

18.06.2022

Joachim Holstein- Nachtzug-Newsletter – Deutsch-Englisch-Französisch

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 des auto-trains,

die Pause seit dem letzten Newsletter war lang ... und lang wird daher auch dieser Text, wie immer auf Deutsch und auf Englisch, übersetzt von [DeepL.com](https://www.DeepL.com) mit leichten Korrekturen durch mich.

Zur besseren Übersicht ist er in vier Abschnitte gegliedert:

1. Videos und Podcasts über das Reisen mit dem Nachtzug oder mit der Bahn allgemein
2. Neue Bücher und Artikel, in denen Nachzureisen vorgestellt werden ... in einigen ist von gewissen Problemen die Rede
3. Die vier Hauptprobleme der Bahn sind nicht Frühling, Sommer, Herbst und Winter, sondern: falsche Prioritäten, zu wenig Züge, zu wenig Infrastruktur und zu wenig Personal. Die Quintessenz: die meisten europäischen Staaten haben dem Bahnverkehr zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet
4. Es gibt Initiativen, Vereine, Projekte, die sich für eine Verbesserung der Situation einsetzen; hier einige Hinweise

1 - Reportagen

Der Bayerische Rundfunk hat für eine Reportage zwei Teams von München nach Barcelona geschickt: ein Team per Flugzeug, ein Team per Bahn.

<https://www.br.de/mediathek/video/mit-dem-zug-nach-barcelona-nachtzug-eine-alternative-zum-flugzeug-av:627bb7a1243ea40008479a34?>

Überraschung 1: die Flugreise dauert insgesamt 8 Stunden, obwohl man nur 2 Stunden in der Luft ist.
Überraschung 2: da wegen einer baustellenbedingten Änderung des Fahrplans die Zugreise umgebucht werden musste, musste die Kundin mehr als doppelt so viel zahlen wie ohne Baustelle. (An dieser Stelle frage ich mich: warum geht das zu Lasten der Kundin? Etwa weil drei Fahrkarten bei drei Unternehmen gebucht werden mussten? Leider klärt der Beitrag diese Schikane nicht auf.)
Keine Überraschung: der Flug verursacht 12,5 mal so viel CO₂ wie die Bahnreise. Dass er trotzdem billiger ist, findet der Reporter nicht okay.
Auch keine Überraschung: die Reise im Zug hat der Reporterin richtig gut gefallen, und 25 Euro mehr für Schlafwagen statt Liegewagen wären eine gute Investition gewesen.
Die Reportage erwähnt, dass man in Zukunft nicht mehr von München nach Paris fahren und sich durch die Metro quälen muss, wenn man nach Barcelona will, denn der Nachtzug Zürich-Barcelona steht vor einer Renaissance. (Noch schöner wäre natürlich: Frankfurt-Barcelona, dann wäre die Bahnfahrerin schon auf den Ramblas, während der Flugreisende noch in München auf die Sicherheitskontrolle wartet.)

Der Norddeutsche Rundfunk berichtet über einen Menschen, der von Düsseldorf nach Split reisen möchte. Einen Flug zu buchen, hätte fünf Minuten gedauert. Aber mit der Bahn? Genauer: mit den Bahnen? Denn er braucht 3 Fahrscheine von 3 Bahngesellschaften und riskiert, bei Verspätung des ersten Zuges sich für den zweiten und den dritten neue Fahrkarten kaufen zu müssen.

<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=PNleMSGoygY>

Es gäbe übrigens eine Alternative zu der vorgestellten Route Düsseldorf-München-Zagreb-Split: mit dem Nachtzug nach Wien, dort einen angenehmen Tag verbringen, und dann mit dem aus Bratislava kommenden Nachtzug nach Split.

Auf diese Idee muss man natürlich erstmal kommen. Dabei hilft ein neues Portal, das ein Hamburger entwickelt hat:

<https://nachtzug-urlaub.de>

Hier sind die Nachtzüge von einigen Anbietern und Ländern erfasst. Ich habe auf dieser Website zwar noch keine Landkarte mit eingezeichneten Strecken entdeckt, aber wenn man auf „Nachtzüge finden“ <https://nachtzug-urlaub.de/nachtzug-finden/> klickt, sieht man Listen der Start- und Zielorte. Da tauchen die Namen Düsseldorf und Split auf. Das bedeutet nicht automatisch, dass es einen durchgehenden Nachtzug gibt: Wenn man „Düsseldorf“ als Startort eingibt, schrumpft die Liste der möglichen Zielorte auf genau die Orte zusammen, die von Düsseldorf aus direkt per Nachtzug erreichbar sind.

Dasselbe macht man mit dem Startort Split und schaut nach, ob es Zielorte gibt, die in beiden Listen auftauchen. Wenn ja, kann man dort den Tag verbringen. Und siehe da - es gibt einen Treffer: Wien. (Besser kann man es gar nicht erwischen!) Also fährt man mit dem Nightjet von Düsseldorf nach Wien, gönnt sich dort einen schönen Tag und fährt in der folgenden Nacht nach Split.

Dieses Portal nennt auch Peter Cornelius, Vorsitzender des sich in Deutschland jetzt als Verein konstituierenden Netzwerks „Back on Track“, in einem Podcast als Beispiel, wie ein Start-Up den Service verbessern kann.

<https://mobilitaetsfunk.de/nachtzuege-der-weg-ist-das-ziel/>

Das „Hotel auf Rädern“ bietet viele Chancen für eine nachhaltige Mobilität. Dafür muss allerdings nicht nur die Bekanntheit der Nachtzüge gesteigert, sondern auch das Kundenerlebnis verbessert werden, sagt Peter Cornelius.

Obwohl der Nachtzug nicht das günstigste Verkehrsmittel ist, sind diese oft Monate vorher ausgebucht. Wir klären die Frage, ob der Nachtzug ein Verkehrsmittel der Besserverdiener ist und welche Anforderungen Fahrgäste an Betreiber in Zukunft stellen werden.

Ebenfalls bei „Back on Track Germany“ engagiert sich Bernhard Knierim, der beim Deutschlandfunk zu Gast war:

<https://www.deutschlandfunk.de/nachtzuege-in-europa-warum-stockt-der-ausbau-int-mit-bernhard-knierim-dlf-15226de9-100.html>

Eine bessere Klimabilanz und höherer Reisekomfort als ein Flug – das spreche für den Nachtzug, sagte Bahn-Experte Bernhard Knierim im Dlf. Die Züge seien immer gut gebucht. Die hohen Preise seien Steuern und Umlagen geschuldet, die für Flüge entfielen – diese verkehrspolitische Schieflage müsse behoben werden.

2 - Neue Züge, neue Strecken, neue Bücher

<https://www.spiegel.de/reise/europa/europas-schoenste-nachtzug-reisen-tipps-fuers-buchen-fuer-routen-und-fuer-unterwegs-a-a6be928a-3d18-4041-8209-07e2a26c6a77>

<https://travel-dealz.de/deal/sj-nachtzug-hamburg-stockholm/>

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article235204145/klimafreundlich-nach-stockholm-neuer-nachtzug-ab-hamburg-altona.html>

<https://www.news.at/a/reisen-nachtzug-12568481>

Einsteigen und am nächsten Morgen erholt am Urlaubsziel ankommen: Eine Reise mit dem Nachtzug wird zunehmend beliebter. Ein neues Buch präsentiert die schönsten Strecken Europas

<https://salzburg.orf.at/stories/3158420/>

Nachtzüge mit Abfahrt am Salzburger Hauptbahnhof werden immer stärker nachgefragt. Am Abend steigen die Reisenden in Salzburg in den Zug ein und am nächsten Morgen wachen sie in Rom oder Paris auf. Die ÖBB und private Zugbetreiber reagieren auf die steigende Nachfrage und wollen das Angebot jetzt erweitern.

<https://www.furche.at/politik/wahrer-reiseluxus-im-nachtzug-langsam-ankommen-8567743>

Die wenigsten buchen ein Schlafwagenabteil wegen des guten Schlafs. Warum boomen dann aber Nachtzugfahrten? Und: Wird das Angebot europaweit ausgebaut?

<https://www.presseportal.de/pm/116897/5228277>

Bis heute ist der ALPEN-SYLT Nachtexpress der einzige Passagiernachtzug, der eine Direktverbindung von Österreich und der Schweiz an die Nordsee bis nach Sylt (und zurück) bietet. Tausende Nachtzugreisende sind während der Pandemie an Bord klimafreundlich, infektionsgeschützt und staufrei im Privatabteil mehr als 1000 Kilometer quer durchs Land mitgefahren.

<https://www.welt.de/regionales/baden-wuerttemberg/article238863179/Alpen-Sylt-Nachtexpress-startet-mit-zwei-Wochen-Verzoegerung.html>

Mit zweiwöchiger Verzögerung ist am Freitag erstmals in der beginnenden Sommersaison wieder ein Alpen-Sylt-Nachtexpress gestartet. Der erste Zug fuhr um 18.00 Uhr am Grenzbahnhof Salzburg ab und sollte nach 18 Stunden am Samstag mittag den Zielbahnhof Westerland auf der Nordseeinsel erreichen, wie eine Sprecherin der Bahngesellschaft bestätigte. Ein weiterer Nachtzug fährt von Lörrach über Basel und Frankfurt nach Sylt.

Ursprünglich sollte die Verbindung bereits zwei Wochen früher starten. Die Buchungszahlen für diesen Zeitraum waren allerdings zu niedrig, um einen rentablen Betrieb zu gewährleisten. Dabei spielten den Angaben nach auch die aktuell hohen Kosten für Bahnstrom eine Rolle.

<https://www.reisereporter.de/artikel/13353-europa-nachtzuege-die-neuen-strecken-fuer-2022>

In den Zug steigen, im kuscheligen Schlafwagen einschlafen und am Reiseziel aufwachen: Eine Reise im Nachtzug hat etwas Nostalgisches und Magisches. Wir zeigen dir im Überblick, welche spannenden neuen Strecken in Europa ab 2022 geplant sind.

<https://www.ruhr24.de/dortmund/dortmund-koeln-nachtzug-deutsche-bahn-koeln-nrw-italien-oesterreich-venedig-wien-ziele-reise-urlaub-zr-91581587.html>

https://www.koeln.de/koeln/nachrichten/lokales/neue-nachtzuege-ab-koeln-fahren-nach-italien_1200788.html

<https://www.ksta.de/koeln/neue-verbinding-nachtzug-faehrt-von-koeln-nach-italien-und-oesterreich-39717810?cb=1654911467381&>

<https://www.24rhein.de/leben-im-westen/verkehr/nachtzug-greencitytrip-koeln-dortmund-deutschland-ziele-europa-bahn-italien-oesterreich-91576374.html>

https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/nachtzuege-von-duesseldorf-und-koeln-mit-dem-zug-in-den-urlaub-nach-italien-fahren_aid-70257087

Klimaschutz im Schlaf

Ein neuer Nachtzugesanbieter aus den Niederlanden verbindet seit dieser Woche NRW-Städte mit Zielen in Italien und Österreich.

Die Zeiten wandeln sich: In den 1970er-Jahren fuhren viele Familien aus dem Rheinland noch mit dem Nachtzug von Köln über Basel bis nach Rom oder Florenz, um in Bella Italia Urlaub zu machen - jetzt wird fast nur noch geflogen oder das Auto genommen. Doch je mehr die Sorge um den Klimawandel zunimmt, umso mehr kommen Liegewagen und Schlafwagen zurück ins Bewusstsein - und auf die Schiene: "Ich sehe eine gewisse Rückkehr der Nachtverbindungen", so Lothar Ebberts.

<https://plus.tagesspiegel.de/wirtschaft/ohne-stau-oder-security-check-welche-ziele-sie-mit-dem-nachtzug-ansteuern-konnen-493368.html>

*Ohne Stau oder Security-Check: Welche Ziele Sie mit dem Nachtzug ansteuern können
Viele Menschen achten beim Reisen auf die Klimafreundlichkeit ihrer Verkehrsmittel. Immer mehr Anbieter setzen dabei auf Nachtzüge – das Netz wächst.
Der niederländische Nachtzugesanbieter "Green City Trip" startet am 25. Mai ein neues Angebot in Deutschland. Mit Zielen wie Venedig, Florenz, Bologna, Mailand ...*

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/nachtzuege-101.html>

Zum Ende des Jahres 2016 rollte der letzte Nachtzug der Deutschen Bahn vom Gleis. Mit ihrer City Night Line machte die Bahn nach eigenen Angaben 30 Millionen Euro Verlust im Jahr. Ein als unrentables Nischengeschäft betrachteter Teil des Konzernangebots wurde eingestellt. Das deutsche Nachtzugnetz verschwand, eine große Lücke entstand.

...

"Wir sind aus dem Nachtzuggeschäft nie ausgestiegen", entgegnet sie auf Nachfrage von [tagesschau.de](https://www.tagesschau.de). "Wir haben das Geschäftsmodell geändert und bieten Schlaf- und Liegewagen nun gemeinsam mit unseren europäischen Partnerbahnen an", heißt es vom DB-Konzern.

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sprangen damals, 2016, mutig in die Bresche und bauten ihr eigenes Nachtzugangebot mit dem Nightjet weiter aus. Sie schafften, was der Deutschen Bahn misslang: Schlafwagen auch in Deutschland mit Gewinn zu betreiben. "Für die ÖBB ist der Nachtzug kein Nischenprodukt", sagt der Verkehrsexperte Philipp Kosok von der Agora Verkehrswende. "Sie nehmen das Geschäft sehr ernst, haben in den letzten Jahren viele Erfahrung gesammelt, was Fahrgäste heutzutage erwarten, und etablieren sich gerade als führender Nachtzugesanbieter in Mitteleuropa."

<https://www.furche.at/gesellschaft/klimafreundlich-reisen-die-bahn-checker-8569091>

*Neue Internetplattformen könnten helfen, den Zug als nachhaltige Alternative zu Flugreisen zu etablieren. Zu Besuch bei einem Start-up-Gründer in Wien.
Wien und Lissabon trennen 2300 Kilometer Luftlinie. Sie am 1. August mit dem Flugzeug zurückzulegen, so zeigt es die Buchungsplattform "Checkfelix", kostet 163 Euro und dauert drei Stunden und 35 Minuten. Vergleichen lässt sich dieses Ergebnis auf einer Vielzahl anderer Plattformen. Doch auf keiner sieht man die Klimafolgen des Fluges. CO₂, Stickoxide und Feinstaub in höheren Schichten sind dort um ein Vielfaches schädlicher als in Bodennähe. Berechnet man diesen Faktor mit ein, stößt der Flug Wien–Lissabon 840 Kilogramm CO₂-Äquivalente aus. Mit dem Zug würde man nur elf Kilogramm emittieren.*

<https://www.stern.de/reise/europa/nachtzugreisen-31877900.html>

Tipps für absolute Neulinge

<https://www.derstandard.de/story/2000135983873/pro-kontra-sitzplatz-im-nachtzug>

Pro & Kontra ist ein wöchentlich in der STANDARD-Beilage "RONDO" erscheinende Rubrik, die auf humoristische Weise Themen aus dem Alltag diskutiert. Dieses Mal: Sitzplatz im Nachtzug - Unschlagbar günstig oder nur was für Menschen mit Selbsthass?

<https://www.derstandard.de/story/2000135449158/reisefuehrer-mit-zugkraft-mit-dem-nachtzug-durch-europa?ref=article>

Mit Genugtuung stellen sie fest, dass Nachtzüge eine Renaissance erleben, und haben sich mit ihrem Reisebildband der Aufgabe gestellt, die 25 schönsten Strecken Europas – von Norden nach Süden, von West nach Ost und umgekehrt – zu beschreiben und zu bebildern. Sie liefern Details zu Fahrplänen, Routen, Sehenswürdigkeiten, Tipps und liefern darüber hinaus Anekdoten rund um Nachtzüge, in welchen Filmen sie eine Rolle spielen, welche Verbindungen sie vermissen, aber auch Hoppalás, die ihnen schon einmal auf Zugreisen passiert sind, et cetera.

<https://www.nordisch.info/schweden/nachtzug-snaelltaget-faehrt-nun-auch-nach-dresden/>

Der schwedische Nachtzug von Snälltaget, der ja eigentlich die Strecke Stockholm-Berlin im Fokus hat, fährt nun noch ein Stück weiter: nach Dresden. Wie das Unternehmen bekanntgab, sind für die neue Strecke ausgewählte Extra-Termine im Mai und September 2022 verfügbar.

<https://www.krone.at/2733372>

Kurz nach zehn Uhr lief am Montag der NJ457 aus Berlin am Grazer Hauptbahnhof ein. Es war der erste direkte Nachtzug aus der deutschen Hauptstadt und der Beginn einer neuen „Nightjet“-Linie, die ab sofort täglich verkehrt. Neben Zürich ist künftig eine zweite Metropole von Graz „im Schlaf“ zu erreichen. Die Landeshauptstadt wird somit zum zweiten wichtigen steirischen Knotenpunkt neben Bruck an der Mur. Von dort aus kann schon lange auf den Fernverbindungen von Wien nach Italien zugestiegen werden. Venedig, Mailand, Bologna, Florenz und Rom liegen nur einige Bahnstunden von der Steiermark entfernt.

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nachtzuege-ab-berlin-warum-der-ausbau-des-netzes-ins-stocken-geraet-li.230595.amp>

Gut fürs Klima, gemütlich und ohne Flughafenstress: Nachtzüge sind eine Alternative zum Flugzeug. Jetzt wird das Berliner Streckennetz zumindest ein Stück größer. Vom 12. Juni an fährt der Nightjet, der heute in Wien endet, darüber hinaus nach Graz. „Mit der neuen Verbindung binden wir die Steiermark noch stärker an das Nachtzugnetz an“, sagt Bernhard Rieder, Sprecher der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Doch andere Projekte sind ins Stocken geraten. Aktuelle Informationen belegen, dass die Schaffung neuer Routen schwieriger als erwartet ist. Was wird nun aus den Plänen des Senats?

...

Immerhin: In einer aktuellen Mitteilung an die Berliner Zeitung hat sich Regiojet erneut zum Projekt European Sleeper bekannt. „Wir sind weiterhin daran interessiert, die Strecke zu betreiben“, sagt Sprecherin Tereza Ptáčková in Prag. Allerdings stehe der Starttermin noch nicht fest. „Im Moment haben wir andere Projekte priorisiert, die wir in naher Zukunft schrittweise starten werden“, so das Bahnunternehmen.

...

„Gleiches gilt für die Strecke Berlin–Ljubljana/Zagreb“, heißt es weiter. Wie berichtet sollte ein weiterer neuer Nachtzug ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die deutsche mit der slowenischen und der kroatischen Hauptstadt verbinden. Geplant war, dass er unterwegs unter anderem in Wien sowie Graz stoppt – eine Konkurrenz zum ÖBB-Nightjet. Doch die jüngste Mitteilung aus Prag lässt sich so deuten, dass die angekündigte Verbindung in den Süden erst mal nicht kommt.

„Die Strecke von Berlin nach Brüssel und Paris ist weiterhin vorgesehen, die Verbindungen sollten täglich angeboten werden. Der finale Zeitpunkt kann aber von uns noch nicht bestätigt werden“, sagt ÖBB-Sprecher Bernhard Rieder. Die Planungen seien „weiterhin sehr intensiv. Wichtig für uns ist jedoch, dass dann auch alle Beteiligten als vollwertige Partner hinter diesem Projekt stehen“. Die Aufnahme neuer Strecken ins Netz werde rund ein Jahr vor Betriebsbeginn bekannt gegeben, so Rieder. In diesem Fall also erst Ende 2022.

Ungewiss ist, ob der bestehende Nachtzug, der Berlin, die Kopenhagener Hauptstadt-Region, Malmö und Stockholm verbindet, 2023 wieder fährt. Noch bis zum 24. September ist Snälltaget täglich mit Sitz- und Liegewagen auf dieser Route unterwegs. Doch Transdev möchte sein schwedisches Unternehmen verkaufen – womit auch die Zukunft des Berlin-Zuges unsicher ist. „Wer weiß, ob der neue Betreiber noch Interesse am Auslandsgeschäft hat“, so der Bahnexperte Sebastian Wilken („Train Tracks“-Blog).

Es gibt nicht genug Wagen, für die Nutzung von Strecken und Stationen fallen hohe Gebühren an, unterschiedliche nationale Regelungen erschweren internationalen Zugverkehr: Fachleute nennen viele Gründe, warum der Ausbau des Nachtzugnetzes so langsam vorangeht. Wie berichtet hat der Berliner Senat eine Machbarkeitsuntersuchung vorgestellt, wonach Berlin Drehkreuz eines europäischen Nachtzugnetzes werden soll. Doch Beobachter sind skeptisch, ob die ambitionierten Ideen jemals Realität werden.

Das europaweite Netzwerk „Back on track“ setzt sich dafür ein, die Barrieren abzubauen. Jetzt wird es auch in Deutschland einen Ableger bekommen, wie Peter Cornelius und Patrick Neumann, Gründungsmitglieder des Vereins, in Berlin mitgeteilt haben. „Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die deutsche Öffentlichkeit über die Möglichkeiten zur Bewältigung der Klimakrise durch attraktivere Nachtzüge zu informieren“, heißt es.

Es wird sogar ein zweiter Nachtzug Graz-Berlin angekündigt - von der tschechischen Staatsbahn CD, über Břeclav, Brno, Pardubice, Prag-Holešovice und Děčín. Die CD will auch einen Nachtzug von München über Wien nach Warschau betreiben:

<https://zdopravy.cz/mnichov-varsava-graz-berlin-ceske-drahy-odhalily-plany-na-nove-nocni-vlak-y-115371/>

<https://www.faz.net/aktuell/reise/nachtzug-nach-venedig-im-deluxe-abteil-des-oebb-nightjets-reisen-17982612.html>

Will man heute einfach nur eine komfortable und ruhige Nacht auf der Schiene verbringen, ist ein Privatabteil im Nightjet der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) eine gute Wahl. Man steigt abends in München in den Zug und verlässt ihn am anderen Morgen mitten in Venedig, um hinaus zum Lido ans Meer zu fahren, von den Alpen direkt an die Adria ohne Stau und ohne Stress wie bisher im Auto oder Flugzeug. Bei einer Fahrt im Nachtzug geht es nicht um Schnelligkeit, denn die Fahrzeit von neun Stunden ist exakt so kalkuliert, dass man früh morgens ausgeruht an seinem Ziel ankommt und sich auch noch eine zusätzliche Hotelübernachtung spart. Leistet man sich obendrein ein Privatabteil, wird selbst die Bahn zum exklusiven Ort. Denn im eigenen Miniatur-Appartement ist man nicht nur vor fremden Überraschungsgästen sicher. Dank integrierter Dusche und eigener Toilette muss man sein kleines Reich noch nicht einmal verlassen und kann sich das Eintauchen ins pralle Leben eines Großraumwagens ersparen.

<https://reisetopia.de/news/sbb-fahrplan-2023/amp/>

Nach dem Highlight des letztjährigen Fahrplans der SBB, dem neuen Nachtzug zwischen Zürich und Amsterdam, können sich Zug-Fans auch dieses Jahr auf spannende Erweiterungen freuen. Im Zuge der Lockerungen der Corona-Pandemie sowie des Anstiegs des Freizeitverkehrs möchten die Schweizerische Bundesbahnen fürs nächste Jahr ihre touristischen Verbindungen weiter ausbauen. Einerseits ist es ihr Plan, eine zusätzliche Verbindung des Nachtzuges nach Prag via Deutschland anzubieten. Dies wird dazu führen, dass neu die Zugdestinationen Dresden und Leipzig per Nachtzug erreicht werden können. Weiter möchte die SBB ihr Platzangebot von diversen Nachtzügen ausbauen. Darunter fallen die Züge nach Hamburg, Berlin sowie Wien und Graz.

<https://reisetopia.de/news/sbb-comfort-liegewagen/amp/>

Zum Jubiläum der "175 Jahre Schweizer Bahnen" stellten SBB und ÖBB den neuen umgebauten Liegewagen im Nachtzug vor, der bereits ab Juni in Betrieb kommt.

...

Passend dazu präsentierten SBB und ÖBB nun den modernisierten Nachtzug, der bereits ab nächster Woche zum Einsatz kommt, wie der Pressemitteilung von SBB zu entnehmen ist.

<https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2022/5/2105-1>

"Comfort-Liegewagen" bietet kostenloses WLAN und barrierefreie Abteile

Der Trend zu klimafreundlicherem Reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nimmt immer mehr zu. SBB und ÖBB nutzen dieses Momentum und investieren in die Zukunft der Nachtzüge. Einerseits ist das im Fahrplan 2023 ersichtlich, indem die SBB ab Dezember 2022 vermehrte Nachtzüge von der Schweiz nach Hamburg sowie Berlin einsetzen. Wie auch neu die Nachtzugdestinationen Leipzig sowie Dresden mitaufnehmen. Andererseits zeigt sich dieses Engagement im Umbau von 22 Sitzwagen zu modernen "Multifunktions-Liegewagen", die als Nightjet in den Betrieb ab Österreich, Deutschland und der Schweiz, kommen werden, wie [travelnews.ch](https://www.travelnews.ch) berichtet.

<https://www.sn.at/salzburg/wirtschaft/mehr-nachtzuege-steuern-salzburg-an-121809526>

Niederländische und deutsche Betreiber fahren in den Norden

Ein niederländischer privater Nachtzugbetreiber nimmt Kurs auf Salzburg: GreenCityTrip bietet ab Juli Verbindungen von Köln nach Salzburg und fährt weiter über Linz nach Wien. Die Nachfrage nach einer

nachhaltigen Alternative zu Flugreisen sei groß, sagt GreenCityTrip-Manager Maarten Bastian. Vorerst sind die Verbindungen unregelmäßig. Ab dem Herbst soll sich das ändern.

<https://www.ndr.de/ratgeber/reise/Mit-dem-Nachtzug-klimafreundlich-durch-Europa-reisen,nachtzuege100.html>

Abends in Hamburg, Hannover oder Rostock einschlafen und morgens in München, Stockholm oder Wien aufwachen - wer so in Urlaub fährt, reist nicht nur bequem, sondern auch klimafreundlich. Seit einigen Jahren verkehren auf beliebten Routen wieder vermehrt Nachtzüge, verschiedene Anbieter planen sogar, das Netz weiter auszubauen oder bauen neue, moderne Züge.

<https://www.tagesanzeiger.ch/weniger-verbindungen-zwischen-zuerich-und-bern-dafuer-mehr-in-die-berge-280763726016>

Neben Ausflüglerinnen und Ausflügler profitieren auch Auslandsreisende von den Plänen der SBB. Im Fahrplanentwurf vorgesehen ist etwa ein zusätzlicher Nachtzug nach Prag, der über Deutschland fährt. Damit können künftig laut Mitteilung auch Leipzig und Dresden mit dem Nachtzug erreicht werden. Zudem werde das Platzangebot in den Nachtzügen nach Hamburg, Berlin, Wien und Graz sukzessive ausgebaut.

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/reisen-im-zug-zug-statt-flieger-hier-ist-der-nachtzug-in-deutschland-eine-alternative/28349314.html>

Nachts reisen, den Tag nutzen: Davon wollen immer mehr Anbieter profitieren. Eine Übersicht über das Zug-Angebot in Deutschland – aktuell und künftig.

...

Die Deutsche Bahn hat mit der Einstellung ihres Angebots vor Jahren eine Lücke hinterlassen, die ausländische Anbieter stark besetzen. Nach zwei Jahren pandemiebedingter Pause ist der Wettstreit um die Kunden voll entbrannt.

Im Markt steckt reichlich Potenzial. Immer mehr Menschen achten bei ihren Reisen nicht nur auf den Preis, sondern auch auf Klimaschutz. Der Zug als klimafreundliches Verkehrsmittel gewinnt an Bedeutung. Die Idee, nachts zu fahren und morgens entspannt am Ziel anzukommen, verfängt. Womöglich auch, weil so Tagfahrten, die unter schwierigen Bedingungen als Arbeitszeit genutzt werden, entfallen.

<https://www.tagesanzeiger.ch/im-schlaf-nach-amsterdam-fahren-480033017596>

Die Nachtzüge werden gerade Opfer des eigenen Erfolgs: Auf Gleis 15 im Hauptbahnhof Zürich wartet statt eines modernen Doppelstöckers ein Schlafwagen, den man eher weit hinten im Depot vermutete. Das rollende blaue Hotel mit dem roten Streifen vom Typ WLABmz AB33s gehört zum Wagenpark der deutschen Firma RDC Asset und wird von den SBB gemietet. Eine Übergangslösung, bis Nightjet-Betreiber ÖBB auch auf neuen Strecken modernes Rollmaterial einsetzen kann. Freilich, das anfängliche Unbehagen schlägt bald in nostalgische Gefühle um: Das Zweier-Abteil (das dritte Bett bleibt eingeklappt) ist geräumiger als eine Economy-Kabine in den Siemens-Doppelstöckern, die nachts etwa zwischen Zürich und Hamburg verkehren. Es ist kein Problem im charmanten Oldie zwei kleine Koffer unterzubringen. Waschbecken, Schrank, Sessel, Tischchen – alles da!

...

Gerade investieren die Österreicher 500 Millionen Euro ins Nachtzug-Business, das sie vor sechs Jahren unter der Marke Nightjet neu aufgebaut hatten. Die ÖBB füllte die Lücke, die nach dem Citynightline-Ausstieg der DB entstanden war. Schweizer und Deutsche sind nun wie Franzosen, Holländer oder Italiener als Kooperationspartner an Bord. Die Klimadiskussion befeuert das Revival der Nachtzüge. Das spüren Reisende, die versuchen, in der Hochsaison im Sommer noch ein fahrendes Bett zu kriegen. Viele Züge sind bereits ausgebucht.

Nur ein Satz stört mich:

Als Serviceleiter bleibt Struzka die ganze Nacht wach, er macht zweimal eine Viertelstunde Pause – mehr Ruhezeit liegt nicht drin.

Das kollidiert gehörig mit dem Arbeitszeitgesetz und der Europäischen Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung. Wenn man im Ernstfall keinen Stress mit Eisenbahn-Bundesamt oder Polizei haben möchte (etwa nach einer

Auseinandersetzung mit Fahrgästen oder nach einem Unfall), sollte man mit gesetzlichen Bestimmungen nicht ganz so lässig umgehen.

Italien investiert rund 370 Millionen Euro in die Renovierung der Nachtzugflotte, unter anderem für 370 Wagen:

<https://www.trenvista.net/noticias/trenitalia-licita-la-compra-de-hasta-370-coches-para-trenes-nocturnos-intercity-nocte/>

<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:302830-2022:TEXT:DE:HTML&src=0>

<https://www.yosariatrains.sk/en/about-us/>

Dieser slowakische Betreiber renoviert Doppelstock-Schlafwagen der City Night Line.

Belgien will sein Zugangebot massiv ausbauen:

<https://www.brusselstimes.com/205457/two-trains-per-hour-from-every-station-by-2040-belgiums-ambitious-new-train-plan>

Belgien will auch seine Position auf dem internationalen Eisenbahnmarkt verbessern, indem es das Netz von Nacht- und Hochgeschwindigkeitszügen nach ganz Europa ausbaut, was seine Wettbewerbsposition gegenüber dem Luftverkehr stärken wird.

<https://www.eurailpress.de/en/nachrichten/politik/detail/news/schwedische-eisenbahn-nachtzug-stockholm-hamburg-startet-am-1-september.html>

Der neue Nachtzug Stockholm – Hamburg der schwedischen Eisenbahn SJ wird seine Premiere am 01.09.2022 haben.

Damit startet eine tägliche, ganzjährige Zugverbindung zwischen Schweden und Mitteleuropa. Der Fahrkartenverkauf begann am 27.04.2022. Der Nachtzug fährt von Stockholm (ab 17.34 Uhr) über Kopenhagen und Odense nach Hamburg-Altona (an 06.30 Uhr). Der Gegenzug verlässt Hamburg-Altona um 21.55 Uhr und erreicht Stockholm um 09.55 Uhr. Die SJ betreibt den aus Schlaf-, Liege- und Sitzplatzwagen gebildeten Zug in Zusammenarbeit mit Hector Rail und RDC. Der Dienst wird über eine Mischfinanzierung an 244 Tagen im Jahr im Auftrag der schwedischen Verkehrsbehörde Trafverket durchgeführt. An den übrigen Tagen betreibt SJ den Zug zu kommerziellen Bedingungen.

<https://www.radiodresden.de/beitrag/neue-zuverbindung-im-schlaf-von-dresden-nach-stockholm-723064/>

Von Dresden nach Schweden im Schlaf oder eben über Nacht! Die schwedische Transdev-Tochter Snälltåget hat ihre Nachtzuglinie Stockholm-Berlin nach Dresden verlängert. Für Mai und September gibt es nach Unternehmensangaben Extra-Termine, die im Internet gebucht werden können.

...

Der Nachtzug Berlin-Stockholm verkehrt vom 7. April bis 24. September täglich. Die "Sommer-Linie" wurde im Juni 2021 in Betrieb genommen. Nach Angaben von Transdev und Snälltåget handelt es sich um die erste Nachtzugverbindung seit den 1990er Jahren, die regelmäßig zwischen Schweden, Dänemark und Deutschland verkehrt.

Die Dresdner Zeitung erläutert, was bis in die 1990er Jahre verkehrte:

Die Verbindung ist eine Nach-Wende-Premiere, allerdings keine absolute Neuheit für Dresden. Ab Anfang der 1970er Jahre gab es schon einmal eine direkte Zugverbindung nach Malmö. Unter dem Namen „Meridian“ verband damals ein D-Zug Belgrad, Budapest, Prag, Dresden und Berlin mit der südschwedischen Stadt.

https://www.nwzonline.de/plus-wirtschaft/oldenburg-angebote-aus-dem-norden-nachhaltig-im-schlafwagen-richtung-sonne-reisen_a_51,7,1899857200.html

Je mehr Menschen in einem Zug fahren, also auch in einem Nachtzug, desto geringer fällt der 'Fußabdruck' bei der Umweltbelastung gegenüber einem herkömmlichen Verbrenner-Auto aus. Der Vorteil für die Bahn wird um so größer, je höher der Ökostrom-Anteil beim Bahn-Antrieb ist. Bahn-Experte Malte Diehl weist auch auf diesen Aspekt hin: Bucht man ein Nachtzug-Abteil für sich allein (statt dass dort auch andere unterkommen), schmälert dies den Nachhaltigkeitseffekt.

<https://www.derstandard.at/story/2000135772971/internationale-zugtickets-werden-teilweise-von-umsatzsteuer-befreit>

Internationale Zugtickets werden in Österreich ab 2023 von der Umsatzsteuer befreit. Diese Befreiung gilt allerdings nur für den österreichischen Streckenteil. Wie das Klimaministerium von Leonore Gewessler (Grüne) am Montag mitteilte, werde grenzüberschreitendes Bahnfahren günstiger, die Änderung sei ein "wichtiger Schritt" für einen faireren Wettbewerb zwischen Bahn und Flugzeug. Die ÖBB versprechen, die Reduktion weiterzugeben, wie es zur APA hieß. Gegenüber dem Flugzeug bleibt die Bahn steuerlich aber weiter im Nachteil. Auf Tickets für internationale Flüge gibt es in der Luftfahrt generell keine Umsatzsteuern. Geregelt ist dies weltweit durch die Luftfahrtorganisation ICAO der Vereinten Nationen (Uno). Aufgrund der ICAO-Regelungen wird auch Kerosin nicht besteuert. Als Ausgleich gibt es einigen Ländern, darunter Österreich, anderweitige Abgaben.

<https://www.ville-rail-transport.com/ferroviaire/100-000-voyageurs-transportes-en-un-an-par-le-train-de-nuit-paris-nice/>

Ein Jahr nach seiner Wiedereröffnung am 20. Mai 2021 hat der Nachtzug Paris-Nizza mehr als 100.000 Reisende befördert. Laut SNCF weist er "die beste Auslastung der Nachtzüge auf, über 80 % in der Saison und an Wochenenden". Mehr als einer von drei Kunden im Nachtzug Paris-Nizza-Paris ist unter 26 Jahre alt, so die SNCF.

Ein Programm zur Modernisierung der Waggons sowie zur Anpassung der Wartungseinrichtungen für den Zug Paris-Nizza (und demnächst auch für den Zug Paris-Lourdes) ist im Rahmen des Konjunkturprogramms der Regierung vom September 2020 vorgesehen. Diese Arbeiten werden vom Staat über die "Agence de financement des infrastructures de transport de France" mit 100 Mio. € finanziert.

<https://www.merkur.de/deutschland/hamburg/nachtzuege-ab-hamburg-die-schoensten-ziele-in-europa-erkunden-24h-91533676.html>

Die Nachtzüge erleben ein Comeback. Allerdings nicht bei der Deutschen Bahn. Marktführer sind die Österreicher. Wo es von Hamburg aus jetzt schon hingeht
Hamburg – Nachtzüge erleben in Europa eine Renaissance. Dabei hatte die Deutsche Bahn vor nicht allzu langer Zeit den Betrieb ihrer Nachtzüge eingestellt – 2016, um genau zu sein. Keine fünf Jahre später setzen die Nachbarländer wieder verstärkt auf Nachtzugverbindungen. Laut dem Magazin Stern sorgt die Coronapandemie für eine zusätzliche Beschleunigung bei der Umsetzung der Pläne.

<https://www.berliner-zeitung.de/news/zwischen-berlin-und-paris-bahn-plant-schnelle-direktverbindung-li.229716>

Schon heute kommt man für wenig Geld nach Frankreich- aber mit Umsteigen. Auch ein Nachtzug ist vorgesehen. Doch noch gibt es kein grünes Licht.

Mit einmaligem Umsteigen in Frankfurt am Main reist man von Berlin (9.28 Uhr) im TGV nach Lyon (20.06 Uhr), Avignon (21.11 Uhr) und Marseille (21.49 Uhr).

Über Nacht hat es bereits direkte Zugverbindungen gegeben. Zuletzt fuhr ein Zug der City Night Line unter dem Namen „Perseus“ von Berlin nach Paris. Doch die Deutsche Bahn (DB) stellte die Route 2014 ein. Später war es an bestimmten Tagen möglich, mit dem Nachtzug der Russischen Eisenbahn RŽD aus Moskau von Berlin nach Paris zu reisen. Als sich die Corona-Pandemie 2020 ausbreitete, fiel auch diese Reisemöglichkeit weg.

Planungen für Nachtzug Berlin-Paris „weiterhin sehr intensiv“

Wie berichtet arbeiten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) daran, Berlin-Paris in ihr Nachtzugnetz der Marke Nightjet zu integrieren. Bisher hieß es, dass die vorgesehene Direktverbindung, die auch Streckenäste von Wien sowie nach Brüssel umfassen soll, Ende 2023 startet. Der neue Zug soll Sitz-, Liege- und Schlafwagen mitführen.

Doch ob und wann er startet, ist offenbar noch nicht sicher. „Die Strecke von Berlin nach Brüssel und Paris ist weiterhin vorgesehen, die Verbindungen sollten täglich angeboten werden. Der finale Zeitpunkt kann aber von uns noch nicht bestätigt werden“, sagte ÖBB-Sprecher Bernhard Rieder der Berliner Zeitung. Die Planungen seien „weiterhin sehr intensiv. Wichtig für uns ist jedoch, dass dann auch alle Beteiligten als vollwertige Partner hinter diesem Projekt stehen.“ Die Aufnahme neuer Strecken ins Netz werde rund ein Jahr vor Betriebsbeginn bekannt gegeben, so Rieder.

Ich habe so einen Verdacht, wer mit der Anspielung auf »vollwertige Partner« gemeint ist: da gibt es ein Bahnunternehmen, das sich nach wie vor weigert, Nachtzugwagen zu kaufen, und das allen Ernstes folgende Meinungen vertritt:

- a) Nachtzüge sind unwirtschaftlich, deswegen haben wir sie 2016 abgeschafft;
 - b) die Nachfrage war zu gering;
 - c) wir haben die Nachtzüge nie abgeschafft, denn ICEs sind auch Nachtzüge, und wer anständig schlafen will, kann zu den Österreichern gehen
- Den Namen dieser Bahngesellschaft muss ich nicht nennen, oder?

<https://www.connexionfrance.com/article/French-news/New-TGV-will-allow-travel-from-Paris-to-Berlin-in-seven-hours>

Die französische Eisenbahngesellschaft SNCF und ihr deutsches Pendant, die Deutsche Bahn, wollen eine direkte TGV-Verbindung zwischen Paris und Berlin einrichten.

Der Vorstandsvorsitzende der SNCF, Jean-Pierre Farandou, kündigte dies gegenüber AFP bei einem Besuch in Straßburg an. Er war dort, um das 15-jährige Bestehen der deutsch-französischen TGV-Zusammenarbeit zu feiern.

Er sagte: "Es ist sinnvoll, weil wir sehen, dass die Menschen bereit sind, immer längere Strecken [mit dem Zug] zurückzulegen. Es gibt wirklich Leute, die bereit sind, fünf, sechs oder sieben Stunden in einem Zug zu bleiben.

"In diesem Fall ist Paris-Berlin sieben Stunden lang. Vor ein paar Jahren dachten die Leute, das sei eine zu lange Reise und wir hatten Angst, dass wir nicht angenommen werden würden, aber es gibt immer mehr Leute, die das nicht als Problem sehen, und das ist umso besser.

"Wir werden es zusammen mit unseren deutschen Kollegen versuchen und diesen Zug fahren lassen. Die SNCF wird sich auch an der Einführung eines Nachtzuges zwischen Paris und Berlin beteiligen, der von der österreichischen Eisenbahngesellschaft ÖBB, ebenfalls in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn, ab Ende 2023 betrieben wird.

Herr Farandou sagte: "Das Angebot wird zur gleichen Zeit starten, Tag und Nacht. Die Menschen werden wählen können, was sie bevorzugen."

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Richard Lutz, war bei der Ankündigung dabei und sagte: "Ich bin überzeugt, dass wir mehr Eisenbahnen in Europa brauchen, und ein starkes Europa braucht eine starke Verbindung auf der Schiene. [Die Bahn ist unverzichtbar, um unsere Klimaziele zu erreichen."

Der Nachtzug Paris-Berlin soll allerdings nicht über Belgien fahren, sondern über Strasbourg. Daher hat sich die belgische Sektion von »Back on Track« zu Wort gemeldet:

<https://www.facebook.com/backontrackbelgium/posts/pfbid02SHKRShdxtxuW4fvuZ7a5L3UPtFptrvUNiRCVFGUSA9jwDuCPpXzc8AjvFWTXBmfl>

Symbolisch gesehen ist das ein guter Fortschritt, aber Back on Track Belgium hat auch einige Vorbehalte. Die Fahrt von Paris nach Berlin dauert sieben Stunden, was einem Transkontinentalflug entspricht. Der Reisende verliert also einen ganzen Tag", sagt Alexander Gomme, Sprecher von Back on Track Belgium. "Sieben Stunden in einem TGV sind nicht sehr komfortabel. Der Komfort des TGV ist darauf ausgelegt, so viele Fahrgäste wie möglich auf so wenig Raum wie möglich zu befördern. Bei Fahrten von bis zu vier oder fünf Stunden ist das kein Problem, aber sieben Stunden sind sehr lang. Außerdem fährt der Zug nicht durch Belgien, sondern durch Straßburg. Bis 2009 gab es einen Nachtzug von Paris nach Berlin und Hamburg über Brüssel. Wir denken, dass dies interessanter wäre. Um 23.00 Uhr in Brüssel oder Lüttich einzusteigen, in einem Bett zu schlafen und um 8.00 Uhr im Herzen Berlins aufzuwachen, wäre für uns viel attraktiver.

Ich hatte in früheren Newslettern schon über die Berliner Konferenz zu Nachtzügen berichtet; hier eine kurze Rückschau auf die Berichterstattung:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2022/pressemitteilung.1175741.php>

<https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2022/02/studie-berlin-drehkreuz-nachtzuege-europa-hindernisse.html>

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nach-london-oslo-madrid-so-koennte-das-berliner-nachtzugnetz-wachsen-li.210676>

Inzwischen sind die Beiträge und die Studie online abrufbar:

<https://de.ramboll.com/media/rde/nachtzugnetz-berlin>

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/eisenbahnverkehr/planungen/>

Einige der dort benannten Probleme tauchen immer wieder auf ...

<https://www.zeit.de/entdecken/reisen/2022-05/bahnreisen-europa-buchen-planen-angebote-tipps>

Reisende, die klimafreundlich unterwegs sein wollen, steigen längst auch für weitere Strecken in den Zug statt ins Flugzeug. Mit der Bahn quer durch Europa: Was schön klingt, ist leider nicht so einfach – das fängt schon bei der Planung einer grenzüberschreitenden Verbindung an.

<https://www.berliner-zeitung.de/news/nachtzug-bruessel-berlin-prag-kommt-wohl-nicht-mehr-im-sommer-li.229853>

Die geplante Nachtzugverbindung zwischen Prag, Berlin und Brüssel verzögert sich. "Die Vorbereitungen sind im vollen Gange, aber es ist voraussichtlich nicht möglich, den Brüssel-Amsterdam-Berlin-Prag-Nachtzug im Sommer 2022 zu starten", teilte das niederländische Start-up European Sleeper am Dienstag mit. Das Unternehmen will die Verbindung gemeinsam mit dem tschechischen Verkehrsunternehmen Regiojet auf die Beine stellen. „Um Enttäuschungen zu vermeiden“, werde zunächst kein neues Datum genannt. Zu den Gründen gab es zunächst keine Angaben.

Inzwischen hat sich das Unternehmen gemeldet: Mit dem Aufruf, Anteile zu zeichnen, um Rollmaterial kaufen oder zumindest anmieten zu können:

<https://www.europeansleeper.eu/en/invest>

Was passiert, wenn es zu wenig Wagen gibt (und vermutlich auch ein Dispositionsfehler vorliegt), haben Reisende im Autozug Wien-Livorno erlebt:

<https://www.krone.at/2736094>

Der Markt ist leergefegt, was nicht nur die ÖBB zum Anmieten von alten Schlafwagen zwingt, sondern auch die Privatbahn Train4You nötigt, schon vor der italienischen Grenze kehrtzumachen:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?002,10105666>

"Heute müssen wir uns leider mit einer unangenehmen Nachricht an Sie wenden. Wie Sie sicherlich den Medien entnommen haben, gibt es derzeit in Folge der internationalen Krisen in vielen Branchen Liefer-Probleme und logistische Engpässe. Davon ist auch die Eisenbahnbranche betroffen. Insbesondere im Bereich der Lokomotiven ist der Markt seit Wochen extrem angespannt. Der Urlaubs-Express benötigt für seine Italien-Verkehre spezielle Mehrsystem-Triebfahrzeuge, die in der Lage sind, in den unterschiedlichen Bahn-Stromnetzen in Deutschland und Österreich einerseits und Italien andererseits zu operieren. Leider musste der wichtigste Anbieter dieser Fahrzeuge dem Markt

kurzfristig mehrere Dutzend dieser Lokomotiven entziehen. Es war trotz intensiven Bemühens nicht mehr möglich, diese Lücke stabil zu schließen. Zudem ist der Urlaubs-Express vom Arbeitskräftemangel in Deutschland betroffen, der sich derzeit auch im Flugverkehr und anderen Branchen bemerkbar macht. Vor diesem Gesamtbild mussten wir schweren Herzens das UEX-Sommerprogramm reduzieren. Folgende Änderungen wurden vorgenommen:

- Einkürzung der Züge nach/ab Verona auf Innsbruck. Für unsere Verkehre nach Österreich und in Deutschland stehen die notwendigen Triebfahrzeuge uneingeschränkt zur Verfügung.
- Einkürzung einzelner Züge ab/nach Innsbruck auf München.
- Einzelne Züge müssen u.a. wegen massiven Bauarbeiten an der Strecke ganz entfallen“.

<https://urlaubs-express.de/referenzen/>

Bei dieser Firma hapert es aber nicht nur am Rollmaterial, sondern auch am Personal. Offenbar ist hier dasselbe passiert wie bei anderen Niedriglohn-Firmen: prekäre Arbeitskräfte haben sich in Zeiten von Corona andere Arbeitsplätze gesucht. Und die kommen nicht zurück, wenn wieder nur Peanuts bezahlt werden sollen. (Das erleben derzeit auch Billigfluggesellschaften und Flughafenbetreiber mit ausgegliederten Terminal- und Gepäckmitarbeitern.) Die Schweriner Volkszeitung und die angeschlossenen Lokalausgaben meldeten folglich Mitte Juni, dass die »groß angekündigte« Nachtzuglinie Basel-Binz (Rügen) nur an sehr wenigen Terminen fährt, weil man »mit Personalmangel zu kämpfen« habe.

<https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2150152-OeBB-am-Limit.html>

Den ÖBB gehen die Züge aus. Zu Pfingsten wurden zusätzlich 13.000 Plätze bereitgestellt, um den Fahrgast-Ansturm auf die Bahn zu bewältigen. Doch mehr Kapazität gibt es nicht. Neue Züge wurden zwar bestellt, bis 2027 investieren die ÖBB 4,1 Milliarden Euro für neue Fahrzeuge.

Wie die "Wiener Zeitung" erfuhr, können die ersten Garnituren aber erst im Sommer 2023 geliefert werden. So sollen dann 13 neue Nachtzüge starten. Und die ersten von acht neuen Railjets gehen sogar erst Ende 2023 in Betrieb.

Dabei zeigt das Passagieraufkommen steil nach oben. Es gibt um 14 Prozent mehr Fahrgäste als im selben Zeitraum 2019, dem bisher stärksten ÖBB-Reisejahr jemals. "Wir haben absolute Rekordzahlen", bestätigte zuletzt Sabine Stock das gestiegene Passagieraufkommen - sie ist ÖBB-Vorständin für Fern-, Nah- und Regionalverkehr.

<https://kurier.at/wirtschaft/neue-oebb-nachtzuege-kommen-erst-ab-sommer-2023/402036245>

"Die schwierigen Rahmenbedingungen der letzten beiden Jahre haben den ambitionierten Projektplan bei den Nachtreisezügen negativ beeinflusst.", so Siemens-Mobility-Sprecher Markus Braun zur APA. "Das betrifft vor allem die Instabilität der Lieferketten und die hohe Zahl der Covid-Erkrankungen im Winter 2021/2022. Wir bedauern diese Verzögerung zulasten unseres Kunden ÖBB und vor allem auch der vielen Passagiere überaus." Aktuell treibe man aber die Fertigung der Nachtzüge für die ÖBB intensiv voran, die ersten Zulassungstests konnten bereits erfolgreich absolviert werden, so Braun.

13 neue Nightjets bis Sommer 2023 - 33 neue bis 2025

Ab Sommer 2023 sollen 13 neue Nightjets unterwegs sein, bis 2025 sollen insgesamt 33 neue Nachtzug-Garnituren zum Einsatz kommen. Zuletzt lag die Auslastung im Fernverkehr bereits über dem Vorkrisenniveau, wie die ÖBB mitteilten. Die ÖBB rechnen mit weiter steigenden Passagierzahlen und investieren daher bis 2027 über 4,1 Mrd. Euro in neue und in die Erneuerung bestehender Fahrzeuge.

<https://www.derstandard.de/story/2000136421970/neue-oebb-nachtzuege-kommen-erst-ab-sommer-2023>

Laut eines Berichts der "Wiener Zeitung" dürften die neuen ÖBB-Nachtzüge erst ab Sommer 2023 auf Schienen sein. Die Auslieferung der ersten Garnituren war bereits für den heurigen Herbst geplant, verzögert sich nun aber rund ein halbes Jahr, wie ein Sprecher der ÖBB der APA am Donnerstag bestätigte. Grund dafür sind Lieferkettenprobleme und die Auswirkungen der Corona-Pandemie beim ÖBB-Lieferanten Siemens Mobility.

...

Ab Sommer 2023 sollen 13 neue Nightjets unterwegs sein, bis 2025 sollen insgesamt 33 neue Nachtzug-Garnituren zum Einsatz kommen. Zuletzt lag die Auslastung im Fernverkehr bereits über dem Vorkrisenniveau, wie die ÖBB mitteilten. Die ÖBB rechnen mit weiter steigenden Passagierzahlen und investieren daher bis 2027 über 4,1 Mrd. Euro in neue und in die Erneuerung bestehender Fahrzeuge.

<https://www.derstandard.at/story/2000136469281/was-ist-nur-mit-der-bahn-los>

Ich würde gerne am verlängerten Wochenende (Fronleichnam) mit dem Nachtzug von Wien nach Florenz fahren. Keine Chance. Kein einziger Sitzplatz, geschweige denn Schlafplatz frei. Szene 2: Meine Tochter ruft mich verzweifelt an, sie soll aus dem Railjet nach Jenbach aussteigen, was soll sie tun? Wenn sie jetzt nicht weiterfährt, ist der Anschlusszug der Zillertalbahn weg, dann kommt sie nicht mehr ins Tal. Wahrscheinlich ließen sich noch unzählige weitere Szenen auflisten. Was ist also los mit der Bahn?

...

Wir benötigen Subventionen und Förderungen für ein Bahn- und Busnetz mit Abdeckung der ersten/letzten Meile, das eine echte Alternative zum eigenen Auto ist, weil es bequem und angenehm ist und keinen Verzicht, sondern einen Gewinn darstellt.

...

Halbleere Zugabteile, Züge und auch Busse, die auch nachts und in entlegene Gebiete fahren, die – für sich allein genommen – wirtschaftlich unrentabel sein mögen, helfen uns an anderer Stelle viel Geld zu sparen. Weniger Verkehrstote, weniger Stau, weniger Gesundheitskosten infolge von Lärm und Abgasen, geschweige denn von den Strafzahlungen, die Österreich bezahlen muss, wenn wir unsere Treibhausgas-Emissionen nicht nachhaltig reduzieren. Wenn dies alles gegengerechnet wird mit halbleeren, ineffizienten Zügen abseits von Stoßzeiten und Strecken, die keinen Gewinn bringen und es uns so gelingt, den Pkw-Verkehr zu reduzieren und Menschen für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, ist es sehr wohl finanzierbar.

<https://www.furche.at/politik/verkehrsexperte-fairer-wettbewerb-fuer-die-bahn-8567786>

Die Bahn ist siebzehnmal klimaverträglicher als das Auto - dennoch werden die Autobahnen länger und das Schienennetz kürzer, rechnet der VCÖ-Experte vor - und wirbt für ein europaweites Jahrzehnt der Schiene. Das Verhältnis bei der Nutzung von Auto und Bahn gehört massiv umgekehrt, fordert Michael Schwendinger, Experte für Verkehrspolitik beim Verkehrsclub Österreich (VCÖ). Ohne mehr Maut für die Straße wird das nicht gehen.

Einen Überblick über ganz Europa verschafft sich gerade Jon Worth:

<https://www.berliner-zeitung.de/stil-individualitaet/27550-kilometer-im-zug-li.226349>

Europa auf der Strecke

Per Zug geht ein Berliner dem Qualitätsverlust im internationalen Bahnverkehr auf den Grund. Jon Worth fragt sich, warum der internationale Bahnverkehr immer schlechter wird. Mit einer Fahrt in 150 Zügen will er es herausfinden.

Straßburg in Frankreich, Vigo in Spanien, Vidin in Bulgarien. Bad Radkersburg in Österreich und Zittau in Sachsen. Nicht zu vergessen: Storlien in Schweden sowie Valga in Estland. Insgesamt mehr als 27.550 Kilometer mit dem Zug – und dort, wo keine Gleise liegen, auch mal ein paar Kilometer mit dem Klapprad.

Der Sprecher von »Back on Track Belgium« verweist auf die unselige »Liberalisierung«, die aus Partnern Konkurrenten gemacht hat:

<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/05/17/stopzetting-izy-trein/>

Gomme bezieht sich auf die Liberalisierung der europäischen Eisenbahnen. In den 1990er Jahren verpflichtete die Europäische Union die Mitgliedsstaaten zu einer buchhalterischen Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Zugbetrieb. In Belgien führte dies zur Aufteilung zwischen Infrabel und SNCB. Das Ziel: die Möglichkeit zu schaffen, dass verschiedene Unternehmen auf denselben Gleisen konkurrieren können.

"Vor der Liberalisierung waren die Infrastruktur und die Züge in den Händen ein und desselben Unternehmens pro Land", erklärt Gomme. "Diese Unternehmen waren Nachbarn, die zusammenarbeiteten, weil sie keine Konkurrenten waren. Durch diese Aufteilung war es plötzlich technisch möglich, dass ein französischer Betreiber nach Belgien kommt, und so wurden sie zu Konkurrenten. Die Kooperationsvereinbarungen sind auf diese Weise zerbrochen."

Das Ziel der Liberalisierung sei nie erreicht worden, so Gomme. "Im Prinzip kann jeder Betreiber auf Antrag einen Zug zwischen Brüssel und Paris einsetzen. Doch auf dieser Achse ist nie ein Wettbewerb entstanden."

Das ist ein Zeichen dafür, dass diese Liberalisierung völlig gescheitert ist. Wie sonst lässt sich erklären, dass ein so teurer Zug immer noch ein Monopol hat?"

Back on Track plädiert daher für eine andere Arbeitsweise. "Wir möchten, dass die Europäische Union ein Netz für Europa entwirft und dann mit öffentlichen Ausschreibungen arbeitet. Der Betreiber mit dem niedrigsten Angebot oder derjenige, der am meisten zu zahlen bereit ist, hätte dann das Monopol auf dieser Strecke. Auf diese Weise könnten wir ein Netz haben, das ganz Europa abdeckt."

Aus dem Bahntower in Berlin kommt eine Art strategischer und operativer Bankrotterklärung:

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/bahnnetz-wir-sind-stinksauer-weil-nichts-laeuft-das-deutsche-schienennetz-steht-kurz-vor-dem-kollaps/28367886.html>

Es herrscht Chaos auf dem deutschen Schienennetz. Am Freitag standen etwa bei der Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn unfreiwillig 309 Züge. Tags zuvor hatte DB Cargo die Kunden auf ein bitteres Jahr eingeschworen: Allein auf den zentralen Korridoren vom Rhein bis zu den Alpen, von Skandinavien bis zum Mittelmeer oder von der Nordsee ins Baltikum wird es wegen Bauarbeiten monatelange Unterbrechungen geben.

„Dieses Jahr wird es nicht mehr besser“, erfuhren die Industriekunden, darunter BASF, Bayer, DHL, Thyssen-Krupp und Volkswagen. Deren Disponenten hätten getobt, berichten Insider. „Das Netz ist kollabiert“, zieht einer ernüchtert Fazit.

Das System Bahn ist am Limit. Das merken auch die Bürger in Regional- und Fernzügen. Nur noch rund zwei Drittel der Fernzüge waren im April pünktlich. Wenn nicht Signale oder Weichen spinnen, dann fällt die Klimaanlage aus oder Toiletten sind defekt.

<https://www.handelsblatt.com/politik/deutsche-bahn-das-grosse-chaos-auf-der-schiene-bahnchef-richard-lutz-stimmt-kunden-auf-harte-zeiten-ein/28383000.html>

Lutz sagte, an Geld mangle es fürs Erste nicht. Wissing hat die Etatkürzungen damit begründet, dass es erst einmal mehr baureife Projekte geben muss, mehr Geld für Investitionen folgte dann. „Die Ampelkoalition setzt das Schneckentempo von Ex-Minister Scheuer fort“, kritisierte indes der Haushälter der Linken, Victor Perli. Die Mittel für 2023 würden „nicht mal die Kostensteigerungen beim Bau“ ausgleichen. „So wird es nichts mit der Verdopplung der Fahrleistung und dem Deutschlandtakt.“

Der Grünen-Politiker und künftige Aufsichtsrat der DB Netz, Matthias Gastel, sagte, es räche sich nun, dass viele Jahre zu wenig ins Schienennetz investiert worden sei. Die Ampelkoalition werde mehr in die Schiene als in die Straße investieren. „Wichtig ist hierbei, dass die Finanzierung mittel- und langfristig gesichert wird und die Deutsche Bahn ihre Planungskapazität aufstockt sowie ihr Baustellenmanagement optimiert, um Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen.“

<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/investitionsstau-verkehrsminister-wissing-will-bahn-zur-echten-alternative-fuer-alle-ausbauen/28407262.html>

Wissing machte mit Blick auf die Konzernführung der Bahn zudem deutlich: „Wir brauchen eine klare Zielvereinbarung für den neuen Infrastrukturvorstand. Zuverlässigkeit ist ein Schlüsselkriterium für die Position der Bahn im Wettbewerb der Verkehrsträger.“ Der langjährige Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla hatte die Bahn verlassen.

<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/puenktlichkeit-im-keller-wieso-die-deutsche-bahn-so-unpuenktlich-ist/28356230.html>

Ein Blick in interne Unterlagen bei der Bahn zeigt, dass die Lage mit den Baustellen an Dramatik zunehmen wird. Planungen für die Sommermonate prognostizieren erhebliche Eingriffe in das Schienennetz der Deutschen Bahn. Die Folge: Sperrstunden für den Zugverkehr, ein „erheblicher Steuerungsbedarf“ sei nötig, heißt es da in einem internen Papier.

Die Deutsche Bahn sollte ihren Kunden diese Wahrheit zumuten. Sie sollte sich ehrlich machen und sagen, dass sie Pünktlichkeit in diesem Jahr auf zahlreichen Strecken nicht garantieren kann, weil Strecken ausgebaut werden, damit es in der Zukunft besser läuft. Das Verständnis der Fahrgäste wäre sicher vorhanden, wenn man sie zu Verbündeten machen würde – im Sinne eines gemeinsamen Aufbruchs für eine bessere Mobilität in der Zukunft. Und diese Strecken sollte die Bahn konkret benennen – und zwar offensiver als ein versteckter Link auf den Bahnseiten.

Alle Leserinnen und Leser in Deutschland wissen, was mit »9-Euro-Ticket« gemeint ist. Für die Deutschsprachigen im Ausland verweise ich auf

<https://de.wikipedia.org/wiki/9-Euro-Ticket>

<https://www.nrz.de/region/niederrhein/das-bahnchaos-transportiert-eine-wichtige-botschaft-id235547307.html>

Kleine, gedankliche Reise für all jene, die jetzt nach dem ersten 9-Euro-Ticket-Fiasko „Nie wieder Bahn!“ sagen wollen: Wie wäre es wohl, wenn Schiene und Straße in den letzten vier Jahrzehnten mal den Etat getauscht hätten? Und jetzt mal – nur so als politisches Experiment – der Sprit für drei Monate fast verschenkt würde?

Wir hätten vom Chaos auf den viel zu wenigen Schnellfahrstrecken (den so genannten Autobahnen) und den schon im Alltag stets völlig überlasteten Landstraßen berichtet. Und alle wären zum Ergebnis gekommen: Dieses Land ist für Autofahrer einfach nicht geeignet. Wir kehren reumütig zurück zum etablierten, gut ausgebauten Bahnnetz, das Umwelt und Nerven schont und wo man dank Fahrplan auch zuverlässig weiß, wann man ankommt.

Kleiner Scherz, gewiss. Beziehungsweise: Leider nur Fiktion. Wer aber die klimapolitisch gebotene Verkehrswende ernst nimmt, muss das vorhersehbare Chaos auf der Schiene an diesem Pfingstweekende als Botschaft lesen: Die Menschen wollen umsteigen – es ist an der Politik, dieser Nachfrage endlich gerecht zu werden.

4 - Dies und das - und neue Möglichkeiten

Die »Deutsche Welle« erklärt, was es mit den Nachtzügen auf sich hat, mit deren Hilfe zur Zeit Weltpolitik betrieben wird:

<https://www.dw.com/de/mit-dem-nachtzug-nach-kiew/a-62140889>

Es gab mehrere Petitionen an den Deutschen Bundestag mit dem Ziel, das Angebot an Nachtzügen auszubauen und speziell die Verbindung Berlin-Paris wieder einzurichten. Der Petitionsausschuss hat sich darauf beschränkt, auf die Antwort der DB hereinzufallen, nachzulesen auf Seite 48 des Jahresberichts:

https://www.bundestag.de/resource/blob/881214/36327f758f2ad8eaa8583148b77937af/Ausgabe_2021-data.pdf

Der Petitionsausschuss fand heraus, dass die Deutsche Bahn AG ihr Nachtreiseangebot ständig ausbaut. Parallel dazu bietet sie über ihre Vertriebskanäle gemeinsam mit Kooperationspartnern klassische Nachtzugreisen im Schlaf- oder Liegewagen an. Da auch an einheitlichen Buchungssystemen gearbeitet werde, empfahl der Ausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen Rechnung getragen wurde.

Das ist so peinlich, dass man es eigentlich gar nicht kommentieren möchte ...

PRO BAHN äußert sich zum Thema Preisniveau und Wettbewerbsnachteil der Züge:

<https://www.businessinsider.de/wirtschaft/mobility/ein-mallorca-flug-muesste-400-euro-kosten-pro-bahn-chef-fordert-den-ausbau-des-nachtzug-netzes-und-erklaert-weshalb-reisen-teurer-werden-muss-a/>

Abends einschlafen und morgens ausgeschlafen am Reiseziel ankommen: Nachtzüge sind wieder auf dem Vormarsch. Mehr als die Hälfte der Deutschen würde lieber mit ihnen als mit dem Flieger reisen. Doch trotz aller Unterstützung geht der Ausbau nur schleppend voran. Das liegt auch daran, dass die Margen für Nachtzugbetreiber gering sind, wie der Ehrenvorsitzende von Pro Bahn, Karl-Peter Naumann, im Gespräch mit Business Insider erklärt.

Der Fahrgastverband fordert daher, dass die Politik Nachtzüge genauso unterstützt, wie aktuell noch den Flieger. Dennoch wird Reisen in Zukunft nicht mehr so billig sein wie heutzutage.

Dann möchte ich noch auf eine Konferenz aufmerksam machen, bei der es am Donnerstag um Nachtzüge geht:

<https://www.railtech-europe.com/international-long-distance-train-connections/?gdpr=deny>

Es sprechen und diskutieren unter anderem Kurt Bauer (ÖBB), Eimer van Buuren (European Sleeper) und Maarten Bastian (GreenCity Trip)

Ich erwähne in meinen Newslettern immer wieder das europäische Netzwerk »Back on Track«, das sich seit rund sieben Jahren in vielen Ländern und auf der Ebene der EU für mehr Nachtzüge engagiert. Nach der belgischen Sektion, die sich bereits als Verein nach belgischem Recht konstituiert hat

<https://www.backontrackbelgium.be>

sind wir jetzt auch in Deutschland dabei, einen Verein zu gründen:

<https://back-on-track.eu/de/deutsche-gruppe/>

Wenn Sie Interesse haben, als aktives oder passives Mitglied unsere Ziele zu unterstützen, können Sie sich auf der oben verlinkten Website eintragen.

Wenn Sie in einem anderen Land wohnen und sich für »Back on Track« interessieren, haben Sie zwei Möglichkeiten:

Sie können sich auf der Mailing-Liste eintragen:

<https://back-on-track.eu/join-our-mailing-list/>

Oder Sie beantragen die Mitgliedschaft:

<https://back-on-track.eu/become-a-member/>

Abschließend möchte ich noch auf die deutsche »Klimabahn-Initiative« hinweisen, die aus und mit der »Klimabahn-Konferenz« im Mai dieses Jahres in Stuttgart entstanden ist:

<https://klimabahn-initiative.de>

»Klimabahn« steht hier nicht nur dafür, dass die Bahn allgemein klimafreundlicher ist als Auto oder Flugzeug, sondern speziell dafür, dass die Bahn möglichst umweltfreundlich sein sollte: mit intelligenten, oft kleinteiligen Lösungen anstatt monströsen Großprojekten, bei denen viele Tunnel gebohrt und viel Beton in die Landschaft gegossen wird, aber es den Verantwortlichen anscheinend egal ist, ob man damit nicht nur schnell von A nach B, sondern auch gut und bequem von C, D, E, F ... nach X, Y und Z kommt. Krasse Beispiele sind Stuttgart 21, Diebsteich (der geplante Abriss des Bahnhofs Hamburg-Altona), Tempo 300 zwischen Hannover und Bielefeld - aber auch die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Südfrankreich und Barcelona: Es war sicherlich sinnvoll, eine Normalspurverbindung nach Spanien zu bauen, womit Züge theoretisch von Norwegen bis Sevilla fahren können - aber es gibt gerade mal vier Züge pro Tag und Richtung (2x Barcelona-Paris, 1x Barcelona-Lyon, 1x Madrid-Marseille), keiner davon ist ein Nachtzug. Und wenn der erste Zug des Tages um kurz vor 16 Uhr in Paris ist und der letzte Zug der Tages um 14 Uhr in Barcelona abfährt, dann wird das Gros der Reisenden auf dieser Strecke weiterhin das Flugzeug nehmen.

Klimabahn heißt: vernünftig investieren. Angebote schaffen, die es möglichst vielen Menschen ermöglichen, den Zug zu nehmen, tagsüber und auch nachts, auch mit »großem Reisegepäck« (Auto/Motorrad).

In diesem Sinne grüße ich herzlich aus Hamburg

Joachim Holstein

1 - Reportages

The Bavarian Broadcasting Corporation has sent two teams from Munich to Barcelona for a reportage: one team by plane, one team by train.

<https://www.br.de/mediathek/video/mit-dem-zug-nach-barcelona-nachtzug-eine-alternative-zum-flugzeug-av:627bb7a1243ea40008479a34?>

Surprise 1: the flight takes a total of 8 hours, although you are in the air for only 2 hours.

Surprise 2: because the train journey had to be rebooked due to a change in the timetable caused by works on the tracks, the customer had to pay more than twice as much as without construction works. (At this point I ask myself: why is this at the expense of the customer? Is it because three tickets had to be booked with three companies? Unfortunately, the feature does not clarify this chicanery).

No surprise: the flight causes 12.5 times as much CO2 as the train journey. The reporter does not find it okay that it is cheaper nevertheless.

No surprise either: the reporter really liked the train journey, and 25 euros more for sleeping car accommodation instead of couchette would have been a good investment.

The report mentions that in future you won't have to travel from Munich to Paris and torture yourself through the metro if you want to get to Barcelona, because the Zurich-Barcelona night train is about to undergo a renaissance. (Even nicer, of course, would be: Frankfurt-Barcelona, then the train passenger would already be on the Ramblas while the air traveller is still waiting for the security check in Munich).

Norddeutscher Rundfunk reports about a person who wants to travel from Düsseldorf to Split. Booking a flight would have taken five minutes. But by train? More precisely: by the trains? Because he needs 3 tickets from 3 railway companies and risks having to buy new tickets for the second and third train if the first one is delayed.

<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=PNleMSGoygY>

By the way, there is an alternative to the route Düsseldorf-Munich-Zagreb-Split: take the night train to Vienna, spend a pleasant day there, and then take the night train from Bratislava to Split.

Of course, you have to come up with this idea first. A new portal developed by a Hamburg resident helps:

<https://nachtzug-urlaub.de>

It lists the night trains of several providers and countries. I haven't found a map with routes on this website yet, but if you click on "Find night trains" <https://nachtzug-urlaub.de/nachtzug-finden/>, you'll see lists of the starting points and destinations. The names Düsseldorf and Split appear there. This does not automatically mean that there is a through night train: If you enter "Düsseldorf" as the starting point, the list of possible destinations shrinks to exactly those places that can be reached directly by night train from Düsseldorf.

Do the same with the starting point Split and see if there are destinations that appear in both lists. If so, you can spend the day there. And lo and behold - there is a hit: Vienna. (You can't get it any better than that!) So you take the Nightjet from Düsseldorf to Vienna, treat yourself to a nice day there and travel to Split the following night.

Peter Cornelius, chairman of the "Back on Track" network, which is now being set up as an association in Germany, also mentions this portal in a podcast as an example of how a start-up can improve the service.

<https://mobilitaetsfunkt.de/nachtzuege-der-weg-ist-das-ziel/>

The "hotel on wheels" offers many opportunities for sustainable mobility. To achieve this, however, not only the awareness of night trains must be increased, but also the customer experience must be improved, says Peter Cornelius.

Although the night train is not the cheapest means of transport, they are often booked out months in advance. We clarify the question of whether the night train is a means of transport for high earners and what demands passengers will make on operators in the future.

Bernhard Knierim, who was a guest on Deutschlandfunk, is also involved with "Back on Track Germany":

<https://www.deutschlandfunk.de/nachtzuege-in-europa-warum-stockt-der-ausbau-int-mit-bernhard-knierim-dlf-15226de9-100.html>

A better carbon footprint and greater travel comfort than a flight - that's what speaks for the night train, said rail expert Bernhard Knierim on Dlf. The trains are always well booked. The high prices are due to taxes and surcharges that do not apply to flights - this imbalance in transport policy must be remedied.

2 - New trains, new routes, new books

<https://www.spiegel.de/reise/europa/europas-schoenste-nachtzug-reisen-tipps-fuers-buchen-fuer-routen-und-fuer-unterwegs-a-a6be928a-3d18-4041-8209-07e2a26c6a77>

<https://travel-dealz.de/deal/sj-nachtzug-hamburg-stockholm/>

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article235204145/klimafreundlich-nach-stockholm-neuer-nachtzug-ab-hamburg-altona.html>

<https://www.news.at/a/reisen-nachtzug-12568481>

Board the train and arrive refreshed at your holiday destination the next morning: Travelling by night train is becoming increasingly popular. A new book presents the most beautiful routes in Europe

<https://salzburg.orf.at/stories/3158420/>

Night trains departing from Salzburg's main station are increasingly in demand. In the evening, travellers board the train in Salzburg and the next morning they wake up in Rome or Paris. ÖBB and private train operators are reacting to the increasing demand and now want to expand the offer.

<https://www.furche.at/politik/wahrer-reiseluxus-im-nachtzug-langsam-ankommen-8567743>

Very few people book a sleeper compartment because of the good sleep. But why are night train journeys booming? And: Will the offer be expanded throughout Europe?

<https://www.presseportal.de/pm/116897/5228277>

To date, the ALPEN-SYLT night express is the only passenger night train offering a direct connection from Austria and Switzerland to the North Sea as far as Sylt (and back). Thousands of night train passengers travelled more than 1,000 kilometres across the country on board during the pandemic in a climate-friendly, infection-protected and congestion-free manner in a private compartment.

<https://www.welt.de/regionales/baden-wuerttemberg/article238863179/Alpen-Sylt-Nachtexpress-startet-mit-zwei-Wochen-Verzoegerung.html>

After a two-week delay, an Alps-Sylt night express started again on Friday for the first time in the beginning summer season. The first train departed from the Salzburg border station at 6 p.m. and was scheduled to reach the destination station of Westerland on the North Sea island after 18 hours at noon on Saturday, a spokeswoman for the railway company confirmed. Another night train runs from Lörrach via Basel and Frankfurt to Sylt.

Originally, the connection was to start two weeks earlier. However, the booking figures for this period were too low to ensure profitable operation. According to the information, the currently high costs for traction current also played a role.

<https://www.reisereporter.de/artikel/13353-europa-nachtzuege-die-neuen-strecken-fuer-2022>

Board the train, fall asleep in the cosy sleeping car and wake up at your destination: There is something nostalgic and magical about travelling by night train. We show you an overview of the exciting new routes planned in Europe from 2022.

<https://www.ruhr24.de/dortmund/dortmund-koeln-nachtzug-deutsche-bahn-koeln-nrw-italien-oesterreich-venedig-wien-ziele-reise-urlaub-zr-91581587.html>

https://www.koeln.de/koeln/nachrichten/lokales/neue-nachtzuege-ab-koeln-fahren-nach-italien_1200788.html

<https://www.ksta.de/koeln/neue-verbinding-nachtzug-fahrt-von-koeln-nach-italien-und-oesterreich-39717810?cb=1654911467381&>

<https://www.24rhein.de/leben-im-westen/verkehr/nachtzug-greencitytrip-koeln-dortmund-deutschland-ziele-europa-bahn-italien-oesterreich-91576374.html>

https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/nachtzuege-von-duesseldorf-und-koeln-mit-dem-zug-in-den-urlaub-nach-italien-fahren_aid-70257087

Climate protection while you sleep

A new night train operator from the Netherlands has been connecting NRW cities with destinations in Italy and Austria since this week.

Times are changing: in the 1970s, many families from the Rhineland still took the night train from Cologne via Basel to Rome or Florence for holidays in Bella Italia - now they almost only fly or take the car. But as concerns about climate change increase, couchettes and sleeping cars are coming back into consciousness - and onto the rails: "I see a certain return of night connections," says Lothar Ebbers.

<https://plus.tagesspiegel.de/wirtschaft/ohne-stau-oder-security-check-welche-ziele-sie-mit-dem-nachtzug-ansteuern-konnen-493368.html>

Without traffic jams or security checks: The destinations you can travel to by night train.

When travelling, many people pay attention to the climate-friendliness of their means of transport. More and more providers are using night trains - and the network is growing.

The Dutch night train operator "Green City Trip" is launching a new service in Germany on 25 May. With destinations such as Venice, Florence, Bologna, Milan ...

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/nachtzuege-101.html>

At the end of 2016, the last Deutsche Bahn night train rolled off the track. According to its own figures, the railway made a loss of 30 million euros a year with its City Night Line. What was considered an unprofitable niche business was discontinued. The German night train network disappeared, leaving a large gap.

...

"We never got out of the night train business," she countered when asked by [tagesschau.de](https://www.tagesschau.de). "We have changed the business model and now offer sleeping and couchette cars together with our European partner railways," the DB Group says.

At the time, in 2016, the Austrian Federal Railways (ÖBB) boldly jumped into the breach and further expanded their own night train services with the Nightjet. They managed to do what Deutsche Bahn failed to do: operate sleeping cars at a profit in Germany as well. "For ÖBB, the night train is not a niche product," says transport expert Philipp Kosok from Agora Verkehrswende. "They take the business very seriously, have gained a lot of experience in recent years about what passengers expect nowadays, and are just establishing themselves as the leading night train operator in Central Europe."

<https://www.furche.at/gesellschaft/klimafreundlich-reisen-die-bahn-checker-8569091>

New internet platforms could help establish the train as a sustainable alternative to air travel. Visiting a start-up founder in Vienna.

Vienna and Lisbon are separated by 2300 kilometres as the crow flies. To cover this distance by plane on 1 August, as the booking platform "Checkfelix" shows, costs 163 euros and takes three hours and 35 minutes. This result can be compared on many other platforms. But on none do you see the climate impact of the flight. CO₂, nitrogen oxides and particulate matter in higher layers are many times more harmful than near the ground. If this factor is taken into account, the Vienna-Lisbon flight emits 840 kilograms of CO₂ equivalents. By train, only eleven kilograms would be emitted.

<https://www.stern.de/reise/europa/nachtzugreisen-31877900.html>

Tips for absolute beginners

<https://www.derstandard.de/story/2000135983873/pro-kontra-sitzplatz-im-nachtzug>

Pro & Kontra is a weekly column in the STANDARD supplement "RONDO" that discusses everyday topics in a humorous way. This time: A seat on the night train - unbeatably cheap or only something for people with self-loathing?

<https://www.derstandard.de/story/2000135449158/reisefuehrer-mit-zugkraft-mit-dem-nachtzug-durch-europa?ref=article>

They are pleased to note that night trains are experiencing a renaissance and have taken on the task of describing and illustrating Europe's 25 most beautiful routes - from north to south, from west to east and vice versa - with their travel picture book. They provide details on timetables, routes, sights, tips and also provide anecdotes about night trains, in which films they play a role, which connections they miss, but also hoppalas that have happened to them on train journeys, etcetera.

<https://www.nordisch.info/schweden/nachtzug-snaelltaget-faehrt-nun-auch-nach-dresden/>

The Swedish night train from Snälltåget, which actually focuses on the Stockholm-Berlin route, is now travelling a bit further: to Dresden. As the company announced, selected extra dates are available for the new route in May and September 2022.

<https://www.krone.at/2733372>

Shortly after ten o'clock on Monday, the NJ457 from Berlin arrived at Graz main station. It was the first direct night train from the German capital and the start of a new "Nightjet" line that will run daily from now on. In addition to Zurich, a second metropolis can now be reached from Graz "while you sleep". The provincial capital thus becomes the second important Styrian hub after Bruck an der Mur. From there, long-distance connections from Vienna to Italy have long been possible. Venice, Milan, Bologna, Florence and Rome are only a few hours away from Styria by train.

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nachtzuege-ab-berlin-warum-der-ausbau-des-netzes-ins-stocken-geraet-li.230595.amp>

Good for the climate, comfortable and without airport stress: night trains are an alternative to air travel. Now the Berlin route network is getting at least a little bigger. From 12 June, the Nightjet, which ends in Vienna today, will also travel to Graz. "With the new connection, we are linking Styria even more closely to the night train network," says Bernhard Rieder, spokesman for the Austrian Federal Railways (ÖBB). But other projects have stalled. Current information shows that the creation of new routes is more difficult than expected. What will now become of the Senate's plans?

...

At least: in a recent statement to the Berliner Zeitung, Regiojet has reiterated its commitment to the European Sleeper project. "We are still interested in operating the route," says spokeswoman Tereza Ptáčková in Prague. However, the start date is not yet fixed, she said. "At the moment we have prioritised other projects that we will launch gradually in the near future," the railway company said.

...

"The same applies to the Berlin-Ljubljana/Zagreb route," they added. As reported, another new night train was to connect the German with the Slovenian and Croatian capitals from the timetable change in December 2022. It was planned that it would stop in Vienna and Graz, among other places, along the way - a competitor to the ÖBB Nightjet. But the latest announcement from Prague can be interpreted to mean that the announced connection to the south will not be coming for the time being.

"The route from Berlin to Brussels and Paris is still planned, and the connections should be offered daily. However, we cannot yet confirm the final date," says ÖBB spokesman Bernhard Rieder. The planning is "still very intensive. However, it is important for us that all parties involved stand behind this project as full partners". The inclusion of new routes in the network is announced about a year before the start of operations, says Rieder. In this case, therefore, not until the end of 2022.

It is uncertain whether the existing night train, which connects Berlin, the Copenhagen capital region, Malmö and Stockholm, will run again in 2023. Until 24 September, Snälltåget is still running daily on this route with seat and couchette cars. But Transdev wants to sell its Swedish company - which also makes the future of the Berlin train uncertain. "Who knows if the new operator is still interested in the international business," says railway expert Sebastian Wilken ("Train Tracks" blog).

There are not enough carriages, high fees are charged for the use of routes and stations, different national regulations make international train traffic difficult: experts cite many reasons why the expansion of the night train network is progressing so slowly. As reported, the Berlin Senate has presented a feasibility study according to which Berlin should become the hub of a European night train network. But observers are sceptical whether the ambitious ideas will ever become reality.

The Europe-wide network "Back on track" is campaigning to break down the barriers. Now it will also have an offshoot in Germany, as Peter Cornelius and Patrick Neumann, founding members of the association, announced in Berlin. "We have set ourselves the goal of informing the German public about the possibilities of tackling the climate crisis through more attractive night trains," they say.

A second Graz-Berlin night train is even announced - by the Czech state railway CD, via Břeclav, Brno, Pardubice, Prague-Holešovice and Děčín. CD also plans to operate a night train from Munich via Vienna to Warsaw:

<https://zdopravy.cz/mnichov-varsava-graz-berlin-ceske-drahy-odhalily-plany-na-nove-nocni-vlak-115371/>

<https://www.faz.net/aktuell/reise/nachtzug-nach-venedig-im-deluxe-abteil-des-oebb-nightjets-reisen-17982612.html>

If you simply want to spend a comfortable and quiet night on the rails today, a private compartment on the Nightjet of the Austrian Federal Railways (ÖBB) is a good choice. You board the train in Munich in the evening and leave it in the middle of Venice the other morning to travel out to the Lido by the sea, from the Alps directly to the Adriatic Sea without traffic jams and without the stress of travelling by car or plane. A journey by night train is not about speed, because the journey time of nine hours is calculated exactly so that you arrive at your destination early in the morning rested and also save an additional hotel night. If you can afford a private compartment, even the train becomes an exclusive place. Because in your own miniature flat you are not only safe from surprise guests. Thanks to an integrated shower and your own toilet, you don't even have to leave your little kingdom and can avoid the hustle and bustle of an open coach.

<https://reisetopia.de/news/sbb-fahrplan-2023/amp/>

After the highlight of last year's SBB timetable, the new night train between Zurich and Amsterdam, train fans can look forward to exciting additions this year as well. In the wake of the easing of the Corona pandemic as well as the increase in leisure traffic, Swiss Federal Railways would like to further expand its tourist connections for next year. On the one hand, it is their plan to offer an additional connection of the night train to Prague via Germany. This will mean that the train destinations Dresden and Leipzig can now be reached by night train. SBB would also like to expand the number of seats on various night trains. These include trains to Hamburg, Berlin, Vienna and Graz.

<https://reisetopia.de/news/sbb-comfort-liegewagen/amp/>

On the occasion of the "175 years of Swiss Railways" anniversary, SBB and ÖBB presented the new converted couchette car on the night train, which will be in service as early as June.

...

Fittingly, SBB and ÖBB now presented the modernised night train, which will already be in service from next week, according to the SBB press release.

<https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2022/5/2105-1>

"Comfort couchette" offers free WLAN and barrier-free compartments

The trend towards more climate-friendly travel by public transport is growing more and more. SBB and ÖBB are taking advantage of this momentum and investing in the future of night trains. On the one hand, this can be seen in the 2023 timetable, where SBB will operate more night trains from Switzerland to Hamburg as well as Berlin from December 2022. As well as newly including the night train destinations Leipzig and Dresden. On the other hand, this commitment is reflected in the conversion of 22 seat cars into modern "multi-function couchette cars", which will enter service as Nightjet from Austria, Germany and Switzerland, as reported by [travelnews.ch](https://www.travelnews.ch).

<https://www.sn.at/salzburg/wirtschaft/mehr-nachtzuege-steuern-salzburg-an-121809526>

Dutch and German operators head north.

A Dutch private night train operator is setting course for Salzburg: GreenCityTrip will offer connections from Cologne to Salzburg and continue via Linz to Vienna from July. The demand for a sustainable alternative to air travel is high, says GreenCityTrip manager Maarten Bastian. For the time being, the connections are irregular. This is set to change in the autumn.

<https://www.ndr.de/ratgeber/reise/Mit-dem-Nachtzug-klimafreundlich-durch-Europa-reisen,nachtzuege100.html>

Falling asleep in Hamburg, Hanover or Rostock in the evening and waking up in Munich, Stockholm or Vienna in the morning - travelling this way is not only comfortable, but also climate-friendly. For some years now, more night trains have been operating on popular routes, and various providers are even planning to further expand the network or are building new, modern trains.

<https://www.tagesanzeiger.ch/weniger-verbindungen-zwischen-zuerich-und-bern-dafuer-mehr-in-die-berge-280763726016>

In addition to excursionists, international travellers will also benefit from the SBB's plans. The draft timetable includes an additional night train to Prague, which will travel via Germany. According to the statement, this means that Leipzig and Dresden can also be reached by night train in future. In addition, the number of seats on night trains to Hamburg, Berlin, Vienna and Graz will be gradually increased.

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/reisen-im-zug-zug-statt-flieger-hier-ist-der-nachtzug-in-deutschland-eine-alternative/28349314.html>

Travel at night, make the most of the day: More and more providers want to benefit from this. An overview of train services in Germany - current and future.

...

When Deutsche Bahn discontinued its service years ago, it left a gap that foreign providers are filling strongly. After a two-year break due to the pandemic, the competition for customers is in full swing. There is plenty of potential in the market. More and more people are paying attention to climate protection as well as price when they travel. The train is gaining in importance as a climate-friendly means of transport. The idea of travelling at night and arriving relaxed at your destination in the morning is catching on. Possibly also because it eliminates daytime journeys that are used as working time under difficult conditions.

<https://www.tagesanzeiger.ch/im-schlaf-nach-amsterdam-fahren-480033017596>

The night trains are just becoming victims of their own success: On platform 15 in Zurich main station, instead of a modern double-decker, a sleeping car is waiting that one would have rather expected to be far back in the depot. The rolling blue hotel with the red stripe of the type WLABmz AB33s belongs to the car pool of the German company RDC Asset and is rented by SBB. A temporary solution until Nightjet operator ÖBB can also use modern rolling stock on new routes. Of course, the initial unease soon turns into nostalgic feelings: The two-person compartment (the third bed remains folded) is more spacious than an economy cabin in the Siemens double-decker trains that run at night between Zurich and Hamburg, for example. It is

no problem to accommodate two small suitcases in the charming oldie. Washbasin, cupboard, armchair, table - everything is there!

...

The Austrians are currently investing 500 million euros in the night train business, which they rebuilt six years ago under the Nightjet brand. ÖBB filled the gap left by DB's withdrawal from Citynightline. Swiss and Germans are now on board as cooperation partners, as are French, Dutch or Italians. The climate debate is fuelling the revival of night trains. This is felt by travellers who try to get a travelling bed in the summer high season. Many trains are already fully booked.

Only one sentence bothers me:

As service manager, Struzka stays awake all night, he takes two fifteen-minute breaks - that's all the rest time he gets.

This clashes with the Working Hours Act and the European Railway Staff Regulations. If you don't want to have any stress with the Federal Railway Authority or the police in an emergency (for example, after an altercation with passengers or after an accident), you should not be quite so casual about legal regulations.

Italy is investing around 370 million euros in the renovation of its night train fleet, including 370 carriages:

<https://www.trenvista.net/noticias/trenitalia-licita-la-compra-de-hasta-370-coches-para-trenes-nocturnos-intercity-notte/>

<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:302830-2022:TEXT:DE:HTML&src=0>

<https://www.yosariatrains.sk/en/about-us/>

This Slovakian operator is renovating double-decker sleeping cars from the City Night Line stock.

Belgium wants to massively expand its train service:

<https://www.brusselstimes.com/205457/two-trains-per-hour-from-every-station-by-2040-belgiums-ambitious-new-train-plan>

Belgium also wants to improve its position in the international rail market by expanding its network of night and high-speed trains to the whole of Europe, which will strengthen its competitive position vis-à-vis air transport.

<https://www.eurailpress.de/en/nachrichten/politik/detail/news/schwedische-eisenbahn-nachtzug-stockholm-hamburg-startet-am-1-september.html>

Swedish Railways SJ's new Stockholm - Hamburg night train will make its debut on 01.09.2022. This will mark the start of a daily, year-round train connection between Sweden and Central Europe. Tickets went on sale on 27.04.2022. The night train will depart from Stockholm (from 17.34) via Copenhagen and Odense to Hamburg-Altona (arrival 06.30). The counter-train leaves Hamburg-Altona at 21.55 and arrives in Stockholm at 09.55. SJ operates the train, which is made up of sleeping, couchette and seating cars, in cooperation with Hector Rail and RDC. The service is operated via mixed funding 244 days a year on behalf of the Swedish Transport Authority Trafiverket. On the remaining days, SJ operates the train on commercial terms.

<https://www.radiodresden.de/beitrag/neue-zuverbindung-im-schlaf-von-dresden-nach-stockholm-723064/>

From Dresden to Sweden in your sleep or just overnight! The Swedish Transdev subsidiary Snälltåget has extended its Stockholm-Berlin night train service to Dresden. According to the company, there are extra dates for May and September that can be booked on the internet.

...

The Berlin-Stockholm night train runs daily from 7 April to 24 September. The "summer line" was launched in June 2021. According to Transdev and Snälltåget, this is the first night train connection since the 1990s to run regularly between Sweden, Denmark and Germany

The Dresdner Zeitung explains what ran until the 1990s:

The connection is a post-reunification first, though not an absolute novelty for Dresden. There had already been a direct train connection to Malmö from the early 1970s. Under the name "Meridian", a D-train connected Belgrade, Budapest, Prague, Dresden and Berlin with the southern Swedish city.

https://www.nwzonline.de/plus-wirtschaft/oldenburg-angebote-aus-dem-norden-nachhaltig-im-schlafwagen-richtung-sonne-reisen_a_51.7.1899857200.html

The more people travel on a train, i.e. also on a night train, the smaller the "footprint" in terms of environmental pollution compared to a conventional combustion engine car. The higher the share of green electricity in rail propulsion, the greater the advantage for the railway. Rail expert Malte Diehl also points out this aspect: If you book a night train compartment for yourself (instead of others being accommodated there as well), this reduces the sustainability effect.

<https://www.derstandard.at/story/2000135772971/internationale-zug>

International train tickets will be exempt from VAT in Austria from 2023. However, this exemption only applies to the Austrian part of the journey. As the climate ministry of Leonore Gewessler (Greens) announced on Monday, cross-border rail travel will become cheaper, the change is an "important step" for fairer competition between rail and air. ÖBB promises to pass on the reduction, according to the APA.

Compared to air travel, however, rail travel remains at a tax disadvantage. Generally, there is no VAT on tickets for international flights in aviation. This is regulated worldwide by the United Nations (UN) aviation organisation ICAO. Due to ICAO regulations, jet fuel is not taxed either. To compensate for this, some countries, including Austria, have other taxes.

<https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/100-000-voyageurs-transportes-en-un-an-par-le-train-de-nuit-paris-nice/>

One year after its reopening on 20 May 2021, the Paris-Nice night train has carried over 100,000 passengers. According to the SNCF, it has "the best occupancy rate of all night trains, above 80% in season and at weekends". More than one in three customers on the Paris-Nice-Paris night train is under 26 years old, it adds.

A programme to upgrade the carriages and adapt the maintenance facilities for the Paris-Nice (and soon for the Paris-Lourdes) is planned as part of the government's September 2020 recovery plan. This work will be financed by the State, via the French Transport Infrastructure Financing Agency, to the tune of €100m.

<https://www.merkur.de/deutschland/hamburg/nachtzuege-ab-hamburg-die-schoensten-ziele-in-europa-erkunden-24h-91533676.html>

*Night trains are making a comeback. However, not with Deutsche Bahn. The market leaders are the Austrians. Where you can already go from Hamburg
Hamburg - Night trains are experiencing a renaissance in Europe. Not so long ago, Deutsche Bahn stopped operating its night trains - in 2016, to be exact. Less than five years later, neighbouring countries are again increasingly relying on night train connections. According to Stern magazine, the corona pandemic is causing an additional acceleration in the implementation of the plans.*

<https://www.berliner-zeitung.de/news/zwischen-berlin-und-paris-bahn-plant-schnelle-direktverbindung-li.229716>

You can already get to France for little money - but you have to change trains. A night train is also planned. But there is no green light yet.

With one change in Frankfurt am Main, you can travel from Berlin (9.28 a.m.) by TGV to Lyon (8.06 p.m.), Avignon (9.11 p.m.) and Marseille (9.49 p.m.).

There have already been direct train connections overnight. Most recently, a City Night Line train called "Perseus" ran from Berlin to Paris. But Deutsche Bahn (DB) discontinued the route in 2014. Later, on certain days, it was possible to travel from Berlin to Paris on the Russian Railways RŽD night train from Moscow. When the Corona pandemic spread in 2020, this travel option also fell away.

Planning for night train Berlin-Paris "still very intensive"

As reported, the Austrian Federal Railways (ÖBB) are working on integrating Berlin-Paris into their Nightjet brand night train network. So far, it was said that the planned direct connection, which would also include route branches from Vienna as well as to Brussels, would start at the end of 2023. The new train is to carry seating, couchette and sleeping cars.

But whether and when it will start is apparently not yet certain. "The route from Berlin to Brussels and Paris is still planned, and the connections should be offered daily. However, we cannot yet confirm the final date," ÖBB spokesman Bernhard Rieder told the Berliner Zeitung. The planning is "still very intensive. However, it is important for us that all those involved then stand behind this project as full partners." The inclusion of new routes in the network is announced about a year before the start of operations, Rieder said.

I have a suspicion who is meant by the allusion to "full partners": there is a railway company that still refuses to buy night train coaches and that in all seriousness holds the following opinions:

(a) night trains are uneconomical, that's why we abolished them in 2016;

b) demand was too low;

c) we never abolished night trains, because ICEs are also night trains, and if you want to get a decent night's sleep, you can go to the Austrians.

I don't have to mention the name of this railway company, do I?

<https://www.connexionfrance.com/article/French-news/New-TGV-will-allow-travel-from-Paris-to-Berlin-in-seven-hours>

French train company SNCF and its German counterpart Deutsche Bahn are to launch a direct TGV (high-speed train service) between Paris and Berlin.

CEO of SNCF, Jean-Pierre Farandou, made the announcement to AFP during a visit to Strasbourg. He was there to celebrate 15 years of Franco-German TGV cooperation.

He said: "It makes sense because we see that people are willing to make longer and longer journeys [by train]. There are really people who are prepared to stay five, six, or seven hours on a train.

"In this case, Paris-Berlin is seven hours. A few years ago people thought that was a bit too long of a journey and we worried we would have no take-up, but there are more and more people who don't see it as a problem, and so much the better.

"We, with our German colleagues, are going to try it, and run this train."

SNCF is also set to help launch a night train between Paris and Berlin, operated by the Austrian railway ÖBB, also in cooperation with Deutsche Bahn, from the end of 2023.

Mr Farandou said: "It will launch at the same time, day and night. People will be able to choose which they prefer."

Deutsche Bahn CEO, Richard Lutz, co-presented the announcement, saying: "I am convinced that we need more railways in Europe, and a strong Europe needs a strong interconnection on the rails. [Railways] are essential to achieve our climate objectives."

However, the Paris-Berlin night train is not supposed to run via Belgium, but via Strasbourg. That is why the Belgian section of Back on Track has spoken out:

<https://www.facebook.com/backontrackbelgium/posts/pfbid02SHKRShdxktxuW4fvuZ7a5L3UPtFptrvUNiRCVFGUSA9jwDuCPpXzc8AjvWfWTXBmfl>

Symbolically, this is good progress, but Back on Track Belgium also has some reservations. The journey from Paris to Berlin takes seven hours, which is equivalent to a transcontinental flight. So the traveller loses a whole day," says Alexander Gomme, spokesperson for Back on Track Belgium. "Seven hours in a TGV is not very comfortable. The comfort of the TGV is designed to carry as many passengers as possible in as little space as possible. For journeys of up to four or five hours, that's not a problem, but seven hours is very long. Moreover, the train does not pass through Belgium, but through Strasbourg. Until 2009, there was a night train from Paris to Berlin and Hamburg via

Brussels. We think this would be more interesting. Getting on at 11pm in Brussels or Liège, sleeping in a bed and waking up at 8am in the heart of Berlin would be much more attractive for us.

3 - Known problems

I had already reported on the Berlin conference on night trains in previous newsletters; here is a brief review of the coverage:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2022/pressemitteilung.1175741.php>

<https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2022/02/studie-berlin-drehkreuz-nachtzuege-europa-hindernisse.html>

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nach-london-oslo-madrid-so-koennte-das-berliner-nachtzugnetz-wachsen-li.210676>

In the meantime, the contributions and the study are available online:

<https://de.ramboll.com/media/rde/nachtzugnetz-berlin>

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/eisenbahnverkehr/planungen/>

Some of the problems named there arise again and again ...

<https://www.zeit.de/entdecken/reisen/2022-05/bahnreisen-europa-buchen-planen-angebote-tipps>

Travellers who want to travel in a climate-friendly way have long been taking the train instead of the plane for longer distances. Travelling across Europe by train: what sounds nice is unfortunately not so easy - starting with the planning of a cross-border connection.

<https://www.berliner-zeitung.de/news/nachtzug-bruessel-berlin-prag-kommt-wohl-nicht-mehr-im-sommer-li.229853>

The planned night train connection between Prague, Berlin and Brussels is delayed. "Preparations are in full swing, but it is probably not possible to launch the Brussels-Amsterdam-Berlin-Prague night train in the summer of 2022," Dutch start-up European Sleeper announced on Tuesday. The company wants to set up the connection together with Czech transport company Regiojet. "To avoid disappointment", no new date was given for the time being. There were no details about the reasons at first.

In the meantime, the company has come forward: With an appeal to subscribe for shares in order to be able to buy or at least rent rolling stock:

<https://www.europeansleeper.eu/en/invest>

What happens when there are too few wagons (and presumably also a dispatching error) was experienced by passengers on the Vienna-Livorno motorail train:

<https://www.krone.at/2736094>

The market is empty, which not only forces ÖBB to rent old sleeping cars, but also forces the private railway Train4You to turn around before reaching the Italian border:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?002,10105666>

"Today, unfortunately, we have to address you with some unpleasant news. As you will have gathered from the media, there are currently delivery problems and logistical bottlenecks in many sectors as a result of the international crises. The railway industry is also affected by this. Especially in the locomotive sector, the market has been extremely tight for weeks.

The Holiday Express needs special multi-system traction units for its Italian transports, which are able to operate in the different railway power grids in Germany and Austria on the one hand and Italy on the other. Unfortunately, the most important supplier of these vehicles had to withdraw several dozen of these locomotives from the market at short notice. Despite intensive efforts, it was no longer possible to close this gap in a stable manner. In addition, the Holiday Express has been affected by the labour shortage in Germany, which is currently also making itself felt in air travel and other sectors. Against this overall picture, we had to reduce the UEX summer programme with a heavy heart. The following changes have been made:

- Shortening of trains to/from Verona to Innsbruck. The necessary traction units are available without restriction for our services to Austria and in Germany.*
- Shortening of individual trains to/from Innsbruck to Munich.*
- Some trains have to be cancelled due to massive construction work on the line.*

<https://urlaubs-express.de/referenzen/>

This company is not only short of rolling stock, but also of staff. Apparently the same thing happened here as with other low-wage companies: precarious workers looked for other jobs in times of Corona. And they won't come back if only peanuts are to be paid again. (Low-cost airlines and airport operators are also currently experiencing this with outsourced terminal and baggage workers). The Schweriner Volkszeitung and the associated local editions consequently reported in mid-June that the "widely announced" Basel-Binz (Rügen) night train line was only running on very few dates because they were "struggling with a lack of staff".

<https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2150152-OeBB-am-Limit.html>

ÖBB is running out of trains. At Whitsun, an additional 13,000 seats were made available to cope with the rush of passengers on the railways. But there is no more capacity. New trains have been ordered, ÖBB is investing 4.1 billion euros in new vehicles until 2027.

However, as the "Wiener Zeitung" learned, the first sets can only be delivered in the summer of 2023. Thus, 13 new night trains are to start then. And the first of eight new Railjets will not even go into service until the end of 2023.

At the same time, passenger numbers are rising steeply. There are 14 per cent more passengers than in the same period in 2019, the strongest ÖBB travel year ever. "We have absolute record figures," Sabine Stock - ÖBB's board member for long-distance, local and regional transport - recently confirmed the increased passenger volume.

<https://kurier.at/wirtschaft/neue-oebb-nachtzuege-kommen-erst-ab-sommer-2023/402036245>

"The difficult general conditions of the last two years have had a negative impact on the ambitious project plan for night trains," Siemens Mobility spokesman Markus Braun told APA. "This concerns above all the instability of the supply chains and the high number of covid in the winter of 2021/2022. We extremely regret this delay at the expense of our customer ÖBB and above all also the many passengers." However, the production of the night trains for ÖBB is currently being driven forward intensively, and the first approval tests have already been successfully completed, said Braun.

13 new Nightjets by summer 2023 - 33 new ones by 2025

From summer 2023, 13 new Nightjets are to be on the road, and by 2025 a total of 33 new night train sets are to be in service. Recently, the capacity utilisation in long-distance transport was already above the pre-crisis level, as ÖBB announced. ÖBB expects passenger numbers to continue to rise and is therefore investing more than 4.1 billion euros in new and in the renewal of existing vehicles by 2027.

<https://www.derstandard.de/story/2000136421970/neue-oebb-nachtzuege-kommen-erst-ab-sommer-2023>

According to a report in the "Wiener Zeitung", the new ÖBB night trains are not expected to be on rails until summer 2023. The delivery of the first sets was already planned for this autumn, but has now been delayed by around half a year, as a spokesperson for ÖBB confirmed to APA on Thursday. The reason for this are supply chain problems and the effects of the Corona pandemic at ÖBB's supplier Siemens Mobility.

...

From summer 2023, 13 new Nightjets are to be on the road, and by 2025 a total of 33 new night train sets will be in service. Recently, the capacity utilisation in long-distance transport was already above the pre-crisis level, as ÖBB announced. ÖBB expects passenger numbers to continue to rise and is therefore investing more than 4.1 billion euros in new and in the renewal of existing vehicles by 2027.

<https://www.derstandard.at/story/2000136469281/was-ist-nur-mit-der-bahn-los>

I would like to take the night train from Vienna to Florence over the long weekend (Corpus Christi). No chance. Not a single seat, let alone a place to sleep, available. Scene 2: My daughter calls me in despair, she is supposed to get off the Railjet to Jenbach, what should she do? If she doesn't continue now, the connecting train of the ZillertalBahn will be gone, then she won't get back to the valley. There are probably countless other scenes that could be listed. So what's wrong with the railway?

...

We need subsidies and funding for a rail and bus network with coverage of the first/last mile that is a real alternative to owning a car because it is comfortable and pleasant and is not a sacrifice but a gain.

...

Half-empty train compartments, trains and also buses that also run at night and to more remote areas, which - taken on their own - may be economically unviable, help us save a lot of money elsewhere. Fewer traffic fatalities, less congestion, fewer health costs due to noise and exhaust fumes, not to mention the fines Austria will have to pay if we do not sustainably reduce our greenhouse gas emissions. If all this is set against half-empty, inefficient off-peak trains and routes that don't make a profit, and we thus manage to reduce car traffic and attract people to public transport, it is very much affordable.

<https://www.furche.at/politik/verkehrsexperte-fairer-wettbewerb-fuer-die-bahn-8567786>

Rail is seventeen times more climate-friendly than the car - yet the motorways are getting longer and the rail network shorter, calculates the VCÖ expert - and promotes a Europe-wide decade of rail. The ratio of car and rail use needs to be massively reversed, demands Michael Schwendinger, transport policy expert at Verkehrsclub Österreich (VCÖ). This will not be possible without more tolls for the roads.

Jon Worth is currently getting an overview of the whole of Europe:

<https://www.berliner-zeitung.de/stil-individualitaet/27550-kilometer-im-zug-li.226349>

Europe on the road

By train, a Berliner gets to the bottom of the loss of quality in international rail transport

Jon Worth wonders why international rail transport is getting worse and worse. He wants to find out with a trip on 150 trains.

Strasbourg in France, Vigo in Spain, Vidin in Bulgaria. Bad Radkersburg in Austria and Zittau in Saxony. Not to forget Storlien in Sweden and Valga in Estonia. In total, more than 27,550 kilometres by train - and where there are no tracks, sometimes a few kilometres by folding bike.

The spokesperson for Back on Track Belgium refers to the unfortunate "liberalisation" that has turned partners into competitors:

<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/05/17/stopzetting-izy-trein/>

Liberalisation of the railways

Gomme is referring to the liberalisation of the European railways. In the 1990s the European Union obliged member states to make an accounting separation between infrastructure management and train operation. In Belgium, this led to the split between Infrabel and SNCB. The aim: to create the possibility for different companies to compete on the same tracks.

"Before liberalisation, the infrastructure and trains were in the hands of one and the same company per country," explains Gomme. "Those companies were neighbours who worked together, because they were not competitors. Because of that split, it was suddenly technically possible for a French operator to come to Belgium, so they became competitors. Cooperation agreements broke down like that."

That is a sign that this liberalisation has completely failed. How else can you explain that such an expensive train still has the monopoly?

According to Gomme, the goal of liberalisation was never achieved. "In principle every operator can put a train in between Brussels and Paris after a request. Yet competition has never appeared on that axis. That is a sign that this liberalisation has failed completely. How else can you explain that such an expensive train still has a monopoly?"

Back on Track therefore advocates a different way of working. "We would like to see the European Union draw up a network for Europe and then work with public tenders. The operator with the lowest bid or who is willing to pay the most would then have the monopoly on that line. That way, we could have a network covering the whole of Europe."

From the Bahntower in Berlin [DB headquarters] comes a kind of strategic and operational declaration of bankruptcy:

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/bahnnetz-wir-sind-stinksauer-weil-nichts-laeuft-das-deutsche-schienennetz-steht-kurz-vor-dem-kollaps/28367886.html>

There is chaos on the German rail network. On Friday, for example, 309 trains were involuntarily at a standstill at Deutsche Bahn's freight transport subsidiary. The day before, DB Cargo had warned its customers of a bitter year ahead: On the central corridors alone, from the Rhine to the Alps, from Scandinavia to the Mediterranean or from the North Sea to the Baltic, there will be interruptions lasting months due to construction work.

"It's not going to get any better this year," industrial customers, including BASF, Bayer, DHL, Thyssen-Krupp and Volkswagen, were told. Their dispatchers were raving, insiders report. "The network has collapsed," one soberly concludes.

The railway system is at its limits. The people on regional and long-distance trains are also noticing this. Only about two-thirds of long-distance trains were on time in April. If the signals or points are not out of order, the air-conditioning fails or the toilets are defective.

<https://www.handelsblatt.com/politik/deutsche-bahn-das-grosse-chaos-auf-der-schiene-bahnchef-richard-lutz-stimmt-kunden-auf-harte-zeiten-ein/28383000.html>

Lutz said there was no lack of money for the time being. Wissing justified the budget cuts by saying that there must first be more projects ready for construction, and more money for investments would follow. "The traffic light [red-green-yellow] coalition is continuing the snail's pace of former Minister Scheuer," criticised Victor Perli, the Left Party's member of the budget committee. The funds for 2023 would "not even compensate for the cost increases in construction". "So there will be nothing with the doubling of performance and the Deutschlandtakt [one train per hour, and clock schedule]."

The Green politician and future supervisory board member of DB Netz, Matthias Gastel, said that it was now taking its revenge that too little had been invested in the rail network for many years. The traffic light coalition would invest more in rail than in road. "It is important here that the financing is secured in the medium and long term and that Deutsche Bahn increases its planning capacity and optimises its construction site management in order to keep disruptions to a minimum."

<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/investitionsstau-verkehrsminister-wissing-will-bahn-zur-echten-alternative-fuer-alle-ausbauen/28407262.html>

Wissing also made it clear with regard to the corporate management of Deutsche Bahn: "We need a clear target agreement for the new infrastructure board. Reliability is a key criterion for the position of the railways in the competition between modes of transport." Ronald Pofalla, the long-serving head of infrastructure, had left the railways.

<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/puenktlichkeit-im-keller-wieso-die-deutsche-bahn-so-unpuenktlich-ist/28356230.html>

A look at internal documents at Deutsche Bahn shows that the situation with the construction sites will become more dramatic. Plans for the summer months predict considerable interventions in Deutsche Bahn's

rail network. The consequence: closed hours for train traffic, a "considerable need for control" is said to be necessary in an internal paper.

Deutsche Bahn should tell its customers this truth. It should be honest and say that it cannot guarantee punctuality on numerous routes this year, because routes are being extended so that things will run better in the future. The passengers' understanding would certainly be there if they were made allies - in the sense of a joint departure for better mobility in the future. And the railway should name these routes concretely - and more offensively than a hidden link on the railway pages.

Maybe you have heard of what is going on in Germany after a nation-wide ticket for local transport for only 9 Euro per month has been introduced for June, July and August: 14 days after its start, 16 million tickets have been sold, plus 10 million commuters with annual/monthly tickets reduced to the same price ... trains, stations are overloaded with travellers

<https://en.wikipedia.org/wiki/9-Euro-Ticket>

<https://www.nrz.de/region/niederrhein/das-bahnchaos-transportiert-eine-wichtige-botschaft-id235547307.html>

A little mental journey for all those who now want to say "No more railways!" after the first 9-euro ticket fiasco: What would it be like if rail and road had swapped budgets over the last four decades? And now - just as a political experiment - fuel would almost be given away for three months?

We would have reported on the chaos on the far too few high-speed routes (the so-called motorways) and the country roads that are already completely overloaded in everyday life. And everyone would have come to the conclusion: This country is simply not suitable for car drivers. We ruefully return to the established, well-developed railway network, which is easy on the environment and on the nerves and where, thanks to the timetable, you also reliably know when you will arrive.

A little joke, certainly. Or rather: Unfortunately only fiction. But anyone who takes the climate policy imperative of a change in transport seriously must read the predictable chaos on the railways this Whitsun weekend as a message: People want to change - it is up to the politicians to finally meet this demand.

4 - This and that - and new possibilities

"Deutsche Welle" (German government broadcaster) explains what the night trains are all about, which are currently helping to make world politics:

<https://www.dw.com/de/mit-dem-nachtzug-nach-kiew/a-62140889>

There have been several petitions to the German Bundestag with the aim of expanding the offer of night trains and especially to re-establish the Berlin-Paris connection. The Petitions Committee confined itself to falling for the DB's response, which can be read on page 48 of the Annual Report:

https://www.bundestag.de/resource/blob/881214/36327f758f2ad8eaa8583148b77937af/Ausgabe_2021-data.pdf

The Petitions Committee found that Deutsche Bahn AG is constantly expanding its night travel services. At the same time, it was offering classic night train journeys in sleeping or couchette cars through its sales channels together with cooperation partners. As work was also being done on uniform booking systems, the Committee recommended that the petition procedure be closed because the concern had been taken into account.

This is so embarrassing that one does not really want to comment on it ...

PRO BAHN comments on price level and competitive disadvantage of trains:

<https://www.businessinsider.de/wirtschaft/mobility/ein-mallorca-flug-muesste-400-euro-kosten-pro-bahn-chef-fordert-den-ausbau-des-nachtzug-netzes-und-erklaert-weshalb-reisen-teurer-werden-muss-a/>

Go to sleep in the evening and arrive at your destination well-rested in the morning: Night trains are on the rise again. More than half of Germans would rather travel by train than by plane.

But despite all the support, the expansion is proceeding only slowly. This is also due to the fact that the margins for night train operators are low, as the honorary chairman of Pro Bahn, Karl-Peter Naumann, explains in an interview with Business Insider.

The passenger association therefore demands that politicians support night trains just as they currently support air travel. Nevertheless, travelling will not be as cheap in the future as it is today.

Then I would like to draw your attention to a conference on Thursday about night trains:

<https://www.railtech-europe.com/international-long-distance-train-connections/?gdpr=deny>

Among others, Kurt Bauer (ÖBB), Eimer van Buuren (European Sleeper) and Maarten Bastian (GreenCity Trip) will speak and discuss.

I repeatedly mention the European network "Back on Track" in my newsletters, which has been campaigning for more night trains in many countries and at EU level for about seven years. After the Belgian section, which has already constituted itself as an association under Belgian law

<https://www.backontrackbelgium.be>

we are now also in the process of founding an association in Germany:

<https://back-on-track.eu/de/deutsche-gruppe/>

If you are interested in supporting our aims as an active or passive member, you can register on the website linked above.

If you live in another country and are interested in "Back on Track", you have two options:
You can sign up on the mailing list:

<https://back-on-track.eu/join-our-mailing-list/>

Or you can apply for membership:

<https://back-on-track.eu/become-a-member/>

Finally, I would like to refer to the German "Klimabahn-Initiative", which has emerged from and with the "Klimabahn Conference" in Stuttgart in May this year:

<https://klimabahn-initiative.de>

Here, "climate railway" stands not only for the fact that the railway is generally more climate-friendly than cars or planes, but specifically for the fact that the railway should be as environmentally friendly as possible: with intelligent, often small-scale solutions instead of monstrous large-scale projects where many tunnels are bored and a lot of concrete is poured into the landscape, but the people in charge don't seem to care if it takes you not only quickly from A to B, but also well and comfortably from C, D, E, F ... to X, Y and Z. Crass examples are Stuttgart 21, Diebsteich (the planned demolition of Hamburg-Altona station), top speed 300 between Hanover and Bielefeld - but also the high-speed line between southern France and Barcelona: It certainly made sense to build a standard-gauge connection to Spain, with which trains can theoretically travel from Norway to Seville - but there are just four trains per day and direction (2x Barcelona-Paris, 1x Barcelona-Lyon, 1x Madrid-Marseille), none of which is a night train. And with the first train of the day arriving in Paris shortly before 4 p.m. and the last train of the day departing from Barcelona at 2 p.m., the majority of travellers on this route will continue to take the plane. Climate rail means investing wisely. Creating offers that enable as many people as possible to take the train, during the day and also at night, even with "large luggage" (car/motorbike).

With this in mind, I send my warmest regards from Hamburg

Joachim Holstein