

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autoreisezüge,
dear friends of night and motorail trains,
chères amies et chers amis des trains de nuit et train-auto,

die meisten Politikerinnen und Politiker sind zum Klimagipfel in Glasgow (COP26) mit dem Flugzeug angereist. Die Vertretung Österreichs - Sie ahnen es - nahm den Zug:

<https://www.oe24.at/oesterreich/politik/gewessler-27h-reise-fuer-den-klimaschutz/497949573>

Um 20.13 Uhr am Wiener Hauptbahnhof beginnt Gewessler ihre Reise. Von dort aus geht es mit dem Nightjet über Nacht nach Brüssel. Dort angekommen, erwartet die Ministerin ihre längste Pause: Ganze sechs Stunden muss die Grüne in der EU-Hauptstadt totschlagen. Mit dem Eurostar macht sie sich dann am späten Nachmittag nach London auf. Dort wartet dann ihr letzter Zug. Montagnacht kurz nach elf Uhr wird sie dann Glasgow erreichen. Dort wartet ihr Team, das bereits vor einer Woche mit dem Zug ankam.

<https://www.welt.de/politik/ausland/article234934868/Klimagipfel-27-Stunden-Oesterreichische-Ministerin-faehrt-mit-dem-Zug-nach-Glasgow.html>

Während die meisten europäischen Politiker zum Klimagipfel in Glasgow flogen, setzte sich die österreichische Ministerin Leonore Gewessler ab Wien in den Zug. Für die 2000 Kilometer brauchte die Grünen-Politikerin 27 Stunden und einen Zwischenstopp in Brüssel.

Die Ministerin für Klimaschutz und Mobilität nahm zuerst einen Nachtzug von Wien nach Brüssel und fuhr von dort nach Glasgow in Schottland weiter.

...

Ihren Zwischenstopp in Brüssel nutzte die Ministerin für Gespräche mit EU-Vertretern. Den Rest der 2000 Kilometer langen Reise verbrachte sie damit, sich auf die Klimagespräche vorzubereiten, die in dieser Woche in ihre letzte Phase gehen. „Züge und Nachtzüge sind die Zukunft des Kurz- und Mittelstreckenverkehrs in Europa“, sagte sie.

Fällt Ihnen etwas auf? Die »Welt« schreibt zunächst, die Ministerin habe »27 Stunden und einen Zwischenstopp in Brüssel« »gebraucht« - sprich: es ging nicht schneller. Ö24 behauptete, sie habe »sechs Stunden ... in der EU-Hauptstadt totschlagen« »müssen«. Dabei schreibt die »Welt« ein paar Zeilen weiter, wie es wirklich war: sie hat beim Stopp in Brüssel gearbeitet, nämlich indem sie »Gespräche mit EU-Vertretern« führte. Und wie nachzulesen ist, hat sie in den Zügen entweder gearbeitet oder geschlafen. Also nix mit »Zeit totschlagen«.

Ist es zu viel verlangt, von Journalisten saubere Recherche und korrekte Schreibe zu erwarten?

Die österreichische Zeitung »Kurier« schickte auch jemanden auf der Schiene nach Schottland:

<https://kurier.at/politik/inland/nur-zweimal-umsteigen-schon-ist-man-in-glasgow/401800132>

Es wäre alles okay gewesen, hätten wir wenigstens Internet-Empfang gehabt und Arbeiten können. Doch den gab's nur bis Schärding. Deutschland war ein einziges Empfangsloch. Belgien nur wenig besser. Einzig, dass man unter dem Channel kein Internet hat, ist gerade noch zu entschuldigen. Dafür rüttelt der Zug nach Glasgow mehr, als dem Arbeitenden lieb ist.

An dieser Stelle bleibt nur die Anmerkung, dass der deutsche Verkehrsminister auch für die digitale Infrastruktur zuständig ist ...

Auch aus der Schweiz machte sich jemand mit der Bahn auf die Reise nach Glasgow:

<https://www.nzz.ch/international/cop26-mit-dem-zug-von-zuerich-nach-schottland-ein-selbstversuch-ld.1654091>

Dennoch verdrehen die meisten Leute die Augen, wenn man sagt, man fahre mit dem Zug von der Schweiz nach Schottland

Bei der ersten Anlaufstelle, dem Online-Portal der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), war man ausserstande, die Reise zu buchen, und verwies auf den Telefondienst oder die Reisecenter in den Bahnhöfen.

...

Also, Reisecenter am Hauptbahnhof Zürich.

...

Die freundliche Dame am Schalter schüttelte nur den Kopf, als sie mein Anliegen hörte:

«Das muss ich Ihnen zusammenstückeln.»

Auch das Zusammenstückeln erwies sich als schwierig, weil sie den britischen Teil der Reise nicht buchen konnte. Ohnehin machten ihr die Fahrpläne zu schaffen, die pandemiebedingt diffuser als sonst sind. Für genaue Auskünfte war ich zu früh dran. Fernverkehr ist nichts für schwache Nerven. Wir einigten uns darauf, dass es für mich einfacher wäre, die Etappen einzeln online zu buchen. Man konnte ihre Zerknirschtheit direkt hören. Zurück auf Feld eins. Also stückelte ich selbst zusammen.

Montag, 5 Uhr 27: Es geht los in Zürich. In der Stille der Stadt klingt das ankommende Tram lauter als ohnehin. Der Regen lässt sich als Kostprobe für Schottland deuten. Die Masken helfen, mürrische Morgengesichter zu verdecken.

...

22 Uhr 23: Ankunft in Edinburg. Man möchte den Boden küssen. Dieser ist übersät mit Klebern zur COP26, auf denen auch gedankt wird, dass man mit dem Zug angefahren ist, und die auffordern zum Abstandhalten wegen der Pandemie: die zwei grossen Themen unserer Zeit. Der Bahnhof mitten in der Stadt ist wenig belebt, auch ich verlasse fluchtartig den Ort. Nach rund 1600 Kilometern, nach vier Zwischenstopps und nach sechzehneinhalb Stunden, endlich: Endstation Hotelzimmer.

Das Buchen der Reise zeigt das gegenwärtige Desaster. Abhilfe ist dringend nötig. Oder man nimmt gleich ein Interrail-Ticket ...

Der Reisende kommt wie gerädert an - kein Wunder bei einer Reisezeit von 5 bis 23 Uhr. Die österreichische Ministerin konnte es besser machen: eine Etappe mit dem Nachtzug, und dann relativ entspannt den Rest der Strecke fahren. Der Schweizer wiederum hätte in London auch ein paar Stunden Pause machen und dann den Nachtzug nehmen können, anstatt völlig kaputt ins Hotelzimmer zu fallen.

Zum Thema Eisenbahn in Europa veröffentlicht der Rechercheverbund »Investigate Europe« derzeit eine Artikelserie. Der Auftakt ist hier zu finden:

<https://www.investigate-europe.eu/de/2021/entgleist-bahn-europa-verkehr/>

- *Mit mehreren Richtlinien versucht die EU seit 2001 einen gemeinsamen europäischen Eisenbahnmarkt zu schaffen mit einheitlicher Technik. Doch die EU-Staaten sabotieren den Bau eines einheitlichen Signalsystems. Nationale Bahnlinien schotten ihre Märkte voneinander ab statt grenzüberschreitende Verbindungen anzubieten.*

- *Europaweit bestellen Bahnkonzerne noch immer Züge, die ausschließlich auf ihren nationalen Netzen eingesetzt werden könnten. Grenzüberschreitender Verkehr ist mit diesen überhaupt nicht möglich.*

• Mit neuen Vorschriften versuchen EU-Staaten ihre Märkte zu schützen. In mehreren EU-Staaten müssen Lokführer die Landessprache auf fortgeschrittenem Niveau sprechen, um internationale Züge fahren zu dürfen. Eine einheitliche Sprachregelung wie im Flugverkehr gibt es nicht.

• Deutschland und Frankreich haben im Rat der EU systematisch eine Gesetzesinitiative blockiert, die zu mehr Fahrgastrechten führen sollte. Das führt dazu, dass Passagiere bis heute auf keiner Website alle Fahrzeiten und Ticketoptionen für eine Reise durch Europa finden können.

• In den vergangenen Jahrzehnten strichen die Bahnkonzerne fast überall in Europa ihr Nachtzugangebot ersatzlos. Dabei werden diese dringend benötigt, um Flüge zu ersetzen.

• Statt Projekte zu finanzieren, welche die Situation ein europäisches Bahnnetz ad hoc verbessern würden, investieren die EU-Staaten Milliarden in ineffiziente Großprojekte, urteilte der Europäische Rechnungshof. Im Gespräch mit Investigate Europe kritisierten Prüfer die „unkoordinierten Arbeiten“ scharf.

• Insbesondere im Fernverkehr herrscht der Druck, dass Bahnunternehmen vor allem Profit erwirtschaften sollen. Das führt zu absurden Resultaten. Für die 600 Kilometer lange Verbindung zwischen Lissabon und Madrid müssen Passagiere dreimal umsteigen und rund elf Stunden in Zügen sitzen.

Sie finden auf der Website weitere Artikel, unter anderem zum Thema Nachtzüge:
<https://www.investigate-europe.eu/de/2021/entgleist-nachtzug-bahn-verkehr/>

Sehr lesenswert ist die Analyse von Jon Worth - und seine Kampagne »Trains for Europe«:

<https://www.investigate-europe.eu/de/2021/entgleist-interview-nachtzug-jon-worth/>

Die großen nationalen Bahnbetreiber haben kein Interesse daran das Problem zu lösen. Die Deutsche Bahn könnte morgen eine neue Nachtzugflotte bestellen, aber sie will es nicht. Der Grund dafür ist, dass für die Deutsche Bahn nationale Linien profitabler sind als internationale Verbindungen. Das gilt auch für andere Bahnkonzerne wie SNCF, Trenitalia oder Renfe. Demgegenüber versuchen kleine Firmen neue Lösungen für den Fernverkehr zu finden. Aber Anbieter wie Regiojet in Tschechien, Europeansleeper in den Niederlanden oder Snälltåget in Schweden haben kaum finanzielle Mittel, um eine Nachtzugflotte zu bestellen. Dabei will ich helfen.

Der Bedarf an Nachtzügen ist immens. Doch selbst der Gebrauchtmärkte für Schlaf- und Liegewagen ist fast vollständig leergekauft. Momentan werden dort zu enormen Preisen Wagen aus den frühen Achtzigerjahren angeboten, die nur langsam fahren. Mit meiner Kampagne „Trains for Europe“ habe ich das Ziel, dieses Problem zu lösen. Ich versuche Strategien zu erarbeiten, wie die EU den Nachtzugengpass beseitigen könnte. Grob gesagt, sehe ich dafür zwei Möglichkeiten: Die EU kauft selbst Züge und least diese an die Unternehmen oder die EU schafft einen finanziellen Rahmen, damit Leasingunternehmen Züge anschaffen können.

Jon Worth macht auch auf eine katastrophale Geschäftspolitik der SNCF aufmerksam:

Besonders gut lässt sich das an einem Beispiel erläutern, der Strecke zwischen Paris und Barcelona. Die fast 1.000 Kilometer zwischen beiden Städten waren lange Zeit zu lang für einen normalen Fernverkehrszug, deshalb wurde hier ein Nachtzug eingesetzt. Doch dann entschlossen sich die spanische und französische Regierung eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zu bauen, auf der französische TGV-Schnellzüge bis nach Barcelona durchfahren können. Inzwischen verkehrt zwischen beiden Städten statt des Nachtzugs ein Hochgeschwindigkeitszug. Doch der wird nie einen besonders hohen Marktanteil erreichen. Die Strecke ist einfach zu lang und die Tickets zu teuer. Grund dafür ist auch, dass Schnellzugbetreiber SNCF will, dass die Strecke zwischen Paris und Barcelona enorm profitabel ist, um andere nationale Strecken zu subventionieren. Würde es

nachts und tagsüber einen Zug geben, wäre auf dieser Strecke der Marktanteil der Schiene höher, aber SNCF würde weniger Geld verdienen, weil die Kosten für den Nachtzugbetrieb höher wären. Das heißt: SNCF hat die Verbindung allein aus Geschäftsgründen eingestellt.

...

Und es gibt noch ein weiteres Problem: Die Unternehmen müssten enorm hohe Gebühren zahlen, wenn sie mit ihren Zügen die französischen Bahnhöfe anfahren. In Paris enden Nachtzugfahrten meist im Bahnhof Austerlitz. Ein Halt dort kostet den Betreiber 920 Euro, ein Halt im Berliner Hauptbahnhof kostet 50 Euro. Ein anderer Betreiber als die SNCF kann das wirtschaftlich nicht leisten.

Ich habe gelegentlich auf die Website <https://traintracks.eu> verlinkt, auf der Sebastian Wilken einen Blog über das Reisen mit der Bahn betreibt. Er bietet jetzt auch einen Newsletter an, den er »Zugpost« getauft hat. Hier können Sie die »Zugpost« abonnieren: <https://traintracks.eu/newsletter/>

»Langsamfahrt« ist ein Podcast für Eisenbahnthemen. Wenn Sie mich 40 Minuten lang im Interview hören mögen:

<https://www.langsamfahrt.de/24/>

Das Flaggschiff der deutschen Fernsehnachrichten, nämlich »tagesschau« / »tagesthemen«, hat auch etwas zum Thema Nachtzüge auf Lager:

<https://www.youtube.com/watch?v=r0rQAZbZkrs>

Als die Deutsche Bahn die Nachtzüge vor fünf Jahren abschaffte, weil sie nur Miese machten, reagierten die Reisenden ziemlich miesepetrig. Nun aber sind wieder einige Nachtzüge zwischen europäischen Städten unterwegs, werden betrieben von der österreichischen Bundesbahn und heißen jetzt nightjet. tagesthemen war mit Jan Koch und anderen klimafreundlich Reisenden #mittendrin im Schlafwagen.

Die »tagesschau« behauptete übrigens ein Jahr lang auf ihrer Website, dass die Waggons im Film »museumsreife Schlafwagen« mit »durchgelegenen Pritschen« seien.

Der Betreiber der Nightjets, genauer der ÖBB-Fernverkehrschef Kurt Bauer, wurde jüngst vom deutschen Fahrgastverband »PRO BAHN« für das Engagement für Nachtzüge ausgezeichnet:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=423

Und weil wir gerade - mal wieder - in Österreich sind:

<https://eisenbahn.blog/bahn-ski-angebot-im-nightjet-zum-schnee-startet-in-die-naechste-saison>

Nachhaltige Mobilität wird im Wintertourismus immer wichtiger. Daher haben der Fachverband der österreichischen Seilbahnen, die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Tirol Werbung auch für die kommende Wintersaison 2021/22 das Angebot

ausgeweitet! Ziel ist der Ausbau des Bahnangebots in Richtung Skigebiete samt entspannter An- und Rückreise in den Nachtzügen der ÖBB.

Im Zusammenwirken mit sieben Tiroler Destinationen konnte bereits im vergangenen Winter der Skipass gemeinsam mit der Hin- und Rückfahrt mit der modernen Nachtzugflotte der ÖBB und dem Transfer vom Bahnhof zur Unterkunft und zurück gebucht werden. Im kommenden Winter kommen zwei weitere Reiseziele hinzu: Schlick 2000 und Tiroler Zugspitz Arena. Die Pakete samt Bahnfahrt, dem 3-, 4-, 5- oder 6-Tage-Skipass sowie dem Transfer sind nunmehr für die Tiroler Skigebiete St. Anton am Arlberg, Stubai Gletscher, Skiwelt Wilder Kaiser – Brixental sowie St. Johann in Tirol, KitzSki – Skigebiet Kitzbühel, Ski Juwel Alpbachtal Wildschönau und für das Zillertal buchbar.

<https://bkftv.at/2021/10/20/oebb-neue-verbindungen-moderne-zuege-im-fahrplanjahr-2022/>

Das Nachtzugnetz der ÖBB wächst und ist das größte in ganz Europa. Mit unseren Nighjets lässt es sich bequem über Nacht in viele europäische Städte reisen und dabei im Schlaf das Klima schützen. Von der Stadt der Musik in die Stadt der Liebe: Mit der neuen Nightjet-Verbindung geht es ab Fahrplanwechsel dreimal pro Woche von Wien über München und Straßburg nach Paris. Auch der neue tägliche Nightjet von Zürich nach Amsterdam nimmt im Dezember seine Fahrt auf. Ab 12. Juni 2022 wird der bestehende Nightjet nach Berlin verlängert und startet künftig schon ab Graz. Mit dabei ist eine EuroNight-Wagengruppe nach Warschau – wodurch Graz gleich zwei neue Nachtzugdestinationen bekommt. Auch nach Rumänien lässt es sich über Nacht mit einem Schlafwagen reisen – von Wien nach Cluj-Napoca und von Wien über Timișoara nach Bukarest.

Schauen wir mal intensiver auf die Region südöstlich von Österreich - Eisenbahn auf dem Balkan:

<https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/verkehrswende-mit-hindemissen-schnecken-tempo-auf-dem-balkan-17445012.html>

https://www.deutschlandfunk.de/eu-und-china-investieren-die-wiederbelebung-des-zugverkehrs.724.de.html?dram:article_id=505098

"An den Eisenbahnern liegt es nicht, beteuert Osman Lindov. „Die Menschen arbeiten gut zusammen, die Politik aber nicht. Eisenbahner sind ein besonderer Menschenschlag, fast eine Nation für sich, möchte ich sagen. Sie tragen Uniform, sie sind auf Zusammenarbeit getrimmt. Die echten Eisenbahner sind so erzogen.“«

Was für Herausforderungen auf den Bahnverkehr in der Region warten, hat die deutsche Konrad-Adenauer-Stiftung jetzt in einer gründlichen Studie erhoben. So gibt es ein ansehnliches Schienennetz – nicht so dicht wie im Westen des Kontinents, aber doch dicht genug, um die wichtigsten Städte der Region mit ganz Europa zu verbinden. Dass hier trotzdem keine Züge rollen, wird meist mit Verwaltungsproblemen begründet, erklärt der Belgrader Repräsentant der Stiftung, Norbert Beckmann-Dierkes.

Über den Balkan fuhr einst der elegante Orient-Express. Zwischen 1963 und 1988 verband der schlichte, aber beliebte Hellas-Express Dortmund mit Athen – dreitausend Kilometer in fünfzig Stunden. Die Strecke von Belgrad an die Küste von Montenegro, 1976 in Betrieb genommen, führt durch eine atemberaubende Gebirgslandschaft über Hunderte Brücken und durch ebenso viele Tunnels.

Dass eine ganze Generation den Charme einer Zugreise gar nicht mehr kennengelernt hat, muss für die Zukunft nichts heißen, meinen einhellig die Experten. „Viele europäische Länder

hatten genau dieses Problem in den Siebzigern und Achtzigern, und mit diversen Mitteln kamen dann die Eisenbahnpassagiere doch noch zurück.“

Und Diplomat Matej Zakonjšek hat ein schlagendes Argument dafür, gerade auf die Jüngeren zu setzen: „Es ist nicht so, dass sie die Eisenbahn nicht kennen würden. Wenn sie ins Ausland reisen, und das tun sie ja, dann schätzen sie es sehr, wie leicht man in einer Stunde 20 Minuten von Brüssel nach Paris fahren kann.“ Endgültig, so scheint es, ist der Zug auf dem Balkan wohl noch nicht abgefahren.

Und viel weiter südöstlich wundert man sich beim Blick auf Europa, dass man so viele getrennte Fahrkarten kaufen muss:

<https://bangladeshmonitor.com.bd/news-details/eu-to-launch-night-train-network>

The goal is, in addition to reviving these trains that saw their golden age between the 1930s and 1970s, to make it easier for travelers to buy tickets by launching a single sales platform. While crossing Europe from end to end by train is possible, it requires purchasing each ticket separately, which causes the price of the trip to skyrocket, the reason why many people continue to choose flights.

Members of the Green Party recall that train trips (especially at night) are a door to friendship and create more successful social relations than flights or trips by car.

They also explain that the luxury of many high-speed trains can be included in night services to make traveling more pleasant.

Es gibt Neuigkeiten von privaten Nachtzugbetreibern:

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-11/start-up-midnight-trains-frankreich-nachtzuege-europa-romain-payet-interview>

<https://www.europeansleeper.eu/english/>

OUR FIRST NIGHT TRAIN WILL RUN FROM BRUSSELS AND AMSTERDAM TO BERLIN AND PRAGUE

The rail capacity for 2022 has now been allocated to us by Infrabel (B), ProRail (NL), DB Netz (D) and Správa železnic (CZ).

In collaboration with our Czech partner RegioJet, we are currently working out all the details of this train.

<https://www.presseportal.de/pm/116897/5076526>

Der internationale ALPEN-SYLT Nachtexpress des privaten Eisenbahnunternehmens RDC aus Hamburg startet am 6. Mai 2022 in die neue Saison.

Der deutsche Nachtzug fährt den gesamten Sommer und Herbst durchgängig bis 16.10.2022 jedes Wochenende umstiegsfrei am Freitag ab Salzburg (via München, Nürnberg) oder ab Basel (via Freiburg, Mannheim, Frankfurt/M) gen Norden, Ankunft auf Sylt (via Hamburg, Husum) samstags um 12 Uhr. In umgekehrter Richtung geht es jeden Samstag um 20 Uhr ab Westerland/Sylt gen Süden, Ankunft sonntags um 10 Uhr in Basel oder um 12:20 Uhr in Salzburg. Am langen Himmelfahrtswochenende im Mai startet der ALPEN-SYLT Nachtexpress zusätzlich am Mittwoch, 25. Mai ab Salzburg oder Basel gen Norden sowie am Donnerstag, 26. Mai ab Sylt Richtung Süden (Ankunft jeweils am nächsten Tag).

An Bord gilt für alle Personen die 3G-Regel und ein konsequentes Hygienekonzept. In den Privatabteilen im Liege- und Schlafwagen braucht unterwegs keine Maske getragen zu*

werden. Maskenpflicht gilt jedoch in allen öffentlichen Bereichen (auf den Gängen, bei Ein- und Ausstieg sowie bei Buchung Einzelsitzplatz oder Einzelliege im Gemeinschaftsabteil)*.

Flixbus, auf der Schiene als »Flixtrain« unterwegs, stellt seine nächtlichen Sitzwagenverbindungen ein. Begründung: Verspätungen wegen Baustellen oder Zwangspausen:

<https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/flixtrain-nachtzug-eingestellt-100~amp.html>

Der schwedische Snälltåget wird verkauft:

<https://jamvagar.nu/snalltaget-till-salu/>
<https://www.lok-report.de/news/europa/item/29171-schweden-transdev-will-snaelltaget-und-merresor-buss-verkaufen.html>

Transdev hat beschlossen, die Tochtergesellschaften Snälltåget und Merresor Buss, die kommerzielle Dienste anbieten, zu verkaufen. Transdev wird in Zukunft nur noch öffentliche Vertragsdienste anbieten.

Am Dienstag informierte Merresor-CEO Jörgen Karlsson die Mitarbeiter von Snälltåget und Merresor Buss über den Verkauf der beiden Tochtergesellschaften.

Eine bemerkenswerte Entscheidung einer Privatfirma: keine eigenwirtschaftlichen Verkehre mehr anbieten, sondern nur noch bestellte Verkehre in öffentlichem Auftrag bedienen.

Dabei könnte es womöglich sogar bestellte Verkehre zwischen Schweden und Berlin geben: die sogenannte »Scandria-Alliance« möchte, dass auf dem Weg von Skandinavien an die Adria »häufigere Nachtzugverbindungen« zwischen den Metropolen angeboten werden:

<https://www.scandria-corridor.eu/index.php/de/news/809-scandria-alliance-zusammenarbeit-auf-dem-korridor-skandinavien-mittelmeer-wird-erweitert>

Mit der Scandria®Alliance soll der geografische Korridor zwischen Skandinavien und der Adria als Regionalentwicklungs- und Verkehrsachse weiter gestärkt werden. Guido Beermann, Vorsitzender der Generalversammlung und Verkehrsminister von Brandenburg, betonte dabei die Rolle des grenzübergreifenden Schienenverkehrs und warb für den Ausbau der europäischen Schieneninfrastruktur für nachhaltiges regionales Wachstum und den Schutz des Klimas.

In ihrer Vision formulierten die Mitglieder der Scandria®Alliance hierzu die folgenden gemeinsamen Ziele:

Hochwertige Verkehrsangebote für Grenzgänger

Grenzgängern sollen künftig gut getaktete und qualitativ hochwertige Verkehrsangebote auf der Schiene zur Verfügung stehen – sowohl auf Lang- als auch auf Kurzstrecken. Dazu sollen die Bahninfrastruktur ausgebaut, Planungsprozesse beschleunigt und die Finanzierung sichergestellt werden.

Attraktive Nachtzugverbindungen

Zwischen den städtischen Knotenpunkten des Scandria®Korridors sollen häufigere Nachtzugverbindungen eingerichtet werden.

Integrierte Fahrpläne und Ticketsysteme

Um Bahnfahrten grenzübergreifend einfacher zu machen, sind integrierte Fahrpläne und Ticketsysteme notwendig. Ein wichtiger Schritt dorthin ist die deutsche Initiative „Europakt“, die europaweit abgestimmte Fahrpläne fördert.

Haben Sie schon diese beiden Aufrufe/Petitionen unterzeichnet?

<https://www.zuege-statt-fluege.org>

Greenwashing stoppen - Flugverkehr jetzt reduzieren!"

<https://chnq.it/VC8mndVDCV>

Stay Grounded & Partners hat diese Petition an UNFCCC, ICAO, EU-Kommission, EU-Parlament, nationale Regierungen gestartet.

Es braucht echte Lösungen gegen die Klimakrise!

Wir fordern gerechte Übergänge für Beschäftigte, erhebliche Steuern auf Kerosin und Flugtickets (mit Schwerpunkt auf Langstrecken und Business Class) und die Verlagerung von Kurz- und Mittelstrecken auf die Schiene.

https://www.change.org/o/stay_grounded

In Spanien hatte die kleine Partei »Más País« in der Haushaltsdebatte 210 Millionen Euro an Investitionen für fünf Nachtzuglinien gefordert. Beschlossen hat das Parlament: eine Studie in Auftrag zu geben.

<https://www.epe.es/es/politica/20211121/inversion-gobierno-trenes-nocturnos-100000-12877978>

Ihr Name: "Studie über nächtliche Eisenbahnstrecken". Sie wird dank einer zusätzlichen Bestimmung in den Gesetzestext des öffentlichen Haushalts aufgenommen. Verglichen mit dem, was die Partei von Íñigo Errejón gefordert hatte, ist das sehr wenig. Diese Partei hatte mit der Regierung über die Möglichkeit verhandelt, 210 Millionen Euro für die Wiederherstellung und Elektrifizierung von fünf Eisenbahnverbindungen, die nachts betrieben werden, bereitzustellen. Es handelte sich um Madrid-Galicien (30 Millionen), Barcelona-Galicien (40), Madrid-Lissabon (30), Algeciras-Cerbere (40) und Madrid-Barcelona-Paris (70).

Als »Más País« die Forderung vorstellte, fand das in den betreffenden Regionen großen Widerhall:

<https://www.epe.es/es/politica/20211109/gobierno-210-millones-trenes-nocturnos-presupuestos-12783682>

https://www.europasur.es/algeciras/mas-pais-tren-nocturno-francia_0_1628539142.html

<https://www.trenvista.net/noticias/mas-pais-propone-invertir-210-millones-en-trenes-nocturnos-en-2022/>

<https://gou.laregion.es/noticias/2021-11-15/mas-pais-pide-al-gobierno-cinco-trenes-nocturnos-entre-ellos-los-dos-gallegos>

<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2021/11/11/zaragoza-tren-nocturno-presupuesto-mas-pais-tren-nocturno-paris-59386410.html>

<https://www.laopiniondezamora.es/zamora-ciudad/2021/11/11/enmienda-pge-permitira-recuperar-tren-59383524.html>

<https://www.tribunasalamanca.com/noticias/adelante-el-estudio-que-puede-devolver-a-salamanca-el-tren-nocturno-supera-la-criba-de-los-presupuestos/1637254759>

Man merkt, wie groß der Bedarf in den betreffenden Regionen nach solchen Zugverbindungen ist. Die Hochgeschwindigkeitszüge erschließen eben nicht das ganze Land, und vor allem ermöglicht nur der Nachtzug eine Reise, ohne einen halben Tag oder mehr zu verlieren.

Ich hatte bereits über die Greenpeace Studie zu Zugverbindungen, die Flüge ersetzen (können) geschrieben. Hier sind die Komplettfassung der Studie und zwei weitere Studien:

<https://www.balcanicaucaso.org/eng/Occasional-papers/Train-alternatives-to-short-haul-flights-in-Europe>

<https://www.prognos.com/de/projekt/chancen-der-bahnlinie-amsterdam-noord-niederlande-hamburg>

https://www.sterknoordnederland.nl/sites/sterk/files/2021-10/Report_Prognos2021.pdf

In diesem Sinne verbleibe ich mit optimistischen Grüßen

Joachim Holstein

Most politicians have travelled to the climate summit in Glasgow (COP26) by plane. Austria's representation - you guessed it - took the train:

<https://www.oe24.at/oesterreich/politik/gewessler-27h-reise-fuer-den-klimaschutz/497949573>

Gewessler starts her journey at 8.13 pm at Vienna Central Station. From there, she will take the Nightjet overnight to Brussels. Once there, the minister is in for her longest break: the Green has to kill a whole six hours in the EU capital. She will then take the Eurostar to London in the late afternoon. Her last train is waiting there. On Monday night, shortly after eleven o'clock, she will reach Glasgow. Her team, which arrived by train a week ago, will be waiting there.

<https://www.welt.de/politik/ausland/article234934868/Klimagipfel-27-Stunden-Oesterreichische-Ministerin-faehrt-mit-dem-Zug-nach-Glasgow.html>

While most European politicians flew to the climate summit in Glasgow, Austrian Minister Leonore Gewessler took the train from Vienna. It took the Green politician 27 hours and a stopover in Brussels to cover the 2000 kilometres.

The Minister for Climate Protection and Mobility first took an overnight train from Vienna to Brussels and from there continued to Glasgow in Scotland.

...

The Minister used her stopover in Brussels for talks with EU representatives. She spent the rest of the 2000-kilometre journey preparing for the climate talks, which enter their final phase this week. "Trains and night trains are the future of short- and medium-haul transport in Europe," she said.

Do you catch anything? The "Welt" first writes that the minister "needed 27 hours and a stopover in Brussels" - in other words: it did not go any faster. Ö24 claimed that she "had to kill" "six hours ... in the EU capital".

The "Welt" writes a few lines further on how it really was: she worked during the stop in Brussels, namely by holding "talks with EU representatives". And as can be read, she either worked or slept on the trains. So no "killing time".

Is it too much to expect accurate research and correct writing from journalists?

The Austrian newspaper "Kurier" also sent someone by rail to Scotland:

<https://kurier.at/politik/inland/nur-zweimal-umsteigen-schon-ist-man-in-glasgow/401800132>

Everything would have been OK if we had at least had internet coverage and been able to work. But there was only coverage as far as Schärding. Germany was one big coverage hole. Belgium was only slightly better. The only thing that can be excused is that there is no internet under the channel. But the train to Glasgow shakes more than the working traveller would like.

At this point, the only thing left to say is that the German transport minister is also responsible for the digital infrastructure ...

Someone from Switzerland also made the journey to Glasgow by train:

<https://www.nzz.ch/international/cop26-mit-dem-zug-von-zuerich-nach-schottland-ein-selbstversuch-ld.1654091>

Nevertheless, most people roll their eyes when you say you are travelling by train from Switzerland to Scotland.

At the first point of contact, the online portal of the Swiss Federal Railways (SBB), they were unable to book the journey and referred to the telephone service or the travel centres in the stations.

...

So, travel centre at Zurich main station.

...

The friendly lady at the counter just shook her head when she heard my request: "I'll have to patch that up for you."

Putting it together proved difficult too, because she couldn't book the British part of the journey. In any case, she was troubled by the timetables, which were more diffuse than usual due to the pandemic. I was too early for precise information. Long-distance travel is not for the faint-hearted. We agreed that it would be easier for me to book the stages individually online. You could hear her contriteness right away. Back to field one. So I patched it up myself.

Monday, 5:27 a.m.: We start in Zurich. In the silence of the city, the arriving tram sounds louder than it already does. The rain can be interpreted as a taste of Scotland. The masks help to cover grumpy morning faces.

...

22:23: Arrival in Edinburgh. You want to kiss the ground. The floor is covered with stickers about COP26, thanking people for arriving by train and urging them to keep their distance because of the pandemic: the two big issues of our time. The railway station in the middle of the city is not very busy, and I also leave the place in a hurry. After about 1600 kilometres, after four stopovers and after sixteen and a half hours, finally: the end of the line is the hotel room.

Booking the trip reveals the current disaster. Remedy is urgently needed. Or take an Interrail ticket instead ...

The traveller arrives exhausted - no wonder with a travel time of 5 am to 11 pm. The Austrian minister could do better: take the night train for one leg and then travel the rest of the way relatively relaxed. The Swiss, on the other hand, could have taken a few more hours' rest in London and then taken the night train instead of falling into his hotel room completely exhausted.

The research association "Investigate Europe" is currently publishing a series of articles on the subject of railways in Europe. The prelude can be found here:

<https://www.investigate-europe.eu/de/2021/entgleist-bahn-europa-verkehr/>

- With several directives, the EU has been trying since 2001 to create a common European railway market with uniform technology. But the EU states are sabotaging the construction of a uniform signalling system. National railway lines are sealing off their markets from each other instead of offering cross-border connections.

- Throughout Europe, railway companies are still ordering trains that could only be used on their national networks. Cross-border traffic is not possible at all with these.

- EU states are trying to protect their markets with new regulations. In several EU states, train drivers must speak the national language at an advanced level in order to be allowed to drive international trains. There is no uniform language regulation as in air traffic.

- Germany and France have systematically blocked a legislative initiative in the Council of the EU that was supposed to lead to more passenger rights. As a result, to this day passengers cannot find all journey times and ticket options for a trip across Europe on any website.

- In the past decades, the railway companies cut their night train services almost everywhere in Europe without replacement. Yet these are desperately needed to replace flights.

- Instead of financing projects that would improve the situation of a European rail network ad hoc, EU states are investing billions in inefficient large-scale projects, the European Court of Auditors has ruled. Speaking to Investigate Europe, auditors sharply criticised the "uncoordinated work".

- In long-distance transport in particular, there is pressure for railway companies to make a profit above all else. This leads to absurd results. For the 600-kilometre connection between Lisbon and Madrid, passengers have to change trains three times and sit in trains for about eleven hours.

You can find more articles on the website, among others on the subject of night trains:

<https://www.investigate-europe.eu/de/2021/entgleist-nachtzug-bahn-verkehr/>

Very readable is the analysis by Jon Worth - and his campaign "Trains for Europe":

<https://www.investigate-europe.eu/de/2021/entgleist-interview-nachtzug-jon-worth/>

The big national rail operators are not interested in solving the problem. Deutsche Bahn could order a new night train fleet tomorrow, but they don't want to. The reason is that for Deutsche Bahn national lines are more profitable than international connections. This is also true for other railway companies like SNCF, Trenitalia or Renfe. In contrast, small companies are trying to find new solutions for long-distance transport. But providers like Regiojet in the Czech Republic, Europeansleeper in the Netherlands or Snälltåget in Sweden have hardly any financial means to order a night train fleet. I want to help with that.

The need for night trains is immense. But even the second-hand market for sleeping and couchette cars is almost completely sold out. At the moment, wagons from the early eighties

are being offered there at enormous prices, and they only run slowly. With my campaign "Trains for Europe", I aim to solve this problem. I am trying to work out strategies on how the EU could eliminate the night train bottleneck. Roughly speaking, I see two possibilities for this: The EU buys trains itself and leases them to the companies or the EU creates a financial framework so that leasing companies can buy trains.

Jon Worth also draws attention to a disastrous business policy of the SNCF:

This can be explained particularly well with an example, the route between Paris and Barcelona. For a long time, the almost 1,000 kilometres between the two cities were too long for a normal long-distance train, so a night train was used here. But then the Spanish and French governments decided to build a new high-speed line on which French TGV high-speed trains can travel all the way to Barcelona. In the meantime, a high-speed train runs between the two cities instead of the night train. But it will never achieve a particularly high market share. The route is simply too long and the tickets too expensive. Another reason is that high-speed train operator SNCF wants the route between Paris and Barcelona to be enormously profitable in order to subsidise other national routes. If there were a train at night and during the day, the market share of rail would be higher on this route, but SNCF would earn less money because the costs for night train operation would be higher. In other words: SNCF has stopped the connection for business reasons alone.

...

And there is another problem: the companies would have to pay enormously high fees when they call at the French stations with their trains. In Paris, night train journeys usually end at Austerlitz station. A stop there costs the operator 920 euros, a stop at Berlin's main station costs 50 euros. An operator other than SNCF cannot afford this economically.

I have occasionally linked to the website <https://traintracks.eu>, where Sebastian Wilken runs a blog about travelling by train. He now also offers a newsletter, which he has named "Zugpost". You can subscribe to "Zugpost" here: <https://traintracks.eu/newsletter/>

"Langsamfahrt" is a podcast for railway topics. If you like to hear me interviewed for 40 minutes:

<https://www.langsamfahrt.de/24/>

The flagship of German television news, namely "tagesschau" / "tagesthemen", also has something in store on the subject of night trains:

<https://www.youtube.com/watch?v=r0rQAZbZkrs>

When Deutsche Bahn abolished night trains five years ago because they only made a profit, passengers reacted pretty badly. Now, however, some night trains are travelling between European cities again, operated by the Austrian Federal Railways and now called nightjet. tagesthemen was #mittendrin ("in the middle") of it in the sleeping car with Jan Koch and other climate-friendly travellers.

Incidentally, the "tagesschau" claimed for a year on its website that the carriages in the film were "museum-ready sleeping cars" with "worn-out bunks".

The operator of the Nightjets, more precisely ÖBB's long-distance head Kurt Bauer, was recently honoured by the German passenger association "PRO BAHN" for the commitment to night trains:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=423

And since we are - once again - in Austria:

<https://eisenbahn.blog/bahn-ski-angebot-im-nightjet-zum-schnee-startet-in-die-naechste-saison>

Sustainable mobility is becoming increasingly important in winter tourism. That is why the Association of Austrian Cable Cars, the Austrian Federal Railways (ÖBB) and the Tirol Tourist Board have also expanded the range of services for the coming winter season 2021/22! The aim is to expand the rail offer in the direction of the ski resorts, including a relaxed arrival and return journey on the ÖBB night trains.

In cooperation with seven Tyrolean destinations, it was already possible last winter to book the ski pass together with the outward and return journey on ÖBB's modern night train fleet and the transfer from the station to the accommodation and back. This coming winter, two more destinations will be added: Schlick 2000 and Tiroler Zugspitz Arena. The packages, including rail travel, the 3-, 4-, 5- or 6-day ski pass and the transfer, can now be booked for the Tyrolean ski resorts of St. Anton am Arlberg, Stubai Glacier, Skiwelt Wilder Kaiser - Brixental as well as St. Johann in Tyrol, KitzSki - ski resort Kitzbühel, Ski Juwel Alpbachtal Wildschönau and for the Zillertal.

<https://bkftv.at/2021/10/20/oebb-neue-verbindungen-moderne-zuege-im-fahrplanjahr-2022/>

ÖBB's night train network is growing and is the largest in Europe. With our Nightjets, you can travel comfortably overnight to many European cities and protect the climate while you sleep. From the city of music to the city of love: With the new Nightjet connection, you can travel from Vienna via Munich and Strasbourg to Paris three times a week from the timetable change. The new daily Nightjet from Zurich to Amsterdam will also begin its journey in December. From 12 June 2022, the existing Nightjet to Berlin will be extended and will depart from Graz. This will include a group of EuroNight cars to Warsaw - giving Graz two new night train destinations at the same time. It is also possible to travel to Romania overnight in a sleeping car - from Vienna to Cluj-Napoca and from Vienna via Timișoara to Bucharest.

Let's take a closer look at the region southeast of Austria - the Balkan railway:

<https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/verkehrswende-mit-hindernissen-schnecken-tempo-auf-dem-balkan-17445012.html>

https://www.deutschlandfunk.de/eu-und-china-investieren-die-wiederbelebung-des-zugverkehrs.724.de.html?dram:article_id=505098

"It is not because of the railwaymen, Osman Lindov affirms. "The people work well together, but the politicians do not. Railwaymen are a special breed of people, almost a nation unto themselves, I would say. They wear uniforms, they are trained to work together. The real railway people are brought up that way.""

The challenges that await rail transport in the region have now been surveyed in a thorough study by the German Konrad Adenauer Foundation. There is a respectable rail network - not as dense as in the west of the continent, but dense enough to connect the region's most important cities with the whole of Europe. The fact that there are still no trains is usually explained by administrative problems, explains Norbert Beckmann-Dierkes, the foundation's representative in Belgrade.

The elegant Orient Express once travelled across the Balkans. Between 1963 and 1988, the simple but popular Hellas Express connected Dortmund with Athens - three thousand kilometres in fifty hours. The route from Belgrade to the coast of Montenegro, put into service in 1976, leads through a breathtaking mountain landscape over hundreds of bridges and through just as many tunnels.

The fact that an entire generation has not experienced the charm of a train journey at all does not have to mean anything for the future, experts agree. "Many European countries had exactly this problem in the seventies and eighties, and by various means the railway passengers came back after all."

And diplomat Matej Zakonjšek has a convincing argument for relying on the younger generation: "It's not that they don't know the railway. When they travel abroad, and they do, they really appreciate how easy it is to travel from Brussels to Paris in an hour 20 minutes." Finally, it seems, the train has not yet left the Balkans.

And much further south-east, looking at Europe, one wonders why so many separate tickets have to be bought:

<https://bangladeshmonitor.com.bd/news-details/eu-to-launch-night-train-network>

The goal is, in addition to reviving these trains that saw their golden age between the 1930s and 1970s, to make it easier for travellers to buy tickets by launching a single sales platform. While crossing Europe from end to end by train is possible, it requires purchasing each ticket separately, which causes the price of the trip to skyrocket, the reason why many people continue to choose flights.

Members of the Green Party recall that train trips (especially at night) are a door to friendship and create more successful social relations than flights or trips by car.

They also explain that the luxury of many high-speed trains can be included in night services to make travelling more pleasant.

There is news from private night train operators:

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-11/start-up-midnight-trains-frankreich-nachtzuege-europa-romain-payet-interview>

<https://www.europeansleeper.eu/english/>

OUR FIRST NIGHT TRAIN WILL RUN FROM BRUSSELS AND AMSTERDAM TO BERLIN AND PRAGUE

The rail capacity for 2022 has now been allocated to us by Infrabel (B), ProRail (NL), DB Netz (D) and Správa železnic (CZ).

In collaboration with our Czech partner RegioJet, we are currently working out all the details of this train.

<https://www.presseportal.de/pm/116897/5076526>

The international ALPEN-SYLT night express of the private railway company RDC from Hamburg will start its new season on 6 May 2022.

The German night train runs every weekend throughout the summer and autumn until 16.10.2022 without changing trains on Friday from Salzburg (via Munich, Nuremberg) or from Basel (via Freiburg, Mannheim, Frankfurt/M) to the north, arriving on Sylt (via Hamburg, Husum) on Saturdays at 12 noon. In the opposite direction, the train departs Westerland/Sylt every Saturday at 8 p.m. heading south, arriving in Basel at 10 a.m. or Salzburg at 12:20 p.m. on Sunday. On the long Ascension weekend in May, the ALPEN-SYLT Night Express also departs northbound from Salzburg or Basel on Wednesday, 25 May and southbound from Sylt on Thursday, 26 May (arriving the next day in each case).

On board, the 3G rule and a consistent hygiene concept apply to all passengers. In the private compartments in the couchette and sleeping car, no mask needs to be worn during the journey. However, masks must be worn in all public areas (in the corridors, when boarding and disembarking, and when booking a single seat or single couchette in a shared compartment)*.*

Flixbus, which travels by rail as "Flixtrain", is discontinuing its nightly seat coach connections. Reason: delays due to track works or forced breaks:

<https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/flixtrain-nachtzug-eingestellt-100~amp.html>

The Swedish Snälltåget is being sold:

<https://jamvagar.nu/snalltaget-till-salu/>

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/29171-schweden-transdev-will-snaelltaget-und-merresor-buss-verkaufen.html>

Transdev has decided to sell its subsidiaries Snälltåget and Merresor Buss, which offer commercial services. Transdev will only offer public contract services in the future.

On Tuesday, Merresor CEO Jörgen Karlsson informed the employees of Snälltåget and Merresor Buss about the sale of the two subsidiaries.

This is a remarkable decision by a private company: no longer to offer public transport services, but only to serve ordered transport services on behalf of the public sector.

There might even be ordered services between Sweden and Berlin: the so-called "Scandria Alliance" wants "more frequent night train connections" between the metropolises on the way from Scandinavia to the Adriatic:

<https://www.scandria-corridor.eu/index.php/en/news/809-new-urban-mobility-initiative-5>

The Scandria®Alliance aims to further consolidate the geographical corridor between Scandinavia and the Adriatic as a regional development and transport axis. Guido Beermann, Chairman of the General Assembly and Minister of Transport of Brandenburg, emphasised the role of cross-border rail transport and promoted the expansion of European rail infrastructure for sustainable regional growth and climate protection.

In their vision, the members of the Scandria®Alliance formulated the following joint objectives:

High-quality transport services for cross-border commuters

In future, cross-border commuters shall have access to well-timed and high-quality transport services by rail both for long and short distances. This means expanding the railway infrastructure, accelerating the planning processes and ensuring the funding.

Attractive night train connections

More frequent night train connections are to be established between the urban hubs of the Scandria®Corridor.

Integrated timetables and ticketing systems

Integrated timetables and ticketing systems are needed to make rail travel easier across borders. An important step towards this objective is the German initiative "Europatakt" that promotes coordinated timetables across Europe.

Have you already signed these two appeals/petitions?

<https://www.zuege-statt-fluege.org>

Stop greenwashing - reduce air traffic now!"

<https://chnq.it/VC8mndVDCV>

Stay Grounded & Partners has launched this petition to UNFCCC, ICAO, EU Commission, EU Parliament, national governments.

Real solutions to the climate crisis are needed!

We demand just transitions for workers, significant taxes on paraffin and airline tickets (with a focus on long haul and business class) and a shift from short and medium haul to rail.

https://www.change.org/o/stay_grounded

In Spain, the small party "Más País" had demanded 210 million euros in investments for five night train lines in the budget debate. The parliament decided to commission a study.

<https://www.epe.es/es/politica/20211121/inversion-gobierno-trenes-nocturnos-100000-12877978>

Its name: "Study on night railway lines". It is included in the legal text of the public budget thanks to an additional provision.

Compared to what Íñigo Errejón's party had asked for, this is very little. This party had negotiated with the government the possibility of allocating 210 million euros for the restoration and electrification of five railway lines that operate at night. These were Madrid-Galicia (30 million), Barcelona-Galicia (40), Madrid-Lisbon (30), Algeciras-Cerbere (40) and Madrid-Barcelona-Paris (70).

When "Más País" presented the demand, it was well received in the regions concerned:

<https://www.epe.es/es/politica/20211109/gobierno-210-millones-trenes-nocturnos-presupuestos-12783682>

https://www.europasur.es/algeciras/mas-pais-tren-nocturno-francia_0_1628539142.html

<https://www.trenvista.net/noticias/mas-pais-propone-invertir-210-millones-en-trenes-nocturnos-en-2022/>

<https://gou.laregion.es/noticias/2021-11-15/mas-pais-pide-al-gobierno-cinco-trenes-nocturnos-entre-ellos-los-dos-gallegos>

<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2021/11/11/zaragoza-tren-nocturno-presupuesto-mas-pais-tren-nocturno-paris-59386410.html>

<https://www.laopiniondezamora.es/zamora-ciudad/2021/11/11/enmienda-pge-permitira-recuperar-tren-59383524.html>

<https://www.tribunasalamanca.com/noticias/adelante-el-estudio-que-puede-devolver-a-salamanca-el-tren-nocturno-supera-la-criba-de-los-presupuestos/1637254759>

You can see how great the need is for such train connections in the regions concerned. The high-speed trains do not cover the whole country, and above all, only the night train makes it possible to travel without losing half a day or more.

I had already written about the Greenpeace study on train connections that (can) replace flights. Here are the full version of the study and two other studies:

<https://www.balcanicaucaso.org/eng/Occasional-papers/Train-alternatives-to-short-haul-flights-in-Europe>

<https://www.prognos.com/de/projekt/chancen-der-bahnlinie-amsterdam-noord-niederlande-hamburg>

https://www.sterknoordnederland.nl/sites/sterk/files/2021-10/Report_Prognos2021.pdf

In this sense I remain with optimistic greetings

Joachim Holstein