

18.06.2022

Joachim Holstein- Nachtzug-Newsletter –Hier die deutsche Version

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autoreisezüge,

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.)

18.06.2022_nachtzug-Newsletter

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 Ebbers.

<https://plus.tagesspiegel.de/wirtschaft/ohne-stau-oder-security-check-welche-ziele-sie-mit-dem-nachtzug-ansteuern-können-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 Nachtzuganbieter 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 Hoppalas, 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 Snälltåget, 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 Snälltåget 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.

18.06.2022_nachtzug-Newsletter

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-vlaky-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, verfährt. 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-notte/>

<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>

18.06.2022_nachtzug-Newsletter

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-zuerverbindung-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-transports.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 hingehet
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/pfbid02SHKRShdxktxuW4fVuZ7a5L3UPtFptrvUNiRCVFGUSA9jwDuCPpXzc8AjVfWTXBmf>

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.

3 - Bekannte Probleme

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.

18.06.2022_nachtzug-Newsletter

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 siebzehnmals 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 Etat Kürzungen damit begründet, dass es erst einmal mehr baureife Projekte geben muss, mehr Geld für Investitionen folgte dann. „Die Ampelkoalition setzt das Schnecken tempo 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 Pfingstweekenende 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