

**10.02.2023**

**Joachim Holstein**

**Neuer Newsletter 2023**

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autozüge,

heute geht es hauptsächlich um die Präsentation von neuen (oder: wieder hergestellten) Nachtzug-Verbindungen in den Medien und um Berichte von Fahrten im Nachtzug. Einige Artikel handeln von regelrechten »Testfahrten«, um den Lesern, die noch nie Nachtzug gefahren sind, zu erklären, wie das funktioniert und was es da alles gibt – und einige Artikel handeln von den »Pleiten, Pech und Pannen« an Bord einzelner Züge. »Murphys Gesetz«, wonach alles, was schiefgehen kann, auch tatsächlich irgendwann mal schiefgeht, gilt leider auch für Nachtzüge. Allerdings gab es auch Vorkommnisse, die mehr waren als Pech.

Aber der Reihe nach. Zuerst die Übersichten.

Auf seiner Website »Nachtzug Retten« hat Bernd Baudler die Nachtzug-Netze der Deutschen Bahn und ihrer Partnerbahnen seit 2002 abgebildet. Diese Seite sei auch diversen Medien empfohlen, damit sie nicht behaupten, eine Verbindung sei »völlig neu«, obwohl es sie bis vor wenigen Jahren jahrzehntelang gab.

[https://www.nachtzug-retten.de/?page\\_id=290](https://www.nachtzug-retten.de/?page_id=290)

Die aktuelle Karte von »Back on Track« finden Sie hier:

<https://back-on-track.eu/night-train-map/>

Die WELT stellt Bücher über das Reisen im Zug vor:

<https://www.welt.de/reise/nah/article243503333/Bahn-Reisen-Ob-Nachtzug-oder-Alpen-Strecke-so-schoen-ist-Urlaub-im-Zug.html>

Und nun einige Präsentationen und Inspirationen:

<https://www.reisereporter.de/artikel/16344-diese-nachtzuege-fahren-von-deutschland-durch-europa>

<https://www.stern.de/reise/service/nachtzug--diese-reiseziele-erreichen-sie-von-deutschland-aus-ueber-nacht-33139078.html>

<https://bnn.de/karlsruhe/im-schlaf-ans-ziel-fragen-und-antworten-zu-nachtzuegen-pdw>

<https://www.3sat.de/dokumentation/reise/nachtzuege-da-will-ich-hin-spezial-100.html>

<https://www.moz.de/lokales/frankfurt-oder/ferien-in-brandenburg-2023-reisen-in-europa--was-von-frankfurt-oder-mit-bahn-und-bus-ohne-umsteigen-moeglich-ist-68434613.html>

*Wer 2023 von Frankfurt (Oder) aus verreisen will, kann mit Bahn und Bus Reiseziele in Europa ohne Umstieg erreichen. Was alles möglich ist und wie viel die Reisen kosten. Mit dem Nachtzug ist es möglich, ohne Umstieg nach Polen (Zielona Góra, Breslau, Opole und weitere), Tschechien (unter anderem Ostrava), Österreich (Wien und Graz), in die Slowakei (Bratislava) und nach Ungarn (Budapest) zu fahren. Der Zug fährt in Frankfurt*

*(Oder) täglich um 19.49 Uhr von Gleis 11 ab und wird später in Tschechien getrennt, um jeweils nach Österreich oder über die Slowakei nach Ungarn weiterzufahren.*

Ein Nachtzug nach Split? Österreich und die Slowakei sagen: »Ja, gerne!«

<https://www.travelbusiness.at/reisetipps/nachtzug-kroatien-adria-reisen/0078301/>

*Der Nachtzug fährt von Mai bis Anfang Oktober 2023 dreimal wöchentlich (mittwochs, freitags und sonntags) auf der Strecke Bratislava – Wien – Graz – Zagreb – Knin – Split. Nach dem Boarding frühabends in Wien erreicht man die kroatische Hafenstadt Split am nächsten Morgen und hat somit schon den ganzen ersten Urlaubstag für Aktivitäten zur Verfügung.*

*Retour geht's dann ebenfalls in der Nacht, jeweils am Donnerstag, Samstag und Montag. Dieser EuroNight 1153/1152 wird in Kooperation mit der Slowakischen Bahn (ZSSK) geführt und bringt Urlauber genau zur richtigen Jahreszeit ins warme Kroatien.*

Die DB sagt: »Wir wollen nicht!«

<https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/im-nachtzug-von-muenchen-nach-split-das-sind-die-plaene-der-deutschen-bahn-art-870595>

*Ein perfekter Zeitpunkt, um eine Nachtzug-Strecke von München nach Split einzuführen, findet zumindest der Fahrgastverband Pro Bahn. "Es ist unverständlich, dass man mit der klimafreundlichen Bahn nicht angenehm nach Dalmatien fahren kann", kritisiert Andreas Barth, Münchner Sprecher des bundesweiten Verbandes.*

...

*Konkret zu der Idee einer Split-Verbindung äußerte sich die Deutsche Bahn auf AZ-Anfrage nicht, nahm aber zur aktuellen Situation Stellung und erläuterte konkrete Pläne in Sachen Nachtzug.*

*DB-Sprecherin: "Wenn jeder ein bisschen Nachtzug betreibt, ist nichts gewonnen«.*

Mit dieser gebetsmühlenartig vorgetragenen Sprechblase versucht die DB zu verschleiern, dass sie überhaupt nichts betreibt, sondern genau das macht, was »Pro Bahn« und viele andere kritisieren:

*Pro Bahn kritisiert allgemein das Fehlen eines modernen Nachtzugnetzes: In Deutschland verlasse man sich da auf die Angebote anderer Länder, anstatt selber Nachtzugstrecken zu etablieren.*

Der von der anonymen Bahnsprecherin als Alibi fürs Nichtstun herausgestellte Nachtzug ist übrigens ein Musterbeispiel für »jeder betreibt ein bisschen Nachtzug«: Der Zug von Stuttgart über München fährt einigen österreichischen Wagen nach Venedig, einigen kroatischen Wagen nach Zagreb und Rijeka und mit einigen ungarischen Wagen nach Wien und Budapest. Die DB stellt nicht mal die Lok zwischen Stuttgart und Salzburg, sondern kassiert nur Stations- und Trassengebühr.

Eine Reise nach Wien? Bitte mit Nachtzug, sagt die Stadt:

<https://www.merkur.de/wirtschaft/wien-anreise-zug-92048289.html>

<https://www.handelsblatt.com/dpa/wien-setzt-auf-mehr-anreisen-von-gaesten-mit-der-bahn/28943622.html>

<https://www.boersen-zeitung.de/ticker/Wien-setzt-auf-mehr-Anreisen-von-Gaesten-mit-der-Bahn-cfcda1a2-58cb-4fdf-b2ef-de09c3dff177>

«Wien ist das Zentrum der europäischen Nachtzüge», sagte Tourismusdirektor Norbert Kettner.

Eine Reise nach Berlin? Da nimmt man doch wohl den Billigflieger, sagt die Stadt:

<https://taz.de/Erholung-der-Tourismusbranche!/5903724>

*Berlins Tourismusgesellschaft Visit Berlin nimmt die Erholung der Branche als Steilvorlage, sich lautstark nach dem Rekordhoch 2019 vor Ausbruch der Coronapandemie zu sehnen. Das heißt konkret: sie machen sich Sorgen um den Luftverkehr in Deutschland, insbesondere um die Billiganbieter Easyjet und Ryanair, welche die Flughafengebühren des BER zu teuer finden.*

Die »tageszeitung« ist in ihrer Serie über Nachtzugreisen tief im Süden angekommen:

<https://taz.de/Unterwegs-im-Nachtzug!/5913630/>

<https://www.geo.de/reisen/nachtzug-ab-deutschland--schlafend-in-die-schoensten-staedte-europas-33142402.html>

<https://www.augsburger-allgemeine.de/reise/augsburg-mit-dem-nachtzug-nach-venedig-und-zurueck-id65263786.html>

<https://www.swp.de/baden-wuerttemberg/oebb-nachtzug-nach-venedig-staendig-ausgebucht -wie-kommt-man-an-nightjet-tickets -69059963.html>

*Nachtzug Stuttgart – Venedig*

*Riesige Nachfrage: Wie man trotzdem an Tickets für den Nightjet kommt*

*Seit Dezember fährt täglich ein Nachtzug von Stuttgart nach Venedig. Der Run ist enorm, vor allem am Wochenende sind die Züge oft ausgebucht, in Zukunft könnte die Kapazität aber steigen.*

Nämlich dann, wenn die ÖBB ihre neuen, für den Italienverkehr gebauten Nachtzugarnituren erhält. Auch auf anderen Verbindungen mit Italien tut sich was:

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/38194-oesterreich-im-sommer-2023-mit-dem-nightjet-direkt-nach-rimini-und-ancona.html>

<https://kurier.at/chronik/oesterreich/oebb-nightjet-wird-ab-sommer-wien-mit-ancona-verbinden/402279206>

*Die ÖBB bieten im Sommer 2023 eine saisonale Nightjet-Verbindung an die italienische Adriaküste nach Ancona an. Damit können die Ferienorte Rimini, Riccione und Cattolica direkt über Nacht mit dem Nightjet zum Sommerurlaub erreicht werden. Die Verbindung wird ab Wien und München im Zeitraum von 10. Juni bis 9. September 2023 angeboten, teilten die ÖBB mit.*

*Der NJ 40233 wird von Wien über Bruck/Mur, Klagenfurt, Tarvis, Bologna, Rimini, Riccione, Cattolica und Pesaro bis nach Ancona geführt. Der NJ 295 fährt von München über Salzburg und ab Villach gemeinsam mit dem NJ 40233 nach Ancona. ...*

*Wegen umfangreicher Bauarbeiten in Italien kann die Verbindung von Bologna über Florenz nach Rom vom 10. Juni bis 9. September 2023 nicht angeboten werden. Reisende Richtung*

*Rom und Florenz können ab Bologna in die Züge der italienischen Bahngesellschaft Trenitalia einsteigen.*

*Seit dem 11. Dezember verkehrt ein Nachtzug von Wien nach Genua. Der Nightjet fährt täglich vom Hauptbahnhof in Wien um 19:18 Uhr ab. Planankunft in Genova Piazza Principe ist um 09:38 Uhr, es geht auch noch weiter nach La Spezia. Zurück geht es um 19:50 ab Genua mit Planankunft um 08:52 Uhr in Wien.*

Aber die ÖBB schaffen die Autobeförderung nach Italien ab:

<https://www.diepresse.com/6237046/der-oebb-autozug-nach-italien-ist-geschichte>

*Über Nacht mit dem Zug an den Urlaubsort, und dann noch das eigene Auto mit dabei – praktisch, aber praktisch aus: Die ÖBB stellen ihren Autoreisezug nach Italien ein. Die Verbindung werde im Sommerfahrplan nicht mehr aufgenommen, bestätigt Sprecher Bernhard Rieder der „Presse“. Der Autoreisezug war bis zuletzt zwei Mal in der Woche von Wien in die Hafenstadt Livorno in der Toskana gefahren. Es handelte sich um eine saisonale Verbindung – sie ging von Mai bis September.*

*Zugfahren erlebt einen Boom, im ÖBB-Fernverkehr ist das Vor-Corona-Niveau bereits übertroffen. Seit Ostern erlebe man eine Nachfrage, die man so noch nie gesehen habe. Anders ist das bei den Autoreisezügen. 2022 transportierten die ÖBB mit ihren Nachtzügen rund 40.000 Autos. Drei Jahre davor waren es noch 20 Prozent mehr. Auch die aktuellen Verbindungen seien nur während der Ferienzeit gut gebucht, sonst sei die Nachfrage sehr gering.*

Dass die ÖBB auch schon auf anderen Relationen keine Autos mehr mitnehmen, stößt natürlich auf Kritik:

<https://www.nachrichten.at/meinung/leserbriefe/oebb-autoreisezuege;art11086,3779635>

*Die ÖBB erweitern das Angebot der Schlaf- und Liegewagen in Europa. Gleichzeitig reduzieren sie die Möglichkeit der Automitnahme. Wir planen eine Reise in den Norden und wollten mit dem Nachtzug von Wien nach Hamburg. Das geht nicht mehr, Autos werden in Wien nicht mehr verladen, sondern in Innsbruck. Aber von Steyr fahre ich deswegen nicht nach Innsbruck. Also werden wir mit dem Auto direkt nach Hamburg reisen. Gescheit? Klimafreundlich? Wäre es nicht möglich, dass die ÖBB zumindest an bestimmten Tagen (Wochenenden) einen Autotransportwagen an den Nachtzug in Wien anhängen?*

Alle Wege führen nach Rom ... aber liegen ist angenehmer und preiswerter als fliegen:

<https://utopia.de/ratgeber/nachtzug-nach-rom-nightjet-erfahrung-schlaf/>

*Die günstigsten Preise lauten wie folgt:*

- *Nachtzug: 156 Euro (Liegewagen)*
- *Flugzeug: 168 Euro (Economy inklusive Handgepäck)*

*Der Nachtzug ist damit auf den ersten Blick ein wenig günstiger. Doch der Preisvorteil bei der Reise mit dem Nachtzug ist bei genauerem Hinsehen noch größer: Ich kann im Zug so viel Gepäck mitnehmen, wie ich möchte. Natürlich reicht ein großer Rucksack oder ein Koffer für einen mehrtägigen Städtetrip aus. Doch das Handgepäck im Flugzeug ist bei Reisen im Winter mit entsprechend warmen Pullis oft zu klein. Muss man deshalb ein Gepäckstück hinzubuchen, kostet das extra.*

*Und wir haben mit der Reise im Nachtzug noch mehr gespart: zwei Nächte im Hotel und den Transfer in die Stadt. Da wir zwei ganze Nächte durchgefahren sind, mussten wir diese nicht in Rom übernachten und kamen am Anreisetag trotzdem schon am Vormittag an. Auch die*

*Fahrten vom Flughafen in die Stadt entfielen. Vom Hauptbahnhof aus konnten wir zu Fuß zu unserer Unterkunft laufen.*

*Natürlich dauert die An- und Abreise mit dem Nachtzug deutlich länger als mit dem Flugzeug. Doch da man die Nacht zum Reisen nutzt, hat man nicht wirklich weniger Zeit am Urlaubsziel. Beim Fliegen muss man deutlich vor Abflug am Flughafen sein, zudem liegt dieser außerhalb der Stadt und erfordert eine Anfahrt, die Zeit kostet.*

...

*Das war definitiv nicht meine letzte Reise im Nachtzug. Beim nächsten Mal werde ich allerdings einen höheren Preis in Kauf nehmen und einen Platz im Vierer-Liegewagen oder sogar im eigenen Schlafwagen buchen, um noch mehr Ruhe und Privatsphäre zu haben.*

Da ich Fußballfan bin und in beiden Städten schon mal war, mache ich jetzt eine Überleitung von Rom nach Bodø. Das liegt in Norwegen ziemlich genau auf dem Polarkreis, hat 43.000 Einwohner und einen Fußballverein namens FK Bodø/Glimt, der im Herbst 2021 den späteren Sieger der UEFA Conference League AS Rom mit 6:1 demontierte. In Bodø endet die von Oslo und Trondheim kommende Bahnstrecke – und Norwegen bekommt neue Nachtzüge:

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/38959-norwegen-so-schlafen-sie-in-norwegens-neuen-nachtzuegen.html>

*In den neuen Fernverkehrszügen wird es ein breiteres Angebot an Schlafmöglichkeiten geben, sowohl mit Liegesesseln wie in der ersten Klasse in Flugzeugen, als auch mit 2-Bett-Abteilen und günstigeren 4-Bett-Abteilen. Tagsüber lassen sich die Schlafabteile in geschlossene Sitzbereiche für Familien und Geschäftsreisende umwandeln, und die Liegesessel können rund um die Uhr genutzt werden.*

...

*Infolgedessen und aufgrund einer außerordentlichen Bewilligung des Storting in Höhe von 80 Mio. NOK (7,3 Mio. EUR) im Jahr 2020 zur Verbesserung des Nachtzugverkehrs wurden im vergangenen Jahr insgesamt 226 Liegesessel in den Zügen der Nordlandsbanen, Dovrebanen, Bergensbanen und der Sørlandsbanen installiert. Darüber hinaus sind weitere 120 Liegewagen bestellt.*

*"Dies ist eine neue Art des Zugreisens, mit einem höheren Komfort als wir ihn bisher in norwegischen Zügen hatten. Dieses Angebot wurde von Fahrgästen und Betreibern sehr gut angenommen, und wir werden diese Erfahrungen bei der Gestaltung der neuen Fernverkehrszüge nutzen", so Risan.*

*Sobald der Vertrag für die Beschaffung der Fernverkehrszüge unterzeichnet ist, beginnt ein Konstruktionsprozess, bei dem Norske tog, der Lieferant und die Zugbetreiber zusammenarbeiten, um die letzten Anpassungen und Einstellungen vorzunehmen, bevor die Züge in Produktion gehen.*

*"Mit anderen Worten, es ist nicht möglich, genau zu sagen, wie viele Schlafplätze wir in den neuen Nachtzügen haben werden, bis der Lieferant ausgewählt wurde und die Planungsphase abgeschlossen ist. Im Grunde genommen geht es um eine Erhöhung von 600 Betten in den 20 Schlafwagen, die Norske tog im Jahr 2020 besitzt, auf 900 Schlafplätze in den neuen Zügen. Aber im Prinzip kann Norske tog so viele Schlafplätze kaufen, wie das norwegische Parlament beschließt, sobald wir einen Vertrag für neue Fernverkehrszüge unterzeichnet haben", sagt Risan von Norske tog.*

Die »Badische Zeitung« bezeichnet einen Rückkehrer als Neuling:

<https://www.badische-zeitung.de/in-baden-wuerttemberg-werden-nachtzuege-wieder-zum-trend--235128431.html>

*Ein echter Newcomer, der also mit DB-Lok und Lokführer durch Deutschland rollt, ist der Canopus – so heißt der neue Nachtzug von Zürich nach Prag mit Stopps in Freiburg und Offenburg. Betrieben wird er von der tschechischen und der Schweizer Bahn.*

Nein, möchte man dem Journalisten zurufen, das ist kein „echter Newcomer“, sondern es ist die Neuauflage eines von der DB und der tschechischen CD betriebenen Nachtzuges, der auch Canopus hieß und mit denselben Schlafwagen fuhr. Größter Unterschied: bei der DB gab es nur eine Art „Mini-Bistro“, während die Tschechen dem Zug einen richtigen Speisewagen spendieren und den Fahrgästen damit ein Stück Reisekultur gönnen.

*Jeden Abend fährt der Zug mit klassischen Liegewagen (vier bis sechs Schlafplätze pro Abteil) in die Metropole an der Moldau. Angehängt sind auch die schicksten Schlafwaggons, die Tschechiens Bahn zu bieten hat – mit drei Betten und Waschgelegenheit im Standard-Abteil. Dazu gibt es Luxus-Kabinen mit eigener Dusche. Den Standard eines Drei-Sterne-Hotels habe man sich für die Schlafkabinen vorgenommen, sagt Petr Pospíšil, zuständig für den Service in den tschechischen Zügen.*

*Als Reisehighlight sieht die Pospíšil den tschechischen Speisewagen: Wo in vielen Zügen nur das Klingeln der Mikrowellen zu hören ist, putzt der Koch hier noch schnell die gusseisernen Pfannen, bevor er Spiegeleier mit sehr viel Speck verbindet. Weil der Zug täglich gegen 9.40 Uhr in Prag erwartet wird, kann man zu bester Frühstückszeit vor einem Omelett im Speisewagen sitzen, während am Fenster die Elbe und die Felsen der Sächsischen Schweiz vorbeiziehen.*

Übrigens: diese schicken Schlafwagen mit dem Standard eines Drei-Sterne-Hotels stammen aus derselben Baureihe, die von der Deutschen Presseagentur und der ARD-„Tagesschau“ als „museumsreif“ und „mit durchgelegenen Pritschen“ bezeichnet wurde.

Aber da derzeit alles rollt, was Räder hat, ist auch altes Wagenmaterial unterwegs, und es gibt keine Reserven. Wenn dann die Heizung kaputtgeht ...

<https://www.saechsische.de/tschechien/selbsttest-mit-dem-nachtzug-canopus-von-prag-nach-zuerich-5802176-plus.html>

*Kaputte Heizung und Buchungschaos: Mit dem Nachtzug von Prag nach Zürich  
Die ganze Reise verschlafen: Wie bequem und günstig reist man mit dem Nachtzug  
„Canopus“ von Prag über Sachsen nach Zürich? Es ist noch Luft nach oben - ein Selbsttest.*

<https://www.tag24.de/thema/reisen/es-raubt-einem-den-schlaf-liegewagen-im-neuen-nachtzug-kaputt-2714729>

*Der erst im Dezember wieder eingeführte Nachtzug "Canopus" von Prag nach Zürich über Dresden rattert derzeit allnächtlich ohne Liegewagen in die Schweiz. Grund: Die Heizung funktioniert nicht.*

*Jetzt müssen die drei Liegewagen von der Firma RDC Asset repariert werden. Das wird voraussichtlich bis Ende Januar dauern.*

*Die Alternativen können einem den Schlaf rauben: Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ersetzen den Liegewagen durch einen 1.-Klasse-Sitzwagen - dort brennt übrigens die ganze Nacht das Licht.*

Die „Thurgauer Zeitung“ überschrieb ihre Kritik mit »Hellwach im Nachtzug«

*Wer eine Fahrt mit dem Liegewagen gebucht hat, wird zurzeit in hell erleuchtete Grossraumsitzwagen umgebucht, wo an Schlaf kaum zu denken ist. Die drei Liegewagen,*

welche die SBB für die Verbindung mieten, sind nämlich alle ausser Betrieb. Es seien «unvorhergesehene Mängel bei den Energieversorgungsanlagen» aufgetreten, begründet SBB-Sprecherin Sabrina Schellenberg. «Dafür bitten wir die Kundinnen und Kunden um Entschuldigung.»

Bis voraussichtlich Anfang Februar bleibt der Mangel bestehen. Die Reparaturen werden durch den Fahrzeughalter, das deutsche Unternehmen RDC Asset, durchgeführt. Was viele Kundinnen und Kunden ärgert: Sie erfahren erst am Perron davon, dass aus der Fahrt in der Horizontalen nichts wird.

...

Die fehlenden Liegewagen sind nicht das einzige Ärgernis. Anfang Januar fielen mehrere Verbindungen ersatzlos aus. Denn am 9. Januar wurde an einem Wagen des Nachtzugs von Prag nach Zürich um 2 Uhr morgens ein Defekt festgestellt. Der Zug wurde im deutschen Bad Hersfeld gestoppt. Zwei Stunden später mussten alle Passagiere auf reguläre Züge umsteigen.

Es sei leider nicht möglich gewesen, nur den defekten Wagen aus dem Zug auszureihen, sagt Schellenberg. «Grund dafür waren die betrieblichen Prozesse, die bei diesem neuen Zug noch nicht so funktioniert haben, wie es nötig gewesen wäre, um die Unzulänglichkeiten innert kurzer Zeit zu beheben.»

In der Folge fiel auch der Nachtzug am Abend des 9. Januar von Zürich nach Prag und am 10. Januar von Prag nach Zürich aus.

...

Weil die österreichische ÖBB, die die meisten Nachtzüge aus der Schweiz unter dem Label «Nightjet» betreibt, ihre Kompositionen für bestehende Routen wie Zürich–Wien oder Zürich–Berlin braucht, mussten die SBB für den neuen Zug nach Prag und die Ende 2021 in Betrieb genommene Verbindung von Zürich nach Amsterdam ältere, pannenanfälligeren Wagen anmieten.

Die Situation dürfte sich entspannen, wenn die ÖBB neue Nightjet-Kompositionen erhält, die sie beim Hersteller Siemens bestellt hat. Die ersten der 33 Kompositionen sollen ab diesem Sommer auf Strecken von Wien und München nach Italien rollen und könnten bisherige Nightjet-Kompositionen für andere Verbindungen freispielen. Bis 2025 sollen die neuen, komfortableren ÖBB-Nachtzüge auch die Schweiz bedienen.

Der mehrtägige Ausfall einer kompletten Zuggarnitur wurde durch eine Flachstelle an einem Drehgestell ausgelöst, sprich: wenn ein Rad beim Bremsen blockiert und zu viel Metall von der Lauffläche abgeschliffen wird, darf dieser Wagen nur noch mit stark reduzierter Geschwindigkeit weiterfahren. In meinen letzten Jahren bei der DB kam so etwas an einem Zug Richtung Paris vor. Die Reisenden aus diesem Wagen wurden in andere Wagen umplatziert, und dann hat mein Kollege Zugführer diesen einen Wagen »ausgesetzt«: er hat ihn abgekuppelt, hat rangieren lassen und hat den Rest des Zuges wieder zusammengekuppelt. Dafür war er ausgebildet, das gehörte zu seinen Kompetenzen. Der Zug kam in Paris mit mehreren Stunden Verspätung an, fuhr dort pünktlich wieder ab, und meine Kolleginnen und Kollegen machten einen tollen Job, um alle Reisenden trotz des einen fehlenden Waggons so komfortabel wie möglich ans Ziel zu bringen.

Jetzt, beim aktuellen Vorfall, entschied die DB, den gesamten Zug wegen der einen Flachstelle mitten in der Nacht zu stoppen, zu räumen und den Reisenden die Weiterfahrt mit Tageszügen zuzumuten.

Warum? Wer kommt auf die Idee, Reisende so zu behandeln? Denn hinter den Schweizer Höflichkeitsfloskeln von noch nicht so richtig funktionierenden Prozessen steckt schlicht: fehlende Kompetenz, fehlende Infrastruktur, fehlendes qualifiziertes Personal – und auch mal ein mittlerer »Manager«, der eine kundenfreundliche Entscheidung trifft, anstatt »da können wir nix machen« als Parole auszugeben.

Auch im österreichischen Binnenverkehr ist eine Fahrt mal so richtig schiefgegangen:

<https://www.krone.at/2916449>

*Gebucht hatte er eine Einzelschlafkoje, aber als der 36-Jährige am Bahnsteig ankam, erfuhr er gemeinsam mit anderen Passagieren, dass kein Nachtwaggon mitgeführt wird und sie stattdessen in einem uralten Liegewaggon untergebracht werden. Vom Schaffner wurde auf dem Ticket vermerkt, dass man sich selbst um eine Entschädigung kümmern müsse.*

...

*Zu allem Übel ist auch noch die Heizung im ganzen Waggon ausgefallen, und zum Frühstück wurden noch nicht einmal Warmgetränke angeboten.*

...

*Von den ÖBB heißt es dazu: „Wir bedauern die Unannehmlichkeiten. Leider kam es an diesem Tag zu einem Wagenausfall wegen eines technischen Problems. Als Ersatz haben wir einen Liegewagen angeboten. Selbstverständlich steht unserem Kunden eine Entschädigung zu.“*

Und als negativer Höhepunkt Frankreich:

<https://www.augsburger-allgemeine.de/panorama/Frankreich-24-stuendige-Horrorfahrt-fuer-hunderte-Bahnreisende-id9116426.html>

*Hunderte Passagiere eines Zuges in Frankreich haben wegen des Winterwetters und anderer widriger Umstände eine mehr als 24-stündige Horrorfahrt erlebt. Der Nachtzug der Staatsbahn SNCF, der eigentlich am Montagmorgen den spanischen Grenzort Port Bou erreichen sollte, traf erst am späten Montagabend im Süden Frankreichs ein. Die Passagiere beschwerten sich über fehlende Informationen und eine mangelhafte Versorgung.*

*Der Nachtzug mit rund 600 Fahrgästen war am Sonntagabend aus Straßburg im Elsass gestartet. Ein Teil des Zuges sollte nach SNCF-Angaben eigentlich am Montagmorgen gegen 8.30 Uhr im spanischen Grenzort Port Bou eintreffen, der andere Zugteil im südfranzösischen Nizza. Stattdessen brauchte der Zug mehr als 24 Stunden, um wenigstens in die Nähe seiner Zielorte zu kommen. Am Abend durften in Lyon 240 Passagiere [an Bord] eines Sonderzuges nach Port Bou gehen. Zudem wurden einige Dutzend Fahrgäste wurden ins südfranzösischen Perpignan gebracht, rund 40 Kilometer von Port Bou entfernt. Die rund 360 Fahrgäste mit dem Reiseziel Nizza setzten ihre Fahrt bis nach Mitternacht in dem Pannenzug fort.*

*Zu einer ersten Verzögerung war es gekommen, als der Lokführer im ostfranzösischen Belfort den Zug verließ. Er habe sein Stundensoll ausgeschöpft und aus Sicherheitsgründen nicht weiterfahren dürfen, sagte eine SNCF-Sprecherin. Da es in Belfort keinen einsatzbereiten Lokführer gegeben habe, sei eigens einer aus Lyon angereist - mit einem anderen Zug. Er habe das Kommando am Morgen übernommen. In Belfort gab es überdies einen Polizeieinsatz, weil zwei oder drei angetrunkene Fahrgäste Mitreisende belästigt hatten.*

*Nach der Abfahrt aus Belfort mussten die Teilnehmer der Horrorfahrt erneut stundenlang warten, weil die Gleise durch einen Regionalzug blockiert waren, möglicherweise aufgrund der schweren Schneefälle. Nach mehreren Pannen steckten die Waggons samt Passagieren am Nachmittag erneut fest - diesmal bei der Ortschaft Tournus im Burgund, knapp 400 Kilometer südlich von Straßburg.*

...

*Die Staatsbahn sprach von einer "außergewöhnlichen Aufeinanderfolge von Zwischenfällen" und sagte den Betroffenen eine Entschädigung sowie Gratisfahrkarten für eine Hin- und Rückfahrt zu. Verkehrsministerin Nathalie Kosciusko-Morizet sagte dem Sender RTL, dies sei "das Mindeste". Schließlich gehe es um eine Verspätung, die "haarsträubend" sei.*

Insider – manche nennen sie in Anlehnung an eine Werbefigur der DB »Max Maulwurf« – berichten noch von einem anderen Vorkommnis:

In Karlsruhe war vor wenigen Tagen die Mehrsystem-Lokomotive, die den Nachtzug Wien-Paris bis in die französische Hauptstadt hätte ziehen sollen, auf einem Abstellgleis durch eine Lok von DB Cargo »eingeparkt«, und es gab niemanden, der die blockierende Cargo-Lokomotive hätte wegfahren können. Ergebnis: der Zug blieb in Karlsruhe, alle Reisenden mussten dort aussteigen und in anderen Zügen nach Paris kommen.

Ein Versagen auf mehreren Ebenen:

Die Cargo-Lok dort abzustellen. Nicht zu bemerken, dass sie eine dringend benötigte Lok blockiert. Keine Lokführer in Bereitschaft zu haben. Lokführer nur für einen Loktyp ausgebildet zu haben. Die DB in mehrere Gesellschaften aufgespalten zu haben, sodass es Lokführer von »DB Fernverkehr« und Lokführer von »DB Cargo« und Lokführer von »DB Regio« gibt, die nicht ohne Zustimmung von ganz oben die Lok eines anderen DB-Unternehmens fahren dürfen, selbst wenn sie (zufälligerweise) dafür ausgebildet sind.

Die Misere hat natürlich Gründe. Die DB wird von vielen als »kurz vor dem Kollaps« eingestuft, nach jahrzehntelanger Misswirtschaft im Gefolge der »Privatisierung« 1994, dem geplanten (und 2008 geplatzten) Börsengang, einer chronischen Unterfinanzierung und einer Verschleuderung von Milliarden Euro für bestenfalls sinnlose, schlimmstenfalls schädliche Projekte wie Stuttgart 21, Frankfurt 21 und Abriss des Bahnhofs Hamburg-Altona. Inzwischen gibt es in den Fernzügen der DB immer mehr Beschäftigte, die sich weigern, die Ausreden und Sprechblasen der Chefetage über Bordlautsprecher zu kommunizieren, sondern die ehrlich sagen, was los ist:

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/deutsche-bahn-ansagen-der-zugbegleiter-mit-gnadenloser-ehrlichkeit-18569259.html>

Aber zum Schluss eine positive Nachricht:

Der Nachtzug von European Sleeper wird am 25. Mai 2023 in Berlin zu seiner Jungfernfahrt aufbrechen und nach Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Brüssel fahren; am 26. Mai erfolgt die erste Fahrt in der Gegenrichtung.

Ab dem 20. Februar kann man Fahrkarten für diesen neuen Nachtzug erwerben, der 2024 weiter über Dresden nach Prag fahren soll.

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

Und ich kündige schon mal für den nächsten Newsletter einiges zum Thema EU und »Nachtzug von Berlin nach Paris« an.

Herzliche Grüße aus Hamburg  
Joachim Holstein