

## AUTORINNENPAPIER

# Zum Städtetrip oder ans Mittelmeer: Stilvoll und nachhaltig auf 40 lang laufenden Euro- Nacht-Sprinter-Linien

25.08.2021

**Ein Nachtzug, der abends in fünf größeren Städten hält und morgens wiederum in fünf Städten, ermöglicht 25 Direktverbindungen — ein einzelner Flug ergibt hingegen nur eine Verbindung. Über Nacht können mit schnellen, komfortablen Nachtzügen 1.000 bis 2.000 km Strecke zurückgelegt werden. Mit rund 40 solcher lang laufender Linien können somit hunderte Ziele in ganz Europa erreicht werden.**

Gerade im internationalen Reiseverkehr stellt sich nach der Klimaentscheidung des Bundesverfassungsgerichts die Frage, wie klimafreundliches Reisen funktionieren kann. Zwar gibt es inzwischen Ansätze für klimaneutrales Fliegen — jedoch zeichnet sich ab, dass die dafür einzusetzenden Technologien deutlich aufwändiger und teurer sind und auf absehbare Zeit nicht in dem Maße zur Verfügung stehen, um fossiles Flugkerosin vollständig zu ersetzen. Daher braucht es auf möglichst vielen Verbindungen alternative Angebote. So kann der Flugverkehr auf jene Relationen konzentriert werden, bei denen andere Verkehrsmittel keine Alternative darstellen.

Der Nachtzug erfährt eine Renaissance. Viele Menschen wählen ihn nicht nur aus Klimagründen, sondern weil sie stilvoll und nachhaltig reisen wollen. Die Fahrt im Nachtzug ist Urlaub der besonderen Art – mit starken Erinnerungen und ohne Flugstress. Es gibt keine aufwändigen Sicherheitschecks und keine umständliche Anreise zum weit außerhalb liegenden Flughafen. Man kann einfach mitten in der Stadt einsteigen, entspannt reisen und am Urlaubsziel morgens ankommen.

Während viele Menschen tagsüber Bahnfahrten von deutlich über sechs Stunden als lang empfinden, ist es über Nacht kein Problem, wenn die Fahrt zehn, zwölf oder auch mal sechzehn Stunden dauert — ein Gutteil der Strecke wird einfach verschlafen. Durch hochgeschwindigkeitstaugliche Nachtzüge und neue Hochgeschwindigkeits- und Ausbaustrecken, Lückenschlüsse und technische Harmonisierung können die heute bereits möglichen Fahrzeiten weiter reduziert werden. Mit Distanzen von 1.000 bis 2.000 Kilometern über Nacht kann ganz Europa komfortabel und klimafreundlich mit der Bahn verbunden werden.

Unter den CSU-Verkehrsministern der vergangenen 12 Jahre bekam der Nachtzug in Deutschland keine Chance. Angeblich fehlende Rentabilität in einer Zeit der Gewinnmaximierung zwangen die Deutsche Bahn – nach eigenen Angaben – zum Aus beim Nachtzugverkehr.

Dabei zeigt die Österreichische Bundesbahn, dass Nachtzüge sich lohnen und ein interessantes Angebot für viele Reisende darstellen. Auch andere Anbieter wie Snälltåget oder der Alpen-Sylt-Nachtexpress bieten attraktive Verbindungen an.

Bislang fehlen jedoch eine europäische Vision und entsprechende Strukturen, um ein einheitliches großes europäisches Nachtzugnetz aufzubauen. Die Bundesregierung hält sich mit konkreten Ideen und Umsetzungsplänen zurück. Zwar veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium ein „TEE 2.0“-Konzept, das ist bisher allerdings nicht mehr als ein Pappschild, das fleißig vor jeden internationalen Zug gehalten wird. Konkrete Umsetzungen und Vereinbarungen mit Unternehmen gibt es nicht, eine Finanzierung von klimafreundlichen Angeboten lehnt die Bundesregierung weiterhin strikt ab. Nicht einmal die Trassenpreise wurden auf das von der Europäischen Union geforderte Maß abgesenkt. Bisher bleibt es also bei leeren Versprechen des Ankündigungsministers Scheuer.

Unsere grüne Vision ist ein europäisches Netz mit rund 40 internationalen Linien, das europaweit mehr als 200, perspektivisch bis zu 500 Großstädte, Mittelzentren und Urlaubsregionen miteinander verbindet. Einige Euro-Nacht-Sprinter bieten direkten Anschluss an einen Hafen. So werden auch Urlaubsinseln wie Mallorca, Korsika, Sizilien oder Santorin per Nachtzug aus ganz Europa erreichbar. Für ein europäisches Nachtzugsystem haben wir die Nachtzugkarte „Euro Night Sprinter – Netzvision 2030+“ entwickelt.

Zur Umsetzung dieses Systems dürfen EU und einzelne Länder aber nicht nur am Streckenrand stehen und winken. Sie selbst müssen die Rahmenbedingungen so gestalten, dass sich auch lang laufende, komplexe Nachtzugverbindungen über drei oder mehr Länder rentabel betreiben lassen. Denn der Betrieb eines Nachtzugs ist deutlich aufwändiger und kostenintensiver als bei Tageszügen: Es müssen Betten gerichtet, spezielle Wartungs- und Abstellanlagen zur Verfügung gestellt und eigenes Nachtzugpersonal eingestellt werden.

Während Flugtickets über zahlreiche Online-Reiseportale unkompliziert erworben werden können, wird zudem bereits die Buchung eines Nachtzugs auf Deutschlands führendem Online-Portal „DB Navigator“ zu einer Herausforderung. Ticketpreise für vermeintliche Kooperationspartner werden bislang nicht einmal angezeigt. Auch die Reservierung von Sitz-, Liege- oder Schlafplatz ist kompliziert und fordert viel Geduld.

Um tatsächlich zu einem transeuropäischen Hochgeschwindigkeits-Nachtzugnetz zu kommen, wollen wir in enger Absprache mit der EU und den beteiligten Staaten einen **Fünf-Punkte-Plan** in die Tat umsetzen:

- 1. Transeuropäisches Streckennetz, das europäische Metropolen und Urlaubsregionen verbindet:** Deutschland als zentral gelegenes Land in der EU ist prädestiniert, eine Führungsrolle beim Aufbau eines europäischen Nachtzugnetzes zu übernehmen und auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass länderübergreifend benötigte Trassen zur Verfügung gestellt und verlässlich bedient werden. Die Europäische Eisenbahnagentur (European Rail Agency, ERA) hat - angelehnt an die

Zivilluftfahrt - ein „Eurocontrol für die Schiene“ als Koordinationssystem für den internationalen Bahnverkehr vorgeschlagen. Bisher steht hierbei der Güterverkehr im Fokus, künftig sollten auch Nachtzüge einbezogen werden. Ein „Eurocontrol Schiene“ würde bei Trassenzuteilung und der Harmonisierung technischer Regeln, die oftmals Hemmschuhe für Nachtzüge bedeuten, unterstützen.

2. **Komfortable, schnelle und leise Nachtzüge:** Die Beschaffung von schnellen Hochgeschwindigkeits-Nachtzügen mit 200 bis zu 250 km/h und einheitlichen Standards sollte über die EU koordiniert werden. Einige Züge nach Spanien/Portugal und Russland oder die Ukraine müssen umspurbar sein (vermutlich bieten sich aufgrund der Interoperabilität in der Mehrzahl lokbespannte Traktionen an). Die Züge brauchen eine europaweite Zulassung. Bei der Finanzierung des Rollmaterials könnte die Europäische Investitionsbank (EIB) eine wichtige Rolle übernehmen. Seit mehr als 50 Jahren ist die EIB die internationale Entwicklungsbank der Europäischen Union. Mit ihren Investitionen fördert sie Projekte für nachhaltiges Wachstum und Klimaschutz. Die Züge sollten zu reduzierten Kosten an interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vermietet werden. Die Fahrzeuge können einheitlich beschafft und von den Herstellern gewartet werden. Es sollte einen Innovationswettbewerb für die Innenraumgestaltung der Züge geben. Neben verschiedenen, angenehm gestalteten Komfortklassen muss auch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme berücksichtigt werden.
3. **Kundenfreundliche Buchungsplattform:** Damit Züge unternehmensübergreifend gebucht werden können, müssen alle beteiligten Bahnunternehmen an einer einheitlichen Buchungsplattform und einer Datenschnittstelle teilnehmen. Alle kundenrelevanten Informationen müssen zur Verfügung gestellt werden, insbesondere Echtzeitdaten. Richtig attraktiv wird der Nachtzug erst, wenn auch Züge im Vorlauf und Nachlauf des Nachtzugs in einem Ticket als Durchgangsticket gebucht werden können, damit die Passagiere ihre EU-Fahrgastreuechte zur Nutzung alternativer Züge bei Verspätung in Anspruch nehmen können. Hierfür bedarf es verbindlicher Regeln zur Aufteilung der Fahrpreiserlöse auf mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen oder zur Nutzung alternativer Züge bei Verspätungen (Weiterentwicklung des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs“ - TCV). Wir wollen auch, dass Rabattkarten wie die BahnCard gültig sind, damit Nachtzugfahrten zu besonders attraktiven Preisen angeboten werden können.
4. **Grenzkosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur:** Auf vielen der von uns dargestellten Verbindungen besteht noch großes Potenzial für deutlich kürzere Fahrzeiten. Denn vielerorts in Europa wird an Aus- und Neubaustrecken geplant und gebaut. Mit dem Brenner-Basistunnel und einer schnellen Alpentransversale schrumpft beispielsweise die Entfernung Berlin-Rom von 14 auf 12 Stunden. Zudem wollen wir auch die Trassen- und Stationspreise für Nachtzüge auf Grenzkosten-Niveau senken, damit die Verbindungen wirtschaftlicher und die Ticketpreise günstiger werden.

5. **Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Flugzeug und Schiene:** Nachtzüge sollen für jedermann und jedefrau attraktiv sein. Wer klimafreundlich etwas länger unterwegs ist, soll dafür nicht auch noch draufzahlen. Derzeit wird der internationale Flugverkehr steuerlich enorm bevorzugt: Airlines bezahlen keine Mineralölsteuer auf Flugkerosin und internationale Flugtickets sind sogar von der Umsatzsteuer befreit. Diese Wettbewerbsverzerrungen müssen dringend korrigiert werden. Wir brauchen günstige Tickets, die mit Flugpreisen konkurrieren können. Durch passende Angebote für jeden Geldbeutel kann es gelingen, Nachtzüge preislich attraktiv zu machen.

Fazit: Unser **Fünf-Punkte-Plan** erfordert zum einen viel Kooperation auf europäischer Ebene, die über eine Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur ERA erfolgen könnte. Unsere grundlegende verkehrspolitische Forderung dahinter ist, dass die EU-Kommission beauftragt wird, den Aufbau und Betrieb eines europäischen Nachtzugnetzes voranzutreiben.

Zum anderen müssen für die Umsetzung entsprechende Mittel bereitgestellt werden. Um ein echtes europäisches Nachtzugnetz aufzubauen, ist es nötig, dass die EU und die beteiligten Staaten, vor allem Deutschland, Geld in die Hand nehmen. Dies gilt insbesondere für die ersten Jahre, um einen attraktiven neuen Nachtzug-Markt aufzubauen. Klar ist: Die Menschen sind bereit, Nachtzüge zu nutzen. Aufgabe der Politik ist es, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen und entsprechende Angebote zu ermöglichen.

**Anton Hofreiter MdB**, Fraktionsvorsitzender

**Matthias Gastel MdB**, Sprecher für Bahnpolitik

**Anna Deparnay-Grundenberg MdEP**, Die Grünen/EFA im Europäischen Parlament

**Franziska Brantner MdB**, Sprecherin für Europapolitik

**Stefan Gelbhaar MdB**, Sprecher für Verkehrspolitik

**Oliver Krischer MdB**, stellv. Fraktionsvorsitzender

**Cem Özdemir MdB**

**Markus Tressel MdB**, Sprecher für Tourismuspolitik

**Daniela Wagner MdB**, Sprecherin für Stadtentwicklung

ANHANG: Übersichtskarte „Euro Night Sprinter – Netzvision 2030+“

