

Joachim Holstein Nachtzug-Newsletter 1/24

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autozüge,

richtig, dies ist der erste Newsletter, den ich 2024 versende - seit meinem letzten ist über ein halbes Jahr vergangen. Dafür bitte ich um Entschuldigung (vor allem bei denen, die sich neu angemeldet haben, weil sie dachten, sie seien aus dem Verteiler gefallen) und um Verständnis: zum einen war und bin ich 2024 beruflich wesentlich stärker ausgelastet, als ich es erwartet habe, und zum anderen häufen sich seit dem Jahreswechsel die schlechten Nachrichten, was Nachtzüge angeht. Und dazu etwas zu schreiben, erfordert mehr Aufwand. Denn es muss unterschieden werden zwischen verschiedenen Ursachen - und die wichtigste Ursache ist die Weigerung einiger der größten staatlichen Bahngesellschaften Europas, Nachtzüge als Verkehrsmittel ernstzunehmen und sie genauso zu propagieren wie ihre Prestigezüge, also ihre Hochgeschwindigkeitszüge.

Da die ÖBB-Nightjets Richtung Italien und Paris jetzt wochenlang oder sogar monatelang ausfallen und in den letzten Tagen in vielen Artikeln die aktuellen Probleme angesprochen werden, beginne ich mit diesen Pressemeldungen. Die Schlagzeile der von Dutzenden Zeitungen nachgedruckten Meldung bringt es auf den Punkt:

Per Nachtzug durch Europa: Wie die Deutsche Bahn den „Nightjet“ ausbremst

<https://www.noz.de/deutschland-welt/politik/artikel/deutsche-bahn-wenn-der-nachtzug-das-ziel-um-stunden-verspaetet-erreicht-47220165>

<https://www.berliner-zeitung.de/news/oebb-nachtzuege-nightjet-wegen-baustellen-in-deutschland-oft-unpuenktlich-li.2228025>

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nachtzug-aerger-warum-der-nightjet-berlinparis-bald-monatelang-ausfaellt-li.2228955>

Originalton ÖBB:

»Trotz intensiver Bemühungen der beteiligten Bahnen können aufgrund von umfangreichen Bauarbeiten in Deutschland und Frankreich einige Nightjet-Verbindungen im Zeitraum vom 12. August bis 25. Oktober 2024 nicht angeboten werden ... Betroffen sind Wien–Paris, Berlin–Paris und Berlin–Brüssel.«

Die DB leistet sich hier wieder einmal einen Offenbarungseid - und geht in die Fake-News-Offensive. Da wurde munter behauptet, die DB fahre mit über 7.000 Nachtzügen durch die Lande (Richtigstellung: sie kassiert für jährlich 7.000 Nachtzüge anderer Betreiber hohe Trassengebühren und Stationsgebühren und stellt - logischerweise - in Deutschland den Lokführer und manchmal auch die Lok und/oder den Zugführer). Und die DB schwärmt von der »Kooperation« mit ausländischen Partnern (die die Waggons und das meiste Personal bezahlen), während sie in der Realität diese Betreiber hängenlässt.

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.nachtzuege-in-europa-deutsche-bahn-mischt-bei-7000-nachtzuegen-mit.ba8a3796-3144-498b-a7ac-d1f5905861e3.html>
<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.deutsche-bahn-renaissance-der-nachtzuege.ac164b63-b4af-4ae1-abd7-7813e3606434.html>

Im Spiegel ist ein Interview mit Jon Worth (<https://crossborderrail.trainsforeurope.eu/projects/>) erschienen, der sich seit Langem für einen gemeinsamen Fahrzeugpool einsetzt; er kritisiert Deutschland, Frankreich und Spanien mit ihren großen Staatsbahnen DB, SNCF und RENFE:

»Sie haben keinerlei Interesse an Nachtzügen. Null.«

<https://www.spiegel.de/reise/europa/nachtzuege-bei-deutsche-bahn-sncf-oebb-europas-grosse-staatsbahnen-haben-kein-interesse-an-nachtzuegen-a-b932c1fc-ebd1-4743-86db-fcf0594e44c0>

Durch ihre egoistische, auf Hochgeschwindigkeit fixierte Politik bremsen sie bestehende Nachtzuglinien aus und behindern kleinere Länder bei ihren Versuchen, neues Rollmaterial zu beschaffen: Gebraucht werden große Stückzahlen von Schlaf- Liege- und Sitzwagen, die in vielen europäischen Staaten zugelassen werden und daher flexibel eingesetzt werden können; Jon Worth sieht es auch als Aufgabe der EU an, eine solche »gemeinsame Beschaffung von Nachtzügen wenigstens zu organisieren, wenn nicht gar kräftig zu bezuschussen« - im Interesse der Reisenden und im Interesse der Klimaziele, denn die Menschen wollen und brauchen Alternativen zu Autos, Bussen und Flugzeugen.

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/warum-immer-mehr-menschen-im-nachtzug-durch-europa-fahren-19789109.html>

<https://www.faz.net/aktuell/feuilleton/debatten/deutsche-bahn-will-sparen-die-ideen-treffen-vor-allem-ostdeutschland-19816450.html>

Jon Worth geht auch auf das Scheitern der »Midnight Trains« ein, die allerdings etwas ganz anderes sein sollten als normale Nachtzüge im täglichen Verkehr von A nach B. Er lobt den Ansatz des niederländisch-belgischen »European Sleeper«, der erfolgreich zwischen Prag, Berlin, Amsterdam und Brüssel verkehrt und während der ÖBB-Zwangspause im Sommer die einzige Direktverbindung zwischen Berlin und Brüssel ist:

Lieber die Jugendherberge auf Schienen rollen lassen, statt von einem Hotel auf Schienen zu träumen.

Aber die wichtigste Informations- und Verkaufsplattform für Zugreisen - www.bahn.de - versucht, auch diesen Zug auszubremsen, indem stets »Preisauskunft nicht möglich« angezeigt wird - und damit ist logischerweise auch keine Buchung möglich. Einer der Chefs von European Sleeper, Elmer van Buuren, hat sich dazu im Berliner »Tagesspiegel« geäußert:

<https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/deutsche-bahn-muss-widerstand-gegen-ticketverkauf-von-wettbewerbern-aufgeben>

Die DB-Reiseauskunft enthält einen Fehler: Statt „Preisauskunft nicht möglich“ sollte den Reisenden gesagt werden „Preisauskunft nicht gewollt“, wenn es um Tickets anderer Betreiber geht. Mit dieser Haltung schadet die Deutsche Bahn dem europäischen Zugverkehr und letztlich auch sich selbst.

Schauen Sie es sich am besten mal selbst an. Geben Sie als Reisewunsch »Berlin« und »Bruxelles« ein, nehmen Sie einen Sonntag, einen Dienstag oder einen Donnerstag als Abfahrtstag ein und wählen Sie 18 Uhr als früheste Abfahrtszeit. Ihnen werden zwei groteske Verbindungen mit ICE, IC, RE und teilweise Bussen angezeigt, mit denen Sie in Frankfurt und Köln oder aber in Hagen, Herzogenrath, Heerlen, Maastricht und Lüttich umsteigen sollen (mit fast 4 Stunden Aufenthalt in Heerlen), und rechts lockt der rote Button »Preis ermitteln«, der Sie auf die Website von DB International bringt.

Beim durchgehenden Zug, der als »ES 452« angezeigt wird, heißt es hingegen: »Preisauskunft nicht möglich«. Was nun? Draufklicken bewirkt nichts - es ist einfach nur eine tote Fläche und kein Button. Wenn man die Details ausklappt, und den Button »Fahrtinformationen« oder einen der anderen Buttons wie »Beförderer« oder »Weitere Informationen« anklickt, bekommt man einen Hinweis:

Tickets unter www.europeansleeper.eu

Ich muss mich korrigieren - denn mein Computer mit seinem Mailprogramm hat die Zeichenfolge »www.europeansleeper.eu« automatisch in einen Link umgewandelt, so dass Sie von diesem Newsletter aus direkt auf die Website des Betreibers gelangen können.

Die DB hingegen hat diese Funktion deaktiviert. Da steht also nur in Grau:

Tickets unter www.europeansleeper.eu

Wer draufklickt, hat keinen Erfolg. Die DB zwingt die potenzielle Kundschaft dieses Zuges also dazu, die Internetadresse abzutippen oder per copy&paste im Browser einzusetzen und dann zu klicken.

Mit diesem Fall befasst sich inzwischen das Bundeskartellamt:

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/european-sleeper-bahn-konkurrent-fordert-verkauf-von-eigenen-tickets-auf-db-navigator-a-916ceb8a-a3b2-4412-96cd-325b1d2b365f>

https://b5cch.r.a.d.sendibm1.com/mk/mr/sh/1t6AVsd2XFnlGABaZbdLF04j7LPvMM/YuGofKLpLaq_

»Es wäre überhaupt kein technischer Aufwand, auch unsere Fahrten auf den digitalen Plattformen der Bahn anzubieten«, sagte Mitgründer Elmer van Buuren. Dem Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn müsse daran gelegen sein, den Bahnverkehr in Deutschland als Ganzes voranzubringen und nicht nur die Angebote des eigenen Unternehmens. »Wenn der Bund eine Bahn besitzt mit einer Verkaufsplattform, die so bekannt ist wie der DB-Navigator, dann ist die sehr geeignet dafür, diesen Wandel Richtung Zug mitzugestalten.«

In Belgien und Tschechien seien die Tickets seines Unternehmens bereits auf den Plattformen der dominierenden Bahn-Anbieter zu kaufen. Doch trotz jahrelanger Gespräche verwehre die Bahn weiter einen Vertrieb der Konkurrenz-Tickets.

Hat die DB so eine kleinliche Schikane nötig? Würde Bahnchef Lutz seinen Bonus verlieren, wenn im Feld »Preisauskunft« ein Preis »ab ... Euro« stehen würde und ein Mausklick die Buchung bei European Sleeper ermöglichen würde?

Selbst im Verhältnis zu den ÖBB ist ein Gefälle zu bemerken: will man eine Strecke wie Karlsruhe-Hannover im Sitzwagen des ÖBB-Nachtzuges buchen, geht das auf www.bahn.de sofort, denn die Sitzwagen werden - wie bis 2016 bei den DB-Nachtzügen - als InterCity vermarktet und behandelt: auf dem Button des IC 60470 steht »ab xxxx Euro« und »Weiter«, worauf man dann zwischen Sparpreisen und dem normalen »Flexpreis« wählen kann. Eine Zeile höher in der Trefferliste steht dieselbe Verbindung als NJ 470, und auf dem Button prangen »Preis ermitteln« und »Weiter«. Und damit landet man auf einer anderen Website, nämlich www.international-bahn.de, wo einem zwar versprochen wird, dass man »Fahrkarten für Verbindungen verschiedener europäischer Bahnen buchen« kann, gefolgt von:

»Auch Fahrkarten für zahlreiche Nachtzugverbindungen von und nach Deutschland können Sie hier buchen.«

Nun ist allerdings Karlsruhe-Hamburg keine Verbindung »von« oder »nach« Deutschland, sondern eine innerdeutsche Verbindung. Trotzdem sollen »die AGB für internationale Buchungen« gelten - das wäre vielleicht auch mal ein Fall für die Aufsichtsbehörden und das zuständige Ministerium. Wenn man weiterklickt, fährt man plötzlich nach »Hanover Main Station« und soll sein Geburtsdatum angeben, das sei »erforderlich für die Preisberechnung des Auslandstarifs«. Füllt man alles brav aus, erscheint nach dem nächsten Klick folgender Text:

*Es tut uns leid, wir können die von Ihnen gewählte Verbindung online nicht verkaufen.
Weitere Informationen finden Sie unter Hilfe und Kontakt.
Als Alternative bieten wir Ihnen gerne den Interrail-Pass für das flexibelste Reiseerlebnis in Europa an.*

Vielleicht sollte das mal jemand durchziehen: als Mensch mit einem Wohnsitz in Deutschland einen Interrail-Pass kaufen, um von Deutschland nach Deutschland zu fahren, und das Kauf- und Reiseerlebnis dann veröffentlichen.

Ich bin sicher: Wer in Frankreich wohnt, kann von der Geschäftspolitik der SNCF bei internationalen Reisen auch so manche Geschichte erzählen, und vermutlich auch Menschen aus Spanien, Portugal oder Großbritannien. Allen Beteiligten, insbesondere allen Verantwortlichen ist bekannt, dass hier keine Milliarden von Euro investiert werden müssen, um das Reisen mit grenzüberschreitenden Zügen, egal ob Tages- oder Nachtzügen, deutlich zu vereinfachen. Warum wird es nicht gemacht? Was sagen die neu- oder wiedergewählten Abgeordneten des Europäischen Parlamentes dazu? Fragen Sie nach!

Das europäische Nachtzug-Netzwerk »Back on Track« hatte vor der Wahl einigen Kandidatinnen und Kandidaten einen Fragebogen zugesandt - die Antworten können Sie hier nachlesen:

<https://back-on-track.eu/eu-election-questionnaire-results/>

Wenn Sie sich im Rahmen dieses Netzwerkes engagieren möchten, dann haben Sie jetzt die Möglichkeit, sich einer Gruppe in einem Land bzw. einer Region (iberische Halbinsel) anzuschließen:

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

Dort finden Sie auch Informationen über die Aktivitäten von »Back on Track«: <https://back-on-track.eu/meetings-and-activities/>

Außerdem gibt es bei »Back on Track« eine interaktive Nachtzugkarte Europas: <https://back-on-track.eu/night-train-map/>

Und zum guten Schluss möchte ich Sie auf die in Entwicklung befindliche Nachtzug-Datenbank aufmerksam machen. Auf dieser Liste <https://back-on-track.eu/night-train-list/> können Sie nach Destinationen suchen, die Liste filtern und sortieren - und Sie können auf den grünen Button rechts klicken: Damit landen Sie direkt auf der Buchung-Website des Zugbetreibers. Geht also!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen angenehmen Sommer

Joachim Holstein