

Nachtzug – Newsletter

27.12.2022 und 29.12.2022

Joachim Holstein – www.back-on-tracks.eu

Joachim Holstein
Nachtzug-Newsletter vom 27.12.2022

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autozüge,

seit dem letzten Newsletter ist viel Zeit vergangen. Der nächste folgt nicht erst in drei Monaten, sondern in maximal drei Tagen, versprochen! Schließlich war gerade Fahrplanwechsel, und es gibt neue - und wiederbelebte - Nachtverbindungen.

Endlich kann ich mal wieder einen Artikel über Autoreisezüge vermelden. Ein Pärchen aus Oldenburg bei Bremen ist mit dem ÖBB-Nightjet von Hamburg nach Innsbruck gefahren, um einen optimalen Einstieg in die Reise nach Kroatien zu haben: mit Auto und zwei Sitzplätzen (!) für 219 Euro bei sehr kurzfristiger Buchung:

https://www.nwzonline.de/plus-region/oldenburg-hamburg-pkw-reisezug-mit-dem-auto-im-gepaeck-verreisen_a_51,10,577719667.html#

Für unsere Urlaubsvorstellungen – wir waren in mehreren Etappen unterwegs und wollten vor Ort mobil sein – war es optimal, einen Teil der Strecke mit dem Autoreisezug zurückzulegen. Sowohl preislich als auch unter Umweltaspekten war dies für uns eine echte Alternative zur reinen Autofahrt. Und auch der Zeitfaktor ist konkurrenzfähig, denn die Echtzeit mit Staus und Pausen reicht nur selten an die per Internet-Routenplaner errechnete Fahrtzeit heran. Zudem war es für uns ein Pluspunkt, über Nacht zu reisen und morgens ausgeruht anzukommen. Unser persönliches Fazit: jederzeit wieder – dann aber frühzeitig gebucht und bequemer im Liege- oder Schlafwagen. Und: Wer vor Ort kein Auto braucht, für den sind auch die anderen Nachtzug-Angebote interessant.

Verlinkt ist ein Artikel, mit dem diverse Nachtzugreisen vorgestellt werden:

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

»Wie wär's mit einer Nachtzugoffensive?« fragt die Kolumnistin Lina Caspari in der »ZEIT«:

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-11/europaeischer-schieneverkehr-die-gruenen-fdp-volker-wissing-5vor8/komplettansicht>

Jetzt rächt sich, dass viele Nachtzugverbindungen in den vergangenen Jahren eingestellt wurden. Die Deutsche Bahn zog sich als Unternehmen sogar komplett aus dem Geschäft zurück, weil es ihr nicht rentabel erschien. Die aktuell fahrenden

Nightjets, zum Beispiel zwischen Berlin und Wien und von München nach Venedig, werden von der österreichischen Bundesbahn betrieben.

...

Dass es im innereuropäischen Zugverkehr nicht rund läuft und das im absoluten Gegensatz zum Gebot des Klimaschutzes steht, ist längst als Problem erkannt. Schon in der vergangenen Legislaturperiode hatte der unbeliebte Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) das Europäische Jahr der Schiene ausgerufen – wenig ist passiert. Im Bundestagswahlkampf forderte eine Gruppe von Grünen um Toni Hofreiter ein europäisches Nachtzugnetz, das mit rund 40 internationalen Linien mehr als 200 Reiseziele verbinden sollte. Selbst ein Kurztrip nach Mallorca sollte so mit Nachtzug nach Barcelona und der anschließenden Fähre klimafreundlich möglich werden. Doch Hofreiter wurde entgegen seiner Hoffnung nicht Verkehrsminister, und das Vorhaben versandete. Im Koalitionsvertrag der Ampel ist nur noch vage die Rede davon, dass der "grenzüberschreitende Verkehr" gestärkt und "Nachtzugangebote ausgebaut" werden sollen.

...

Dabei wäre eine europäische Initiative für den Zugverkehr durchaus etwas, womit sich der Verkehrsminister in Szene setzen könnte. Nach dem 49-Euro-Ticket würde er sich erneut an die oft junge, kosmopolitische Wählerschaft der FDP richten. Klimaschutz, aber ohne Verbote – so oder so ähnlich könnte der Slogan lauten. Stellt er es geschickt an, könnte Wissing, dessen Bekanntheitswerte noch Luft nach oben haben, sich sogar auf EU-Ebene profilieren – zum Beispiel mit einer Einladung an seine europäischen Amtskollegen, doch mal in Berlin zum Nachtzugkrisengipfel vorbeizuschauen.

Einige Zahlen für die Argumentation liefert »Back on Track«:

<https://back-on-track.eu/de/koennen-nachtzuge-die-erderwarmung-reduzieren/>

Mancherorts ist das Fahren mit dem Nachtzug in Mode gekommen:

<https://www.spiegel.de/karriere/karriere-trends-2022-schaut-her-ich-fahr-jetzt-nachtzug-a-9ae98adf-9b5d-411a-8273-ae2053ebad89>

Die ARD hat dazu eine Reihe von Videos produziert:

<https://www.ardmediathek.de/sendung/im-nachtzug-durch-europa/Y3JpZDovL3dkci5kZS9pbW5hY2h0enVnZHVyY2hldXJvcGE>

Ich weiß allerdings nicht, wie lange man das »Trigger«-Wort »Abenteuer« im Zusammenhang mit Nachtzug noch verwenden sollte (das ähnlich wie »romantisch«, »nostalgisch« oder »Agatha Christie« ja in keinem klischeehaften Beitrag fehlt), nicht zuletzt, weil eine Reise im durchgehenden Nachtzug von, sagen wir, Stockholm nach Berlin, Wien nach Paris oder Zürich nach Zagreb gegenüber einer Fahrt am Tage mehrfaches Umsteigen mit dem Risiko verpasster Anschlüsse wegen Zugverspätung oder kaputter Fahrstühle und Rolltreppen an den Umsteigebahnhöfen vermeidet.

Schon der Gründer der europäischen Nachtzüge setzte ja vieles daran, dass eine Fahrt mit ihnen kein Abenteuer, sondern eine bequeme Reise von A nach B sein

sollte, egal ob von Augsburg nach Berlin oder von Paris nach Istanbul. Eine Lektüre der aktuell erschienenen Biografie über Georges Nagelmackers von Gerhard Rekel lohnt da durchaus!

<https://www.sueddeutsche.de/reise/orient-express-nachtzug-buch-1.5710145>

Was bleibt von einem Eisenbahnmärchen? "Das Land Ihrer Träume liegt am Ende der Nacht." Schöner kann man es nicht sagen als in dieser Schlafwagenwerbung.

<https://www.zeit.de/2022/53/zugfahrt-1880-schlafwagen-georges-nagelmackers>

Gleichwohl muss man ihm, der bis zu seinem Tod im Jahr 1905 immer wieder in die roten Zahlen kam, dankbar sein für seine Pionierarbeit, die bis ins Jetzt nachwirkt, da wir für 29,90 Euro im Schlaf nach Budapest fahren können.

Motiviert vom Klimaschutz, erfährt der Schlafwagen aktuell sogar eine Renaissance, und das nicht nur bei den Österreichischen Bundesbahnen. Seit dem September 2022 kann man in Hamburg-Altona zu Bett gehen und wacht in Stockholm wieder auf, ein zukunftsweisendes Angebot der schwedischen Bahn Sveriges Järnväg.

Als Abenteuer empfindet offenbar die Chefin von DB Cargo eine Fahrt mit dem Nachtzug – sie lässt sich von der Presse so zitieren:

Letzte Woche bin ich jeden Tag gefahren, einmal sogar mit dem Nachtzug.

<https://www.swp.de/wirtschaft/interview-mit-db-cargo-chefin-so-will-sie-mehr-gueter-auf-die-schiene-bringen-68222771.html>

»Sogar«, Frau Nikutta? Also als ob man dafür eine Tapferkeitsmedaille verdient hätte? Vielleicht sollten Sie das einfach mal öfter machen! Gebrauchsanleitungen und Erfahrungsberichte gibt es wie Sand am Meer:

<https://www.sn.at/leben/reisen/wie-funktioniert-die-reise-im-nachtzug-vier-erfahrungsberichte-130611322>

<https://taz.de/Unterwegs-mit-dem-Nachtzug!/5887713/>

<https://www.welt.de/reise/nah/article241841141/Interrail-Eine-Reise-in-acht-Zuegen-von-Berlin-nach-Istanbul.html>

<https://www.pro-bahn-berlin.de/wp-content/uploads/2022/11/Senioreninfo-7-Buchung-Schlaf-oder-Liegewagen.pdf>

Oder man geht auf die Website des größten Nachtzugbetreibers von West- und Mitteleuropa und schaut, was es da so gibt:

<https://www.nightjet.com/de/reiseziele>

<https://www.nightjet.com/de/dam/jcr:6a8041cb-0131-4ad3-84fd-25154548e5dd/nightjet-streckennetz.pdf>

Hier geht es noch ein bisschen weiter:

https://cer.be/map2/night_full.html

<https://nachtzug-urlaub.de>

<https://traintracks.eu>

<https://traintracks.eu/newsletter/>

<https://eisenbahn.blog>

<https://www.seat61.com>

<https://www.wirsindanderswo.de/service/anderswo-2023-online/>

<https://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/reise/urlaub-nachtzug-europa-strecken-tipps-e508616/?reduced=true>

Natürlich muss noch eine Menge getan werden, damit Bahnfahren wieder so einfach wird wie vor der großen »Liberalisierung« vor 20-30 Jahren, aber einige benennen klar die Baustellen und manche arbeiten schon daran, die Zustände zu verbessern. (Spoilerwarnung für Frau Nikutta: Ihr Arbeitgeber gehört nicht dazu, er kann sich nur mit fremden Federbetten schmücken, auf die er ein DB-Logo klebt.)

<https://www.beobachter.ch/ausfluge-freizeit/10-ziele-die-eine-zugfahrt-wert-sind-540133>

Glücklicherweise verfügt Europa über ein zum grössten Teil gut ausgebautes Schienennetz.

...

Der Kauf eines Zugtickets für eine internationale Reise ist aber nach wie vor eine komplizierte Angelegenheit und oft mit Aufwand verbunden. Der Grund: Es fehlt ein einheitliches Buchungssystem, wie man es aus der Airlinebranche schon lange kennt.

<https://www.spiegel.de/auto/deutsche-bahn-und-andere-europaeische-anbieter-vereinfachen-regeln-fuer-grenzueberschreitende-fahrten-a-f151c4d7-50a6-468a-9afd-36c2e51a2bed>

Das europäische Netzwerk »Back on Track« informiert jetzt in vier Sprachen:

<https://back-on-track.eu>

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

<https://back-on-track.eu/fr/>

<https://back-on-track.eu/it/>

Das vor 22 Jahren gegründete Bündnis aus Bahnfachleuten »Bürgerbahn statt Börsenbahn« (BSB) hat sich in diesem Jahr umbenannt: »Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene«:

<https://buergerbahn-denkfabrik.org>

Sie finden dort auch Links zu den »Alternativen Geschäftsberichten der DB«, die in einigen Jahren auch eigene Kapitel zum Thema Nacht- und Autoreisezüge enthalten und die 2022 erstmals von BsB / Bürgerbahn verantwortet wurden, nachdem der frühere Herausgeber »Bahn für alle« sich entschloss, auf diese Analyse zu »verzichten«.

<https://buergerbahn-denkfabrik.org>

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/alternative-geschaeftsberichte-db-ag/>

<https://jonworth.eu/european-railways-and-the-implementation-gap/>

<https://trainsforeurope.eu/a-different-solution-for-night-trains-a-flexible-leasing-and-operations-company/>

<https://crossborderrail.trainsforeurope.eu>

<https://jonworth.eu/crossborderrail/>

<https://www.railtech.com/all/2022/10/24/railways-agree-on-follow-up-journey-without-extra-costs-in-case-of-missed-connection/>

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/37144-belgien-europapremiere-foederalregierung-beschliesst-ein-system-zur-unterstuetzung-von-nachtzugbetreibern.html>

<https://www.railtech.com/policy/2022/11/17/belgium-to-encourage-night-trains-by-covering-energy-and-access-charges-in-european-first/>

<https://trainoverplane.silverrailtech.com>

<https://europeonrail.eu>

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/37144-belgien-europapremiere-foederalregierung-beschliesst-ein-system-zur-unterstuetzung-von-nachtzugbetreibern.html>

Inzwischen läuft eine Ausschreibung für eine Nachtzugstudie:

<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:710148-2022:TEXT:DE:HTML&src=0>

<https://service.bund.de/IMPORTE/Ausschreibungen/eVergabe/493033.html>

Nachtzüge sind bei der Überwindung mittlerer und größerer Distanzen in Europa eine ökologisch sinnvolle Alternative zum Flugverkehr. Für Reisende kommen Nachtzüge allerdings unter anderem nur dann als Alternative zum Flugverkehr in Betracht, wenn ein ausreichendes und attraktives Angebot vorhanden ist. Für die Betreiber von Nachtzügen wiederum muss ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Züge möglich sein, um ein entsprechendes Angebot bereitstellen zu können.

In den vergangenen Jahren reduzierte sich das Angebot an Nachtzügen in zahlreichen europäischen Ländern nahezu kontinuierlich. Auch wenn sich in der jüngsten Vergangenheit eine Trendwende abzuzeichnen scheint, haben neue Anbieter weiterhin Probleme beim geplanten Markteintritt. Aber auch etablierte staatliche Bahnkonzerne fordern verstärkt politische Unterstützung für den Auf- und Ausbau eines europäischen Nachtzugnetzes.

Ziel des Projektes ist die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zur Weiterentwicklung und Optimierung des europäischen Nachtzugmarktes. Dafür werden die wettbewerblichen Rahmen- und Marktbedingungen, unter denen Anbieter im europäischen Nachtzugmarkt agieren, identifiziert und bewertet. Sofern sich aus den Rahmenbedingungen Hürden für die Akteure im Nachtzugmarkt ergeben, sollen im Projekt Maßnahmen zur Anpassung der Rahmenbedingungen entwickelt und auf ihre Machbarkeit und Wirkung hin überprüft werden.

Polen hat gerade die Beschaffung von 300 Reisezugwagen ausgeschrieben, darunter 26 Schlafwagen:

<https://www.eurailpress.de/nachrichten/fahrzeuge-komponenten/detail/news/pkp-intercity-beschaffung-von-300-reisezugwagen-ausgeschrieben.html>

Zur selben Zeit macht die DB sich daran, 800 Reisezugwagen der Intercity-Generation auszumustern. Der Konzern ist stolz darauf (denn modernere Züge muss man nicht mehr kuppeln, sondern muss gleich die gesamte aus 5 bis 14 Teilen bestehende Garnitur aussetzen, falls ein Teil nicht mehr lauffähig ist), aber an der Basis sieht man das anders, wie mir »Max Maulwurf« aus einer Mitarbeiter-Postille zugetragen hat:

Wenn Not am Mann ist, ist es immer eine Baureihe, die einspringt: Der Intercity 1. Wenn er gebraucht wird, ist er zur Stelle. Egal ob als Einsatzreserve, zur Rettung von Flüchtenden aus der Ukraine, als Ersatzzug für die dänischen Kolleg:innen im nächsten Jahr oder im Ersatzverkehr für den ICE L nach Amsterdam. Die Reisezugwagen sind einfach überall einsetzbar. Nach heutigem Stand kann das kein anderes Fahrzeug der Fernverkehrsflotte. Durch die Ausflottung geht uns ein gewisses Maß an Flexibilität verloren, das gehört zur Wahrheit dazu.

Die DB verschrottet oder verscherbelt übrigens nicht nur lauffähige Wagen, sondern sie verramscht auch das Inventar, darunter Trolleys und Cateringboxen (developed by Lufthansa) aus den Schlafwagen ihrer Nachtzüge. Auch wenn meine Bewertung keine Chance auf Veröffentlichung hatte – ich wollte die Unverschämtheit, die man in den Werbetext eingebaut hat, nicht unkommentiert stehenlassen:

<https://bahnshop.de/db-originale/trolley/1755/cateringbox-aus-cnl-schlafwagen>

... es ist ein Schlag ins Gesicht von jährlich drei Millionen Nachtzugreisenden und rund 500 um ihren Arbeitsplatz gebrachten Beschäftigten, wenn Sie Inventar aus den Nacht- und Autozügen der DB mit dem Spruch »Die Ära der Nachtzugverkehre der Deutschen Bahn AG gehört der Vergangenheit an. Eine Existenzberechtigung haben jedoch weiterhin die Catering-Boxen der CityNightLine Schlafwagen« bewerben - gerade so, als hätten die Nachtzugverkehre der DB keine Existenzberechtigung mehr gehabt.

Außerdem scheint an Ihnen vorbeigerauscht zu sein, dass die Nachtzüge seit einigen Jahren wieder einen Boom erleben und dass die DB in ihrer Öffentlichkeitsarbeit so tut, als sei sie an diesem Boom beteiligt, während in Wirklichkeit andere Bahnen die Leistung erbringen.

Hier sind zwei Beispiele, bei denen die DB behindert, anstatt zu unterstützen:

<https://jarnvagar.nu/antligen-sovvagn-till-hamburg/>

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/37566-daenemark-schweden-nachtzuege-von-sj-koennen-jetzt-mit-schlafwagen-nach-hamburg-fahren.html>

Auf der Verbindung von SJ und RDC zwischen Hamburg-Altona und Stockholm sind seit dem 7. Dezember 2022 auch Schlafwagen im Einsatz, sodass die vier üblichen Kategorien gebucht werden können: Schlafwagen 1. Klasse mit eigener Dusche und WC, Schlafwagen 2. Klasse mit Dusche/WC am Wagenende, Liegewagen und Sitzwagen. Es war ein hartes Stück Arbeit, bis die dänischen Behörden ihren Widerstand gegen die Zulassung der Wagen aufgegeben haben.

Der Zug steht inzwischen auch auf der Fahrplanauskunft der DB, ist allerdings bei der DB nicht buchbar:

Es tut uns leid, wir können die von Ihnen gewählte Verbindung online nicht verkaufen.

Weitere Informationen finden Sie unter Hilfe und Kontakt.

Als Alternative bieten wir Ihnen gerne den Interrail-Pass für das flexibelste Reiseerlebnis in Europa an.

Mit Verlaub – das ist dreist und ein krasser Widerspruch zu der Tatsache, dass die DB auf der Fahrplanseite die Internetbuchung verspricht: Es heißt dort »Der Preis wird im nächsten Schritt ermittelt« (es heißt NICHT: »Preisauskunft und Buchung nicht möglich«), und dieser »nächste Schritt« führt auf die Seite von »DB International«, wo man in aller Ausführlichkeit die Anzahl der Reisenden, das Alter und das eventuelle Vorhandensein von Rabattkarten eingeben kann. Erst dann kommt die Blockade.

In der Zeitschrift von »Pro Bahn« ist ein Artikel zum Start dieses Nachtzuges erschienen, der einige Fragen aufwirft. Da wird die Abfahrtszeit in Stockholm (17:34) als »unüblich früh«, aber die Abfahrtszeit in Hamburg-Altona (21:19) als »spät« kritisiert; auch für die Ankunftszeiten gibt es nur Kritik: die in Altona (06:37) ist angeblich zu früh, die in Stockholm (09:55) ist hingegen zu spät. Ich habe die Redaktion angeschrieben und gefragt, ob vielleicht eine Verwechslung mit dem

Snälltåget Berlin – Hamburg – Stockholm vorliegt, der Hamburg um Mitternacht bzw. morgens um halb sechs passiert und der in Stockholm erst um 14:10 Uhr ankommt und um 16:23 schon abfährt. Beide Züge stehen ja vor der Herausforderung, ganz Südschweden bedienen zu wollen, bei rund sechs Stunden Fahrzeit zwischen Malmö und Stockholm.

Falls Ihnen Südschweden nicht reichen sollte – bitte sehr!

<https://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/reise/polarlichter-winterurlaub-reisen-mit-der-bahn-schweden-e666317/>

Das belgisch-niederländische Startup »European Sleeper« kämpft mit dem Wagenmangel und der restriktiven Trassenvergabe der DB. Aktueller Stand ist, dass 2023 der erste Nachtzug von Brüssel und Amsterdam nur bis Berlin fahren soll, weil die Trasse via Dresden nach Prag angeblich »dicht« ist. Auch der Wintersportzug von Amsterdam in die französischen Alpen verspätet sich.

»Wenn man ein Jahr lang Trassenzugang hat und zu einem Investor geht, fragt dieser: 'Was werden Sie im nächsten Jahr tun?' Natürlich werden wir wieder eine Kapazitätszuweisung beantragen, aber es gibt keine Garantie, dass wir sie erhalten. Infolgedessen werden sie uns keinen Zug finanzieren«, so Van Buuren, der hinzufügte, dass die Kapazität auf der ersten vorgeschlagenen Strecke nach Prag aufgrund umfangreicher geplanter Gleisarbeiten in Deutschland ebenfalls begrenzt ist.

...

Im Jahr 2023 werden die deutschen Behörden nur noch alle zwei Stunden einen Fernverkehrszug zulassen. Aus diesem Grund wird European Sleeper im Jahr 2024 erneut einen Trassenzugang anstreben, um Prag als Zielbahnhof zu erreichen. Vorerst wird Berlin die Endstation der Linie sein, die auch Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam anfahren wird.

<https://www.railtech.com/rolling-stock/2022/06/24/financing-rolling-stock-biggest-problem-for-european-sleeper-will-we-get-the-support-we-need/>

<https://www.railtech.com/all/2022/10/25/european-sleeper-targets-2023-for-delayed-first-night-train-service/>

<https://www.railtech.com/infrastructure/2022/11/03/european-sleepers-winter-night-train-to-france-put-off/>

<https://www.railtech.com/all/2022/12/16/track-capacity-constraints-force-european-sleeper-to-cut-planned-night-train-service-short/>

Soviel für heute - bis bald!

Beste Grüße
27.12.2022
Joachim Holstein

Joachim Holstein

Nachtzug Newsletter Nr.2 am 29.12.2022

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autozüge,

wie versprochen, ist hier schon der nächste Newsletter, und ich kann mit einem erfreulichen Update beginnen:

European Sleeper startet am 25. Mai 2023! Liegeplätze ab 79 Euro, Sitzplätze ab 49 Euro, Fahrräder 24 Euro.

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/von-berlin-nach-amsterdam-und-bruessel-neuer-nachtzug-startet-2023-li.301510>

<https://www.faz.net/agenturmeldungen/dpa/nachtzug-berlin-bruessel-ueber-hannover-soll-im-mai-starten-18563400.html?GEPC=s53>

<https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2022/12/nachtzug-berlin-amsterdam-neuer-anbieter.html>

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

Den großen Überblick über die neuen und die reaktivierten Nachtzüge der Saison 2023 finden Sie auf Sebastian Wilkens Website traintracks.eu, an die ich Sie ebenso gerne verweise wie an seinen Newsletter »Zugpost«.

<https://traintracks.eu/nachtzug-2023/>

<https://traintracks.eu/newsletter/>

Ich will mich daher auf zwei Ereignisse konzentrieren: Stuttgart ist wieder Nachtzughalt, und von der Schweiz nach Prag geht es jetzt auch wieder durch Deutschland.

Nach sechs Jahren Pause sind Stuttgart, Ulm und Göppingen jetzt wieder Haltstationen für Nachtzüge. Einige bisher in München beginnende bzw. endende Züge fahren seit Mitte Dezember auch auf schwäbischer Eisenbahnstrecke* – offensichtlich wegen des großen Erfolges und der hohen Nachfrage. Die Vorberichterstattung war schon vielversprechend:

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.wieder-nachtzuege-ab-stuttgart-diese-staedte-sind-ab-dezember-zu-erreichen.49ed7f72-438c-466f-a63c-8ce4b7e3dfaf.html>

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.wieder-nachtzuege-ab-stuttgart-dorthin-darfer-hund-mit-und-dorthin-nicht.3fae2f57-4d31-4272-9257-df5038ce9c25.html>

https://www.swp.de/lokales/ulm/nachtzug-ulm-mit-der-bahn-ueber-venedig_-zagreb-und-wien-nach-budapest-67068853.html

https://www.zvw.de/stuttgart-region/nachtzug-ab-stuttgart-diese-ziele-können-sie-ab-dezember-mit-der-bahn-erreichen_arid-581996

https://www.zvw.de/stuttgart-region/reise-mit-nachtzug-fahren-die-nightjets-der-neuen-generation-auch-ab-stuttgart_arid-583433

<https://www.stimme.de/regional/region/so-profitiert-die-region-von-neuen-nachtzuegen-art-4708314>

Am ersten Abfahrtstag gab es einen „großen Bahnhof“ in dem von DB und Bundesregierung zum Abriss vorgesehenen Stuttgarter Hauptbahnhof**: Auf dem Bahnsteig thronte eine venezianische Gondel, jede Menge Prominenz war da. Österreich stellte die Lok und drei Wagen nach Venedig, Kroatien stellte drei Wagen nach Zagreb und einen nach Rijeka, und Ungarn war mit drei Wagen nach Budapest vertreten. Die DB stellte ein Logo für das ÖBB-Nightjet-Werbeposter »Dream now – Enjoy tomorrow« und sich in der Pressemeldung voller Eigenlob ganz an den Anfang. Der Text sei hier in voller Länge zitiert und kurz kommentiert:

https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Vom-Nightjet-in-die-Gondel-Neue-attraktive-Nachtzug-Verbindungen-ab-Stuttgart-9959518#

Über Nacht entspannt in den Urlaub reisen: Ab heute binden Deutsche Bahn (DB) und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Baden-Württemberg noch stärker in das europäische Nachtzugnetz ein. Täglich fährt künftig ein Nightjet (NJ) aus der Landeshauptstadt Stuttgart über Göppingen und Ulm nach Venedig und führt auch Wagen nach Wien, Budapest, Zagreb, Ljubljana und saisonal nach Rijeka mit sich.

Kommentar: »Noch stärker« ist halb richtig, halb falsch. Halb richtig, weil es schon vor dem neuen Zug Halte von ÖBB-Nightjets in Freiburg, Karlsruhe und Mannheim gab. Halb falsch, weil es suggeriert, dass die bisherige Einbindung schon »stark« gewesen sei – im Vergleich zur Einbindung 2012, 2002 oder noch früher kann aber von »stark« keine Rede sein. Einige kennen solche Formulierungskünste vielleicht noch aus der DDR, wo so etwas wie »weitere Steigerung der ...« oder »weitere Vervollkommnung des ...« die Chiffre war für »wir haben riesige Mängel erkannt, und wir versuchen jetzt, sie zu beheben«.

Der DB-Konzernbevollmächtigte von Baden-Württemberg, Thorsten Krenz hat heute in Stuttgart zusammen mit Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Michael Theurer, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Anna Deparnay-Grunenberg, Mitglied des Europäischen Parlaments, Dr. Frank Nopper, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart und den Vorständinnen von ÖBB und DB, Dr. Sabine Stock und Stefanie Berk das neue Angebot vorgestellt und den ersten Nightjet nach Venedig verabschiedet.

Kommentar: Dass die DB die Funktionsbezeichnung ihres Mitarbeiters (er ist Konzernbevollmächtigter »für« Baden-Württemberg) falsch wiedergibt, mag ein Lapsus sein, aber vielleicht auch ein Freud'scher Vertipper, angesichts des Umgangs von Bundesregierung und DB AG mit dem Bundesland Baden-Württemberg in Sachen Bahnhofsprojekt »Stuttgart 21«.

Minister Hermann sagte: „Eine der Stärken der Eisenbahn war in früheren Jahrzehnten, dass sie wichtige Metropolen über Nacht miteinander verbunden hat. Bedauerlicherweise ist diese Art des Reisens über längere Zeit aufs Abstellgleis geschoben worden. Umso mehr freut es mich, dass Stuttgart mit dem Nightjet jetzt wieder einen Anschluss an einen echten Nachtzug mit dem Traumziel Venedig erhält. Das ist ein wichtiger Beitrag zum klimaschonenden Reisen, auf den hoffentlich noch viele Nachtzugangebote folgen werden.“

Kommentar: Die Analyse, das Bedauern und die Freude nehme ich dem Minister ab. Aber warum weicht er auf anonyme Passivkonstruktionen aus, anstatt Ross und Reiter zu nennen, nämlich dass die DB diese Art des Reisens aufs Abstellgleis schob und die ÖBB jetzt für einen Wiederanschluss sorgen?

Michael Theurer: „Nachtzüge sind eine tolle klimafreundliche Alternative zum Fliegen für Reisende in Europa. Umso schöner ist es, dass wir mit dem Fahrplanwechsel an diesem Wochenende auch die Venedig-Verbindung hier ab Stuttgart haben. Die Strecke reiht sich ein in unsere Initiative ‚TransEuropExpress 2.0‘, mit der wir gemeinsam mit unseren europäischen Nachbarn mehr grenzüberschreitende Verbindungen schaffen und auch das Nachtzugangebot ausweiten wollen.“

Kommentar: Staatssekretär Theurer weiß, wovon er redet. Er stammt aus der Gegend, war Oberbürgermeister des Bahnknotenpunkts Horb am Neckar, wo jährlich die »Horber Schientage« stattfinden, und engagiert sich seit langem für den Ausbau der Gäubahn von Stuttgart Richtung Bodensee und Schweiz. Spannend wäre, inwieweit diese Initiative »TEE 2.0« aus der Ära von Verkehrsminister Scheuer noch vorangetrieben wird.

Dr. Frank Nopper: „Mit der heutigen Premierenfahrt des Nightjets nach Venedig wird Stuttgart endlich zum festen Start- und Zielbahnhof im europäischen Nachtzugsystem. Damit ist unsere Stadt für alle, die gerne nachts reisen, so komfortabel wie noch nie mit dem italienischen Norden, aber auch mit Zielen in Österreich, Ungarn und Kroatien verbunden.“

Kommentar: Der Stuttgarter Oberbürgermeister driftet hier ab in den Bereich der alternativen Fakten. Stuttgart war jahrzehntelang »fester Start- und Zielbahnhof im europäischen Nachtzugsystem«, dort begannen und endeten nicht nur Nachtverbindungen mit Berlin, Hamburg und anderen deutschen Städten, sondern Stuttgart war Zwischenhalt vieler großer Nachtverbindungen zwischen den Beneluxstaaten bzw. dem Rhein-Ruhr-Ballungsraum und Österreich, Ungarn und den Balkanstaaten – bis hin zum Orientexpress. Das Qualitätsurteil »so komfortabel wie nie« mag sicherlich angesichts der modernen Waggons auf die mit ihnen umsteigefrei erreichbaren Ziele zutreffen, aber 1982 beispielsweise kam man nicht nur mehrmals am Tag umsteigefrei von Stuttgart via Zürich nach Mailand, sondern mit Nachtzügen bis nach Neapel sowie über Genua und Sanremo bis nach Ventimiglia.

Dr. Sabine Stock, ÖBB-Vorständin: „Unser Motto lautet: Wir verbinden Europa! Durch die Wiederaufnahme und den Ausbau des europäischen Nachtzugnetzes sind wir nicht nur zum größten Nachzugesanbieter Europas geworden, sondern der Nachtzug ist mittlerweile die Alternative zum Flugzeug geworden. Wir freuen uns, dass wir mit Stuttgart, Göppingen und Ulm drei weitere Städte an unser Nightjet-Netzwerk anbinden können.“

Kommentar: Daumen hoch und danke! Auch für das zutreffende Stichwort »Wiederaufnahme«.

Stefanie Berk, Marketing-Vorständin DB Fernverkehr: „Der Nachtzug ist nicht nur ein starkes Symbol für klimafreundliches Reisen, sondern auch für ein vernetztes, grenzenloses Europa. Ab heute sind in Deutschland 41 Städte an das europäische Nachtzugnetz angebunden. Damit können unsere Kunden aus 10 Städten mehr als bisher Regionen in ganz Europa im Schlaf erreichen.“

Kommentar: Wann wird ein Vorstandsmitglied der DB mal um Entschuldigung dafür bitten, dass man mindestens zehn Jahre lang dieses »starke Symbol« nach Kräften demontiert und bekämpft hat?

Und bei »Regionen in ganz Europa« ist sie wohl auf der Landkarte etwas verrutscht. Ich sehe keine Nachtzugverbindungen von Deutschland aus nach Norwegen, Großbritannien, Südfrankreich und Richtung iberische Halbinsel, nach Warschau, Belgrad, Sofia, Bukarest, Athen oder Istanbul (alles schon mal dagewesen).

Die neue NJ-Linie nach Venedig und der EuroNight (EN) nach Ungarn sowie Südosteuropa verbindet in Summe sechs deutsche Städte mit dem europäischen Nachtzugnetz. Tickets für Nightjet-Verbindungen sind im Sitzwagen ab 49,90 Euro pro Person und Richtung, im Liegewagen ab 79,90 Euro und im Schlafwagen ab 99,90 Euro erhältlich. Die Nightjet- und EuroNight-Tickets gibt es in allen Reisezentren und Agenturen der DB sowie über bahn.de und die App DB Navigator. Alternativ können die Tickets auch in den ÖBB Reisezentren, online im ÖBB Ticketshop, in der ÖBB App und beim Kundenservice unter +43 5 17 17 gebucht werden. Weitere Informationen zum ÖBB Nightjet gibt es unter nightjet.com.

Kommentar: Nach meinen bisherigen Erfahrungen mit www.bahn.de und der Buchungsseite von „DB international“ glaube ich das mit dem Buchen erst, wenn ich es erlebe.

Und dann habe ich noch ein Suchspiel für Sie:

Wie viele Fehler finden Sie in der Streckennetzkarte auf dieser Seite?

https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Vom-Nightjet-in-die-Gondel-Neue-attraktive-Nachtzug-Verbindungen-ab-Stuttgart-9959518#

Ich fange mal mit dreien an:

Oben prangt nur das Logo der DB, die mit dem Betrieb dieser Züge (abgesehen von Lokführern und ab und zu mal einem Zugführer) nichts zu tun hat (aber natürlich Trassen- und Stationsgebühren kassiert).

Der Nachtzug Berlin-Hamburg-Malmö-Stockholm der Firma Snälltåget ist nicht abgebildet.

Der Nachtzug Hamburg-Malmö-Stockholm der schwedischen Staatsbahn SJ, der dänischen Staatsbahn DSB und der privaten RDC/BTE ist nicht abgebildet.

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

<https://www.youtube.com/watch?v=ldbPyz-gH8Q>

<https://www.swp.de/baden-wuerttemberg/bahn-in-baden-wuerttemberg-im-schlaf-nach-venedig -neue-nachtzuege-ab-stuttgart -goeppingen-und-ulm-68100653.html>

<https://www.augsburger-allgemeine.de/neu-ulm/ulm-von-ulm-bis-nach-venedig-mit-dem-zug-ueber-nacht-id64856101.html>

<https://www.stimme.de/leben/bilder/eroeffnungsfeier-neuer-nachtzug-faehrt-taeglich-von-stuttgart-nach-venedig-cme-3705522>

<https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Im-Schlaf-nach-Venedig-Neue-Nachtzuege-ab-Stuttgart-Goepingen-und-Ulm-570575.html>

<https://www.bw24.de/stuttgart/abfahrt-neue-haltestelle-mit-dem-nachtzug-von-stuttgart-hauptbahnhof-nach-venedig-kosten-91971175.html>

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neues-bahnangebot-in-stuttgart-so-sieht-es-im-neuen-nachtzug-aus.77728018-0275-4a5f-bdd6-06e5164be16e.html>

Das Betriebskonzept dieses Nachtzuges sieht folgendermaßen aus:

Der Zug fährt mit seinen vier Kursgruppen gemeinsam bis nach Salzburg, dem großen Rangierknoten der ÖBB-Nachtzüge.

Als erstes fahren um 2:10 Uhr die Kursgruppen Richtung Kroatien weiter, die in Schwarzach-St.Veit vor dem Anstieg zum Tauerntunnel noch Kurswagen aus Zürich aufnehmen. Um 8:09 wird Ljubljana erreicht, wo die Kursgruppe nach Rijeka (Ankunft 11:25) an einen D-Zug angehängt wird; der größere Teil des Zuges fährt weiter nach Zagreb (Ankunft 10:39).

Die Kursgruppe nach Venedig nimmt in Salzburg Kurswagen aus Wien auf, fährt um 2:30 weiter, erreicht Udine um 6:23 und Venedig um 8:34 Uhr.

Nach über zwei Stunden Aufenthalt in Salzburg fährt um 3:43 als letzte die Kursgruppe nach Budapest weiter, zusammen mit Wagen aus Zürich (mit Kurswagen nach Prag) und Salzburg. Wien wird um 6:34 erreicht, Budapest um 9:19 Uhr.

Man kann das auf www.vagonweb.cz genauestens nachverfolgen. Und man kann den beteiligten Bahnen aus Österreich, Kroatien, Ungarn, der Schweiz und

Tschechien gratulieren, dass Sie einen solchen Dienst, der hohe Zuverlässigkeit und große „Management Attention“ erfordert, Nacht für Nacht erbringen.

* Wer mit der Folklore meiner Heimat vertraut ist, hat die Anspielung sicherlich erkannt. Alle anderen finden die Erklärung bei Wikipedia und Youtube:

https://de.wikipedia.org/wiki/Auf_de_schwäbsche_Eisebahne

<https://www.youtube.com/watch?v=18frvrrxW20>

** Am 16. Januar 2023 werde ich auf der 644. Montagsdemo in Stuttgart sprechen. Ja, Sie haben richtig gelesen: auf der sechshundertvierundvierzigsten Montagsdemo. Seit über 13 Jahren hört ein von unbeugsamen Parkschützern und Eisenbahnfreundinnen bevölkertes Ländle nicht auf, dem Bahnkonzern und der Bundesregierung Widerstand zu leisten. Warum es ein Irrsinn ist, Bahnsteige mit 1,5 Prozent Gefälle und kilometerlange Tunnel ohne taugliches Brandschutzkonzept und mitten durch Mineralquellen zu bauen, lässt sich nachlesen – und jetzt auch im Kino anschauen.

<https://www.bei-abriss-aufstand.de>

<https://www.ingenieure22.de>

https://wikireal.info/wiki/Stuttgart_21

<http://gietinger.de>

<https://www.youtube.com/watch?v=TGRyAO2Y6ZI>

Im Dezember 2022 kehrte auch ein weiterer Klassiker auf die Schiene zurück: der Nachtzug »Canopus« zwischen Prag und der Schweiz via Leipzig und Frankfurt. Zwar taten manche Medien so, als sei der Zug etwas noch nie Dagewesenes, aber hier hatte man sogar den Namen von der DB bzw. von CNL übernommen, und die tschechische Eisenbahn konnte ihre Schlafwagen der Baureihe 173 wieder einsetzen – vielleicht erinnern sich noch manche daran, dass dpa und ARD-Tagesschau diese Baureihe als »museumsreif« diffamiert hatten.

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neue-verbindungen-in-europa-mit-dem-nachtzug-bis-nach-prag-oder-zuerich.62b296eb-a52d-4cf1-889d-44133ff839cb.html>

<https://bnn.de/karlsruhe/karlsruhe-stadt/nachtzug-canopus-verbindet-prag-mit-karlsruhe-baden-baden-zuerich-tschechische-staatsbahn-ceske-drahy-cd-offenburg>

<https://www.rnd.de/reise/neuer-nachtzug-verbindet-prag-mit-frankfurt-und-zuerich-CWKR3V6R5344JZLYQZSST5NNJY.html>

Die Route führe unter anderem über Usti nad Labem (Aussig an der Elbe), Frankfurt am Main, Karlsruhe, Baden-Baden, Offenburg und Freiburg im Breisgau. Sie werde zusammen mit den ausländischen Partnerbahnen ÖBB, SBB und DB angeboten.

Benannt wurde der Zug nach Canopus, dem hellsten Stern im Sternbild Kiel des Schiffs. Die neue Verbindung startet mit dem Fahrplanwechsel im Dezember. „Wir wollen dem Nachtzugverkehr einen weiteren Impuls geben“, teilte der CD-Vorstandsvorsitzende Michal Krapinec mit. Weitere CD-Night-Verbindungen führen wie bisher von Prag nach Warschau oder von Prag über Innsbruck nach Zürich. In die Modernisierung seiner Schlaf- und Liegewagen investiert der Staatskonzern derzeit umgerechnet zehn Millionen Euro.

Die Tschechen hatten den Zug mit der Einführung eines neuen Markennamens verknüpft:

<https://deutsch.radio.cz/tschechische-bahnen-lancieren-nachtzug-marke-neue-verbinding-durch-deutschland-8765176>

„ČD Night“ nennen sich ab dem Winterfahrplan die Nachtzüge der Tschechischen Bahnen. Eigentlich handle es sich gar nicht um eine neue Marke, sondern eher um eine „deutliche Verbesserung des Service für die Reisenden“, sagte ČD-Generaldirektor Michal Krapinec am Montag bei der Präsentation auf dem Prager Hauptbahnhof. Dass auch der nationale tschechische Anbieter nun auf den Zug aufspringt und wieder Nachtverbindungen anbietet, begründete Krapinec so: „Die Kunden in diesem Segment gibt es. Auch das Interesse daran besteht. Und ab dem neuen Fahrplan, der im Dezember in Kraft tritt, werden wir fünf eigene Direktverbindungen anbieten. Weitere Strecken werden von unseren ausländischen Partnern bedient, mit denen wir an dem Angebot zusammenarbeiten.“

Fotos und ein Video von der »Wiedereinweihungsfahrt« finden Sie hier:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?030,10300835>

<https://www.youtube.com/watch?v=45dl8A2z9ME>

Hier einige Meldungen, mit denen der Zug angekündigt wurde:

<https://www.welt.de/wirtschaft/article242627771/Deutsche-Bahn-Mit-dem-Winterfahrplan-gibt-es-einen-Nachtzug-von-Prag-nach-Zuerich.html>

<https://www.businesstraveller.de/mobil/neuer-nachtzug-canopus-faehrt-von-prag-nach-zuerich/>

<https://landesecho.cz/index.php/unterwegs/2345-tschechische-bahnen-praesentieren-cd-night>

<https://abouttravel.ch/sonstiges/neue-nachtzuege-ab-zuerich-und-basel/>

<https://www.mz.de/lokal/naumburg/ab-12-dezember-taglicher-nachtzug-nach-zurich-macht-auch-halt-in-naumburg-3475928>

<https://www.saechsische.de/tschechien/neuer-nachtzug-verbindet-prag-und-dresden-mit-frankfurt-und-zuerich-5774641.html>

<https://www.tag24.de/dresden/im-nachtzug-sind-noch-betten-frei-im-schlaf-von-dresden-in-die-schweiz-2648155>

<https://www.saechsische.de/riesa/verkehr-baustellen-riesa/riesa-zum-fruehstueck-mit-der-bahn-nach-prag-5796359.html>

Möglich wird die Reise nach Tschechien durch einen Nachtzug, der von Zürich aus nach Prag fährt und dabei unter anderem in Frankfurt am Main, Leipzig, Riesa und Dresden hält. Bereits 8.16 Uhr hält er in Usti nad Labem, bevor er 9.38 Uhr den Prager Hauptbahnhof erreicht.

Der Zug kommt zwar als Nachtzug in Leipzig an, erhält dort aber für den Zugteil, der für eine Weiterfahrt nach Berlin abgekuppelt wird, vier Sitzwagen und einen tschechischen Speisewagen. Ab Riesa kann man den EC 459 ohne Reservierung nutzen. Schlaf- und Liegewagen können ab dort allerdings nicht gebucht werden. Aber wer braucht schon Schlaf, wenn er oder sie 6.25 Uhr hellwach am Bahnhof steht?

...

Abgesehen davon, dass Prag zumindest aus touristischer Sicht mehr als nur zehn Stunden Aufenthalt wert ist, kann man mit dieser Verbindung einen Tagesausflug in die Metropole des Nachbarlandes in Angriff nehmen. Die Rückfahrt nach Riesa und weiter nach Zürich beginnt 18.25 Uhr am Prager Hauptbahnhof.

Durch den Newsletter »Zugpost« habe ich auch erfahren, dass die DB – man glaubt es kaum – nicht vorgesehen hatte, Fahrkarten für innerdeutsche Verbindungen auf dem Zug Prag-Zürich zu verkaufen:

Was die DB in der Praxis für den Nachtzug tut, ließ sich in den Tagen nach dem Fahrplanwechsel beobachten. Einem Twitter-User war aufgefallen, dass sich der neue Nachtzug Zürich–Prag der tschechischen Bahn nicht für innerdeutsche Fahrten buchen lässt. Dabei sind die Fahrzeiten geeignet, um Strecken wie Freiburg–Dresden im Schlaf- oder Liegewagen zurückzulegen. Warum es dennoch keine Tickets gab, begründet die DB lapidar nur mit „tariflich nicht vorgesehen“. Es folgte ein langes Hin und Her, das aber schließlich ein gutes Ende fand: Seit heute lassen sich die Fahrkarten auf international-bahn.de wie auch bei den ÖBB buchen.

Man muss das wirklich mal sacken lassen: Da war es seit dem 19. Jahrhundert bis kurz vor Ende des 20. Jahrhunderts möglich, an so ziemlich jedem Bahnhof und in vielen Reisebüros Fahrkarten für alle möglichen Verbindungen im In- und Ausland zu erwerben – und dann verkündet der Infrastrukturbetreiber (Gleise, Bahnhöfe, Vertrieb) des deutschen Eisenbahnnetzes allen Ernstes, er habe »tariflich nicht vorgesehen«, Fahrkarten von Leipzig nach Mannheim zu verkaufen? An dieser Stelle kommt jetzt meine Hitliste der anderen fünf irrwitzigsten Ausreden der Deutschen Bahn, bestimmte Dinge nicht zu tun:

1

»Der Kunde will nicht 14 Stunden im Zug sitzen.«

Historische Begründung, warum die durchgehende Verbindung Paris-Berlin (Tagesverbindung mit bequemen, von Siemens für den Zug Paris-Moskau gebauten Schlafwagen) nicht in der Fahrplanauskunft der DB als Alternative zu den ICE/TGV-Umsteigeverbindungen erschien.

2

»Der russische Zug ist schneller.«

Historische Begründung, warum für die Relation Karlsruhe-Berlin in der Fahrplanauskunft der DB nur der (zeitlich gegenüber Nr. 1 umgestellte) russische Zug Paris-Moskau, nicht jedoch der DB-Nachtzug Zürich-Berlin angezeigt wurde.

3

»Bei dem Zug handelt es sich um Gelegenheitsverkehr«

Aktuelle Begründung, warum der tägliche Nachtzug Hamburg-Stockholm der schwedischen und dänischen Staatsbahnen SJ und DB sowie der privaten RDC in Hamburg-Altona weder auf den großen Aushangfahrplänen an den Bahnsteigen noch auf den elektronischen Anzeigentafeln zu finden ist.

4

»Dies ist ein Nachtzug und kein Autoreisezug«

Historische Begründung, warum Reisende mit Pkw/Motorrad nur im Schlafwagen, aber nicht im Liegewagen ein Inklusiv-Frühstück bekamen, wenn sie bei der Buchung zwischen Hamburg und München denjenigen der beiden Züge erwischt hatten, der auch Fahrgäste ohne Auto mitnahm.

5

»Das ist zu teuer«

Historische Begründung, warum die Zugbegleiter für das Inklusivfrühstück im Autoreisezug bei Kundenwunsch »Kakao« nicht das abgepackte, trinkfertige Produkt eines weltbekannten Markenherstellers servieren sollten (bei Kindern und Bikern auch zum Mitnehmen sehr beliebt), sondern ein verklumpendes, geschmackloses braunes No-Name-Pulver mit heißem Wasser im Becher servieren sollten.

Aber zurück zu angenehmeren Dingen, auch kulinarischer Art, denn wie Sie schon im Video sehen konnten, führt der tschechische Nachtzug auch einen Speisewagen. Und ein tschechischer Speisewagen ... wer ihn noch nicht genossen hat, sollte das baldmöglichst nachholen! Der im nachstehend zitierten Text erwähnte Jaroslav Rudiš ist der Autor der »Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen«, in der diesen rollenden Restaurants mehr als eine Lobeshymne gesungen wird.

<https://www.badische-zeitung.de/mit-dem-nachtzug-von-freiburg-nach-prag-und-zurueck-das-protokoll-einer-testfahrt--231605357.html>

»Möge mein Bett heranrollen«

1.20 Uhr, hinter Frankfurt: Ein Mann in Uniform der Deutschen Bahn kommt in den Waggon - Blick nach links, Blick nach rechts. "Der Zugchef", flüstert Michal anerkennend. Der Zugchef fragt bedeutungsvoll: "Alles in Ordnung?" Dann geht er wieder. Der Auftritt passt zum Verhältnis der Deutschen Bahn zu den Nachtzügen - man beteiligt sich eher oberflächlich. Während der Canopus weitgehend von den

Tschechen mit Unterstützung der Schweizer gemangt wird, stellt die Deutsche Bahn eine Lok von Basel bis Leipzig, hängt einige Sitzwagen dazu und stellt Sitzwagen-Schaffner. Ihre eigenen Nachtzüge hat sie 2016 verkauft - das Geschäft galt als gestrig. Man setzte allein aufs ICE-Netz. Seitdem hat sich mit Flugscham-Debatten und Fridays-for-Future-Bewegung die politische Stimmung gedreht, der Nachtzug gilt als nachhaltige Art zu reisen. Während die Deutschen noch ihre Rolle suchen, betreiben die Österreicher rund 20 Linien. Und die Schweizer vermarkten Zürich als Nachtzug-Hub: Auf der Tour von Zürich nach Prag und zurück spare er "über 300 Kilogramm CO2 gegenüber einer Reise mit dem Flugzeug", sagte ein Schweizer Bahnmanager stolz bei der Erstfahrt.

...

7.20 Uhr, Sächsische Schweiz: Hinter Dresden beginnt die Paradenstrecke, es wird Zeit für den Speisewagen. Der Canopus fährt durch das Elbtal, netterweise so langsam, dass man jeden Fels der Sächsischen Schweiz auf seine Kletter-Tauglichkeit prüfen kann. Modelleisenbahn, hier bist du lebensgroß. Die Eingeweihten warten mit der Bestellung. Erst in Decin, hinter der Grenze, beginnt die Happy Hour. Wo in den meisten Zügen nur das Klingeln der Mikrowellen zu hören ist, putzt der Koch hier noch schnell die gusseisernen Pfannen, bevor er - nur mäßig schwankend - eine Portion Spiegelei mit sehr viel Speck verbindet. Wo das Gelbe vom Ei dann landet, hängt von der Kurvenlage ab. Ein paar Tische weiter wird Gulaschsuppe mit Bier vom Fass bestellt. Es ist 8.20 Uhr, kurz vor Usti nad Labem. Noch eine gute Stunde bis Prag - aufstehen will ich nicht mehr und bin ganz bei Rudiš, der über die tschechischen Speisewagen-Kellner sagt, sie seien ausgebildete Leute und strahlen diese Würde aus: "Ich bin Wirt, ich koche und bediene gerne."

...

11 Uhr, nächster Tag, Freiburg: Die letzte Verabredung: ein Telefonat mit Benedikt Weibel, Chef der Schweizerischen Bundesbahnen von 1993 bis 2006. Mit den Österreichern und den Deutschen hat er Ende der 1980er-Jahre ein Nachtzug-Netz auf den Weg gebracht. Über Nachtzüge kann er immer noch schwärmen, doch heute sieht er sie kritisch: Eine große Hilfe für den Klimaschutz seien sie nicht, sagt Weibel. "Es ist nicht effizient, 400 Tonnen zu bewegen, um 300 Leute durchs Land zu fahren. Ein normaler Zug kann dagegen über 1000 Menschen befördern. Und dann stehen die Schlafwagen tagsüber auch noch ungenutzt herum." Man sollte sich auf die Bahnverbindungen bis zu sechs Stunden konzentrieren, meint er. "Da ist die Bahn dem Flugzeug überlegen. Wenn die zuverlässig sind, erreicht man deutlich mehr fürs Klima als mit den Nachtzügen." Deren Rückkehr "ist Symbolpolitik". Vielleicht hat er recht, aber kaum dem Canopus entstiegen und noch etwas selig, denkt man da: Wir hatten schon schlechtere Placebo-Politik.

Ich hatte vor längerer Zeit schon einmal über die neuen, etwas überraschenden Ansichten von Benedikt Weibel geschrieben. Ich will das nicht in der damaligen Ausführlichkeit wiederholen, denn Herr Weibel hat das Stichwort und die Zahlen, mit dem er sich selbst widerlegt, gleich mitgeliefert: ein Nachtzug mit 400 Tonnen und 300 Reisenden wäre nur ein halber Zug mit 7 Wagen und 200 Metern Länge – für 1.000 Reisende im Tageszug braucht es aber einen doppelstöckigen TGV Duplex in Doppeltraktion mit 400 Metern Länge.

Hinzu kommt, dass eine durchschnittliche Nachtzugreise laut Zahlen der DB erst nach gut 800 km endet, während man aus Fernzügen am Tage im Durchschnitt schon nach etwa 280 km wieder aussteigt. Der »normale Zug« des Herrn Weibel erbringt also eine Transportleistung von rund 280.000 Personenkilometern, während

der Nachtzug schon in der »halbierten Konfiguration« des Herrn Weibel auf 240.000 Personenkilometer kommt und bei gleicher Zuglänge mit 480.000 Personenkilometern weit mehr Leistung bringt als der Tageszug.

Außerdem ist eine »Konzentration« (gemeint ist: eine Beschränkung) auf Tageszüge bis 6 Stunden das sicherste Mittel, um die Reisenden ins Flugzeug zu treiben, denn wenn der erste Tageszug erst um 12, 13 oder 14 Uhr am gewünschten Ziel eintrifft, ist für beruflich Reisende der Tag gelaufen. Nur Nachtzüge mit frühen Ankünften (und späten Abfahrten) ermöglichen Business-Meetings ohne Hotelübernachtung bzw. Flug.

So viel für dieses Jahr - ich wünsche Ihnen einen guten Rutsch und uns allen ein möglichst friedvolles Jahr 2023.

Herzliche Grüße

Joachim Holstein