

Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2020

Herausgeber:
Prof. Dr. Christian Laesser
Prof. Dr. Thomas Bieger
Prof. Dr. Kay W. Axhausen

ISBN-Nummer
3-906532-32-1
ISSN 1423-4459

Alle Rechte vorbehalten
Copyright © 2020
Institut für Systemisches Management
und Public Governance
der Universität St.Gallen

SVWG Schweizerische Verkehrs-
wissenschaftliche Gesellschaft
IMP-HSG Institut für Systemisches
Management und Public Governance
der Universität St.Gallen

12 Fazit

Smartrail 4.0 ist ein äusserst ambitioniertes Unterfangen. Die Bahnbranche Schweiz arbeitet mit bei europäischer Pionierarbeit zur Standardisierung, damit europäische Lösungen entstehen, die für die Schweiz einen hohen Nutzen bringen. Die Eidgenossenschaft investiert namhafte Mittel in die Modernisierung des Schienenverkehrs. Der Ausgang bleibt ungewiss: Die Komplexität und die Notwendigkeit zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems fordert alle Beteiligten in einem noch nie gekannten Ausmass. Die bald zweihundert Jahre alte Eisenbahn muss sich neu erfinden, will sie auch in Zukunft ihre Rolle im Mobilitätsangebot spielen. Im Gegensatz zur verhältnismässig jungen, von Beginn an grenzüberschreitend aufgestellten Zivilluftfahrt mit einer Arbeitssprache und weltweiten Standards, beherrschen immer noch nationale Befindlichkeiten und Präferenzen den Bahnbereich. Smartrail 4.0 ist ein entscheidendes Element zur Überwindung der bisherigen Geschichte der Eisenbahn und damit der Sicherung ihres Fortbestands.

Literaturverzeichnis

Dällenbach Roger, Metz Kurt, Nolte Jens und Züger Gerhard, Schweizer Projekte und Piloten zur Automation im Führerstand, Eisenbahn-Ingenieur, August 2019

Abrach Ivo N., Metz Kurt, Schneider Hans Jakob, Smartail 4.0: Sanft auf dem Weg zur Automation im Führerstand, Signal + Draht, 6/2019

Website von smartrail 4.0 mit vielen (Fach-)Publikationen: www.smartrail40.ch

Renaissance der Nachtzüge – Hype oder Nachhaltigkeit?

*Kurt Metz*¹

Abstract

Die Deutsche Bahn (DB) beendete 2016 den Nachtzugverkehr. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) übernahmen einen Teil ihres Netzes und investieren aktuell € 230 Millionen in 13 neue Nightjet-Kompositionen. In Skandinavien fordert die Politik im Rahmen der CO₂-Diskussion und der «Flugscham» neue und grenzüberschreitende Nachtzugangebote. Die SBB zögert und zaudert und will sich aus kommerziellen Gründen mit dem «Kooperationsmodell» begnügen. Derweil die ÖBB mit einer schwarzen Null, einem europaweiten Imagegewinn und einer guten Ausgangslage für die Übernahme von neuen Nachtzugangeboten punkten. In der Öffentlichkeit engagieren sich eine Reihe von Politikern und Lobbyorganisationen für den Ausbau grenzüberschreitender Bahnangebote als integraler Teil der zukünftigen ÖV-Mobilität Europas.

Keywords

Deutsche Bahn (DB), Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Schweizerische Bundesbahn (SBB), CityNightLigne, (CNL), EuroNight (EN), Nightjet (NJ), Schlafwagen, Liegewagen, AutoReiseZug Kooperationsstrategie, ProBahn Schweiz, CO₂-Gesetz, Trafikverket Schweden, Drehscheibe Dänemark, Back-on-track, Railtour Suisse, Amtrak, Caledonian Sleeper, Night Riviera, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), Stadler Rail, Siemens, SWISSonian, Nachtzug&Flug-Konzept, Flügelzüge, angetriebene Last Mile-Achse, «Overnight Express»/Güter im «Nachtsprung», Tourismus-Incoming Schweiz

1 Ausgangslage

Die Compagnie Internationale des Wagons Lits (CIWL) setzte 1882 den ersten Nachtzug mit Speisewagen-, Schlaf- und Gepäckwagen zwischen Paris und Wien ein. Bereits ein Jahr später verkehrte der Orientexpress von Paris nach Konstantinopel. – Auftakt zu einem europaweiten Nachtzugnetz.

¹ Der Autor dankt für die redaktionelle Unterstützung: Joachim Holstein (Hamburg), Jürg D. Lüthard (Zürich) und Andreas Theiler (Uebeschi). Der Freelancer-Fonds der Bahnjournalisten Schweiz leistete einen finanziellen Zustupf in der Höhe eines «journalistischen Tagesansatzes».

Dieses erlebte Ende 2016 seinen Tiefpunkt: Die Deutsche Bahn stellte das Nachtzugangebot unter der Marke City Night Line (CNL) flächendeckend ein.

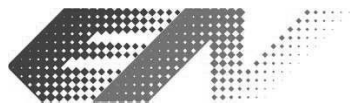
Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sprangen teilweise in die Lücke mit dem ÖBB Nightjet, der seit Dezember 2017 als Nightjet (NJ) Marke wie Zuggattung ist.

Das Publikum nahm den Ausstieg der DB schlecht auf, beglückwünschte die ÖBB zu ihrem Engagement und honorierte dieses mit einer starken Steigerung der Auslastung der Nachtzüge. Die Art und Weise und die Begründung der DB zu diesem Schritt bei gleichzeitiger Akzentuierung der CO₂-Thematik im Mobilitätsbereich führten zu einer Vielzahl von Protesten von Bahnbenützern und Politikern sowie der Formierung von Interessengemeinschaften und Lobbyorganisationen.

Mit dem Entscheid, neue Nachtzüge zu bauen und ab Ende 2022 einzusetzen, engagieren sich die ÖBB weit über ihre Grenzen hinaus für diese Reiseform. Grossbritannien investierte 2019 £150 Mio. in 72 neue Wagen für die Nachtverbindungen von London nach Schottland. In Schweden ist der politische Prozess für den Ausbau des Nachtzugnetzes sowohl im Land wie auf das europäische Festland von Malmö über Köln nach Brüssel angelaufen. In der Schweiz verschanzt sich die SBB hinter das «Kooperationsmodell», derweil sich auch hier der Druck von Umweltorganisationen und politischen Parteien akzentuiert.

Dieser Beitrag konzentriert sich einerseits auf die Entwicklungen der Nachtzüge ab 1993, Start der EuroNight-Züge europäischer Bahnen, und andererseits jener mit einem Bezug zur Schweiz. Im abschliessenden Kapitel «Entwicklungen und Perspektiven» wird der Fächer zugunsten einiger signifikanter Entscheide für die Nachhaltigkeit des Nachtzugangebots in Europa geöffnet.

2 EuroNight (EN)



Die ersten EuroNight-Züge fuhren ab 1993. Sie führten Schlaf-, Liege- und Sitzwagen 2. Klasse; in einigen Verbindungen verkehrten auch Sitzwagen 1. Klasse und ein Zugrestaurant. Auf allen Zügen war die Verpflegung der Fahrgäste durch Speisen und Getränke sichergestellt, welche die Schlaf- und Liegewagenbetreuer gegen Bezahlung anboten. Ein Frühstück war häufig im Fahrpreis inbegriffen. Auf grenzüberschreitenden Verbindungen wurden die Gäste in den Schlaf- und Liegewagen im Regelfall für die Grenzformalitäten nicht geweckt. Dazu hatten sie die Ausweispapiere den Zugbetreuern treuhänderisch übergeben.

Heute verkehren noch 16 EuroNight Züge, dies vor allem in Mittel- und Osteuropa. Zwei erwähnenswerte Ausnahmen sind:

- Thello: Paris – Milano – Venezia betrieben von Thello (Tochtergesellschaft von FS) via Lausanne (aber hier noch ohne kommerziellen Halt, der in südlicher Richtung Sinn machen würde, aber aus grenzpolizeilichen Gründen nicht gestattet wird)
- EN 414: Zürich – Villach – Ljubljana – Zagreb (HZ)

Die Liste der mittlerweile eingestellten EuroNight-Züge umfasst zehn Verbindungen. Die Schweiz betrafen das den Trenhotel «Pau Casals» Zürich-Bern-Genf-Perpignan-Barcelona ab 2012 betrieben von Elipsos, einem gemeinsamen Unternehmen der Renfe und SBB, den EN «Canopus» Prag – Dresden – Leipzig - Zürich ab 2016 (DB und CD) und den EN «Luna» Zürich – Firenze – Roma bereits ab 2009 (SBB und FS).

3 CityNightLine (CNL)



1992 gründeten die DB, ÖBB und SBB die DACH Hotelzug AG nach schweizerischem Recht und mit Sitz in Muri b. Bern. Sie bestellte 54 Doppelstock-Schlafwagen und liess bestehendes Rollmaterial zu Ruhesessel- und Service-/Speisewagen umbauen. Das Unternehmen wurde ein Jahr später in CityNightLine CNL AG (CNL) umbenannt und nahm im Vorsommer 1995 den Betrieb auf. ÖBB und SBB stiegen später aus und das Unternehmen wurde zur Tochter der DB Fernverkehr. Die CNL-Züge wurden nun in Kooperation mit der Schwestergesellschaft DB AutoZug betrieben.

Am 9. Dezember 2007 bündelte die Deutsche Bahn den gesamten Nachtreiseverkehr unter der Marke City Night Line: Die neue Zuggattung ersetzte damit den DB NachtZug, den UrlaubsExpress und die bisherige CityNightLine.

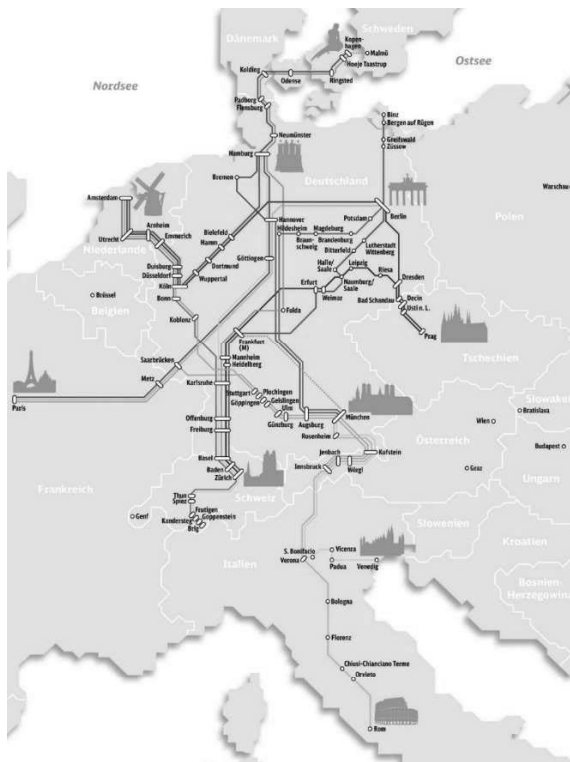
Abbildung 1: Aus drei Angeboten und Marken wird die einheitliche CNL



Quelle: CNL Präsentation vom 25.11.2007 in Berlin

Zur Blütezeit der CNL erstreckte sich ihr Netz von Nord nach Süd von Kopenhagen bis Rom und in der Ost-West Relation von Paris bis Prag.

Abbildung 2: Das CityNightLine Streckennetz auf seinem Höhepunkt 2008



Quelle: CNL

Die Schweiz war wie folgt im CNL-Netz eingebunden:

- «Aurora»: Basel – Kopenhagen
- «Orion» Basel – Prag (- Warschau – Moskau; Wagen und Personal gestellt durch die russischen Eisenbahnen)
- «Pegasus»: Zürich – Amsterdam
- «Komet»: Zürich – Hamburg
- «Berliner»: Zürich – Berlin (saisonal an Sommer-Wochenenden als «Sirius» bis Norddeich Mole und später nach Binz auf Rügen)
- «Semper» / «Canopus»: Zürich – Leipzig – Dresden – Prag

Ab der Wintersaison 2007/08 verkehrten die Zugteile Amsterdam/Hamburg – Zürich am Samstagmorgen weiter nach Brig (und abends zurück). In der Saison 2013/14 bediente die CNL anstelle des Berner Oberlands (Spiez, Frutigen und Kandersteg) und Wallis (Goppenstein und Brig) die Feriendestination Graubünden mit Halt in Landquart und Endstation Chur.

Abbildung 3: CityNightLine aus Amsterdam/Hamburg auf der Lötschberg-Südrampe kurz vor Brig



Foto: Daniel Schärer (<http://schweizer-bahnen.ch/gute-nacht-cnl.html>)

Der Zusammenschluss der drei bisherigen Angebote – DB Nachtzug für die innerdeutschen Verbindungen, CNL für die grenzüberschreitenden und UrlaubsExpress für die saisonalen Verbindungen – zeigte sich im neu einheitlichen Erscheinungsbild: Bei der CNL beispielsweise wurde der goldene Schriftzug mit dem Mann im Mond auf nachtblauen Hintergrund abgelöst von einem lichtgrauen Schriftzug und den Hausfarben der DB. Bereits 2008 wurde das Angebot stark verändert: Zugteile in Frankfurt am Main gekoppelt/geteilt, einzelne Relationen nur noch am Wochenende bedient und andere Linien eingestellt. 2010 ging der Geschäftsbereich der CNL an die DB AutoZug über. 2013 wurde DB AutoZug aufgelöst und in die DB Fernverkehr verschmolzen. Diese liquidierte die CNL AG Zürich im Juni 2011. Der gesamte Nachtzugverkehr der Deutschen Bahn wurde im Dezember 2016 eingestellt. Die ÖBB kauften von ihr 42 Schlafwagen des Typs «Comfortline» mit Baujahr

2003. Sie verfügen über zwölf Dreibettabteile, wovon drei mit eigener Nasszelle (Dusche, WC, Lavabo).

4 Nightjet



Der ÖBB Nightjet umfasst im Wesentlichen die bislang unter dem Namen ihrer Zuggattung als EuroNight vermarkteten Nachtzüge der ÖBB sowie einen Teil der bis Dezember 2016 von der Deutschen Bahn betriebenen City Night Line-Züge (CNL). Ein weiterer Teil der seit 2016 unter diesem Namen verkehrenden EN-Zugläufe wird nicht durch die ÖBB, sondern von Partnerbahnen aus Kroatien (Hrvatske željeznice, HŽ), Ungarn (Magyar Államvasutak, MÁV), Polen (Polskie Koleje Państwowe, PKP) und Tschechien (České dráhy, ČD) betrieben und bewirtschaftet. Diese werden nicht als *ÖBB Nightjet*, sondern als *Nightjet Partner* bezeichnet. (https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96BB_Nightjet, aufgerufen am 08.04.2020, 13:40 Uhr).

Die Verbindungen der seit dem Fahrplanwechsel 2017 betriebenen Nightjets (NJ) umfassen den Binnenverkehr in Österreich, Ziele in Deutschland, Italien, der Schweiz, Polen, der Slowakei sowie Kroatien und Slowenien. Im laufenden Fahrplan 2020 sind das 19 Nightjet Zugspare. Dazu kommen sieben Nightjet Partner-Verbindungen. Die Schweiz wird wie folgt bedient:

- Zürich - Graz
- Zürich – Wien
- Zürich – Linz – Prag
- Zürich – Hamburg
- Zürich – Berlin

Abbildung 4: Das Streckennetz von Nightjet und Nightjet-Partnern 2020



Quelle: Website von Nightjet

Die Nightjet-Züge bestehen aus Einzelwagen. Im Verkehr mit der Schweiz werden Abteil- und Grossraumwagen mit Sitzplätzen in 2. Klasse, Liege- und Schlafwagen eingesetzt. Die Beförderung von Fahrrädern ist derzeit nur mit ÖBB Nightjets zwischen Österreich und Deutschland bzw. der Schweiz möglich. Für das Fahrrad sind ein eigenes Ticket und eine Reservierung nötig.

Kleine Mahlzeiten und Getränke sind bei den Zugbegleitern erhältlich. Diese servieren auch das Frühstück der Schlafwagengäste vor Ankunft. Die Bewirtschaftung der Nightjets erfolgt durch die Newrest Wagon-Lits.

5 Grenznahe Angebote

Für Reisende aus der Schweiz bieten sich folgende grenznahe und jede Nacht verkehrende Verbindungen an:

- Feldkirch – Wien (Nightjet mit Auto- und Motorradbeförderung)
- Feldkirch – Graz (Nightjet mit Auto- und Motorradbeförderung)
- Feldkirch – Villach (EuroNight mit Auto- und Motorradbeförderung)
- Milano – Brindisi – Bari - Lecce (Intercity Notte: zwei Züge pro Nacht über zwei unterschiedliche Strecken)
- Milano – Villa San Giovanni – Messina – Palermo (Intercity Notte)
- Milano – Villa San Giovanni – Messina – Taormina – Catania – Syracuse (Intercity Notte)

Abbildung 5: Italiens Nachtzugnetz ist auch für Schweizer Reisende für Fahrten in den Süden attraktiv: Ein «Intercity Notte» steht in Milano Centrale Richtung Sizilien bereit.



Quelle: <https://blog.mahrko.de/2019/06/22/von-wiesbaden-nach-sizilien-mit-dem-nachtzug/>

Der AutoReiseZug Lörrach – Hamburg mit Beförderung von Motorfahrzeugen und Motorfahrrädern verkehrt 2020 saisonal von Mai bis Oktober mit bis fünf Verbindungen pro Woche insgesamt an 128 Verkehrstagen. Durchgeführt wird er von der BahnTouristikExpress in Nürnberg.

Abbildung 6: Der AutoReiseZug verkehrt nachts zwischen Lörrach und Hamburg und spart über 800 Kilometer Autobahnfahrt.



Quelle: Website von Railtour Suisse

6 Das «Kooperationsmodell der SBB»

Am 19. August 2019 veröffentlichten die SBB eine Medienmeldung mit dem Titel «SBB und ÖBB wollen gemeinsam einen starken Nachtverkehr in Europa». Die Nachfrage im internationalen Bahnverkehr habe im ersten Halbjahr 2019 deutlich zugenommen. Als Gründe werden der schrittweise Angebotsausbau und «vor allem auch die zunehmende Bedeutung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz zu starken Nachfragesteigerungen der umweltfreundlichen Bahnreisen beigetragen». Die

SBB verfolge «seit vielen Jahren national und international eine Kooperationsstrategie²«. Bezüglich der Entwicklung des gemeinsamen Nachtzugverkehrs seien Massnahmen vereinbart worden: «Bei bereits heute angebotenen Verbindungen (Zürich-Basel und Berlin sowie Hamburg) – wird eine Kapazitätserweiterung geprüft (...). Für das aktuell nur aus Schlafwagen bestehende Angebot zwischen Zürich und Prag soll gemeinsam mit der Tschechischen Bahn (CD) die Möglichkeit einer Ausweitung des Angebots mit zusätzlichen Liegewagen geprüft werden. «Ausserdem streben beide Kooperationspartner an, weitere noch gemeinsam zu bestimmende europäische Städte in das gemeinsame Nightjet-Netz aufzunehmen und mit der Schweiz zu verbinden.»

Aufgrund der sich abzeichnenden Entwicklungen lud die Vereinigung der «Bahnjournalisten Schweiz – Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs» zu einem Informationsanlass zu Thema unter dem Titel «Renaissance der Nachtzüge – Hype oder Nachhaltigkeit?» auf den 11. November 2019 in Zürich ein, an dem rund fünfzig Personen teilnahmen (Präsentationen und Medienecho unter <http://www.bahnjournalisten.ch/anlassreise.php?anlaesseid=88>). SBB und ÖBB waren dazu auch eingeladen. Die ÖBB reagierten nicht und die SBB liess durch den stellvertretenden Leiter Kommunikation SBB Personenverkehr ausrichten: «Wir haben im zeitlichen Umfeld des geplanten Anlasses eine Kommunikation zum internationalen Personenverkehr vorgesehen, dabei wird auch das Nachtzug-Angebot thematisiert. Aus diesem Grund werden wir an dem Anlass am 11. November nicht mit einem Referenten teilnehmen können.» Ein Nachhaken direkt bei SBB CEO Andreas Meyer wurde wie folgt abgelehnt: «Wir prüfen nun intensiv die Machbarkeit neuer Angebote mit weiteren Partnern für Rollmaterial, Trassierung und Betrieb dieser Angebote und stehen auch in engem Austausch mit der Politik. Über den aktuellen Stand dieser Arbeiten zu berichten, wäre jedoch im Hinblick auf den vertraulichen Charakter der Arbeiten und gegenüber unseren Partnern nicht angemessen. Wir werden das tun, sobald konkrete Ergebnisse vorliegen.

Am 23.11.2019 werden wir zudem in Zürich einen Medien- und Publikumsanlass zu den Entwicklungen im Internationalen Personenverkehr durchführen».

Nur: Anlässlich dieser PR-Aktion im Bahnhof Zürich waren zwar die DB, SNCF, Trenitalia und TGV Lyria sowohl mit Repräsentanten wie mit Rollmaterial vertreten,

² «Zusammen mit unseren europäischen Partnerbahnen DB, ÖBB, SNCF und FS haben wir das Ziel, das Angebot im internationalen Personenverkehr auszubauen und die Dienstleistungen wie durchgehende elektronische Billette sowie die Kundeninformation gemeinsam weiter zu verbessern.» (Medienmeldung zur Bilanz-Medienkonferenz, 10.3.2020)

aber die ÖBB fehlten ebenso wie ein Bezug zum aktuellen Thema «Nachtzüge» (Medienmeldung SBB, 23.11.2019³).

7 Forderungen nach mehr Verbindungen

In einem Grundlagenpapier schlug ProBahn Schweiz - Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs - im November 2019 den Einsatz von zusätzlichen Nachtzügen ab der Schweiz vor, und zwar nach:

- Amsterdam: Ergänzen des Nightjets Zürich – Hamburg mit einer Wagen-
gruppe nach den Niederlanden (wie das schon während der CityNightLine-Zeit
mit dem «Pegasus» funktionierte)
- Kopenhagen: Beigabe von Schlaf- und Liegewagen an den Nightjet nach
Hamburg oder zusätzliche Führung eines Nachtzugs direkt via Flensburg –
Odense nach Kopenhagen (CityNightLine bediente Basel-Kopenhagen; dem
Zug «Aurora» wurden unterwegs Flügelteile aus München und Amsterdam
beigefügt. Er musste nicht zuletzt wegen seiner Popularität aus Sicherheits-
gründen verkürzt verkehren, weil die Bahnsteiglängen in den dänischen Hal-
tebahnhöfen nicht ausreichend lang waren)
- Dresden – Prag: Beifügen von Rollmaterial an den Nightjet nach Berlin und
Flügelung in Göttingen oder Magdeburg; Alternative wäre den EuroNight Zü-
rich Prag über Dresden, statt Linz zu führen (beide Angebote bestanden be-
reits zu CityNightLine-Zeiten als «Semper»)
- Barcelona: Mittlerweile kann die katalanische Hauptstadt auf der Normalspur
erreicht werden, was die Wiederaufnahme einer Nachtzugverbindung ab Zü-
rich über Bern – Genf – Montpellier wieder realistisch werden lässt, wie sie
früher mit dem «Pau Casals» bestand
- Florenz – Rom: Der frühere EN «Luna» soll wieder aufleben und könnte neu
in Bologna mit dem Nightjet aus Wien vereinigt werden
- London: Bei Benützung der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich und
England könnte ein Nachtzug aus Zürich in Londons Stadtmitte ankommen
bevor der erste Flug aus Zürich landet. Allerdings stellen sich für diese Verbin-
dung sicherheitsmässig und technisch grosse Herausforderungen, die nur
schwer umsetzbar sein werden.

³ Anlässlich der Medienkonferenz zu den ersten 100 Tagen im Amt sprach sich Vincent Ducrot, der neue CEO der SBB, für eine Verstärkung der SBB mit den ÖBB bezüglich Nachtzügen (Nightjet's) aus: Im Auftrag der SBB soll die ÖBB Rollmaterial beschaffen und später auch die Wartung dafür übernehmen. "Die SBB wünschen sich ein markant grösseres Streckennetz im Nachtzugverkehr und nennen als mögliche Zieldestinationen Barcelona, Rom, die Ostsee, Amsterdam oder Städte in Frankreich". Quelle: Medienmeldung zur Pressekonferenz vom 3.7.2020 in Bern

8 ÖBB: Kommerziell erfolgreich

In einem umfassenden Artikel der Neuen Zürcher Zeitung vom 4. März 2020 unter dem Titel «Nachtzüge brauchen einen Zustupf» lässt sich die SBB etwas in die Karten blicken. Dem raschen Aufbau stünden Hindernisse im Weg, so das Rollmaterial, das bei einer eigenen Ausschreibung für Fahrzeuge vier bis sechs Jahre dauern könnte,⁴. Deshalb werde geprüft, ob altes Rollmaterial eingesetzt oder neue Kompositionen aus bestehenden Optionen von Partnern beschafft werden könnten. Entscheidend sei allerdings nicht der Besitz von Waggons, sondern wer das unternehmerische Risiko zu tragen bereit sei und ob Trassen zur Verfügung stehen.

Diese Aussagen relativierte schon am 17.12.2019 der Wiener Korrespondent der Neuen Zürcher Zeitung unter dem Titel «Renaissance des Nachtzugs – warum die ÖBB mit ihren Nightjets kommerziell erfolgreich sind». Im Gespräch mit dem Chef der Österreichischen Bundesbahnen, Andreas Matthä, ist zu erfahren: «Unsere Passagierzahlen sind in diesem Jahr deutlich gestiegen – zwischen Wien und Zürich um 20% oder zwischen Berlin und Zürich um gut 10%. Die Klimadiskussion hilft uns. Bei einer Reise in unseren Nachtzügen stösst man dreissigmal weniger CO₂ aus, als wenn man fliegt (...).» Den ÖBB gelingt das Kunststück, Nachtzüge profitabel zu betreiben (...): «Man wird mit dem Nachtzug-Geschäft nicht reich, aber wir erzielen eine schwarze Null.» Die ÖBB sehen die Nachtzüge allerdings auch als Werbung für das eigene Image: «Wir bringen österreichische Gastlichkeit nach Europa, und es ist wichtig, dass klimaschonende Alternativen ins Bewusstsein der Bevölkerung dringen». Nicht zuletzt spielen staatliche Zuschüsse eine gewisse Rolle für die Profitabilität. Für Sitzplätze frühmorgens oder spätabends erhalten die ÖBB auf österreichischen Teilstrecken Bestellungen vom Staat, weil sonst zusätzliche Züge geführt werden müssten. Das Nachtzugsgeschäft soll trotz der hohen Investition von «kolportierten» 230 Mio. € profitabel bleiben. Einerseits seien die neuen Züge ein gutes Marketinginstrument, weil sie einen besseren Komfort und ein zeitgemässes Design böten. Andererseits könne man mehr lukrative Schlafwagenplätze verkaufen als bisher und so die Wirtschaftlichkeit erhöhen. Die Schlafwagen seien «praktisch immer ausgebucht». Bei den Sitzwagen hingegen spüren die ÖBB die Konkurrenz: Hier schauen die Kunden vornehmlich auf den Preis und vergleichen ihn mit Angeboten von Billigfluggesellschaften und Fernbussen. «In diesem Segment stehen wir im Preiskampf und bieten Plätze bereits ab

⁴ Siemens benötigt für den Bau der neuen Nightjet-Züge von der Bestellung im April 2019 bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme Ende 2021 zweieinhalb Jahre; Stadler Rail wäre in der Lage, Fahrzeuge für den Nachtverkehr basierend auf den Kompositionen für Aserbaidshan innert zwei Jahren zu liefern (Matthias Stöhr, Verkaufsleiter Stadler Rail für die GUS-Länder, Zürich, 11.11.2019).

29 Euro.» Die ÖBB rechnen damit, dass man in den kommenden Jahren europaweit «ordentlich wachsen» wird. Die Aufnahme neuer Nachtzugverbindungen wird wahrscheinlich erst ab Dezember 2022 (Fahrplan 2023) möglich sein.

9 SBB: Politischer Druck wächst

Gute Anbindungen an die Nachbarländer sind in den strategischen Zielen des Bundes für die SBB verankert. Die SBB interpretieren gemäss dem NZZ-Artikel dieses Ziel so, dass auch ein «sinnvolles Angebot im Nachtverkehr» dazugehört, aber, «dass Nachtzüge kaum als ein selbsttragendes Geschäft betrieben werden können». Gemeinsam wollen sich SBB und ÖBB etwa dafür einsetzen, dass Nachtzüge aus CO₂-Abgaben gefördert werden und bei den Trassennutzungsgebühren entlastet werden. Der Bundesrat zeigte diesem Ansinnen noch im Jahr 2019 die kalte Schulter, vertrat er doch die Meinung «die Bahnen müssten den internationalen Personenfernverkehr eigenwirtschaftlich erbringen».

Inzwischen scheint der Wind gedreht zu haben und der Bundesrat bat das Parlament abklären zu dürfen, «welche Massnahmen eine Ausweitung des Angebots an Nachtzügen und eine Attraktivitätssteigerung ermöglichen». Der Druck der Politik verstärkt sich: Die Berner Grüne Aline Trede verlangt, dass Nachtzüge in die Eigenstrategie der Eidgenossenschaft für die SBB aufgenommen werden. Der Walliser SP-Nationalrat Mathias Reynard will erreichen, dass sich die Landesregierung für den Ausbau von Nachtzugverbindungen einsetzt. Der Berner Grünliberale Jürg Grossen fragt, ob es auf Bundesebene Bedarfsabklärungen für Nachtzüge gebe. Die drei Parlamentarier begründen ihre Anliegen mit dem Umweltschutz (Tages-Anzeiger vom 1. Juni 2019). Die Recherche von NZZ-Redaktor Helmut Stalder ergibt, dass im Parlament die Subventionierung von Nachtzügen – ausserhalb der normalen Finanzierungskanäle – nun mehrheitsfähig sei. Im Parlament sind mehrere Vorstösse in dieser Richtung hängig. Von Thomas Ammann (cvp., St. Gallen) kam der nun von Stefan Müller-Altermatt (cvp., Solothurn) übernommenen Vorschlag, dass die Schweiz (...) Nachtzüge unterstützen und beispielsweise Gelder aus dem Emissionshandel dafür einsetzen soll.

Die nationalrätliche Umweltkommission sprach sich im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes anfangs 2020 dafür aus, dass der neue Klimafonds mit bis zu 30 Millionen Franken «grenzüberschreitende Zugreisen als Alternative zu Flugreisen fördern kann – einschliesslich Nachtzügen» (Medienmitteilung der Parlamentsdienste vom 12. Februar 2020).

10 Europa: Internationale Positionierung

Als die DB aus dem Nachtzuggeschäft ausstieg, erwirtschafteten die ÖBB gemäss Kurt Bauer, Leiter des ÖBB-Fernverkehrs, gut zehn Prozent des Fernverkehrsumsatzes mit Nachtzügen⁵. «Für uns war das kein kleines Geschäft und die DBAG brachte uns in Zugzwang, da wir viele Züge gemeinsam mit unseren deutschen Kollegen produzierten.» Die ÖBB mussten sich positionieren: «Wollen wir unsere Nachtzüge auch einstellen oder zumindest massiv schrumpfen, oder treten wir die Flucht nach vorne an?». Die Chancen-Risiko-Analyse ergab, dass die Chancen grösser sind als das Risiko. Für die ÖBB war das Nachtzuggeschäft seit jeher ein wesentlicher Baustein der nationalen und internationalen Mobilität, und sie betrieben es mit grossem Einsatz und hoher Professionalität. «Die betriebswirtschaftliche Betrachtung ist ja nur eine Seite der Medaille. Bei der Eisenbahn ist das Thema Produktion mindestens so wichtig.» Aus diesem Grund übernahmen die ÖBB primär die Nord-Süd-Verbindungen, bei der sich die Zugumläufe optimal kombinieren liessen aus Sicht von Wartung, Service und Einsatz des Zugpersonals. So ist neben den italienischen und deutschen Zielen auch die Schweiz ein zentraler Baustein im Nachtzugnetz der ÖBB. Zürich ist nach Wien der zweitgrösste Nachtzugknoten in Europa. Die Schweiz einzubinden hat laut Bauer mehrere Gründe: «Es ist ein zugaffines Land mit einer hohen Zahlungsbereitschaft.» Für die ÖBB sei das Nachtzuggeschäft «mehr als irgendein Produkt. Es war für so eine kleine Bahngesellschaft wie die ÖBB eine einzigartige Gelegenheit sich international zu positionieren. (...) Uns war klar, dass dies eine einmalige Chance sein würde. Jetzt oder nie – um in Europa vertreten zu sein».

11 Druck europaweit

Die Europa-Abgeordneten Hannah Neumann (Grüne), Hildegard Bentele (CDU), Gabriele Bischoff (SPD) und Martina Michels (Linke) setzten im Januar 2020 eine Parlamentarier-Initiative ab an Kanzlerin Angela Merkel: «Sie solle die deutsche Ratspräsidentschaft dazu nutzen, das europäische Fernzug- und Nachtzugnetz weiter auszubauen.» Konkret fordern sie die Einführung eines Nachtzugs Berlin - Brüssel, damit «Firmen, Verbände und Behörden diesen statt des Flugzeugs nutzen». Die überparteiliche Initiative begründet ihr Vorgehen mit dem Klimaschutz. Wer mit dem Zug von Berlin nach Brüssel fahre, produziere lediglich 2,4 Kilogramm CO₂. Mit dem Flieger seien es hingegen 480 Kilogramm». (FVW Fremdenverkehrswirtschaft, 29.01.2020)

⁵ An einer Präsentation der ÖBB in der österreichischen Botschaft in Berlin vom 7.10.2016 bezifferte sie den Anteil des Nachtzuggeschäfts am Fernverkehr mit 17 Prozent (Auskunft von Joachim Holstein, Back-on-track, Hamburg, 18.05.2020)

Mitte 2019 beauftragte die Regierung in Stockholm die schwedische Verkehrsbehörde Trafikverket, die Bedingungen für Nachtzugverkehre von Schweden in europäische Städte zu untersuchen. Anna Fällbom, Leiterin des Referats Verkehrsvereinbarung und Verkehrsnetz: „Wir sehen auch gute Möglichkeiten für den Verkehr zwischen Stockholm und Hamburg. Dort müssen wir aber zunächst die Untersuchung in Bezug auf den Wettbewerb vertiefen. Längerfristig kommen auch Frankfurt, Brüssel, Berlin und Basel in Frage«. (DMM Mobilitätsmanager, 15. Januar 2020)

In der Schweiz macht nun auch das Bundesamt für Verkehr Druck auf die Bahnen: «Kundenfalle Nr. 1 bleibt ein Tarifsysteem, das zu kompliziert ist. Vereinfacht werden muss der digitale Zugang zu den vielfältigen Mobilitätsangeboten. Und es muss zuverlässiger und einfacher werden, mit dem Zug international zu reisen oder nur schon ein Billett zu lösen.

Vor diesem Hintergrund gehen die Anpassungen in der öV-Branche zu langsam vor sich: Etwas mehr Koordination zwischen Transportunternehmen und Verbänden bei Tarifen, wenig erfolgreiche Bemühungen für ein internationales Ticketing, langsame Entwicklung des internationalen Schienenverkehrs, zögerliche Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten, nur so viele Passagierrechte wie unbedingt nötig und am liebsten keine öV-Fernbusse.» (BAV Newsletter Februar 2020).

Kundenseitig gibt es eine Reihe von Lobbyorganisationen, die sich für die Renaissance des Nachtzugs auf europäischer Ebene engagieren, allen voran die Back-on-track Initiative: «A European network to support cross-border night trains» (<https://back-on-track.eu/>).

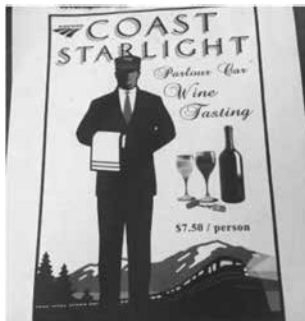
12 Kundenorientierung gefordert

Railtour Suisse⁶ Direktor Werner Schindler äusserte sich in den letzten Monaten pointiert zur Zukunft des Nachtzugreisens: «Ein sexy Image ist gefragt» titelte das InfoForum 4/2019 der Konsumentenorganisation ProBahn in einem Artikel zur Nachtzug-Informationstagung in Zürich und bezog sich dabei auf seine Präsentation. Der Leiter des bedeutendsten Bahnreiseveranstalter der Schweiz und damit direkt den Puls der Nachfrage fühlend, brachte die Situation auf den Punkt: «Fliegen ist schnell, einfach und günstig – Nachtbahnfahren ist unbekannt, unsexy, langsam und teuer.» Schindler forderte daher eine Reihe von grundlegenden Änderungen bezüglich Image, Vermarktung und Erlebnisgehalt:

⁶ Railtour Suisse mit der Tochter Frantour ist der grösste Bahn- und Städtereisereiseveranstalter in der Schweiz. Er gehört zur DER Touristik Suisse.

- Preisphilosophie der Fluggesellschaften übernehmen: Geyieldeter Grundpreis für die Beförderung und Verrechnen aller Extras
- Einsatz von Abteilen in Fertigbauweise (ähnlich wie beim Bau von Kreuzfahrtschiffen für die Kabinen), die nach drei Jahren ausgetauscht werden, um vom «Schmuddelimage» der Nachtzüge wegzukommen
- Mehr und leicht zu reinigende Nasszellen in Fertigbauweise wie beispielsweise bei den Accor-Budgethotels seit vierzig Jahren angewandt
- Nutzen von Raum und Zeit (im Vergleich zum Flugzeug und Fernreisebus):
 - Dienstleistungen rund um Gesundheit und Pflege
 - Entertainment wie Gaming, Kochkurse und Weindegustation (wie beispielsweise dies Amtrak erfolgreich auf ihrem Langstreckenzug «Starlight Express» von Seattle nach Los Angeles anbietet), Comedy-Bühne...
 - Food & Beverage mit Niveau: Restaurant und Bar, zum Frühstück gibt es Brötchen aus dem Brotkorb des Bäckers, frisch aufgeladen beim ersten Morgenhalt statt labbriger, aufgebackener Industriebrötchen

Abbildung 7: Weinprobe kalifornischer Gewächse im Coast Starlight von Seattle nach Los Angeles



Quelle: Amtrak

- Imagekorrektur: «Nachtzugfahren macht Spass»
- Beenden des «Trassenpreis-Wahnsinns» für Nachtzüge

Zum Pricing von Nachtzugangeboten ist Schindler der Meinung, dass die Kosten nicht das ausschlaggebende Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels sind: «Wenn die Leute ihre Reisen buchen, sind sie sehr preissensibel, vergleichen verschiedene Angebote und versuchen, die günstigste Variante zu erwischen. Sobald die gleichen Leute aber unterwegs sind, öffnen sie ihr Portemonnaie. Es geht für

den Nachtzug also darum, einen günstigen Basis-Preis anzubieten und unterwegs mit Zusatzverkäufen ein Zusatzeinkommen zu schaffen.» Schindler ist überzeugt, dass die «heutige Haltung der Bahngesellschaften, den Nachtzug-Gast nur als liegende Masse zu sehen total passé» ist (Interview erschienen im Blog «Der Internaut, 20. März 2020, <https://derinternaut.ch/nachtzug-der-zukunft/>).

13 Neues Rollmaterial

Die ÖBB bestellten im Frühjahr 2019 bei Siemens Mobility 13 neu Zugsgarnituren für 230 Millionen Euro bestehend je aus sieben Fahrzeugen⁷:

- Liegewagen (3) mit Mini-Suiten für eine oder zwei Personen und 4-Bett Liegeabteile / Family-Abteile mit Kinderliege
- 2-Bett Schlafabteile mit Dusche und WC (2)
- Sitzwagen (2)

Abbildung 8: Schlafwagenabteil für eine oder zwei Personen mit eigener Nasszelle



Foto: ÖBB

Abbildung 9: Liegewagenabteil mit vier festen Liegen



Foto: ÖBB

⁷ Die ÖBB planen gemäss Wiener Zeitung vom 10. August 2020 weitere 20 Züge im Wert von €500 Mio. zu bestellen.

Abbildung 10: MiniSuites von der Korridorseite aus mit abschliessbaren Gepäckfächern



Foto: ÖBB

Abbildung 11: MiniSuites von innen (zwei auf der gleichen Ebene sind durch eine Schiebewand verbindbar)



Foto: ÖBB

Die Liegewagen-Problematik – die nicht mehr zeitgemässen Abteile mit vier bis sechs Liegen, die meist nur an Spitzentagen und während den Ferienzeiten zu einem günstigen Preis gut gebucht waren – begegnet die ÖBB mit einem vollständig neu gestalteten Fahrzeug: Kleine Single-Abteile, die Privatsphäre zu Liegewagenpreis bieten und als «MiniSuites» allein oder zu zweit buchbar sind. Kurt Bauer erwartet «eine Revolution des Nachtzuggeschäfts. Auf einmal ist der Liegewagen kein saisonales Geschäft mehr, sondern eine Reisemöglichkeit für alle, die nachhaltig sowie umweltfreundlich, aber doch in Privatsphäre und günstig reisen wollen.» Um die Kundenakzeptanz zu testen, wurden die von der DB 2015 entwickelten Mock-ups im Jahre 2016 von der ÖBB gekauft und in der Zentrale am Wiener Hbf. aufgebaut. Potenzielle Fahrgäste durften diese ausprobieren und die neuen Liegewagen werden den Kundenreaktionen entsprechend angepasst.

Für den Bahnreiseveranstalter Schindler ist das ÖBB-Design «zeitgemässer und fürs Auge attraktiver. Weil aber Gastronomie weiter keine Rolle spielt, sehe ich die Nacht als Kurzzeiterlebnis noch nicht. Europäische Fähren machen das heute schon viel besser, sie positionieren sich als Mini-Kreuzfahrt mit grossem Angebot. Hier kann sich der Nachtzug Inspiration holen. (...) Die Websites der Bahnen sind

zu statisch: Eine Buchung sollte in drei Klicks erledigt sein. (...) Flächendeckendes WLAN müsste ebenfalls selbstverständlich sein.»

Die Inbetriebsetzung der neuen Nightjet-Züge ist für Ende 2022 vorgesehen und wird zuerst wegen den strengen Brandschutzbestimmungen im Italienverkehr stattfinden.

Caledonian Sleeper

Die aktuell neusten Nachtzüge Europas verkehren seit Mai 2019 zwischen London Euston und Schottland. Die spanischen CAF-Werke erstellten für £150 Millionen 72 Fahrzeuge. Es gibt vier Komfortangebote: Caledonian Double mit einem Doppelbett und WC/Dusche, Club Room mit zwei übereinanderliegenden Betten und WC/Dusche, Classic Room mit zwei übereinanderliegenden Betten sowie Comfort Seats. Im Club Car werden Mahlzeiten, Snacks und Getränke angeboten. Die Züge verkehren sechs Tage die Woche (ohne Samstage). Der «Lowlander» fährt nach Glasgow und Edinburgh (Zugteile werden in Carstairs geflügelt) und der «Highlander» mit insgesamt 16 Wagen in den Norden: 6 für Aberdeen, 6 für Inverness (inklusive Club Car) und 4 für Fort William. Die Zugteile werden in Edinburgh geflügelt.

Aserbaidshon

Die Schweizer Stadler Rail lieferte 2019 zwanzig moderne Nachtzug-Fahrzeuge an die Eisenbahnen Aserbaidshons mit den folgenden Eigenschaften:

- Drehgestelle mit Spurwechselradsätzen für die Spurweiten 1435 mm und 1520 mm und V-max. 160 km/h
- Redundante Klimaanlage
- Möglichkeit der Nachregulierung der Temperatur in jedem Abteil
- Hilfsbetriebe-Umrichter, der alle existierenden Zugspeisespannungen verarbeiten kann
- Diesel und Generator zur Sicherstellung der Stromversorgung über 24 h bei Ausfall der Zugsammelschiene
- Schiebetritt – Treppenkombination für 5 Bahnsteighöhen
- Informations- und Unterhaltungsprogramm für Fahrgäste, TV in jedem Abteil, WiFi
- Beleuchtung mittels LED
- Zugang zum Abteil und persönlichem Safe mit eigener Chipkarte

Eine 10-Wagen Komposition besteht aus:

- 6 Wagen mit 8 Abteilen 2. Klasse mit 4 Schlafplätzen, Abteil zum Schlafen für den Zugbegleiter, Arbeitsabteil für den Zugbegleiter, 1 WC mit Dusche, 1 WC
- 1 Zugchef-Wagen mit 4 Abteilen 2. Klasse für je 4 Personen, 1 Abteil für Person mit beschränkter Mobilität mit WC, 1 Abteil zum Schlafen für den Zug-Chef, 1 Arbeitsabteil für den Zug-Chef, 1 WC mit Dusche
- 1 Wagen mit 8 Abteilen 1. Klasse für 2 Personen mit eigenen Sanitärzellen, 1 Abteil zum Schlafen für den Zugbegleiter, 1 Arbeitsabteil, 1 WC mit Dusche
- 1 Familienwagen mit 4 Abteilen 1. Klasse für 2 Personen mit eigenen Sanitärzellen, 4 Abteile 2. Klasse für 2 Personen (können über eine Zwischentür mit einem 1.-Klassabteil zum Familien-Abteil zusammengelegt werden), 1 Abteil 2. Klasse für 4 Personen, 1 Abteil zum Schlafen und 1 Arbeitsabteil für den Zugbegleiter, 1 WC mit Dusche
- 1 Speisewagen mit 28 Sitzplätzen (5 Vierer und 4 Zweiertische), Bar und vollständig ausgerüsteter Küche, Becken zum Händewaschen

Abbildung 12: 1.-Klasse Schlafwagen von Stadler Rail für die staatliche Eisenbahngesellschaft von Aserbaidschan mit Dusche/WC im Abteil



Fotos: Jürg D. Lüthard

14 Exkurs nach Norden

Grossbritannien

Nebst dem «Caledonian Sleeper» verkehrt ebenfalls sechs Mal die Woche der «Night Riviera» von London Paddington nach Penzance an der Südwestspitze Grossbritanniens.

Schweden

In Schweden betreiben drei Unternehmen das langgestreckte Nachtzugnetz:
<https://mediarail.wordpress.com/night-trains-concurrence-and-new-operators-in-sweden/>

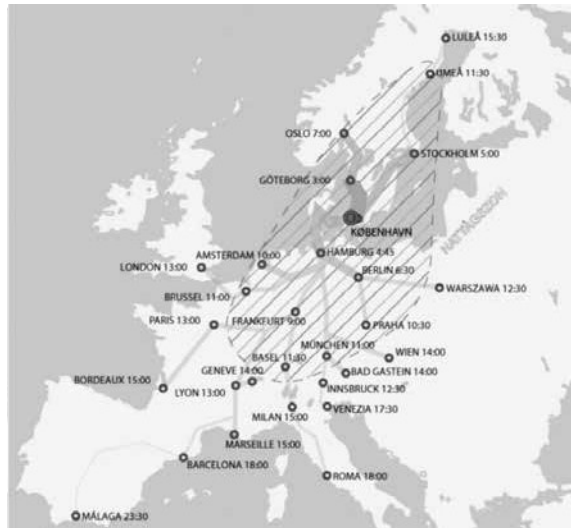
Wer ein Bett im Schlafwagen (2er-Abteile mit Dusche/WC) bucht, erhält ein Frühstück entweder im mitfahrenden Bistrowagen oder – wenn dieser geschlossen ist – in einem Restaurant am Ankunftsort.

Die schwedische Regierung beauftragte am 15. Januar 2020 die Verkehrsbehörde Trafikverket, ein Konzept für ein Nachtzugnetz mit nächtlichen Abfahrten in mehrere europäische Städte zu erarbeiten. Bereits am 30. April 2020 lag das 134 Seiten starke Dokument vor. Aktuell gibt es sommers nur noch eine Nachtverbindung von Malmö über Trelleborg – Sassnitz (Verlad des Zugs auf die Fähre) – nach Berlin. Eine erste neue Verbindung stellt sich Trafikverket zwischen Malmö und Köln vor. Die Kostenrechnungen des Studienteams ergab eine Senkung des staatlichen Zuschussbedarf auf jährlich fünf Millionen Euro, wenn der Zug nach Brüssel durchgebunden wird und dort die Anschlüsse nach London und Paris sicherstellt (taz, 2.5.2020). Ein Zuschussprojekt werde es auf jeden Fall werden, zumindest in den ersten Betriebsjahren: «Es ist natürlich teuer, einen solchen Verkehr erst einmal wieder zu etablieren», sagte der schwedische Verkehrsminister Eneroth. «Aber Stockholm wolle solche Kosten in Kauf nehmen, denn man hoffe eben mit diesem Angebot das Reiseverhalten ändern zu können.» Zumal mittlerweile auch feststehe, dass Dänemark das Projekt mittragen werde. Die Verkehrsbehörde Trafikverket will für die bestellten Nachtzüge zwischen Stockholm und Norrland 16 Lokomotiven und 100 Waggons für etwa 3,7 Mrd. SEK (340 Mio. Euro) kaufen (Rail-Business, 18.5.2020).

Stockholm denkt zudem bereits an eine Verbindung nach Hamburg und Berlin. Gemäss dem taz-Skandinavien Korrespondenten Reinhard Wolff, gelten spätestens⁸ nach Fertigstellung des Fehmarnbelt-Ostseetunnels zwischen Dänemark und Deutschland (zirka 2028) Verbindungen wie Oslo-Frankfurt-Basel und Nachtsprung-Zielorte wie Paris, London, Wien oder Mailand als realistisch.

⁸ Die schwedische Regierung hat beschlossen, dass spätestens am 01.08.2021 täglich durchgehende Nachtzüge zwischen Stockholm und Hamburg bzw. zwischen Malmö und Brüssel fahren sollen. Sie hat die Verkehrsbehörde Trafikverket mit einer entsprechenden Ausschreibung beauftragt und umgerechnet 400 Mio. SEK (39 Mio. EUR) bereitgestellt, um das Projekt anzuschieben. Quelle: RailBusiness, 3.8.20

Abbildung 13: Skandinaviens Anschluss an Festland-Europa mit Nachtzügen ab Kopenhagen



Quelle: Travikverket Report

Dänemark

Die dänische Regierung will mögliche Nachtzüge eines schwedischen Betreibers im Zeitraum 2021 – 2023 mit jährlich 5 Mio. DKK (CHF 700'000) unterstützen. (Rail-Business, 14.4.2020)

Norwegen

Es bestehen vier Strecken ab Oslo und eine im Norden sowie die Verbindung von Narvik durch Schweden nach Stockholm.

In Norwegen hat die Opposition Nachtzüge nach Schweden, Dänemark und Deutschland gefordert. (Spiegel online, 23.07.2019, abgerufen am 21.04.2020)

15 SWISSonian – Eine Nuitopie

Das Marketing der CityNightLine Zürich AG hatte im Jahr 2008 erkannt, dass eine wachsende Geschäftsreiseklientel den Hinweg im Nachtzug mit früherer Ankunft vor Ort und die Rückreise mit dem Flugzeug meist am gleichen Abend noch zurücklegte. Sie schuf in Zusammenarbeit mit der Fluggesellschaft SWISS das Night&Flight-Angebot. Dieses konnte aber damals aus technischen Gründen noch nicht per Internet oder am Bahnschalter, sondern nur telefonisch gebucht werden

und die Reiseunterlagen wurden per Post zugestellt! Entsprechend gering war das Echo und das Produkt verschwand rasch wieder vom Markt.

Am 10. Februar 2020 schlug Thomas Sauter-Servaes, Studienleiter des Ingenieurstudiengangs «Verkehrssysteme» an der ZAHW, nun ein deutlich weitergehendes, utopisch anmutendes Nachtzug&Flug-Konzept vor: «... proklamierte die SWISS die Abkehr vom reinen Flugbetrieb hin zum Reiseerlebnis-Anbieter. Im Zentrum stand dabei der Markteintritt der SWISS auf der Schiene mit dem eigenen Nachtzugprodukt SWISSonian. (...) Mit dem «SWISSonian griff die SWISS dieses Prinzip (der Kooperation von Bahnen und Airlines, Anm. des Autors) wieder auf, verstärkte aber ganz im Geist des aktuellen Kooperationsparadigmas in der Mobilitätswelt die Zusammenarbeit mit Partnern auf allen Ebenen der Produktherstellung. Als Leitbild diente die «Swissness» des Produkt, die eines der Erfolgsfaktoren des letzten grossen europäischen Nachtzuganbieter CityNightLine (CNL) gewesen war. Also holte man mit Stadler Rail einen Schweizer Fahrzeughersteller mit an Bord (...). Als Betreiberin gewann man die BLS, die mit ihrer Güterverkehrsparte ohnehin den europäischen Markt ins Visier nahm und über die erforderlichen Kompetenzen für den europaweiten Lokomotiveneinsatz verfügte. (...) Der SWISSonian positionierte sich eher als Gastgeber denn als Transporteur, mit dem zentralen Versprechen, einen erholsamen Schlaf und eine Fülle ergänzender Dienstleistungen anbieten zu können (...): Das Beste aus den Welten Kreuzfahrt und Direktflug.» (<https://futurzwei.org>, ursprünglich Blog Denkfabrik Mobilität).

Adrian Müller, Redaktor bei watson, hakte bei der SWISS nach und publizierte am 15. April 2020 einen Beitrag unter dem Titel «Status quo ist ein No-Go»: Swiss soll in der Post Corona-Ära Nachtzüge betreiben. Im Beitrag wird darauf verwiesen, dass die Swiss die Prüfung von Nachtzugverbindungen offen lässt: «Die möglichen Auswirkungen der Corona-Krise auf das Flugzug-Angebot werden wir gemeinsam mit den SBB überprüfen», sagt Swiss-Sprecherin Meike Fuhlrott. Über konkrete weitere Entwicklungen werde man zu gegebener Zeit informieren.

16 Vorurteile und Vorteile

«Bahn gegen Airlines: Vor dem grossen Kampf» titelte am 18. April 2020 die Luzerner Zeitung (LZ) und «Die Bahn hofft, nach der Coronakrise den Fluglinien Passagiere abzuluchsen. Doch Billigflieger sind bereit für eine Rabattschlacht» lautete der Untertitel. Autor Stefan Ehrbar geht dabei nur kurz auf die Nachtzüge ein: «Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben die Nachtzüge quer durch Europa aus dem Winterschlaf geholt. Sie zielen auf ein junges Publikum, dem einfache Online-Buchung wichtiger ist als Eisenbahn-Romantik.»

Das ist nur die halbe Wahrheit: Die zuerst ausgebuchte Nachtzug-Kategorie ist das Deluxe-Angebot mit eigener Nasszelle und somit auch das teuerste. (Kurt Bauer,

ÖBB Fernverkehr, in «Pole-Position», ModellEisenBahner 2/2020). Die Nachtzug-Klientel lässt sich nicht über einen Leisten schlagen, weil die Motive der Nachtzugwahl sehr vielschichtig sind.

Zu einfach sind reine Kostenvergleiche «Billigflug» versus Bahnfahrt: «Ab Zürich fliegt die Airline (easyJet) für 34 Franken nach London, für den Flug von Basel nach Berlin verrechnet sie noch 20 Franken. Mit dem Zug kostet diese Verbindung mindestens das Dreifache» (idem). Dem Autor entgeht, dass man bei diesem sechs und mehr Monate im Voraus gebuchten Flugtarif auch noch die Transfers an den Flughafen und dann in die Stadtmitte, das aufgegebenes Gepäck und die Sitzplatzreservation dazurechnen muss. Die Bahnen haben längst Spartarife und Reduktionen im grenzüberschreitenden Verkehr für Inhaber von GA und Halbtax eingeführt, die sich in der gleichen Grössenordnung von Billigflugtickets und ihren Gebühren bewegen.

Zum qualitativen Vergleich der beiden Transportmittel genügen einige Stichworte:

Flug:

- Zeitaufwand, Kosten und Stress bei den Transfers zu und von den Flughäfen (Stau auf Anfahrt, Parkplatzsuche, Weg zum Terminal usw.)
- Kontrollen unterschiedlicher Art vom Anstehen beim Check-in über Sicherheit - zukünftig wahrscheinlich auch Gesundheit, Pass und Zoll
- Platz- und Flugangst in den immer enger werdenden Flugzeugen (Maskenpflicht, Sitzabstände, Handgepäckbeschränkungen usw.)

Nachtzug:

- Reise direkte von Stadtmitte zu Stadtmitte ohne Check-in und «Check-out»
- Morgendliche Ankunft vor dem ersten «Red-eye»-Flug; dieser landet erst noch an der Peripherie
- Abendliche Abfahrt nach dem letzten Flug
- Verfügbarer Platz und Bewegungsfreiheit sogar im Sitzwagen
- Wählbarer «Intimbereich» (besonders aktuell: «Abstand halten!») im Einzel-, Doppel- oder Familienabteil

Die Gepäckmitnahme ist zwar noch nicht standardmässig geregelt, sie ist aber grosszügig und flexibler sowie kostenlos. Fahrräder können auf ausgewählten Strecken mitgeführt werden.

17 Entwicklungen und Perspektiven

Bereits seit 19. Januar 2020 verkehrt ein neuer Nightjet von Wien über Bonn nach Brüssel – vorab für Parlamentarier, Beamte und Lobbyisten. Für Dezember 2020 ist ein weiterer Nightjet Wien – Amsterdam vorgesehen. ÖBB-Chef Matthä hält es für möglich «sich eine Wiederauflage des Nachtzugs zwischen Zürich und Barcelona und eine Option von Berlin nach Brüssel vorzustellen». (NZZ, 17.12.2019)

Inwieweit die beim Verfassen des Artikels Ende Mai noch herrschende Corona-Pandemie die Entwicklung der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen im Allgemeinen und die Nachtzugrelationen im Speziellen beeinflusst, kann nicht abgeschätzt werden. Folgende Annahmen sind zurzeit wahrscheinlich und erhöhen die Attraktivität des Nachtzugangebots:

- Das Flugangebot wird mittelfristig nicht auf das frühere Niveau zurückkehren sowohl bei den Strecken, den Frequenzen, der Grösse der Flugzeuge und folglich der Kapazitäten
- Die Flugpreise steigen
- Die Gesundheitskontrollen («Gesundheitspass») und -checks (Temperaturmessung) verlangsamen und verlängern den Einsteigevorgang zusätzlich
- Der Komfort in der Flugzeugkabine sinkt (Maskenpflicht)
- Die Mehrwertsteuer auf Flugbilletten wird erhoben und den Bahnbilletten angeglichen
- Das Flugpetrol wird besteuert
- Die Maut für Fernbusse wird eingeführt
- Die CO₂-Abgaben für alle Transportmittel werden harmonisiert
- Die Trassenpreise für Nachtzüge werden abgesenkt
- Das Nutzen von Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Nachtzüge erhöht ihre Einsatzdistanz bis zu 1'500 Kilometer
- Der Einbau von Steckdosen auf AutoReiseZügen zum Laden der Autobatterien während der nächtlichen Fahrt erhöht die Autonomie der Fahrzeuglenker auf Distanzen bis zu 1'500-1'800 Kilometer

Kritische Punkte bleiben einerseits die Trassenverfügbarkeit für zusätzliche Züge, die vorab morgens zu Pendlerzeiten die Stadtzentren erreichen wollen und in deren Hauptbahnhöfen die Bahnsteigkanten nicht für eine längere Zeit blockiert werden

können⁹. Beim Konzept der Flügelzüge mit nächtlichem Umhängen der Zugteile ist für einen relativ kurzen Zeitraum ein teures Rangierteam notwendig und die Passagiere werden bei unsachgemäßem Umhängen der Zugteile aus dem Schlaf geholt. Siemens hat einen «Last Mile-Antrieb» für ökonomisches und ruhiges Rangieren der Zugteile durch das Begleitpersonal entwickelt, womit dieser Kostenpunkt und eine Qualitätseinbusse für die Fahrgäste minimiert werden.

Abbildung 14: Angetriebene Achse für die «Letzte Meile» von Siemens ausgestellt an der Innotrans 2016 in Berlin



Foto: Jürg D. Lüthard

Einen innovativen Ansatz zur besseren Auslastung von Nachtzügen schlägt der Zürcher Bahn-Fachjournalist Jürg D. Lüthard vor: Den zum Teil mit nur sieben Wagen sehr kurzen Nachtzügen könnten auf geeigneten Strecken schnelllaufende Güterwagen für Post, eilige und verderbliche Güter wie Früchte und Gemüse, Fische und Meertiere sowie Blumen beigefügt und so der Ertrag erhöht werden. Dieses Konzept wurde im Jahr 2000 zwischen Amsterdam und Mailand unter dem Namen «Overnight Express» von der damaligen Railion Benelux umgesetzt und mit leicht modifizierten, für alle durchfahrenen Länder und für 200 km/h zugelassenen Gepäckwagen durchgeführt. Der «Nachtsprung» über die Distanz von 1'100 Kilometer dauerte gerade mal 14 Stunden. Das Konzept erhielt den europäischen Logistikpreis im Jahr 2000 (SBB Cargo-Magazin 1/2001).

Abbildung 15: Die Gepäckwagen des «Overnight Express» wurden dem Nachtzug Amsterdam – Mailand angehängt.



⁹ Der CNL «Sirius» aus der Schweiz nach Kopenhagen war ursprünglich ab Zürich mit Abfahrt um zirka 17 Uhr geplant; es war aber zu dieser Zeit keine Trasse zwischen Zürich und Basel vorhanden. Als Abgangspunkt musste daher Basel SBB nach 18 Uhr gewählt werden. Für die Wartung des Rollmaterials standen im Badischen Bahnhof entsprechende Anlagen bereit, da hier der AutoReiseZug Lörrach - Hamburg betreut wurde.

Um die Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge zu erhöhen, wird gelegentlich vorgeschlagen, diese so auszugestalten, dass sie auch tagsüber als Reisezug eingesetzt werden können. Dieses Konzept wird bspw. in China angewendet, wo sich Sitze – ähnlich wie in der Business Class-Kabine von Flugzeugen – ausziehen lassen.

Abbildung 16: Blick in einen chinesischer «Business Hybrid-Wagen» mit zu Liegen ausziehbaren Sesseln. Dazu ist viel Platz nötig und die Kapazität wird stark reduziert.



Quelle: Internet <http://en.people.cn/102774/7602896.html> / Xinhua / Lu Gang

Dabei wird ausser Acht gelassen, dass der Unterhalt einer «klassischen» Nachtzugkomposition für Wäschewechsel, Reinigung, Ent- und Versorgung sowie Desinfektion mehrere Stunden benötigt. Zudem müssten sowohl für den Nacht- wie den Tagesverkehr bauliche Kompromisse eingegangen werden, die sowohl zu höheren Investitionen ins Rollmaterial wie vermindertem Komfort für die Tages- und Nachtfahrgäste führen.

18 Fazit

Die Vorzeichen für eine Renaissance eines europäischen Nachtzugnetzes stehen gut. Das Umweltbewusstsein bei breiten Kreisen der Bevölkerung – und damit den potenziellen Nutzern des Nachtzugangebots – wächst und ergreift auch die Politik. Regierungen erteilen ihren Verkehrsämtern Aufträge zur Abklärung der Rahmenbedingungen für einen Ausbau der nationalen und grenzüberschreitenden Nachtzugrelationen. Diese zeigen auf, dass Nachtzugangebote realisierbar und finanzierbar sind.

Bezüglich der Betriebskosten bestehen unterschiedliche Konzepte und Vorstellungen. In Ländern mit einer langgezogenen Ausdehnung wie Italien, Norwegen, Schweden und Grossbritannien beispielsweise werden die Nachtzugangebote aus Kohärenzgründen von der Allgemeinheit mit verschiedenen Modellen mitfinanziert (Senkung der Trassengebühren, Subventionen; Defizitdeckung usw.). Dänemark als kleines Land versteht sich in der Zukunft als Drehscheibe zwischen den Nordischen Ländern und dem kontinentalen Europa und ist bereit, dafür finanzielle Mittel

einzubringen. Schweden setzt für den Binnenverkehr auf Wettbewerb unter drei Nachtzug-Operateuren. Für das Nightjet-Netz der ÖBB scheint dies nicht nötig zu sein, da ihr Konzept die Übernahme von gemeinwirtschaftlichen und damit abgeregulierten Leistungen zu den nächtlichen Randstunden einschliesst.

Die Schweiz mit ihrer zentralen Lage in Europa, der hohen Reiseintensität seiner Einwohner und der ebenso hohen Bereitschaft, für Qualitätsangebote entsprechende Preise zu bezahlen, ist geradezu prädestiniert, den Mittelstreckenverkehr für Reisezeiten mit dem Nachtzug von 10-14 Stunden (zirka 800 – 1'500 Kilometer) einzuführen und zu pflegen. Zudem findet der Passagierstrom nicht nur in einer Richtung statt, sondern das Nachtzugangebot kann und soll auch von Incoming-Touristen genützt werden. Dass dieser in Zukunft verstärkt auf der Schiene erfolgen wird, liegt angesichts des wachsenden Umweltbewusstseins und den zweifellos langanhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auf der Hand.

Um den nachhaltigen Durchbruch zu schaffen, sind die Auftraggeber neuen Rollmaterials gefordert, dieses den Fahrgastbedürfnissen des 21. Jahrhunderts entsprechend auszugestalten.

Das Engagement der SBB darf sich nicht länger mit der «Kooperationsstrategie» begnügen – für das ÖV-Vorzeigeland Schweiz sind Investitionen in Rollmaterial und eine allenfalls notwendige Anschubfinanzierung des Betriebs auch Sache der Glaubwürdigkeit¹⁰.

Die Betreiber müssen für die Nachtzugkunden emotional positive Reiseerlebnisse bieten, die sie zu Stammkunden und begeisterten Multiplikatoren macht.

Links

<https://www.nightjet.com/de/komfortkategorien/nightjetzukunft>

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

<https://www.nachtzug-bleibt.eu/>

<http://www.night-trains.com/>

<https://www.denkfabrikmobilitaet.org/geschichten/swissonian>

<https://eisenbahn.blog/bahnercafeholstein>, Interview mit Joachim Holstein 18. 11. 2019

<https://www.railwaygazette.com/news/overnight-express-marries-passengers-with-freight/27705.article>

¹⁰ Am 18. August 2020 vermelden die CH Media Medien: "Die SBB mieten Nachtzüge an." Dabei soll sie von der deutschen Tochter der US-amerikanischen Railroad Development Corporation Schlaf- und Liegewagen ab Dezember 2021 für drei Jahre anmieten inklusive Unterhalt. Gemäss "mit der Planung vertrauten Stellen sollen die Züge zwischen Amsterdam und Zürich verkehren".

Autorenverzeichnis

Arnold Luca; Leiter Regulation und Internationales
SBB AG
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65
luca.arnold@sbb.ch

Danalet Antonin, Dr.
Bundesamt für Raumentwicklung
Sektion Grundlagen
Co-Leiter Verkehrsmodellierung
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
antonin.danalet@are.admin.ch

Eberhardt Stephan
Oberer Saltinadamm 64
3902 Brig-Glis
stephan.eberhardt@bluewin.ch

Egger Thomas, Direktor, Leiter Aktionsgruppe 5 von EUSALP
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB
Seilerstr. 4, Postfach 2959
3001 Bern

Greinus Anne, Dr.
INFRAS AG
Binzstrasse 23
8045 Zürich
anne.greinus@infras.ch

Heugel Anna, Wissenschaftliche Mitarbeiterin,
Institut für Geographie
Friedrich-Alexander-Universität
Wetterkreuz 15
DE-91058 Erlangen

Justen Andreas, Dr.
Bundesamt für Raumentwicklung
Sektion Grundlagen
Co-Leiter Verkehrsmodellierung
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
andreas.justen@are.admin.ch

Lieb Christoph
Ecoplan AG
Monbijoustrasse 14
3011 Bern
lieb@ecoplan.ch

Linden Erik, Wissenschaftlicher Mitarbeiter
CFAC-HSG
Dufourstrasse 40a
9000 St. Gallen
erik.linden@unisg.ch

Mathys Nicole A., Prof. Dr.
Bundesamt für Raumentwicklung
Sektion Grundlagen
Sektionschefin
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
nicole.mathys@are.admin.ch

Metz Kurt, lic.ès sc.pol.
Mobilität.Logistik.Tourismus
Kirchrain 8
6016 Hellbühl LU
mail@kurtmetz.ch

Niederer Peter, Vizedirektor, Koordinator des Projektes Crossborder
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB
Seilerstr. 4, Postfach 2959
3001 Bern
peter.niederer@sab.ch