

Ein attraktives europäisches Nachtzugnetz bahnt sich den Weg

AUS SICHT DES FAHRGASTVERBANDES PRO BAHN IST EINE ANPASSUNG DER POLITISCHEN RAHMENBEDINGUNGEN FÜR EINEN NACHHALTIGEN BETRIEB VON NACHTZÜGEN NOTWENDIG.

Der europäische Nachtzugverkehr hat eine bewegte Geschichte mit bitteren Rückschlägen aus der letzten Dekade hinter sich. Die SBB hatte bereits 2009 ihre Linien eingestellt, und Ende 2016 gab auch die Deutsche Bahn den City Night Line auf. Am 10. November 2016 fuhr der letzte City Night Line der Deutschen Bahn von Berlin nach Basel. Einge stellt wurden in den Jahren zuvor die Linien nach Brüssel, Rom, Barcelona, Moskau und Kopenhagen. Als Grund für die Einstellung des Betriebes wurde in der Regel die fehlende Wirtschaftlichkeit angeführt. Das kostenintensive Rollmaterial wurde zuletzt kaum noch erneuert, so kam es zum Schmuttel-Image von Nachtzügen, das bis heute bei einigen Fahrgästen nachhallt.

Doch der Nachtzug scheint in der Gunst der Fahrgäste wieder zu steigen. Mittlerweile ist die Rede von einer wahren „Renaissance“. Nach Jahren des Rückzugs steigen Angebot und Nachfrage im Übernachtverkehr wieder dank des Engagements einiger Unternehmen. Neue Kooperationen zwischen europäischen Bahnunternehmen bahnen sich an und lassen den Traum von einem europäischen Nachtzugnetz aufleben. *derFahrgast* 3/2019 berichtete im Interview mit Kurt Bauer, Leiter ÖBB-Fernverkehr, über die Anschaffung von neuen SIEMENS-Nachtzügen durch die ÖBB ab 2022. Gespräche zwischen ÖBB und den niederländischen NS über die Anbindung von Amsterdam ab 2021 laufen. Für Brüssel kündigte die ÖBB die Aufnahme einer Nachtzugverbindung bereits ab Januar 2020 an. Ebenso gibt es Überlegungen seitens der schwedischen Regierung, den Nachtzugverkehr zum Kontinent hin zu beleben – wie die Auftragsvergabe einer Studie zeigt. Von der Ausschreibung eines Hamburg-Stockholm-Nachtzuges ist die Rede.

Regelmäßig werden Nachtzüge in Europa durch verschiedene Anbieter betrieben. Neben der ÖBB sind dies etwa RegioJet (Prag – Kosice/ – Hummené), BTE (Auto-Reisezug Hamburg – Lörrach), Snälltåget

(Malmö – Berlin), Tello (Paris – Venedig) und die Russische Staatsbahn (Paris – Moskau). Ebenso verkehren Sondernachtzüge wie der Jazz-Nachtzug von Rotterdam nach Berlin im Juni 2019. Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die neuen Entwicklungen im Nachtzugbereich und sieht großes Potenzial für Verbesserungen im Nachtreiseverkehr etwa nach Dänemark, Frankreich, Holland und Italien. Die Verbindungen im West-Ost-Verkehr müssen gestärkt werden (zum Beispiel Köln – Berlin, Köln –/ Stuttgart – Dresden, Paris – Brüssel – Hamburg –/ Berlin, Paris – München, Köln – Kopenhagen). Naheliegender ist eine Verlängerung von Nachtverbindungen an das bestehende Netz angelehnt, zum Beispiel die Berlin-Zürich-Verbindung nach Binz.

Um einen nachhaltigen wirtschaftlichen Betrieb von Nachtzügen zu ermöglichen, müssen jedoch die politischen Rahmenbedingungen deutlich angepasst werden. Eine Schiefelage besteht zwischen Flug- und Bahnreisen. Frühmorgendliche Flüge ermöglichen weitgehend steuerfreies Reisen auf teils subventionierten Flughäfen unter großzügigen Lärmschutzregeln. Währenddessen müssen Zugreisende sowohl Stromsteuern und -abgaben als auch Trassengebühren und bisher den vollen Mehrwertsteuersatz schultern. „Hier muss

politisch dringend nachgebessert werden, um Wettbewerbsneutralität herzustellen und die umweltfreundliche Schiene zu stärken“, meint Andreas Schröder vom Fahrgastverband PRO BAHN. „Die von der Bundesregierung vorgesehene Absenkung der Mehrwertsteuer sollte schleunig umgesetzt werden.“ Sie sei aus Sicht des Fahrgastverbandes aber nur ein erster Schritt hin zu vollkommener Kostenwahrheit, inklusive der Umweltfolgen.

Die Wiederbelebung des Nachtverkehrs ist aus Klimaschutzgründen geboten. Doch auch jenseits von „Flugscham“ gibt es praktische Argumente: attraktive Fahrzeiten, Bequemlichkeit, Erreichbarkeit und Flächenanbindung (zum Beispiel Gebirgsregionen). Politiker scheinen das Potenzial von Nachtzügen zu erkennen. Neue Impulse kommen seitens der schwedischen Regierung und von politischen Parteien. Der Fahrgastverband PRO BAHN wünscht sich eine breite und konkrete Unterstützung über Studien hinaus. Ausschreibungsmodelle für inländische Nachtzüge nach dem schweizerischen Konzessionsmodell, Ausschreibungen wie im Regionalverkehr sind möglich und können Synergien für internationale Verbindungen schaffen. Weitere politische Maßnahmen zur Förderung eines Nachtzugbetriebs könnten Vorga-

ben zur Senkung der Trassenentgelte im nächtlichen Betrieb sein. Wichtig ist auch ein Appell an die Betreiber zu mehr tariflicher Kooperation, zum Beispiel die volle Anerkennung von Rabattkarten zwischen ÖBB Nightjets und DB sowie entsprechende Angebote auf allen Buchungsplattformen. Da die Anschaffung von Wagenmaterial einen Engpass für Nachtzugbetreiber darstellt, sind staatlich gestützte Pools an Wagen und Vermarktung zu erwägen. „Auch Anschubfinanzierungsmodelle für das allgemein sehr teure Rollmaterial von Nachtzügen sollten kein Tabu sein“, meint Andreas Schröder, „nicht zuletzt um die hohen Markteintrittsbarrieren für neue Marktteilnehmer zu senken.“ Fragwürdig bleibt, ob auch eine Bestellungen von Nachtzügen und deren Betrieb über Direktvergabe zu begrüßen sind. An dieser Frage scheiden sich die Geister. Fakt ist, dass der österreichische und indirekt auch der internationale Nachtzugbetrieb der ÖBB über Direktvergaben gestützt ist. Dieses Vergabesystem verschafft der ÖBB erhebliche Vorteile gegenüber anderen Wettbewerbern.

Hinsichtlich der Akzeptanz von Nachtzügen durch Fahrgäste belegen die neuen Zahlen die Wertschätzung seitens der Kunden. Besonders die Nutzung von Schlafwagen findet laut ÖBB-Vertretern Zuspruch. Im Bereich der Sitzwagen kämpft die Bahn um preisbewusste Fahrgäste gegen die Konkurrenz von Billigfliegern und Fernbussen. Positiv ist die Ankündigung der ÖBB zur Fahrradmitnahme in Nachtzügen: Ab Dezember 2022 wird die ÖBB auf allen Nightjet-Verbindungen Fahrradstellplätze anbieten können. Einschränkend für den Komfort ist, dass Bordrestaurants nicht mehr Teil der ÖBB-Planungen sind. Stattdessen soll das Frühstück direkt in die Kabine geliefert werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN wird die Entwicklungen im Nachtreiseverkehr aufmerksam verfolgen und sehnt sich großen Verbesserungen in den kommenden Jahren entgegen. Im Verbund zusammen mit anderen Akteuren (zum Beispiel Back on Track, Objectif Train de Nuit, LunaLiner Projekt etc.) setzt sich der Fahrgastverband PRO BAHN sich für kundennahe und -freundliche Lösungen ein.

ANDREAS SCHRÖDER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
REFERENT WESTEUROPAVERKEHRE



Mit „Nightjet“ fährt die ÖBB ab Dezember 2016 ihr neues Nachtzug-Angebot auch in Deutschland.



Der Nachtzug von Paris nach Moskau im Stadtgebiet von Warschau.

FOTOS: ÖBB / WEGSCHEIDER, DB / JOCHEN SCHMIDT