

Positionspapier Nachtzüge

Die Arbeitsgruppe Nachtzug von Pro Bahn Schweiz hat Möglichkeiten von Nachtzugverbindungen geprüft, unter Einbezug der gestiegenen Höchstgeschwindigkeiten im Tages- und Nachtverkehr, der technischen und betrieblichen Machbarkeit und der aktuellen Nachfrage. Die Arbeitsgruppe empfiehlt den Ausbau der Nachtzugverbindungen nach diesen Städten und Regionen:

Kopenhagen

Ausgangslage: Bahnreisen nach Kopenhagen werden am Schalter sporadisch nachgefragt, Kopenhagen-Stadt praktisch ganzjährig, Dänemark und das angrenzende Südschweden vor allem im Sommerhalbjahr.

Heute benützt man dafür meist den Nachtzug nach Hamburg. Rund eine Stunde nach Ankunft besteht eine Verbindung über Flensburg, zurzeit mit zweimaligem Umsteigen, sowie eine Direktverbindung mit Verlad des Zugs auf die Fähre Puttgarden-Rödby (künftig eine beschleunigte Direktverbindung über Flensburg). Ankunft in Kopenhagen ist nach 13.30 Uhr.

Möglichkeiten:

- A) Dem Nachtzug Zürich-Hamburg könnte man Schlaf- und Liegewagen nach Kopenhagen mitgeben. Auf der Nachtstrecke entstünde dadurch kaum betrieblicher Mehraufwand. Ankunft in Kopenhagen wäre vor 13 Uhr. Der Zug müsste sofort wenden, um wieder auf den Hamburger Nachtzug-Kurs zu gelangen.
- B) Kundenfreundlicher wäre die Führung eines eigenen Zuglaufs Zürich- oder Basel-Kopenhagen mit Bedienung u.a. von Schleswig, Flensburg, Fredericia, Odense. Dieser Zug müsse zwei bis vier Stunden früher abfahren, damit er noch am Vormittag in Kopenhagen ankäme und eine Weiterreise nach Schweden attraktiv würde. In Kopenhagen bliebe Zeit für den Tagesunterhalt.

Einschränkungen:

Die Fahrzeuge müssen zulassungsfähig sein für die diversen Brücken und Tunnels.

Bewertung, Chancen und Risiken:

- A) + Synergie durch Mitnutzung eines bestehenden Zuglaufs
+ relativ preiswerte Variante für einen Markttest
– Späte Ankunft in Kopenhagen kann Attraktivität für Kunden schmälern
– knapper Umlauf ist nachteilig betreffend Unterhalt und Fahrplanstabilität
- B) + Attraktive Reisezeiten und Anschlussmöglichkeiten
+ Von Süden her je nach Abfahrtszeit bis Frankfurt nutzbar (und umgekehrt)
+ Unterhaltsfenster in Kopenhagen gewährleistet
– Zusatzaufwand Traktion und Trasse auf der ganzen Strecke

Amsterdam

Ausgangslage: Die Verbindung Schweiz-Niederlande und umgekehrt wird am Schalter ganzjährig nachgefragt und ist interessant für den gegenseitigen Tourismus, Geschäftsreisen und Familienbesuche. Am Schalter wird Utrecht und Amsterdam etwa

gleich oft nachgefragt wie Hamburg. Leider existieren nur noch Tagesverbindungen, allerdings einigermaßen attraktive.

Möglichkeiten: Der Fahrzeitbedarf ist etwa gleich wie nach Hamburg. Somit könnten die Wagen nach Amsterdam ab Zürich zusammen mit dem Hamburger Nachtzug starten. Man müsste die Wagengruppen jedoch bereits auf halbem Weg trennen.

Einschränkungen: keine

Bewertung:

+ Auf dem südlichen Wegabschnitt sind Synergien möglich (Mitbenutzung Hamburger Zuglauf)

Dresden (-Prag)

Ausgangslage: Dresden/Sachsen ist für Tagesverbindungen relativ weit entfernt. Die über neun Stunden mit drei verschiedenen ICEs schrecken Touristen wie auch Geschäftsreisende ab.

Möglichkeiten: Mit einem konventionellen Zug wären rund zehn Stunden erforderlich, also eine günstige Nachtzug-Fahrzeit. Die Wagen nach Dresden könnten ein Stück weit mit dem Nachtzug Zürich-Berlin mitfahren (Göttingen oder Magdeburg). Weiter könnte die Nachtverbindung Zürich-Prag wieder über Dresden mitlaufen anstatt über Linz.

Einschränkungen: keine

Bewertung:

+ Der Fahrweg Zürich-Göttingen/Magdeburg-Dresden-Prag brächte grösstmögliche Synergien, und unter Einbezug von Prag zudem auch eine qualitative Verbesserung.

? Da uns keine Nachfragezahlen oder ein Grund für die Einstellung der Dresdener Wagengruppe bekannt waren, bitten wir die SBB um eine Bewertung.

Barcelona

Ausgangslage: Reisen in die Region Barcelona werden am Schalter regelmässig nachgefragt. Zurzeit sind nur Tagesverbindungen vorhanden. Das mehrmalige Umsteigen mit teilweise langen Aufenthaltszeiten kann potenzielle Reisende abschrecken. Eine Umfrage des VCS unter zufällig ausgewählten Teilnehmern (nicht Mitgliedern) zeigte erstaunlich hohe Nachfragerwerte Richtung Frankreich (allgemein) und nach Spanien.

Möglichkeiten: Vermutlich wegen der grossen Nachfrage führten die Staatsbahnen einst einen Nachtzug zwischen Zürich und Barcelona, der eigens für die unterschiedliche Spurweite ausgerüstet war. Inzwischen gibt es sogar eine normalspurige Bahnstrecke bis nach Barcelona. Also wäre es heute eigentlich einfacher als damals, Nachtzüge nach Barcelona zu führen.

Wenn man in Zürich spät abfährt, kann Bern mitbedient werden; und am Morgen die Orte ab Montpellier. Die Ankunft in Barcelona wäre erst vormittags. Würde man früher losfahren, könnte man bis und mit Genf laden und wäre am frühen Morgen in Barcelona, könnte dann aber Montpellier oder Agde noch nicht bedienen. Dasselbe sinngemäss in umgekehrter Richtung. Montpellier ist allerdings mit mittelmässigem Aufwand auch als Tagesziel erreichbar, somit sollte der Fokus in der Bedienung der Romandie und der Region Barcelona liegen.

Einschränkungen: Zwischen Perpignan und Barcelona muss eine internationale Hochgeschwindigkeitsstrecke benutzt werden. Die Fahrzeuge müssen für diese Strecke zulassungsfähig sein.

Rom

Ausgangslage: In Italien ist der Tagesverkehr massiv schneller geworden. Daher wurde der Nachtverkehr zwischen der Schweiz und Mittel-Italien praktisch überflüssig. Nach Süditalien existieren weiterhin Verbindungen ab Milano, während nach Verbindungen Schweiz-Süditalien nur noch sehr wenig Nachfrage besteht. Trotz alledem fragen Kunden immer noch nach Nachtzugverbindungen Richtung Florenz-Rom und Venedig.

Möglichkeiten: Schweiz-Venedig isoliert betrachtet macht nur wenig Sinn, ausser man könnte Richtung Udine/Triest-Balkan weiterfahren. Nach Florenz und Rom könnte man aber einen Zug führen, der in der Deutschschweiz Reisende einsammelt (Ostschweiz-Zürich-Bern-Lötschberg) und ab Florenz wieder aussteigen lässt, dies relativ früh. Um den Produktionsaufwand zu senken, könnten die Schlaf- und Liegewagen aus der Schweiz nach Bologna geführt und dort mit dem Nachtzug von Wien vereinigt nach Rom geführt werden.

Einschränkungen: Falls das Umfahren in Bern zu aufwändig sein sollte, könnte man übers Gürbetal fahren.

Bewertung: Aus Sicht des Technikers braucht es diese Verbindung nicht, aber aus Sicht des Verkäufers schon. Eine kommerzielle Firma würde anbieten, was verkäuflich ist und nicht was der Ingenieur für richtig hält.

London

Ausgangslage: Der Nachtzug Chur-Paris war von der Reisezeit her schon immer an der unteren Grenze des Sinnvollen. Er wurde aufgegeben, nachdem der TGV die Fahrzeit Basel-Paris nochmals halbiert hatte. Wer über Paris hinaus fahren möchte, verliert jedoch die gewonnene Zeit wieder mit aufwändigen Bahnhofwechseln. Wer zum Beispiel nach London fahren möchte, benützt zwar zwei geniale Hochgeschwindigkeitszüge, braucht aber dennoch unheimlich viel Zeit, weil man bis zu zweieinhalb Stunden im Pariser Stadtverkehr verbringt.

Möglichkeiten: Die stark verbesserte Infrastruktur liesse sich auch für den Nachtverkehr nutzen, weil der Nachtzug darauf viel längere Strecken schaffen könnte. Mit dem Nachtzug könnte man im Londoner Zentrum ankommen, bevor der erste Flug in Heathrow landet.

Einschränkungen: Bei Zügen, die den Eurotunnel benützen, muss am Einsteigebahnhof ein Check-in erledigt werden. Dafür würde sich eventuell Basel eignen. Wagen und Loks müssen speziell für den Eurotunnel und die englische Infrastruktur zugelassen werden. Der Eurotunnel ist stark ausgelastet, es müsste geprüft werden, ob in Randstunden noch Trassen erhältlich sind. In Frankreich sind die Trassengebühren auf Hochgeschwindigkeitsstrecken um ein Vielfaches höher als auf konventionellen Strecken.

Bewertung: Technisch bringt diese Linie die grössten Herausforderungen mit sich und, mangels jeglicher Erfahrung, auch die grössten Risiken. Aus Marktsicht wäre sie aber hochinteressant:

- + Zentrum-Zentrum-Verbindung mit guten Bahnnetzanschlüssen
- + Praktisch keine Fernbus- und Auto-Konkurrenz

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
info@pro-bahn.ch
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Karin Blättler
Präsidentin
Hirschmattstrasse 54, 6003 Luzern
karin.blaettler@bluewin.ch

079 961 34 53

- + Zunehmende Flugscham
- technisch und rechtlich äusserst anspruchsvoll

Urs Möckli, Bern, 18. November 2019.

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
info@pro-bahn.ch
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Karin Blättler
Präsidentin
Hirschmattstrasse 54, 6003 Luzern
karin.blaettler@bluewin.ch

079 961 34 53