

FÜR EIN SCHNELLES NACHTZUGNETZ IN EUROPA



Schnelle Nachtzüge zwischen Europas Metropolen:
ein Beitrag zum Klimaschutz
und ein Baustein in der Mobilität von morgen.



Inhaltsverzeichnis

Ein schnelles Nachtzugnetz für Europa	S. 5
Die Vision	S. 7
Gründe für eine Nachtzugreise	S. 9
Mobilitätsbedürfnis und Klimaschutz	S. 12
Die Strecken	S. 15
Das Wagenmaterial	S. 18
Chancen und Grenzen	S. 19
Schritte zur Realisierung	S. 21
Beispiele für Fahrtzeiten	S. 22

Abbildung links:

Das moderne europäische Schienennetz bietet die Möglichkeit einer Vielzahl schneller und wirtschaftlicher Verbindungen im Nachtverkehr.

Diese Darstellung bietet kein detailliert geplantes Liniennetz, sondern will zeigen, welche großen Distanzen auf der Schiene mit komfortablen Nachtzügen in attraktiven Reisezeiten überwunden werden könnten.

Impressum:

Dr. Toni Hofreiter, MdB
Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Tel.: 030 / 227 - 7 45 15
Fax: 030 / 227 - 7 66 45
anton.hofreiter@bundestag.de
www.toni-hofreiter.de

Autoren:

Dr. Toni Hofreiter, MdB
Dipl.-Ing. (FH) Markus Büchler M.A.
Alexander Rösler

Bildnachweis:

Markus Büchler 1, 6, 10, 17, 23
Michaela Runge 4, 24
Stand: Juli 2008

Grafik und Satz:

slius GmbH, www.slius.de

Berlin - Rom über Nacht?
München - London über Nacht?
Paris - Budapest über Nacht?

Die Gleise stehen bereit oder sind in Bau.
Komfortable Wagen sind verfügbar.
Lassen wir die Züge rollen!



Ein schnelles Nachtzugnetz für Europa

„Es verkehren doch bereits täglich Nachtzüge in alle Himmelsrichtungen, wozu ein Nachtzugnetz für Europa?“, könnte man fragen. In der Tat gibt es Nachtzüge schon lange und sie erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit.

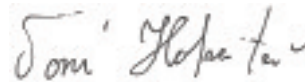
Allerdings verkehren die meisten Nachtzüge langsam. Sie überwinden in einer Nacht nur kurze Distanzen von 600-1000 Kilometer. In den letzten Jahren wurden in Europa viele Bahnstrecken für hohe Geschwindigkeiten neu gebaut oder ertüchtigt. Manche dieser Hochgeschwindigkeitsstrecken waren nicht sinnvoll oder sind unwirtschaftlich. Aber sie existieren oder stehen kurz vor der Fertigstellung. Sie nicht zu nutzen wäre töricht. Gleichzeitig hat sich die Fahrzeugtechnik weiterentwickelt. Moderne Schlaf- oder Liegewagen bieten auch bei hohen Reisegeschwindigkeiten eine geruhsame Nacht.

Das Bedürfnis nach Mobilität wächst. Angesichts des Klimawandels und rasant steigender Rohölpreise werden

dringend vernünftige Alternativen zum Energie intensiven Fliegen für den europäischen Wirtschaftsraum benötigt. Ein kluges, schnelles, europaweites Nachtzugnetz kann dazu einen Beitrag leisten.

Es gibt viele Gründe, die für eine Nachtzugfahrt sprechen, wenn das Angebot stimmt. Deshalb werden schon jetzt die bestehenden, vergleichsweise langsamen Linien sehr gut angenommen. Aus diesen Gründen setze ich mich dafür ein, die Vision eines schnellen europaweiten Nachtzugnetzes zu verwirklichen.

Diese Broschüre soll aufzeigen, welche Nachtzugrelationen in den nächsten Jahren, den politischen Willen vorausgesetzt, realisierbar sein werden und einen Anstoß für die Umsetzung geben.



Dr. Toni Hofreiter, MdB



Dezember 2007: Erstmals fährt ein französischer TGV aus Paris in den Münchner Hauptbahnhof ein. Man sieht: Die Zusammenarbeit der europäischen Bahnen macht Fortschritte, wenn auch nur mühsam.

Ein entschlossenes Handeln der Politik kann die Koordination und den Ausbau des Schienenverkehrs in Europa beschleunigt vorantreiben.

Viele Staaten investieren in kostspielige Hochgeschwindigkeitsstrecken wie hier zwischen Nürnberg und Ingolstadt am Bahnhof Kinding. Nicht alle Neubaustrecken sind so umstritten und teuer wie diese. Auch wenn es vielfach bessere Alternativen und dringendere Sanierungsprojekte auf Nebenstrecken gegeben hätte: Strecken wie diese sind gebaut und stehen zur Nutzung bereit.

Die Vision

In den meisten europäischen Staaten wird kräftig in das Schienennetz investiert. Ein Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Beschleunigung der Verbindungen zwischen den Metropolen. Dabei werden vielfach neue Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut oder vorhandene Strecken ertüchtigt und beschleunigt:

- Beispielsweise verfolgt Spanien das Ziel, jede größere Stadt des Landes mit einer Fahrtzeit von unter vier Stunden an Madrid anzubinden.
- Auch England, Skandinavien oder Italien setzen im Zuge der europäischen Integration auf internationale Schnellverbindungen.
- Nicht zuletzt sind auch osteuropäische Staaten, in denen der Bahnverkehr eine lange Tradition hat, im Begriff, ihre Schienen-Infrastruktur auszubauen. Russland möchte bis 2030 sogar 300 Milliarden Euro investieren, unter anderem um alle großen Städte an ein neu zu bauendes Schnellfahrnetz anzuschließen.

Mit Recht darf man kritisieren, dass mit der Konzentration auf kostenintensive Rennstrecken, das Geld für ebenso wichtige Nebenstrecken fehlt oder sich die Bahn sogar aus ihrer Verantwortung, Mobilität in der Fläche bereitzustellen, verabschiedet.

Das bahnpolitische Ziel der Grünen ist eine Bahn, die die Mobilität der Menschen auf dem gesamten Netz, d.h. in der Fläche bedient und nicht nur zwischen den europäischen Metropolen.

Nichtsdestotrotz eröffnet die hochgeschwindigkeits-taugliche internationale Infrastruktur eine neue Option: ein schnelles, europaweites Nachtzugnetz, um Marktanteile vom zunehmenden Flugverkehr zurück zu gewinnen.

Der innereuropäische Flugverkehr wächst derzeit rasant. Auch der Anteil der Luftfahrt am gesamten Verkehrsaufkommen steigt rapide. Gleichzeitig ist das Fliegen bekanntlich die umweltschädlichste Art der Fortbewegung.

Ein schnelles, europaweites Nachtzugnetz wird alleine den Klimawandel nicht stoppen können. Es könnte aber einen signifikanten Beitrag leisten, das Anwachsen des Energieverbrauchs im Verkehrssektor zu bremsen und gleichzeitig dem internationalen Mobilitätsbedürfnis der Menschen in Europa zu entsprechen.

Ein weiterer Schwerpunkt beim aktuellen Ausbau der europäischen Schieneninfrastruktur liegt in der Vereinheitlichung technischer Standards und der Vereinfachung des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Beispielsweise wurde die Antriebstechnik beim deutschen ICE und beim französischen TGV so erweitert, dass nun mit beiden Zügen in beiden Ländern gefahren werden kann. Das europäische Eisenbahnverkehrssystem ERTMS und somit die grenzüberschreitende Interoperabilität der Eisenbahnsysteme macht Fortschritte. Auch diese technischen Neuerungen lassen sich für ein schnelles europäisches Nachtzugnetz nutzen um unnötige Wartezeiten durch Lok- und Personalwechsel bei Übergängen zwischen den einzelnen nationalen Bahnnetzen zu vermeiden.

Gut organisierte internationale Nachtzuglinien mit einem leicht verständlichen, günstigen Tarifsystem, optimiert auf die Bedürfnisse der Reisenden würde neben den verkehrs- und umweltpolitischen Effekten auch einen positiven Einfluss auf die europäische Integration ausüben.

innereuropäischer Verkehr	Nachtzug	Flugzeug
Fahrgäste / Jahr	17 Millionen	659 Millionen
Direktverbindungen	> 50.000	7800

Daten aus: Jan-Philipp Schlaak, Sonja Hödl: „Nicht alle fliegen – die Alternative Nachtzug“, in: Internationales Verkehrswesen (59) 11/2007, S. 520



Gründe für eine Nachtzugreise

Im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern wie dem Auto, Fernbuslinien und vor allem dem Flugzeug haben die Marktanteile des Nachtzugs abgenommen.

Dennoch bietet der vergleichsweise klimaschonende Nachtzug eine Reihe systemimmanenter Vorteile, die ihm zu einem erheblich größeren Marktanteil verhelfen könnten, wenn die Rahmenbedingungen richtig gesetzt wären.

Es gibt viele Gründe, die für Reisende eine Nachtzugfahrt gegenüber einem Flug attraktiv machen:

- **Effizienz:** Aufgrund der Wartezeiten an Flughäfen aufgrund der Sicherheitskontrollen, Gepäckabgabe etc. sowie der Anreise vom und zum Flughafen und der Flugzeit selbst geht bei innereuropäischen Flügen in der Regel ein halber Tag verloren, der kaum genutzt werden kann. Im Nachtzug wird die Distanz „im Schlaf“ bzw. bei Abendessen und Frühstück überwunden.
- **Zeitgewinn:** wer morgens zu einem Termin nach London oder Mailand fliegen möchte, muss entweder am Vortag fliegen und in einem Hotel übernachten, oder zu äußerst unkomfortabler Zeit in der Nacht die Reise

beginnen. Für Urlaubsreisende bedeutet eine Nachtzuganreise einen geschenkten Urlaubstag gegenüber einer Anreise mit Flugzeug oder Auto, insbesondere bei den immer beliebteren Kurzurlauben und Städte-Trips.

- **Lage:** Hauptbahnhöfe liegen in der Regel im Herzen einer Stadt, Flughäfen dagegen weit außerhalb. Wer ausgeruht aus einem Nachtzug aussteigt, hat meist nicht weit zu seinem Ziel.
- **Preis:** Trotz Preiskampf und Schnäppchenangeboten ist das Fliegen in vielen Fällen um ein Vielfaches teurer als die Bahn. Wer zu Stoßzeiten termingebunden einen Flug bucht, muss tief in die Tasche greifen. Durch den ungebremsten Anstieg der Ölpreise dürften die Ticketpreise für Flugverbindungen künftig deutlich steigen.
- **Umwelt:** Das steigende Bewusstsein über Energieverbrauch und Klimawandel unter den Reisenden verleiht dem energiesparenden Schienenverkehr eine starke Marktstellung in der Zukunft.

- **Kapazität:** Die Anzahl möglicher Reisender in einem Flugzeug ist durch die Anzahl der Sitzplätze begrenzt. Ein Nachtzug kann bei intelligenter Disposition durch zusätzliche Wagen oder Verstärkerzüge flexibel angepasst werden, so dass Buchungsengpässe vermieden werden.
- **Verbindung:** Aufgrund seiner Zwischenhalte kann ein Nachtzug eine ungleich höhere Anzahl von Direktverbindungen zwischen einzelnen Städten herstellen, als es im Flugverkehr möglich ist. Gegenenefalls nötige Umstiege zu Anschlussverbindungen sind an einem Bahnhof wesentlich einfacher, schneller und bequemer als an Flughäfen.
- **Flexibilität:** Flugtickets sind personengebunden und in vielen Fällen nicht oder schlecht umtauschbar. Leider ist dies inzwischen bei manchen Nachtzugtickets ähnlich, man könnte jedoch die Umtauschbarkeit und Übertragbarkeit leicht wieder herstellen.
- **Spaß:** Viele Menschen fahren einfach gerne Bahn und bevorzugen aufgrund dieser Vorliebe dieses Verkehrsmittel, eine gute Verbindung vorausgesetzt. Insbesondere für Kinder ist eine Nachtzugreise ein besonderes

Erlebnis. Reisende wissen geräumige, behindertengerechte Toiletten und Wickeltische, Bewegungsmöglichkeiten im Zug und die unreglementierte Gepäckmitnahme zu schätzen.

- **Flugangst:** Nicht zuletzt bevorzugen viele Menschen die Bahn weil sie Angst vor dem Fliegen haben, wengleich das Flugzeug und Bahn zusammen die sichersten Verkehrsmittel sind.

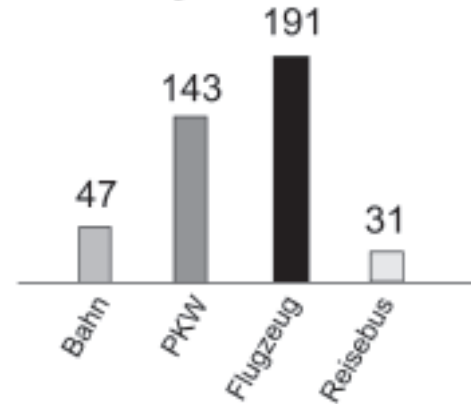
Nachtzugverbindungen sind ein Produkt mit besonderen Vorteilen, die von anderen Verkehrsmitteln nicht oder nur schwer ersetzt werden können.



Im Nachtzug lässt sich nicht nur die Schlafenszeit als Reisezeit nutzen sondern auch ein entspannendes Abendessen oder Frühstück - angenehmer Ausblick inklusive.

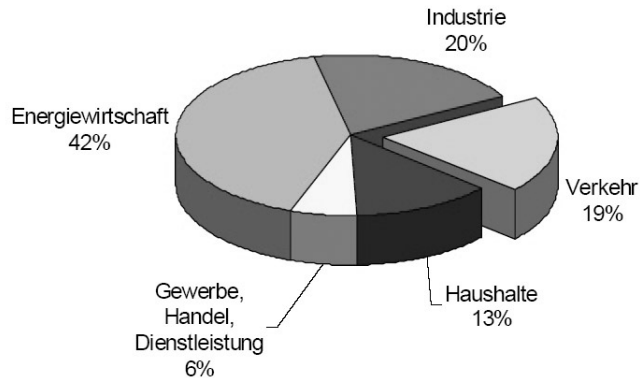
Spezifische CO₂-Emissionen bei durchschnittlicher Auslastung nach Verkehrsträger

(in Gramm CO₂ pro Personenkilometer)



Personenfernverkehr

Die Schiene ist mit Abstand umweltfreundlicher als das Auto oder das Flugzeug. Die Emissionen des Flugverkehrs sind zudem besonders schädlich, da sie sensible Atmosphärenschichten in großer Höhe belasten und in mehrerer Hinsicht zum Treibhauseffekt beitragen.



Rund ein Fünftel des Energieverbrauchs geht auf Kosten des Verkehrs.

Mobilitätsbedürfnis und Klimaschutz

Die Bedeutung des Verkehrssektors an den CO₂-Emissionen ist in Deutschland mit 19% schon derzeit groß.

In anderen Sektoren ist der Ausstoß an klimaschädigenden Abgasen rückläufig. Erneuerbare Energien, Kraft-Wärme-Kopplung bei der Stromerzeugung oder energiesparende Bauweisen weisen den Weg zu weiterer, deutlicher CO₂-Reduktion. Die Emissionen im Verkehrsbereich dagegen wachsen rasant. Schuld daran ist der nach wie vor wachsende Verkehr auf der Straße aber auch der Flugverkehr. Letzterer wächst sogar am schnellsten. Seit 1990 hat sich das Luftverkehrsaufkommen in Europa verdoppelt, von einem weiterem Wachstum in der Zukunft ist auszugehen.

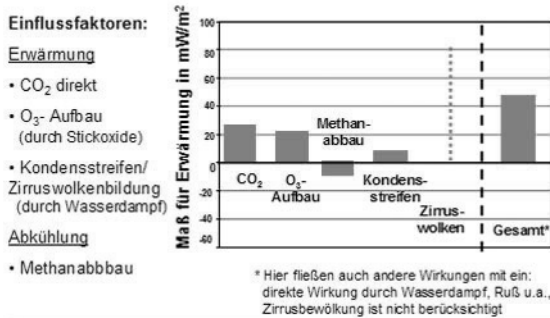
Schreibt man das aktuelle Wachstum des Luftverkehrs in die Zukunft fort, dann werden die Emissionen des Luftverkehrs in 50 Jahren trotz technischer Fortschritte größer sein als das, was die Menschen durch ihr gesamtes Tun langfristig maximal in die Atmosphäre ausstoßen können, um das Klimasystem nicht zu verändern.

Außer Fliegen könnten wir dann kaum noch Heizen, Autofahren oder industrielle Güter herstellen.

Angesichts dieser Prognose wird deutlich, dass auch das Warten auf neue Agrotreibstoffe keine Lösung bieten kann. Agrotreibstoffe können keinesfalls in diesen gigantischen Mengen erzeugt werden. Es ist also höchste Zeit, nach Alternativen zum Flugzeug zu suchen. Sicherlich ist ein gewisser Teil der Flüge den derzeit niedrigen Preisen geschuldet und verzichtbar. Dennoch wächst das Mobilitätsbedürfnis der Menschen. Mobilität, insbesondere internationale Mobilität ist etwas Wünschenswertes, es ermöglicht Reisen, fördert Bildung, Völkerverständigung und interkulturelles Verständnis.

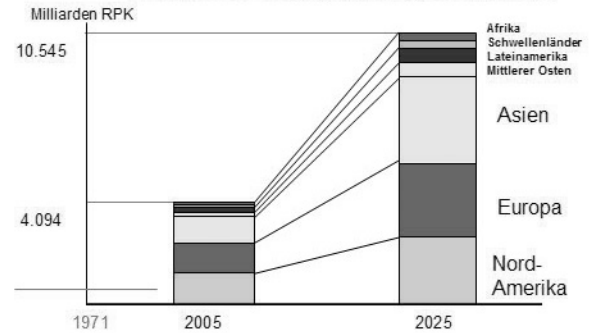
Ein schnelles europaweites Nachtzugnetz kann das Flugzeug nicht ersetzen. Insbesondere bei Verbindungen, deren Fahrtzeiten deutlich über die Länge einer Nacht hinausreichen, wird das Flugzeug den Vorteil seiner Geschwindigkeit auch in der Zukunft ausspielen können.

Erwärmung der Atmosphäre durch flugbedingte Emissionen 2000



Quelle: Sausen 2005

Zunahme der Passagierleistung 2005 bis 2025



Quelle: Airbus 2008

Beim Fliegen sind nicht nur die CO₂-Emissionen klimaschädlich. Auch die Stickoxidemissionen und die Kondensstreifen tragen dazu bei, dass die Klimawirksamkeit der Flugzeugemissionen zwei- bis viermal höher ist als der CO₂-Ausstoß alleine.

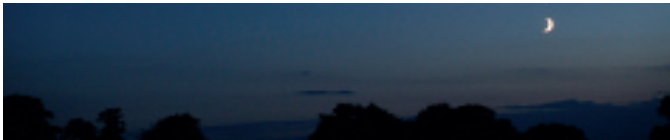
Wollen wir ein unbegrenztes Wachstum im Flugverkehr?

Wenn die Klimaerwärmung auf die international vereinbarten zwei Grad Celsius begrenzt werden soll, können wir uns dieses Szenario sicher nicht leisten.

Quelle: www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/flugverkehr_klima.pdf

Ein schnelles europäisches Nachtzugnetz kann aber sehr wohl einen wachsenden und bedeutensamen Anteil der innereuropäischen Verkehrsnachfrage auf mittleren Distanzen zwischen 700 bis über 2000 Kilometern abwickeln. Der Ausstoß klimaschädigender Stoffe könnte dadurch auf einen Bruchteil des prognostizierten luftverkehrsorientierten Vergleichsszenarios gesenkt werden.

Wachsende Passagierzahlen im Nachtzugverkehr werden aufgrund verstärkter Nachfrage nach Zubringer- und Anschlussfahrten zum und vom Nachtzug auch die Betriebsergebnisse im Tagverkehr stärken. Das Verkehrssystem Schiene wird insgesamt an Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit am Verkehrsmarkt gewinnen und dazu beitragen, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird.



Durch gute Angebote in einem schnellen, europäischen Nachtzugnetz werden unterschiedliche, große Zielgruppen erreicht:

- Geschäftsreisende, die gegenüber einem Abend- oder Frühflug vom Zeitgewinn profitieren.
- Familien auf Urlaubsreise, die durch die geringen Kinderermäßigungen bei Flugreisen finanziell benachteiligt sind.
- Kurzturlauber, die den Zeitgewinn bei An- und Abreise zu schätzen wissen.
- Junge Reisende, die mit schmalen Budget durch eine Nachtzugfahrt die Kosten einer Übernachtung sparen.
- Und nicht zuletzt nutzen umweltbewusste Reisenden aus Überzeugung dieses Verkehrsmittel.

Diesen Mobilitätsbedürfnissen konnte bislang auf mittleren Entfernungen nicht entsprochen werden. Ein schnelles, europaweites Nachtzugnetz schließt diese Angebotslücke.

Die Strecken

Der Aufbau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes nimmt Formen an. Viele europäische Metropolen sind bereits jetzt auf der Schiene mit konkurrenzlos niedrigen Fahrtzeiten verbunden. Beispiel Paris – London: Seit der Eröffnung des Eurotunnels und der Fertigstellung der „High Speed 1“ auf britischer Seite beträgt die Fahrtzeit zwischen diesen beiden Hauptstädten bei 490 km Entfernung nur 2:15 Stunden.

Weitere Beispiele:

Paris - Brüssel: 1:22 Stunden (313 km)

Madrid – Barcelona: 2:39 (630 km)

Madrid - Sevilla: 2:30 (471 km)

Lissabon - Porto: 2:35 (337 km)

Florenz - Neapel: 3:20 (531 km)

Köln – Stuttgart: 2:14 (375 km)

Warschau - Katowitz: 2:30 (302 km)

Stockholm - Kopenhagen: 5:13 (644 km)

Auf diesen Strecken ist der Flugverkehr nicht oder nur aufgrund starker Subventionierung konkurrenzfähig und könnte daher eingestellt werden.

Weitere Strecken und Lückenschließungen im Netz sind in Bau oder Planung. Die Europäische Union bemüht sich im Rahmen des TEN-Programms um die Ergänzung fehlender Verkehrsverbindungen und die Beseitigung von Engpässen in der europäischen Verkehrsinfrastruktur. Der Schienenverkehr nimmt dabei insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr breiten Raum ein.

Viele Nachtzug-Verbindungen wären schon jetzt möglich
Bereits auf dem heute bestehenden Netz könnte eine Vielzahl neuer Nachtzug-Direktverbindungen eingerichtet werden. Viele Nachtzüge werden erheblich langsamer geführt als es nötig wäre. So dauert die Fahrt im City-NightLine von München nach Paris derzeit zehn Stunden, tagsüber nur gut sechs Stunden. Den Weg zwischen München und Hamburg legt der Nachtzug in neun Stunden zurück, der ICE in fünfeinhalb Stunden.

Abbildungen rechts: Bequemes Reisen in modernen Hotelzügen bei hoher Geschwindigkeit.

Die meisten der heute möglichen Verbindungen im Nachtverkehr zwischen europäischen Großstädten werden erst gar nicht angeboten. So gibt es keine Nachtverbindung Barcelona-München, keinen einzigen Nachtzug von London aufs europäische Festland, keinen von Oslo oder Stockholm nach Deutschland, keinen von Norddeutschland nach Norditalien, usw.

Trotz zweifellos vorhandener Nachfrage, scheuen die nationalen bzw. privaten Bahngesellschaften die Investition oder sind zu träge auf den Ausbau der Infrastruktur mit einer Ausweitung des Angebotes und Erschließung neuer Kunden zu reagieren. Sowohl die Mitgliedsstaaten als



auch die Europäische Union könnten an dieser Stelle mit Anschubfinanzierungen und Konzessionsausschreibungen die Züge aufs Gleis setzen helfen. Mit der Eröffnung prestigeträchtiger Neubautrassen alleine ist es offensichtlich nicht getan.

Nachtzugnetz ohne Landschaft zerstörende Rennstrecken

Mit dem Plädoyer für ein schnelles Nachtzugnetz in Europa soll nicht dem Bau neuer Landschaft zerstörender Trassen das Wort geredet werden. Anstatt weiterer unwirtschaftlicher aber prestigeträchtiger Milliardengräber ist es - wie auch im - Tagverkehr erforderlich, zeitraubende Langsamfahrstellen zu beseitigen.

Extremgeschwindigkeiten von 300 km/h und höher benötigen gerade Trassen mit riesigen Kurvenradien und geringen Steigungen, die massive Eingriffe in die Landschaft erfordern. Für ein schnelles europäisches Nachtzugnetz ist dergleichen nicht erforderlich. Ein Ausbau bestehender Lücken im Hochgeschwindigkeitsnetz auf Tempo 200 sowie die Verkürzung von Standzeiten an Bahnhöfen und Grenzen ist völlig ausreichend. Dies lässt sich meistens durch die Modernisierung bestehender Trassen realisieren. Entscheidend für eine Verkürzung der Fahrzeiten ist schließlich nicht die kurzzeitig erreichte Spitzengeschwindigkeit sondern ein hohes Durchschnittstempo.



Das Wagenmaterial

Das neue Streckennetz wird auf Geschwindigkeiten von 150-300 km/h ausgelegt. Mit modernem Wagenmaterial und kontinuierlicher Fahrweise kann auch bei hohen Geschwindigkeiten im Fahrzeuginneren eine ruhige Nacht verbracht werden: sowohl im Sitz-, als auch im Liege- und Schlafwagen. Dank moderner Gleis- und Wagentechnik sind Bewegungen und Geräusche für den Reisenden nicht störender als auf herkömmlichen Nachtzugverbindungen. Verschiedene europäische Hersteller bieten ausgereifte Nachtzugsysteme an, die auch für höhere Geschwindigkeiten geeignet sind. Beispielsweise bieten die auf vielen innereuropäischen Linien eingesetzten Hotelzüge, die auch auf den DB-Strecken Berlin-München und Hamburg-München eingesetzt werden, ein rundum komfortables Reisen bei Geschwindigkeiten bis 220 Km/h:

- Sitz-, Liege- und Schlafwagen
- Speisewagen
- Niederflureinstieg

- Ausfallsichere Pendular-Neigetechnik
- Vollklimatisierung
- Energie sparender Leichtbau
- leise Fahrweise, innen wie außen

Renaissance des Kurswagens dank moderner Kupplungstechnik

Mit modernen Kupplungssystemen könnten einzelne Zugteile in kürzester Zeit automatisch aneinander gekuppelt oder voneinander getrennt werden um ein Maximum an umstiegsfreien Direktverbindungen anbieten zu können. Dies schafft die Möglichkeit, das seit vielen Jahrzehnten im Nachtreiseverkehr bewährte Kurswagen-system auch auf moderne Nachtzugsysteme zu übertragen. Durch das Trennen und Vereinigen können einzelne Zugteile auf Teilstrecken gemeinsam geführt und dann in unterschiedliche Richtungen geflügelt und Betriebskosten reduziert werden. Bei Tagverbindungen wird dies beispielsweise mit ICE-Zügen erfolgreich praktiziert.

Chancen und Grenzen

Nachtzüge alleine werden den Klimawandel nicht stoppen. Auch werden sie nicht alle innereuropäischen Flüge ersetzen können. Weiterhin wird ein Großteil der Menschen einen Flug vorziehen. So wie es Menschen mit Flugangst gibt, werden andere Personen z.B. durch Schlafprobleme eine Nachtzugfahrt nicht in Erwägung ziehen. Zudem wurde in den letzten Jahren dem Nachtreiseverkehr wenig Unterstützung gewährt:

- Die nationalen Bahngesellschaften bemühen sich in ihren Marketing-Aktivitäten kaum um die Bewerbung ihrer Angebote.
- Der Erwerb eines Fahrscheins ist vielfach umständlich, das Preissystem intransparent, Erstattungsmöglichkeiten eingeschränkt, Verkaufspersonal überfordert.
- In der Vergangenheit wurden viele Verbindungen gestrichen und nur wenige neue eingerichtet.
- An der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit im Nachtzugverkehr wurde kaum gearbeitet.

Dennoch: die Tatsache, dass derzeit 17 Millionen Passagiere trotz schlechtem Bekanntheitsgrad, teilweise hohen Preisen und langsamen Verbindungen den Nachtzug benutzen, zeigt wie groß das Potenzial für das Produkt Nachtzug im internationalen Verkehrsmarkt ist.

Aus Fehlern lernen

Ende der 1980er Jahre wurde ein Nachtzugnetz "Nightstar" zwischen Großbritannien, Frankreich, Belgien, Niederlande und Deutschland vorbereitet. Die Fahrpläne waren fertig, das Zugmaterial gekauft - dennoch kam es nie zu einem fahrplanmäßigen Einsatz. Überzogene Sicherheitsanforderungen, schlechte Abstimmung, zu kurze Distanzen und folglich zu kurze Fahrtzeiten sowie ein unflexibles Betriebskonzept brachten das Aus. Die fabrikneuen Wagen wurden schließlich nach Kanada verkauft. Das Desaster des Nightstars zeigt, dass es einer verbesserten internationale Kooperation bedarf. Aus den Fehlern des Nightstar-Projektes kann man für ein Gelingen künftiger Nachtzugprojekte lernen.

Die Zukunft gehört der Schiene

Aller Voraussicht nach wird sich die Wettbewerbsposition der Schiene gegenüber dem Flugzeug künftig deutlich verbessern:

- Steigenden Rohölkosten treiben die Kerosinkosten in die Höhe.
- Ein Absenken der vielfältigen Subventionen (Mehrwertsteuerbefreiung, Mineralölsteuerbefreiung, Entwicklungszuschüsse etc.) des Flugverkehrs ist in der politischen Diskussion.
- Der politische Wille und der öffentliche Druck angesichts des Klimawandels einem weiteren Anwachsen des Flugverkehrs entgegen zu treten, ist vorhanden.
- Trotz einem katastrophalen Image einiger Bahngesellschaften zeigen zahllose nationale und internationale Beispiele sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr, dass gute öffentliche Verkehrsangebote bis über die Kapazitätsgrenze hinaus angenommen werden. Bahnfahren ist trotz vieler Widrigkeiten attraktiv und beliebt.

Die Weichen richtig stellen

Das Potenzial darf getrost bei einem Vielfachen der derzeitigen Passagierzahlen im Nachtverkehr vermutet werden. Voraussetzung sind die richtigen Rahmenbedingungen:

- Koordination und Kooperation der einzelnen Bahngesellschaften
- Abbau der Wettbewerbsverzerrung durch Subvention des Flugverkehrs
- Einrichtung einer Vielzahl neuer Verbindungen und deren geschickte und intensive internationale Vermarktung
- Einfacher Zugang zu Fahrkarten, Flexibilität im Umtausch und Umbuchung, Transparenz in der Preisbildung
- Entwicklung einer wirkungsvollen europaweiten Marketingstrategie



Schritte zur Realisierung

Die zentrale Koordination einzelner Projekte und der Vermarktung des Gesamtkonzeptes kann nur auf europäischer Ebene gelingen. Dazu braucht es eine geeignete Institution, die die erforderlichen Kompetenzen bündelt. Die Europäische Eisenbahnagentur könnte beispielsweise mit dieser Aufgabe betraut werden.

Dabei ist zu überlegen, mit welchen Anreizen Bahngesellschaften zur verstärkten Investitionen in internationale Nachtzugangebote im Hochgeschwindigkeitsverkehr bewegt werden können. Nachtzugverkehr sollte aufgrund der großen Nachfrage grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein, d.h. er sollte ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand Gewinne erwirtschaften können. Dennoch findet dieser Verkehr auf den meisten der in dieser Broschüre angeordneten Relationen nicht oder nur mit niedrigen Verkehrsgeschwindigkeiten statt. Eine Verbesserung der Situation ist derzeit nicht in Sicht. Deshalb ist das Handeln der Politik unerlässlich.

Auf europäischer Ebene bedarf es daher einer gesetzlichen Regelung, dass die EU die im Sinne des Gemeinwohls gewünschten Nachtzugverkehre im Rahmen eines europäischen Taktfahrplans zu gewährleisten hat. Die EU wäre demnach verpflichtet, z.B. nach dem im deutschen Nahverkehr bewährten Besteller-Ersteller-Prinzip Konzessionen über Ausschreibungsverfahren an Eisenbahnunternehmen zu vergeben. Defizite wären aus dem EU-Haushalt zu finanzieren, wobei lukrative Strecken zu Mehreinnahmen für die EU aus den Konzessionsverträgen führen können.

Um die Idee eines schnellen Nachtzugnetzes in Europa zu verwirklichen, müssen Partner gefunden werden, die sie auf internationaler Ebene voran treiben. Diese Partner können Vertreter der europäischen politischen Institutionen sowie Verkehrspolitikern auf nationaler Ebene sein, aber auch nationale Bahngesellschaften, Privatbahnen und Nachtzuggesellschaften, die internationale Bahnindustrie, Verkehrs- und Umweltverbände und nicht zuletzt die Kundinnen und Kunden der Bahn, die als Verbraucher

Fahrzeitbeispiele

Hamburg ab: 22 Uhr -> Mailand an: 08 Uhr

Hamburg ab: 23 Uhr -> Stockholm an: 07 Uhr
-> Oslo an: 07 Uhr

Berlin ab: 20 Uhr -> Rom an: 09 Uhr

Berlin ab: 22 Uhr -> London an: 07 Uhr

Köln ab: 20 Uhr -> Stockholm an: 07 Uhr
-> Oslo an 07: Uhr

Frankfurt ab 21 Uhr -> Barcelona an: 09 Uhr

München ab: 22 Uhr -> London an: 06 Uhr

München ab: 22 Uhr -> Belgrad an: 08 Uhr

Paris ab: 22 Uhr -> Wien an: 06 Uhr
-> Budapest an: 09 Uhr



The image shows a digital departure board with the title 'Abfahrt Departure / Départ'. It lists several high-speed rail routes with their departure times, intermediate stops, destinations, and platform numbers. The routes are as follows:

Zeit	Train/Tempus	Über Via	Ziel Destination	GLEIS
19:03	NA 3315D NA 3302K	Paris - Bordeaux	Madrid	12
19:44	NA 33022 NA 3300B	Innsbruck - Florenz - Rom	Neapel	14
19:53	NA 33107 NA 17B	Suttgart - Köln - Brüssel	London	1
20:05	NA 33214 NA 2831B	Hamburg - Kopenhagen	Stockholm	5
21:16	NA 33253 NA 2844G	Wien - Budapest	Belgrad	1
22:00	NA 33321 NA 691	Nürnberg - Berlin	Warschau	12

Abbildung rechts:

Die Fahrzeiten auf dieser Darstellung gehen davon aus, dass die derzeit geplanten Ausbauprojekte (u.a. TEN) an Bahnlinien mit hoher Reisegeschwindigkeit Realität werden. Die Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Präzision. Sie will vielmehr verdeutlichen wie schnell Europas Metropolen auf dem Schienenweg untereinander verbunden sind bzw. bald verbunden sein werden.



Das Bahnnetz in Europa wird ausgebaut. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, neue Verbindungen einzurichten, auch über Nacht. Mit einem schnellen, europäischen Nachtzugnetz können neue Nacht-Verbindungen zwischen europäischen Städten über bislang ungeahnte Entfernungen angeboten werden. Ein schnelles, europaweites Nachtzugnetz kann dazu beitragen, das rasante Anwachsen des innereuropäischen Flugverkehrs zu bremsen. Moderne, komfortable, Energie sparende Nachtzüge sind ein wichtiger Baustein im klimafreundlichen Fernverkehr der Zukunft.

Dr. Toni Hofreiter ist Obmann der Grünen im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages.



Dr. Toni Hofreiter MdB
Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel.: 030 / 227 - 7 45 15
Fax: 030 / 227 - 7 66 45
anton.hofreiter@bundestag.de
www.toni-hofreiter.de

