

25.03.2025

Joachim Holstein

Nachtzug-Rundbrief März 025

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

ja, dieser Rundbrief existiert noch - genau wie die Nacht- und Autoreisezüge.

Das »Hamburger Abendblatt« stellt das Angebot der Autoreisezüge 2025 vor und räumt indirekt ein, dass man 2016 der Propaganda der Deutschen Bahn auf den Leim gegangen war:

<https://www.abendblatt.de/hamburg/politik/article408552440/mit-dem-autozug-ab-hamburg-das-sind-die-neuen-verbindungen-2025-01.html>

Es ist keine neun Jahre her, da wurde allerorten verkündet: Die Zeit der Autozüge ist vorbei. Das Ganze lohne sich für die Bahn einfach nicht mehr, das Angebot werde unwiederbringlich eingestellt. Etwas wehmütig nahm damals auch das Abendblatt Abschied von dieser komfortablen (und klimaschonenden) Art des Reisens. Der Abgesang allerdings kam verfrüht. Wettbewerber der Deutschen Bahn füllten die Lücke, und sie fahren bis heute zumindest in Teilen des Jahres: die Autozüge ab Hamburg.

Dass Wettbewerber die Lücke teilweise füllen würden, war allerdings auch schon bekannt, als das Abendblatt - und der Hamburger Senat! - so taten, als würden die Autoreisezüge insgesamt abgeschafft; hier ist der Artikel von damals:

<https://www.abendblatt.de/vermishtes/journal/thema/article206878721/Hamburg-nimmt-Abschied-vom-Autozug.html>

Es ist besiegelt: Die Tage der Autoreisezüge sind auch in Hamburg gezählt. Der letzte wird nach derzeitiger Planung der Bahn am 10. Dezember 2016 Hamburg in Richtung München verlassen. Trainspotter und etwaige Trauergäste sollten sich dieses Datum daher schon mal vormerken.

Auf Heike Sudmanns Kleine Anfrage antwortete der Senat: „Angesichts der verhältnismäßig kleinen Zahl dort verladener Fahrzeuge hat das Vorhandensein einer Verladeanlage keine spürbaren Auswirkungen auf die Erfüllung der verkehrlichen oder touristischen Zielsetzungen des Senats.“ Offenbar gibt es auch keine privaten Unternehmen, die das Autoreisezuggeschäft von der Bahn

übernehmen wollen. „Andere Nutzer und Interessenten werden über die geplante Einstellung des Angebots zur Autoverladung fristgerecht informiert. Darüber hinaus sind der zuständigen Behörde weitere Pläne nicht bekannt“, heißt es ebenfalls in der Senatsantwort.

Damals wie heute: der Hamburger Senat glänzte durch Ignoranz und Arroganz gegenüber Nacht- und Autozügen (und gegenüber den Vorteilen des Bahnhofs Altona) und gerierte sich als verlängerter Arm der Pressestelle der Deutschen Bahn AG.

Und nun, neun Jahre später, kann das »Abendblatt« von zwei Unternehmen berichten, die Autozüge ab Hamburg-Altona anbieten:

Urlaubs-Express (UEX/Train4You) fährt von Hamburg regelmäßig nach München, Villach, Innsbruck und Lörrach – und in die Gegenrichtung. RDC Deutschland bedient lediglich die Strecke Hamburg–Lörrach–Hamburg. Es gibt dabei keinen für das gesamte Jahr gültigen Fahrplan.

Der Anbieter RDC fährt zwischen Mai und Oktober jeweils donnerstags und sonnabends ab Hamburg-Altona bis nach Lörrach (Ausnahme: 1. Mai). Abfahrt ist in der Regel um 21.40 Uhr, die Ladezeit beginnt für die Fahrzeuge 90 Minuten vorher. Ankunft in Lörrach ist dann gegen 8.45 Uhr. Jeweils am Freitag und Sonntag fahren die Züge in der Gegenrichtung von Lörrach nach Hamburg. Beim Konkurrenten Urlaubsexpress, der neben Lörrach von Altona auch nach Villach, München und Innsbruck fährt, ... kann man den Nachtzug auch ohne Mitnahme eines Autos nutzen und so auch lediglich bis zu einem der zahlreichen Zwischenstopps auf der Strecke mitfahren. Ein ganz besonderes Abenteuer: eine Fahrt mit dem Autozug ohne Auto.

<https://www.bte-autoreisezug.de/de/fahrplan-25/>

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

Die Deutsche Bahn verlegt derweil das Terminal in München von »Ost« nach »Süd«. An diesem Wochenende ist Schluss in der Friedenstraße am Ostbahnhof - im Mai geht es am neuen Terminal in der Thalkirchner Straße weiter:

<https://www.autoreisezug-planer.de/muenchen-sued.htm>

<https://www.presseportal.de/pm/130259/5992200>

Für die Nachtzüge war 2024 ein schwieriges Jahr, vor allem wegen fehlender Fahrzeuge und zu vieler Baustellen, und 2025 wird wohl auch ein sehr herausforderndes Jahr werden. Die jahrzehntelange Ignoranz gegenüber dem Bedarf an Nachtzugreisen, die man vor allem in Deutschland, Frankreich und Spanien erlebt hat, rächt sich auch jetzt noch trotz aller Lippenbekenntnisse pro Nachtzug aus dem DB-Hauptquartier. Denn nach wie vor will Deutschland keine Schlaf- und Liegewagen anschaffen: man schaut lieber zu, wie das kleine Österreich die großen Investitionen stemmt, die nun einmal nötig sind, um Fahrzeuge für eine Nutzungsdauer von 30 bis 50 Jahren anzuschaffen.

Und dann gibt es die Schweiz, die sich vor Jahrzehnten von ihren eigenen Nachtzügen verabschiedete mit der Begründung, man brauche innerhalb des eigenen, kleinen Landes keine Nachtzüge: in weniger als fünf Stunden kommt man von einem Ende des normalspurigen Netzes zum anderen Ende, also etwa von Genf nach Bregenz oder Chur. Deswegen wolle man sich, so wurde es 2015 öffentlich verkündet, auf Verbindungen mit Tageszügen auf Mittelstrecken ins Ausland konzentrieren, während Nachtverbindungen von den Bahngesellschaften derjenigen Länder angeboten werden sollten, die längere Strecken aufweisen würden - gemeint waren natürlich die Staatsbahnen Deutschlands, Frankreich und Italiens.

Dann aber mehrten sich die Stimmen, die das für einen Fehler hielten, und irgendwann wurde auch seitens der SBB wieder von Nachtzügen nach Rom und Barcelona »geträumt«. Konkreter wurde es, als das Schweizer Parlament 2020 eine Flugticketabgabe beschloss:

<https://www.umverkehr.ch/aktuell/medienmitteilungen/2020-06-10/der-nationalrat-sagt-endlich-ja-zur-flugticketabgabe>

2023 wurde ein Klimaschutzgesetz per Referendum gebilligt. Eine der Maßnahmen:

Das Parlament will das internationale Zugangebot verbessern, vor allem bei den Nachtzügen. Dafür stehen jährlich 30 Millionen Franken bereit.

<https://www.tagesanzeiger.ch/neues-co2-gesetz-werden-fliegen-und-autofahren-jetzt-teurer-777451580084>

Diese Förderung wurde für die Jahre 2025 bis 2030 beschlossen und umfasste folglich 180 Millionen Franken.

Dann aber entschied die Regierung, sich über dieses Gesetz hinwegzusetzen und das Geld für die Nachtzüge »einzusparen«:

<https://www.watson.ch/schweiz/sbb/369867227-bund-koennte-sbb-plaene-fuer-neue-nachtzuege-nach-rom-und-barcelona-verhindern>

Ab 2025 bekommt die SBB einen jährlichen Zustupf, um das Nachtzug-Netz auszubauen. Das wurde mit der Revision des CO₂-Gesetzes beschlossen. Die Expertengruppe empfiehlt, darauf wieder zu verzichten, minus 30 Millionen Franken pro Jahr.

Für SBB-Chef Ducrot ist klar: «Kommt dieses Geld nicht, dann kommen auch die geplanten Nachtzüge nach Rom und Barcelona nicht.» Das Angebot sei ein Minusspiel für die SBB, aus eigenem Sack könnten sie das nicht stemmen. Komme die finanzielle Unterstützung, könnten die Verbindungen schon nächstes oder übernächstes Jahr angeboten werden. Die Planung sei weit fortgeschritten.

<https://www.srf.ch/news/schweiz/sbb-chef-zu-sparvorschlaegen-ducrot-dann-gibt-s-eben-keine-nachtzuege-nach-rom-und-barcelona>

Im Bundeshaus sind die Reaktionen auf den Plan des Bundesrats heftig. «Nach all den jahrelangen Diskussionen und Parlamentsbeschlüssen ist das ein absolutes No-go», sagt Michael Töngi, Nationalrat der Grünen aus dem Kanton Luzern. Er ortet eine «grobe Missachtung des Parlaments», das seit Ewigkeiten über Nachtzugverbindungen nach Rom und Barcelona diskutiere. Diese jetzt zu stoppen, sei inakzeptabel.

<https://www.tagesanzeiger.ch/bundesrat-sperrt-geld-fuer-nachtzuege-per-sofort-421139764379>

Im Dezember 2024 wurden knapp 60.000 Unterschriften unter eine Petition zur Rettung der Nachtzug-Förderung übergeben.

<https://gruene.ch/medienmitteilungen/58640-unterschriften-zur-rettung-der-nachtzuege>

Daraufhin beschloss der Nationalrat - die große Kammer des Schweizer Parlaments - am 5. Dezember 2024 die Freigabe der 30 Mio. Franken jährlich für Nachtzüge. Vier Tage später legte der Ständerat - die kleine Parlamentskammer = die Vertretung der Kantone - sein Veto ein.

Am 20. Dezember wurde ein Kompromiss verkündet: erstmal 10 Millionen Franken Förderung für 2025. Die Regierung hob dann fünf Wochen später die Kreditsperre auf und gab die Gelder frei.

Konnten Sie dem Krimi bisher folgen? Ich nenne es Krimi, weil ich es für einigermaßen kriminell halte, wenn sich die Exekutive weigert, Gesetze zu befolgen, weil sie bestimmten Leuten nicht in den Kram passen.

Die bittere Pointe kommt aber erst noch: Kaum war die gekürzte Förderung freigegeben, erklärten die Schweizer Bundesbahnen SBB wie aus heiterem Himmel, keine Nachtzüge nach Rom und Barcelona mehr anzustreben und nur noch auf Tagesverbindungen zu setzen!

Die NGO »umverkehr« lancierte sofort einen Offenen Brief: <https://www.umverkehr.ch/nachtzug-sbb>

Liebe SBB

So geht das nicht! Versteckt in einer Mitteilung zur Bahnnutzung schreibt ihr überraschend, ihr wollt die Nachtzugprojekte nach Rom und Barcelona aufgeben:

«Im Rahmen der möglichen Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs durch das CO₂-Gesetz wird die SBB Projektgesuche einreichen, u.a. für die Vorbereitung eines Nachtzugs von Basel nach Kopenhagen/Malmö. Bei Verbindungen nach Rom und Barcelona liegt die Priorität auf neuen Tagesverbindungen anstatt auf neuen, auch längerfristig defizitären Nachtzügen.»

Die Wiederbelebung des Nachtzugs nach Kopenhagen (und Malmö) ist eine schöne Sache, aber keine Alternative zu den schon lange herbeigesehnten Nachtzügen auf die iberische Halbinsel und nach Italien. Spanien und Portugal sind Top-Flugdestination ab Schweizer Flughäfen. Es braucht einen bequemen Nachtzug als attraktive Alternative zum Flug, um eine wirksame Verlagerung zu erreichen. Das gilt auch für Reisen nach Mittel- und Süditalien.

Liebe SBB, haltet eurer Versprechen und bringt uns die Nachtzüge nach Barcelona und Rom zurück, auf die wir schon so lange warten!

Die Presse berichtet über die Pläne:

<https://www.srf.ch/news/wirtschaft/ehrgeizige-plaene-der-sbb-in-windeseile-mit-dem-sbb-zug-nach-rom-ist-der-plan-sinnvoll>

<https://www.nzz.ch/schweiz/sbb-wollen-mit-hochgeschwindigkeitszuegen-nach-rom-und-barcelona-fahren-ld.1874195>

<https://mobimag.ch/ipv-sbb/>

Zusammengefasst: Die Schweiz hat keine Züge, die schnell genug für die italienischen und französischen HGV-Strecken sind, muss also neue Züge kaufen.

Die Schweiz denkt ernsthaft darüber nach, durchgehende Züge nach London zu fahren, obwohl dafür an jedem Zustiegspunkt Hochsicherheits-Terminals notwendig sind und man die Anforderungen als »herausfordernd« und »anspruchsvoll« beschreibt - das dürfte im Klartext wohl heißen: Prestige geht vor Praktikabilität, denn über Direktverbindungen aus der Schweiz zum Bahnhof Lille Europe, wo dann das vorhandene Terminal beim Umstieg Richtung London durchlaufen werden kann, scheint man ebensowenig nachdenken zu wollen wie über getaktete Direktverbindungen nach Bruxelles Midi oder Paris Nord - richtig gelesen: Paris Nord, um mit diesem Schlenker um Paris herum direkt im Abgangsbahnhof der Eurostar-Züge zu landen.

Die SBB-Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar wird mit der Einschätzung zitiert, Reisende seien »bereit, länger im Zug zu sein« (länger als früher oder länger als im Flugzeug?) - »bis zu sechs Stunden«. Und dann fallen die Namen der Destinationen London, Rom und Barcelona.

London ist in dieser Zeit tatsächlich von Basel aus erreichbar, derzeit benötigen TGV und Eurostar zusammen 5:36 Stunden. Bei Rom ist von »unter sieben Stunden« die Rede - und die Fahrzeit nach Barcelona, die mit den derzeitigen Strecken kaum unter zehn Stunden gesenkt werden kann, wird vorsichtshalber gar nicht erwähnt.

Hier laufen die SBB in die übliche Falle, wenn Nacht- und Hochgeschwindigkeitszüge gegeneinander ausgespielt werden: zehn Stunden Fahrt am Tag machen diesen Tag für Geschäftsreisende und für Tourismus unbrauchbar. Man schaue sich die sechsstündige Verbindung zwischen Paris und Barcelona und die rund zehn Stunden dauernden Verbindungen zwischen Brüssel und Barcelona sowie Paris und Madrid an - im besten Fall gibt es dort zwei Verbindungen am Tag. Die Praxis widerlegt also das HGV-Anhimmeln mancher Kommentatoren wie hier von der NZZ:

<https://www.nzz.ch/meinung/die-sbb-setzen-zu-recht-auf-hochgeschwindigkeitszuege-statt-nachtzuege-ld.1875277>

Dank Neubaustrecken in der Schweiz und Italien ist die Fahrt nach Rom tagsüber in einer attraktiven Fahrzeit machbar.

Es geht hier um Strecken, die schon gebaut sind - im Unterschied zu Strecken, die noch gebaut werden müssten:

Besser steckt der Bund die knapperen Mittel in eine gute Bahninfrastruktur. Fallweise ist es auch sinnvoll, weiterhin Ausbauten von grenzüberschreitenden Strecken zu unterstützen, die für die Schweiz wichtig sind, aber in Nachbarländern zu wenig Priorität haben – etwa von Genf nach Lyon.

Interessant, dass Milliardeninvestitionen in Tunnel und Schienen nicht als „Subventionitis“ diffamiert werden - im Gegensatz zu ein paar Dutzend Millionen für der Betrieb der Züge.

Aber es ist auch die Rede von einer »attraktiven Fahrzeit«. Schauen wir uns die Realität an:

Zürich - Rom liegt heute bei 6:34 bis 7:11 Stunden und wäre mit einem Direktzug mit einem optimalen Trassenkorridor auf 6 Stunden reduzierbar. Basel-Rom läge dann bei 7 Stunden.

Da dürfte es durchaus Leute geben, die sagen „von 8 auf 14 Uhr“ oder „von 16 auf 22 Uhr“ ist attraktiv. Aber der halbe Tag ist weg, und wenn man aus der Provinz in die Provinz will, ist der ganze Tag weg.

Was auch dieser Kommentator nicht erwähnt, ist die zweite Wunschstrecke nach Barcelona. Hier kommt man nämlich derzeit bestenfalls auf 10:32 Stunden, direkt wären es vielleicht 9:30 Stunden. Das ist definitiv nicht attraktiv. Da ist selbst von Metropole zu Metropole der Tag im Eimer.

Und die obige Betrachtung bezieht sich nur auf das Quellgebiet Schweiz und blendet europäische Reiseketten aus, also etwa Frankfurt-Madrid oder Köln-Neapel, die als Kombination »HGV nach Zürich, Nachtzug nach Rom/Barcelona, HGV für den Süden« ideal zu machen wären.

Was ist so schwer daran zu begreifen, dass ein vernünftiges Angebot eben nicht bedeutet »ein- oder zweimal am Tag fährt ein Zug von A nach B«, sondern »von morgens bis nachmittags fährt alle zwei Stunden oder sogar jede Stunde ein Direktzug in sechs bis zehn Stunden von A nach B, und ein Nachtzug, der zwei Stunden länger braucht, schließt die riesige Lücke zwischen der letzten Abfahrt um 14 oder 16 Uhr und der ersten Abfahrt des nächsten Tages um 6 Uhr«?

Dank des Engagements von »umverkehR« und dank des Offenen Briefs gibt es jetzt wieder Hoffnung: die SBB haben »umverkehR« für den 26. März zu einem Gespräch eingeladen:

Es gibt News: Am nächsten Dienstag treffen wir uns mit den Nachtzugverantwortlichen bei den SBB für einen Austausch. Wir werden versuchen, sie von der Bedeutung der Nachtzüge nach Barcelona und Rom zu überzeugen.

Vielen Dank für deine Unterschrift für den offenen Brief an die SBB. Bis jetzt haben wir schon 12'610 Unterschriften! Diese Unterstützung ist sehr viel wert. Je mehr Unterstützende der Brief hat, desto mehr Gewicht hat unsere Forderung, die Nachtzüge bald aufzugleisen, beim Gespräch mit den SBB.

Aus der Traum von Nachtzügen nach Barcelona und Rom?  

Zuerst sträubte sich der Bundesrat und das Parlament musste nachbessern. Nun wollen plötzlich die SBB die Nachtzugpläne über den Haufen werfen.

 Bitte hilf mir, das zu verhindern. Unterschreib hier den offenen Brief an die SBB:

<https://www.umverkehr.ch/nachtzug-sbb>

Danke!

Zum Zeitpunkt des Newsletter-Schreibens sind es 14.335 Unterschriften - machen Sie mit, zeigen Sie den SBB, dass Sie Nachtzugverbindungen mit der Schweiz für wichtig halten!

Wichtig für den Erfolg oder Misserfolg von Nachtzügen ist unter anderem, ob der Fahrplan passt, auch wenn man es nicht allein gleichzeitig Recht machen kann, weil die Bedürfnisse und die äußeren Umstände viel zu verschieden sind. Auf »Business-Rennstrecken« bestand und besteht hoher Bedarf späten Abfahrten und frühen Ankünften, was beim ehemaligen DB-Nachtzug Kopenhagen-Köln-Basel/Amsterdam nach Einführung des Zustiegshalts in Hamburg Hbf gegen 0:30 Uhr dazu führte, dass in der Regel zwischen 30 und 60 Leute um Mitternacht auf dem Bahnsteig standen, um mit dem Nachtzug morgens um 6 in Frankfurt oder Köln anzukommen - und in vielen Fällen nach Bonn oder Brüssel weiterzufahren. Legendär auch die hohe Nachfrage beim Nachtzug nach München mit Ankunft um 7 Uhr - perfekt für den Termin bei der Firma, an der Uni oder für die Weiterfahrt um 7:30 Uhr nach Innsbruck und Italien.

Bis 2008 fuhr ein solcher »Nachtexpress« auch von Berlin (ab 21:30) und Hamburg (ab 22:30) nach Brüssel (an 6:15) und Paris (an 9:15) und stellte für Europas

Hauptstadt eine perfekte Verbindung dar, mit der kein Flugzeug mithalten konnte - während der Frühflieger noch über den Wolken war, saßen unsere Fahrgäste in Brüssel schon im Büro. Und bei einer Rückfahrt ab Brüssel um 23:30 Uhr konnte man noch jeden Abendtermin mitnehmen und trotzdem morgens um 9 wieder in Deutschland seinen Schreibtisch erreichen.

Der von den ÖBB Ende 2023 eingeführte Zug zwischen Berlin und Brüssel war leider kein Schnellzug, sondern machte eine Deutschland-Rundfahrt via Frankfurt, Rangieren in Mannheim, dann weiter via Koblenz und Köln; der Fahrplan: Berlin ab gegen 19 Uhr und Brüssel an gegen 10 Uhr, je nach Baustellensituation. Nun kam das, was man angesichts dieser unpraktischen Abfahrts- und Ankunftszeiten befürchten mussten: die ÖBB entschieden am 11. März, dass der Zug Ende März vorerst eingestellt wird.

<https://www.b-europe.com/DE/Zuege/Nightjet>

<https://www.rtf.be/article/nightjet-le-train-de-nuit-reliant-bruxelles-a-berlin-supprime-fin-mars-11517294>

<https://www.lesoir.be/661387/article/2025-03-13/bruxelles-perd-son-train-de-nuit-direct-vers-berlin-apres-15-mois-dexploitation>

Bruxelles perd son train de nuit direct vers Berlin après 15 mois d'exploitation
Berlin ne sera plus accessible en train de nuit depuis Bruxelles : ÖBB suspend sa liaison faute de demande et en raison de travaux.

<https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2025/03/berlin-nachtzug-nightjet-berlin-bruessel-schlafwagen-belgien.html>

Demnach stellen die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) ihre Nightjets zwischen den beiden Hauptstädten ab dem 28. März ein. Bislang konnten Passagiere jeweils dienstags, donnerstags und sonntags von Berlin-Ostbahnhof innerhalb von 14 Stunden im Schlaf- und Liegewagen nach Brüssel fahren. Montags, mittwochs und freitags gab es jeweils eine ÖBB-Nachtzugverbindung zurück nach Berlin.

Für Reisende besteht allerdings weiterhin die Möglichkeit, per Nachtzug in die belgische Hauptstadt und zurück zu reisen. Der Anbieter "European Sleeper" bieten an den gleichen Tagen eine Nachtzugverbindung an.

Die belgische Sektion von »Back on Track« hat dazu folgende Erklärung veröffentlicht:

<https://www.backontrackbelgiumvzwasbl.be/post/plus-de-train-de-nuit-bruxelles-berlin>

Vorgestern gab der österreichische Nachtzugbetreiber ÖBB bekannt, dass der Nachtzug Brüssel-Berlin auf unbestimmte Zeit gestrichen wird. Der Grund dafür waren Renovierungsarbeiten am deutschen Schienennetz, die dazu führen würden, dass der Zug nicht fahren kann. Bisher handelt es sich offiziell um eine vorübergehende Aussetzung, aber es gibt kein Datum für einen Neustart, und der Zug hat seit seiner Einführung mit allerlei Problemen zu kämpfen.

Trassenzuverlässigkeit: eine Katastrophe

Nicht nur die Planung, sondern noch mehr die Zuverlässigkeit der Trassen ist eines der Hauptprobleme, die uns daran hindern, Nachtzüge in Europa zu betreiben. Es ist auffällig, dass vor 20 oder 30 Jahren solche Arbeiten an den Gleisen mehrere Monate, oft mehr als ein Jahr im Voraus, perfekt geplant wurden, während heute einige Länder, wie Deutschland, manchmal kurzfristig Strecken unterbrechen, ohne eine vernünftige Umleitungsstrecke zu planen.

Zwei große europäische Metropolen sind nicht mehr miteinander verbunden

Es ist immer noch möglich, mit dem anderen Nachtzugbetreiber, der Brüssel anfährt, European Sleeper, mit dem Nachtzug nach Berlin zu fahren. Dabei handelt es sich um den Nachtzug nach Prag, der um sechs Uhr morgens auch in Berlin anhält. Der Zug von European Sleeper fährt eine andere Route als der Zug der ÖBB. Denn European Sleeper fährt über Amsterdam und Osnabrück, während die ÖBB über Mannheim fahren. In beiden Fällen handelt es sich um große Umwege, der eine über den Norden, der andere über den Süden.

Bereits fünf Nachtzüge weniger in einem Jahr

Mit Brüssel - Berlin wird der Zug Paris - Berlin zusammen mit den beiden Zügen, die zusammen zwischen Mannheim und Berlin verkehren, gestrichen. Damit erhöht sich der Zähler der Nachtzüge in diesem Jahr bereits auf minus fünf! Wo bleibt da die Renaissance?

Appell an die Verantwortung der Infrastrukturbetreiber

Wie in der Vergangenheit sollten die Infrastrukturbetreiber ihre Verantwortung wahrnehmen, die Arbeiten frühzeitig ankündigen und eine Ersatzlösung anbieten. Wenn dies im Jahr 2000 möglich war, wird es auch im Jahr 2025 möglich sein. Belgien und Infrabel erzielen in dieser Hinsicht sehr gute Ergebnisse: Die Arbeiten werden immer ausreichend im Voraus angekündigt.

Wie schon erwähnt, stellt damit der Nachtzug von European Sleeper die einzige verbleibende Verbindung zwischen Berlin und Brüssel. Nähere Informationen zu diesem Zug, der auch Prag anfährt, finden Sie hier:

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

Zwischen dem 4. Juni und dem 31. August bietet jeder Zug 16 Fahrradstellplätze:

https://www.europeansleeper.eu/de/train-travel-with-bike?mc_cid=467d76fa41

Zum Schluss möchte ich wieder einmal auf die Website und den Newsletter »Zugpost« von Sebastian Wilken aufmerksam machen:

<https://zugpost.org/>

Außerdem gibt es in immer mehr Ländern die Möglichkeit, sich beim Netzwerk für Nachtzüge »Back on Track« zu engagieren:

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

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

In diesem Sinne wünsche ich ein erfolgreiches Jahr mit hoffentlich vielen guten Nachrichten für Nacht- und Autoreisezüge

**Joachim Holstein
25.03.2025**