



Mit der Fahrplanperiode 2022 erwachen auch die Nachtzug-Verbindungen. Wichtige Relationen wie Wien–Paris, Zürich–Amsterdam, Prag–Berlin–Amsterdam–Brüssel und französische Intercités-Verbindungen Paris–Südfrankreich nahmen den Betrieb auf. Auch saisonale Angebote wie Sylt–Hamburg–Basel/Salzburg sowie Wien–Split und Prag–Rijeka/Split erfreuen die Touristen.

Green Mobility

Nachtzüge im Steigflug

Weniger fliegen und nachts Zug fahren ist das Klimamotto. Neben ÖBB Nightjet versuchen verschiedene private EVU und kooperative Start-up-Unternehmen die Gunst der Stunde zu nutzen und schmieden Pläne für Nachtzugverbindungen. Ein kommerziell schwieriges Unterfangen – der Ruf nach Subventionen ist allgegenwärtig.

Im Lauf der europäischen Bahngeschichte kommen und gehen die Nachtzüge wie die Gezeiten des Meeres:

- Dem Hoch in der Belle Époque mit Luxuszügen wie dem Orient-Express und dem Train Bleu folgte der Niedergang im Ersten Weltkrieg.
- CIWL und Mitropa verhalfen in der Zwischenkriegszeit zu einem Wiedererwachen der Nachtzüge, um mit dem Zweiten Weltkrieg wieder zu verschwinden.
- Der Nachkriegs-Wirtschaftsaufschwung förderte den Wiederaufstieg der Nachtzüge. 1990 verfügte Europa über 75 Nachtzugverbindungen (siehe Grafik 1990, Seite 13). Viele Verbindungen wurden durch Flügel-

züge respektive einzelne Schlaf- und Liegewagen, angekoppelt an normale Reisezüge, ans Ziel gebracht.

- Durch den Aufschwung der Low-Cost-Fluggesellschaften Mitte der 1990er-Jahre verloren die Nachtzüge ihre Bedeutung und die meisten europäischen Bahngesellschaften stellten den Nachtzugbetrieb in der Folge ein.
- Nach dem Aus der DB City Night Line Ende 2016 ging 2018 die ÖBB mit dem neuen Betriebskonzept „Nightjet“ an den Start.
- Die Klimadebatte katapultierte das Reisen in der Nacht auf die politische Bühne und neue Nachtzug-Verbindungen sind in aller Munde.

- Die Corona-Pandemie 2020/2021 würgte die Verbindungen weitgehend wieder ab und die Nachtzüge blieben auf den Abstellgleisen.
- Sanktionsbedingt wurden 2022 die RZD-Verbindungen zwischen Moskau, Deutschland, Frankreich und Finnland eingestellt.
- In den nächsten ein bis zwei Jahren werden neue Angebote erfolgen. Hierzu fordern EVU und staatliche Stellen Subventionen.
- Ab 2025 wird die ÖBB all ihre neu bestellten 33 Nightjet-Kompositionen im Einsatz haben. Dabei will man auch mit mehr Komfort und mehr Privatsphäre attraktiver werden. Jeder Nightjet wird mit einem Multifunktionswagen unterwegs sein, der über einen Niederflureinstieg verfügt und in dem sich ein barrierefreies Liegewagenabteil und WC befinden. Insgesamt ist die ÖBB bereit, hierzu rund 700 Millionen Euro bis 2026 aufzuwenden.

FOTO UND KARTEN: P. TRIPPI-SERVICES

■ Bis 2030 will die SNCF 800 Millionen Euro in 300 Nachtreizenzugwagen, 30 Lokomotiven und zwei Instandhaltungswerke investieren. Damit sollen zehn Nachtzugverbindungen im Inland und einige internationale Destinationen realisiert werden.

Internationale Verbindungen

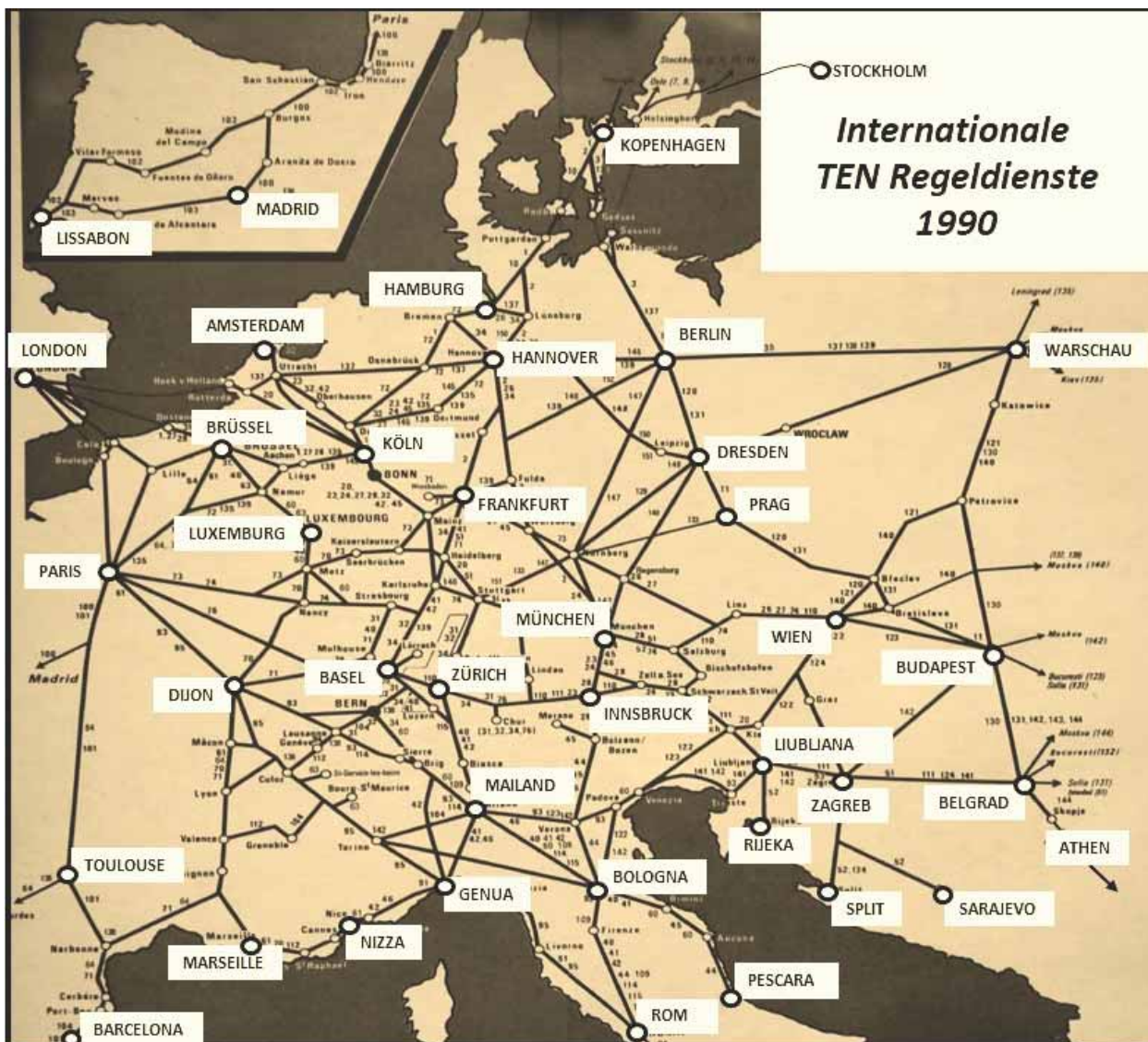
Mit der Rückkehr der Passagiere im Bahnverkehr und der Nachfragesteigerung im Tourismusverkehr nach der Pandemie werden laufend neue Nachtzugverbindungen aufgenommen (siehe Grafik 2022, Seite 14). Zwei Betreibergruppen, staatliche und private EVU, bedienen die zwei Betriebs-Segmente Regel- und Saisonbetrieb. Im Jahr 2021 hat sich das Nachtzugnetz

der ÖBB weiterentwickelt. Insgesamt vier neue Nightjet-Linien hatten Premiere. Täglich ist der Nightjet auf der Strecke Wien–Linz–Amsterdam/Brüssel und Innsbruck–München–Amsterdam unterwegs. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 sind zwei weitere Destinationen hinzugekommen. In Kooperation mit SNCF und DB geht es dreimal pro Woche über Nacht von Wien über München und Straßburg nach Paris, und in Kooperation mit den SBB hat auch der neue Nightjet Zürich–Amsterdam seine tägliche Fahrt aufgenommen. Als weitere saisonale Nachtzugverbindung an die kroatische Küste wurde im Juni der EuroNight von Bratislava und Wien über Graz nach Split in den Fahrplan aufgenommen. Vor der Corona-Pande-

mie führen jährlich über 1,8 Millionen Fahrgäste (rund 0,6 Prozent des gesamten ÖBB-Passagieraufkommens) mit dem Nightjet.

Nach einem erfolgreichen Nachtzug im Jahr 2020 nach Rijeka (Auslastung bei 90 Prozent) bot RegioJet 2021 neu einen Flügelzug nach Split an. Ein weiteres Schlafwagenangebot wird auf der Strecke Prag–Ostrava–Košice bedient. Im Juni 2021 nahm der von Transdev betriebene Snälltåget-Nachtzug die tägliche Verbindung Stockholm–Høje-Taastrup (bei Kopenhagen)–Berlin wieder auf.

Im Jahr 2019 hatte die schwedische Transportverwaltung Trafikverket zwei Nachtzugverbindungen zwischen Stockholm und Hamburg respektive Malmö und Brüssel ausgeschrieben. Die Vor-



haben sollen mit 5 Millionen Euro unterstützt werden. Im August 2021 hat SJ den Zuschlag für die Strecke nach Hamburg für vier Jahre erhalten. Die Betriebsaufnahme ist für das zweite Semester 2022 vorgesehen. Die Verbindung nach Brüssel fand keine Bewerber, da weitere Subventionszusagen ausblieben. Da das schwedische Nachtzug-Rollmaterial der SJ veraltet und zu breit ist, wird der Hauptpartner von SJ die deutsche RDC sein.

Der internationale ALPEN-SYLT Nachtexpress von RDC startete am 6. Mai 2022 mit einem Flügelzug ab Sylt-Hamburg nach Nürnberg-München-Salzburg respektive Frankfurt-Freiburg-Basel die neue Saison.

European Sleeper ist eine niederländische EVU-Kooperative, die Anfang 2021 gegründet wurde und im Juni 2021 mit dem belgischen Start-up Moonlight Express fusionierte. In Zusammenarbeit mit dem tschechischen Anbieter RegioJet soll im ersten Halbjahr 2022 die Route von Brüssel über

Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam nach Berlin, Dresden, Dčín und Prag dreimal wöchentlich betrieben werden.

Nationale Verbindungen

In verschiedenen europäischen Staaten werden Inland-Nachtzüge angeboten. Unter dem Label EuroNight betreiben vor allem osteuropäische Staats-EVU verschiedene Nachtzugverbindungen, die meist auch über ÖBB Nightjet buchbar sind.

Eines der dichtesten Netze betreibt Trenitalia mit zwanzig Intercity-Notte-Verbindungen in ganz Italien.

Die französische Regierung plant bis zum Jahr 2030 etwa zehn nationale Nachtzugstrecken. Das kündigte der französische Transport-Staatssekretär Jean-Baptiste Djebbari Ende 2021 anlässlich der Wiedereröffnung zweier nationaler Intercités-Nachtzüge nach Südfrankreich an.

In Skandinavien betreiben traditionell Finnland und Schweden regelmäßige sowie saisonale Nachtverbindungen. SJ

wird 47 ihrer aus den 1960er-Jahren stammenden Schlaf- und Liegewagen einer Sanierung und Modernisierung unterziehen. Die finnische VR wird ihre Wagenflotte von fünfzig modernen Doppelstock-Schlafwagen um weitere neun Einheiten aufstocken. Daneben verfügt VR für saisonale Angebote noch über dreißig ältere einstöckige Schlafwagen. In Norwegen wird das staatlich EVU Vy nach der Beschaffung von acht deutschen Liegewagen, den Nachtzugbetrieb zwischen Oslo und Bergen wieder einführen.

Bis auf Weiteres bleiben die Nachtzüge auf der iberischen Halbinsel eingestellt. Die beliebten RENFE Talgo-Trenhotel werden für den Hochgeschwindigkeits-Tagbetrieb umgebaut.

Ausblick

Neben ÖBB glänzen vor allem private EVU mit Plänen für neue Nachtzugverbindungen.

European Sleeper/Moonlight Trains und RegioJet möchten Europa mit

weiteren Nachtzügen „eindecken“ ...

Träumen ist ja Teil des Nachtzugerlebnisses. Selbst für Verbindungen nach UK bestehen Absichten – nur die Sicherheitsauflagen durch den Tunnel dürften eine finanziell kaum überwindbare Hürde darstellen.

Wenn, ab 2040, die Elektromobilität bei den Autos und SAF (sustainable fuel) bei Mittelstrecken-Flugzeugen zur neuen klimafreundlichen Normalität werden, verlieren die Nachtzüge ihre klimatechnischen Argumente und die betriebsökonomischen Nachteile werden ihre Daseinsberechtigung wieder infrage stellen.



Peider Trippi