

Der NighTrain: Der neue Nachtzug zum Genuss

Kaspar P. Woker, Muri BE

In Kürze: die Übersicht

Umweltanliegen führen zum Wiederaufleben der Nachtzüge. Älteres Rollmaterial wird renoviert und neues bestellt. Aber dabei fehlt es an Innovationen zur Anpassung an die heutigen Reisebedürfnisse. Der Nachtzug der Zukunft braucht zudem ein neues Image: Er muss mehr bieten als die nächtliche Beförderung zu Tiefpreisen. Der Relaunch des Nachtzugs führt über das genussvolle Reiseerlebnis.

Der «Meeting-Car» mit Niederflureinstieg und bedienter Reception heisst die Gäste willkommen. Der neue «NighTrain» führt «Rail-Hotel-Wagen» mit Minisuiten und «Rail-Hostal-Wagen» mit Liegekabinen und Liegesesseln. Die «Sky-Bar» lädt zum Apéro, der «Dining-Car» zum Genuss und für Verpflegung sorgt der «Self-Service». Der «Service-Car» nimmt Fahrräder, Sportgeräte und Expressgut auf. Dank der europa-tauglichen Lok gibt es keine Manöver mehr und nur noch kurze Grenzaufenthalte. Denn Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit sind zwingend und Vorteile im Wettbewerb mit Strasse und Luftfahrt.

Für die Finanzierung der neuen Generation von Nachtzügen sind beträchtliche finanzielle Mittel nötig. Über die Bahnen hinausgehende Partnerschaften und ein europäischer Wagen-Pool scheinen sinnvoll.

Zum Auftakt

Der Ruf nach der Renaissance der Nachtzüge ist weit mehr als ein Steckenpferd von Umweltbewegten, Bahnnostalgikern und Politikerinnen. Bahnchefs warnen allerdings vor den Kosten eines Zuges, der nur einmal pro 24 Stunden bewegt wird. Deshalb sollen renovierte Liege- und Schlafwagen und auf alten Mustern basierende Neubauten genügen.

Der Relaunch der Nachtzüge gelingt aber nur mit neuen Denkansätzen für Rollmaterial, Marketing und Betrieb. Die Zukunft heisst erschwingliches Reisen mit Genuss - statt billiger Transport.

Der Empfang im Meeting-Car

Der doppelstöckige «Meeting-Car» in der Zugsmitte ist wegweisend: Der Niederflurwagen verfügt über einen breiten Einstieg, die während der ganzen Fahrt besetzte Reception und ein Abteil für mobilitätseingeschränkte Reisende mit einer Begleitperson. Koffer und sperriges Gepäck finden hier im bewachten Depot Platz. In den Schlafbereich nehmen die

Fahrgäste nur das Nachtgepäck mit. In der oberen Etage ist die Sky-Bar der Treffpunkt für den Schlummerbecher mit Blick auf den Sternenhimmel.

Bei Zwischenhalten wird nur im Meeting-Car ein- und ausgestiegen. Alle anderen Wagentüren sind dann sicherheitshalber nur von innen zu öffnen.

Von der Reception geht's über flache Tritte einerseits ins Rail-Hotel und andererseits ins Rail-Hostal.

Die Jugendherberge als Vorlage

Das «Rail-Hostal» bietet zwei Komfortstufen:

- In Wagen mit Abteilen zu vier Liegen mit Laken, Decke, Kissen. Pro Fahrzeug sind zwei Duschräume mit Waschbecken und ein Wickelbereich sowie zwei separate WCs vorhanden.
- In einem doppelstöckigen Wagen sind in der Breite drei in Fahrtrichtung drehbare Liegesessel angeordnet. Die sanitären Einrichtungen sind analog zum Abteil-Liegewagen.

In dem an den Doppelstock-Wagen grenzenden Liegewagen befindet sich die „Recreation-Lounge“: Selfservice mit Drinks-n'-Food und Breakfast-Boxen aus dem Automaten. Der Aufenthalt ist stehend und sitzend möglich und Bildschirme für Infotainment sind vorhanden.

Das Hotel als Vorbild

Das «Rail-Hotel» bietet Einzel-, Doppel- und Dreier-Minisuiten. Davon lassen sich einzelne mit Verbindungstüren erweitern. Alle führen Waschbecken und WC. Zwei Suiten sind mit Dusche/Waschbecken/WC ausgerüstet. Betten mit hochwertigen Matratzen, Daunenkissen und -decken sowie eine angenehme Beleuchtung sorgen für einen Hotel ähnlichen Komfort.

Für Gaumen-Genuss

Zwischen Meeting-Car und Rail-Hotel ist der «Dining-Car» eingereiht. Hier werden ein gepflegtes Abendessen bis Mitternacht und ein Morgenessen mit frischen Brötchen serviert. Die Tischreservation ist gleichzeitig mit der Buchung im Rail-Hotel möglich; bei freibleibenden Plätzen sind auch Rail-Hostal Gäste willkommen.

Vom Dining-Car aus werden Sky-Bar und Self-Service versorgt und betreut.

Allzeit zu Diensten

Mit dem «Service-Car» differenziert sich der NighTrain klar von den Wettbewerbern im Mittelstreckenreisebereich, nämlich dem Fernreisebus und Flugzeug. Durch den Niederflur-Ladebereich parken Fahrgäste ihre Fahrräder ohne und mit Anhänger, E-bikes und

Kinderwagen und verstauen Skis, Surf- und Snowboards gegen eine angemessene Reservationsgebühr. KEP¹-Dienstleister können elektronische, mit Sicherheitscode abschliessbare, temperaturgeführte Boxen für unbegleitetes, hochwertiges Expressgut wie Blumen, Medikamente und Dokumente im Nachsprung nützen.

Der Zugbegleiter hat im Service-Car sein Abteil.

Rollmaterial für Benützer

Für Konstruktion und Einrichtung der Rail-Hotel und Rail-Hostal Wagen und des Dining-Car kann weitgehend auf aktuelles Rollmaterial von bewährten Herstellern zurückgegriffen werden. Neu zu entwickeln sind hingegen Meeting-Car und Service-Car.

Tunnelartige Wagenübergänge - statt Gummiwulste und Schiebetüren - erleichtern die Zirkulation sowohl für Fahrgäste wie die Zugsmitarbeitenden.

Der NighTrain ist mit zeitgemässen elektrischen und elektronischen Anschlüssen zum Aufladen von Mobilgeräten und Empfangen aller gängiger Social Media ausgerüstet.

Das Rollmaterial soll auf dem europäischen Normalspurnetz einsetzbar sein und auf entsprechend ausgebauten Strecken mit 200 km/h verkehren können.

Europa an der Spitze

Was im Güterverkehr gefordert und bereits weitgehend realisiert ist, soll auch für den NighTrain gelten: Interoperabilität der Lokomotive für den Einsatz unter allen Strom- und Sicherheitssystemen des europäischen Normalspurnetzes. Nur so entfällt der aufwändige, zeitraubende, teure und den Schlaf der Fahrgäste störende Triebfahrzeugwechsel an den Grenzen.

Fahrplan und Betrieb

Zentral für den Erfolg der NighTrains sind Fahrplangarantie und Pünktlichkeit. Die anzustrebende Frequenz ist eine tägliche Verbindung in beiden Richtungen jedoch Abfahrten mindestens zwei Mal pro Woche.

Die ideale Abfahrtszeit liegt zwischen 18 bis 21 Uhr. Die Ankunft am Städteziel ist so gelegt, dass diese früher erfolgt als der erste Morgenflug landet.

Zwischen Mitternacht und 6 Uhr früh halten Nachtzüge grundsätzlich nicht an.

¹ Kurier-, Express- und Paketdienste

Saisonal können NighTrains über die Städteziele hinausgeführt werden: im Sommer an Atlantik, Nord-, Ostsee oder Mittelmeer, im Winter in die Alpen zu den Wintersportdestinationen.

Bei der Trassenplanung sind Nachtzügen die gleiche Priorität einzuräumen wie den am Tag verkehrenden Eurocity. Sie dürfen nicht (mehr) als Manövriermasse während Sperrungen für den Infrastrukturunterhalt hinhalten. Sind Strecken unterbrochen, so sind die gebuchten Reisenden bereits vor Abfahrt zu informieren, jedoch spätestens an der Reception und dann auf dem Zug über das onboard-Informationssystem auf dem Laufenden zu halten. Die elektronischen Fahrpläne zeigen bei geplanten Umleitungen die entsprechend geänderten Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Ausweichrouten frühzeitig an.

Marketing rundum

Der NighTrain ist – wie jedes andere Angebot – kein Selbstläufer! Er verdient einen umfassenden Marketingmix über die Bahnen hinaus. Als Partner sind beispielsweise Tourismus-Organisationen in den Einzugsgebieten der Halte und Zielen zu gewinnen. Diese identifizieren sich und ihre Mitglieder mit „ihrem NighTrain“. Es ist „in“ und „sexy“ über Nacht mit dem NighTrain anzureisen. Hoteliers übernehmen die Kosten des ÖV-Tickets oder die Taxifahrt. Reiseveranstalter und Geschäftsreisestellen gehören zu den wichtigen Vermittlern und sind entsprechend zu pflegen.

Reservationen und Ticketkauf inklusive Zusatzleistungen (Essen im Dining-Car, Nutzen des Service-Cars usw.) sind 360 Tage im Voraus möglich. Dynamische Preisgestaltung und nach Altersgruppen abgestufte Preise sind selbstverständlich ebenso wie Reduktionen für Inhaber*innen von nationalen Vielfahrer-Abos (GA, Bahn-Card, etc.). NighTrain Buchungen lassen sich mit Anreise-/Weiterreise-Tickets des öffentlichen Verkehrs verbinden. Die Kombination von einer Fahrt mit dem NighTrain und der anderen mit dem Tageszug ist möglich ebenso wie Kombinationen NighTrain und Flug. Freigepäck (zwei Stück von je maximal 20 Kilo pro Reisenden) ist ein weiteres Differenzierungsmerkmal gegenüber Flug und Reisebus. Die Benützung des Service-Cars ist reservations- und kostenpflichtig. Der NighTrain differenziert sich auch im Preis von den Low-Cost-Carriers und den Billigpreisen der traditionellen Fluggesellschaften: Die gebotenen Dienstleistungen werden angemessen und nachvollziehbar bepreist.

Fahr-Gast statt Beförderungs-Fall

Das NighTrain-Team besteht aus zuvorkommenden, gut informierten und polyvalent einsetzbaren Gastgebern. An der Reception, in der Sky-Bar und dem Dining-Car, als Ladehelfer und im Housekeeping sind Mitarbeitende, die Freude an ihren Tätigkeiten haben

und stolz sind, zum Erfolg der NighTrains beizutragen. Wer den NighTrain nützt, spürt, dass er als Gast willkommen ist und nicht nur befördert wird.

Der Zugchef des verantwortlichen Eisenbahnverkehrs-Unternehmens bleibt für alle bahntechnischen Belange zuständig.

Finanzielle Realitäten

Die Investition in eine NighTrain-Komposition ist beträchtlich. Als Finanzierungsmodelle kommen beispielsweise Partnerschaften mit Unternehmen in Frage, die ein umweltbewusstes Image suchen oder Investmentfonds wie sie die Luzerner Privatbank Reichmuth bereits für Güterwagen pflegt². Das Schaffen eines frei zugänglichen Wagenpools postuliert die Allianz «Allrail»³.

Betrieblich besteht ein beachtliches Potenzial, um NighTrains ökonomisch lebensfähig zu halten. Dazu gehören reduzierte Trassengebühren (NighTrains verkehren zu verkehrsschwachen Zeiten) und Abgeltungen analog dem Regionalverkehr (Service Public). Marketingaufwände lassen sich über Product-Placements und Mitfinanzierung aus Tourismusbudgets kofinanzieren.

Abfahrtsbereit

Das NighTrain-Konzept ist keine von der Realität losgelöste Spielerei: Der «Tren-Hotel-Talgo», bis vor Covid-19 in Spanien unterwegs, entspricht, mit der speziell für Europa entwickelten Lok «Travca», weitgehend den hier skizzierten Vorschlägen⁴.

Zum nachhaltigen Erfolg des NighTrains sind unternehmerisches Handeln, Mut zum Querdenken, Offenheit für Service-Optionen, Initiativen zur Finanzierung, supranationale und multikulturelle Entscheide nötig. Gelingt es, all diese Komponenten zu vereinen, lässt sich der neue Nachtzug – der NighTrain – als zeitgemässes Reiseerlebnis erfolgreich positionieren.

Beilagen: Visualisierung des «NighTrain» und Glossar

Idee und Konzept stammen von Kaspar P. Woker, langjähriger Direktor des Bahnreiseveranstalters Railtour Suisse und Tourismus-Marketing Spezialist.

Die Textredaktion übernahm Kurt Metz, Kommunikationsberater und Publizist SFJ-BR.

© Kaspar P. Woker, Muri BE, ktwoke@bluewin.ch, Tel 031 951 23 00

08.12.2020

² www.inroll.ch

³ www.allrail.eu

⁴ www.talgo.com/hotel-train