Van:	Frank Menger
Onderwerp:	BO-MIRT/AO Spoor: Wunderline zonder bovenleiding ongeschikt voor de nachttrein; Noordoosten van Nederland niet goed ingebonden in de routes.
Datum:	vrijdag 17 september 2021 11:18:15
Bijlagen:	Nachtzüge in Europa_ Am liebsten wie im Flug _ ZEIT ONLINE.pdf Mit dem Nachtzug durch Europa_ Grüne im Bundestag.pdf 210828-AP-Nachtzuege.pdf

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Bij de verschillende partijen in de regio mis ik een duidelijke visie hoe Noordoost-Nederland beter onderdeel van de lange internationale doorgaande verbindingen kan worden. Het zou zo moeten zijn dat de reizigers voor bepaalde verbindingen ook in Groningen, Assen, Leeuwarden en Zwolle direct zonder lange reistijden op de nachttrein kunnen stappen.

Maar de Wunderline is technisch gezien hier niet op voorbereid zoals feitelijk het hele noordelijke spoornetwerk van Groningen en Friesland. Aangezien er andere soorten treinen structureel wel om een bovenleiding vragen om de verbindingen zonder technische hindernissen tot stand te brengen. Met betrekking tot het project Wunderline houdt het Rijk zich niet aan de Europese afspraken gemaakt in het 'Witboek transport 2050'. Domweg door elektrificatie van de noordelijke lijnen niet te willen betalen. Dit is in relatie tot een bericht in Die Zeit als artikel op een publicatie van de Grünen fractie in de Bundestag in Berlijn. Hier zijn de linkjes en tevens de bijlagen:

- https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-09/nachtzuege-europa-gruene-kurzstreckenfluege-verkehrswende-deutsche-bahn
- https://www.gruene-bundestag.de/themen/mobilitaet/mit-dem-nachtzug-durch-europa

Hoop dat het bijgevoegde kaartje u ook het gapend gat in het Noordoosten laat zien. Voor Amsterdam - Zwolle - Assen - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Scandinavië? Welke acties gaat u ondernemen?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

McAfee™ | WebAdvisor

We hebben deze pagina getest en inhoud geblokkeerd d
afkomstig is van potentieel gevaarlijke of verdachte site
Sta deze inhoud alleen toe als u zeker weet dat deze va
veilige sites afkomstig is.

Am liebsten wie im Flug

Schlafwagen statt Billigflieger: Die Grünen wollen Kurzstreckenflüge mit einem europäischen Nachtzugnetz überflüssig machen. Doch dafür muss sich einiges ändern.

Eine Analyse von **Jurik Caspar Iser**

15. September 2021, 12:45 Uhr / 230 Kommentare /

ARTIKEL HÖREN

Mit dem Nachtzug durch Europa? Das geht bislang etwa mit dem Nightjet der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). © Lisi Niesner/ Reuters

Es kommt hin und wieder doch auch mal vor, dass sich die Grünen mit Union und SPD grundsätzlich in einer verkehrspolitischen Frage einig sind. Ein generelles Verbot von klimaschädlichen Kurzstreckenflügen soll es nicht geben. Was für den Klimaschutz nicht optimal zu sein scheint, mag wahltaktisch Sinn ergeben: Verbote kommen im Wahlkampf nicht so gut an. Anreize zu setzen, die freiwillige Verhaltensänderungen ermöglichen, ist wohl unverfänglicher. Also beteuern auch die Grünen, sich für einen starken Bahnverkehr einzusetzen, der kurze Flugreisen überflüssig machen soll.

Eine Gruppe von Grünenpolitikern hat nun konkrete Vorschläge für einen Ausbau des europäischen Zugverkehrs vorgelegt und aufgezeigt, welche europäischen Großstädte und Urlaubsziele, die heute noch vornehmlich per Flieger erreichbar sind, künftig bequemer mit dem Zug angesteuert werden könnten. Die Grünen wollen sich für ein Nachtzugnetz einsetzen, das mit rund

McAfee™ | WebAdvisor
We hebben deze pagina getest en inhoud geblokkeerd d
afkomstig is van potentieel gevaarlijke of verdachte site
Sta deze inhoud alleen toe als u zeker weet dat deze va
veilige sites afkomstig is.

erreichbar sein.

Nur: Wie realistisch ist es, dass Bahnverbindungen auf längeren Strecken tatsächlich eine Alternative zum Flugzeug werden? Und vor allem, wie attraktiv kann das für Reisende sein?

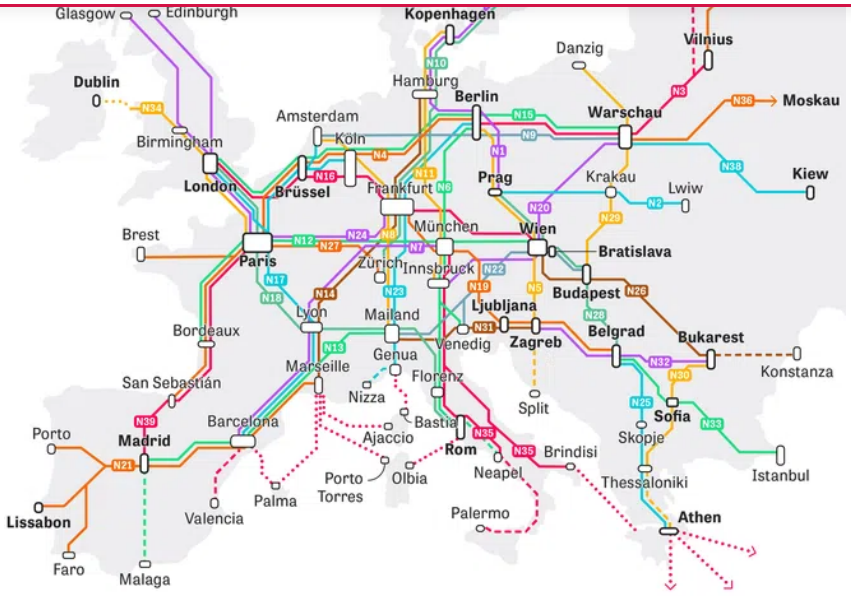
Mehr Nachtzüge werden von Bahnaktivistinnen und Klimaschützern schon lange gefordert. Es wird angenommen, dass Reisende eher bereit sind, längere Fahrzeiten in Kauf zu nehmen, wenn sie die Reisezeit im Schlafwagen verbringen können. Auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hat in diesem Jahr ein Konzept für eine Stärkung des innereuropäischen Bahnverkehrs vorgelegt, das auch den Ausbau von Nachtzugverbindungen vorsieht. Die Anzahl der bislang verfügbaren Verbindungen [https://www.zeit.de/2021/35/nachtzug-reisen-comeback-nachhaltigkeit-verkehr-verkehrswende-mobilitaet-schienenverkehr] ist allerdings überschaubar.

Großes Interesse an Nachtzügen

Gerade Deutschland kommt aufgrund seiner zentralen Lage in Europa beim Bahnverkehr eine wichtige Rolle zu. Die Grünen halten Deutschland daher für prädestiniert, eine Führungsrolle zu übernehmen und auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass "länderübergreifend benötigte Trassen zur Verfügung gestellt werden". Zudem fordern sie, die EU-Kommission damit zu beauftragen, den Aufbau und Betrieb eines europäischen Nachtzugnetzes voranzutreiben. Unter anderem solle die Beschaffung von Hochgeschwindigkeitsnachtzügen, die 200 bis 250 Kilometer pro Stunde fahren und einheitliche Standards erfüllen, über die EU koordiniert werden, heißt es in dem Positionspapier aus der Bundestagsfraktion. Darüber hinaus fordern die Grünen eine kundenfreundliche Buchungsplattform, günstigere Stations- und Trassenpreise für Nachtzüge und "faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Flugzeug und Schiene".

Mögliches europäisches Nachtzugnetz

McAfee™ | WebAdvisor
We hebben deze pagina getest en inhoud geblokkeerd o
afkomstig is van potentieel gevaarlijke of verdachte site
Sta deze inhoud alleen toe als u zeker weet dat deze va
veilige sites afkomstig is.



© ZEIT ONLINE, Quelle: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bahnexperten halten Züge grundsätzlich für konkurrenzfähig: "Der internationale Zugverkehr ist auf jeden Fall geeignet, innereuropäische Flugverbindungen zu einem großen Teil zu ersetzen", sagt Philipp Kosok von der Initiative Agora Verkehrswende. Bereits bestehende Verbindungen etwa zwischen Deutschland, der Schweiz und Österreich würden von den Reisenden gut angenommen. Doch das Angebot in Europa sei regional sehr "ungleich verteilt". Das Potenzial von Nachtzügen und Hochgeschwindigkeitszügen werde bei Weitem nicht ausgeschöpft, kritisiert Kosok. Scheuers Konzept für einen sogenannten TransEuropExpress (TEE) 2.0 [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/048-scheuer-mit-der-bahn-unweltfreundlich-durch-deutschland-und-europa.html]. sei eine "interessante Ideenskizze", beinhalte jedoch wenig Konkretes.

Ähnlich klingt das beim Fahrgastverband Pro Bahn. "Das Angebot ist definitiv ausbaufähig", sagt Verbandschef Detlef Neuß und verweist auf eine gestiegene Nachfrage. Eine Umfrage im Auftrag der Umweltorganisation Germanwatch [https://germanwatch.org/de/20045] bestätigt ein breites Interesse: 69 Prozent der Befragten in Deutschland, Polen, Frankreich, Spanien und den Niederlanden gaben demnach an, dass sie sich vorstellen könnten, Nachtzugangebote zu nutzen. Mehr als ein Drittel würde Reisezeiten von mehr als fünf Stunden in Kauf nehmen, um auf die Bahn umzusteigen.

Überlastung auf der Schiene

McAfee™ | WebAdvisor
We hebben deze pagina getest en inhoud geblokkeerd d
afkomstig is van potentieel gevaarlijke of verdachte site
Sta deze inhoud alleen toe als u zeker weet dat deze va
veilige sites afkomstig is.

deutliches Wachstum des europäischen Zugverkehrs kaum möglich", sagt Philipp Kosok. Die Überlastung auf der Schiene und die zeitgleiche Fahrt mit dem Güterverkehr bremsen laut dem Bahnexperten die Nachtzüge. Denn Güterzüge seien oft deutlich langsamer unterwegs, weshalb nachts oft nur Geschwindigkeiten unter hundert Stundenkilometern möglich seien.

Thema

Verkehrswende

Verkehrswende
Jetzt aber mal langsam
[https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-08/verkehrswende-verkehrspolitik-mobilitaet-elektroauto-kurzstreckenfluege-nachhaltigkeit]

Nachtzug-Reisen
Lust auf 39 Stunden Zugfahrt?
[https://www.zeit.de/2021/35/nachtzug-reisen-comeback-nachhaltigkeit-verkehr-verkehrswende-mobilitaet-schienenverkehr]

Bahnverkehr in Europa
Wozu noch fliegen?
[https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-03/bahnverkehr-europa-verkehrswende-infrastruktur-klimaschutz-mobilitaet-fliegen]

Ein weiteres Problem: Für Bahnunternehmen ist das Nachtzuggeschäft derzeit wenig lukrativ. Das liegt vor allem an den Gebühren für die Trassennutzung. "In Deutschland machen die Trassenpreise für Bahnunternehmen ein Viertel bis ein Drittel der Betriebskosten eines Personenzugs aus", sagt Philipp Kosok. "Das ist ein Riesenproblem, da viele europäische Verbindungen durch Deutschland führen." Der Verkehrsexperte sieht gerade hier eine Möglichkeit für die Politik, schnell für bessere Marktbedingungen zu sorgen und schlägt der Bundesregierung vor, den Bahnunternehmen anzubieten, einen Teil der Trassenpreise zu übernehmen.

"Fliegen ist immer noch viel zu billig"

Auch Detlef Neuß ärgern die hohen Betriebskosten für den Zugverkehr, die sich auf die Fahrpreise auswirken. "Die Entscheidung für oder gegen eine längere Zugreise ist für viele Reisende auch eine Preisfrage", sagt der Verbandschef. Ähnlich wie die Grünen fordert er, die steuerliche Bevorzugung des

McAfee™ | WebAdvisor
We hebben deze pagina getest en inhoud geblokkeerd d
afkomstig is van potentieel gevaarlijke of verdachte site
Sta deze inhoud alleen toe als u zeker weet dat deze va
veilige sites afkomstig is.

und über zehn Jahre schrittweise steigen. Und: Die Mitgliedstaaten müssten diesem Plan zustimmen.

Oft scheitern Bahnkunden, die eine Reise quer durch Europa planen, heute schon an der Buchung. "Für die Reservierung von Sitz-, Liege- oder Schlafplatz braucht es unendlich viel Geduld", kritisiert der Bahnpolitiker Matthias Gastel (Grüne). Die Grünen wollen sich deshalb für ein übersichtliches Portal einsetzen, dass die Buchung von Verbindungen mit Umstiegen und Fahrten verschiedener Anbieter ermöglicht. Das ist wichtig, damit Reisende bei Zugausfällen oder Verspätungen auf alternative Verbindungen umsteigen können. Denn nur wenn alle Züge auf einem Ticket gebucht werden, gelten die EU-Fahrgastrechte durchgehend.

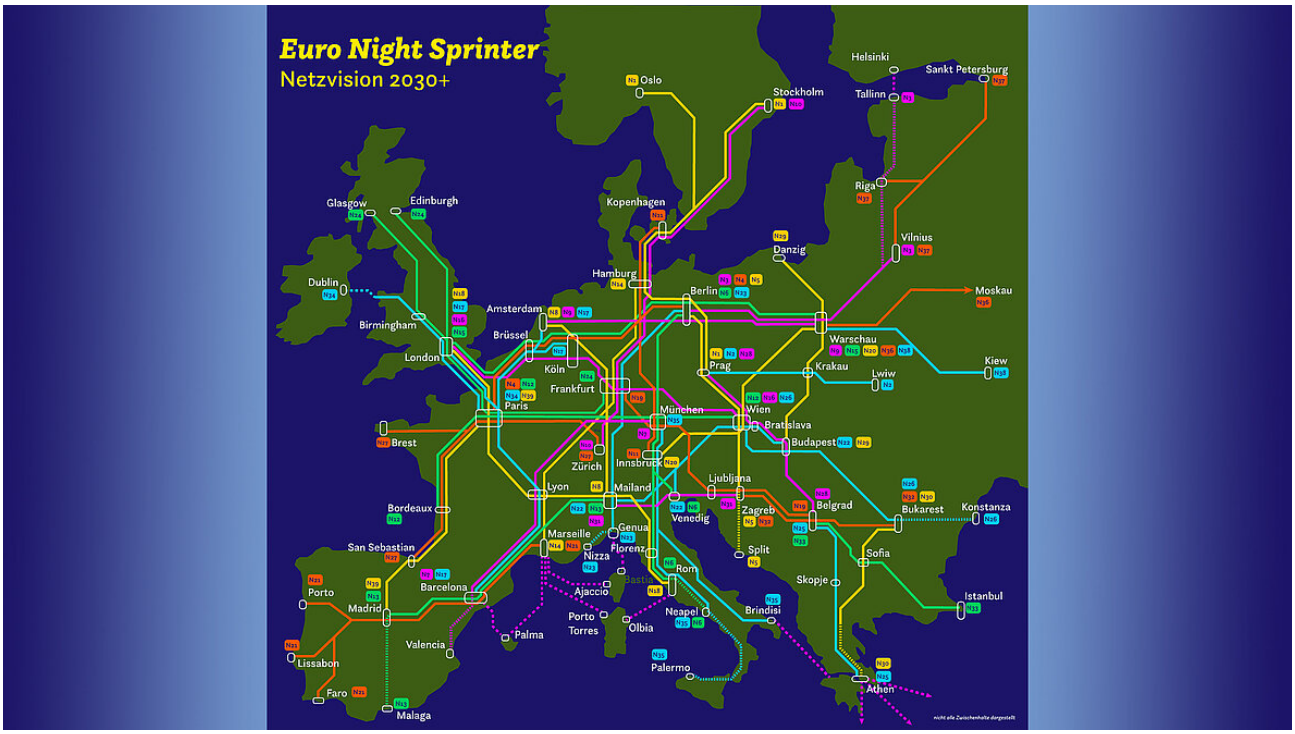
Damit Bahnfahren auf europäischen Strecken eine echte Alternative zum Flugzeug wird, muss sich also einiges ändern. Auch die Grünen werden bei einer Regierungsbeteiligung Zeit brauchen, um ihre Pläne umzusetzen. Der Aufbau eines europäischen Nachtzugnetzes erfordere "viel Kooperation auf europäischer Ebene", räumen die Autorinnen in ihrem Konzept ein. Und es sei nötig, dass "vor allem auch Deutschland Geld in die Hand" nehme. Bahnexperte Philipp Kosok ist dennoch optimistisch: "Wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden, könnte eine umfangreiche Verlagerung des Reiseverkehrs vom Flugzeug auf die Schiene im Verlauf der 2030er Jahre gelingen."

IAA Mobility - Merkel will klimaneutrale Mobilität bei Erhaltung von Arbeitsplätzen

Bundeskanzlerin Angela Merkel hat die Internationale Automobilausstellung IAA Mobility in München eröffnet. Deutschland müsse wichtiger Autostandort bleiben, sagte sie. © Foto: MICHAELA REHLE/Getty Images

Konzept für eine starke Schiene

Mit dem Nachtzug durch Europa



Wir Grüne im Bundestag wollen die Weichen stellen für ein attraktives Nachtzugangebot und eine klimafreundliche internationale Mobilität - es ist überfällig, die Investitionen in die Schiene massiv zu erhöhen.

© Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion

15.09.2021

- Die Bahn hat riesiges Potenzial für eine klimafreundliche, zuverlässige und bezahlbare Mobilität in ganz Europa.
- In den nächsten Jahren kommt es darauf an, massiv in das europäische Schienennetz zu investieren und Bahnfahren für Reisende über Grenzen hinweg deutlich zu vereinfachen.
- Wir Grüne im Bundestag haben dafür ein Konzept entwickelt: Mit der **„Netzvision 2030+“** können wir perspektivisch bis zu 500 Großstädte, Mittelzentren und Urlaubsregionen in Europa miteinander verbinden.

Diese Webseite verwendet Cookies zur Auswertung und Optimierung unseres Web-Angebots. Nutzungsdaten dieser Webseite werden nur in anonymisierter Form gesammelt und gespeichert. Einzelheiten über die eingesetzten Cookies und die Möglichkeit, die Nutzungsdatenanalyse zu unterbinden, finden Sie in unserer Datenschutzbestimmung.

Ablehnen Zustimmen

Wie reisen, ohne das Klima zu schädigen und unsere Lebensgrundlagen auf das Spiel zu setzen?

Diese Frage stellen sich immer mehr Menschen, egal ob anlässlich einer längeren Urlaubsreise, eines Städtetrips oder einer Dienstreise. In Europa ist der Verkehrssektor für etwa ein Viertel aller klima-

schädlichen CO_2-Emissionen verantwortlich. Verantwortlich sind auch die hohen Anteile des Autoverkehrs und die gewaltige Zunahme des Luftverkehrs in den letzten Jahrzehnten.

Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität

Autor*innenpapier

Euro Night Sprinter - Netzvision 2030+

Die Antwort ist einfach: Klimafreundliches Reisen geht vor allem mit der Eisenbahn. Kein anderes Verkehrsmittel kann mit ihrer Effizienz und der raschen Aussicht, zu 100 Prozent auf erneuerbare Energien zu setzen, mithalten. Gerade auf lange Distanzen spricht auch der Komfort für die Bahn: Unterwegs lesen, arbeiten, mit den Kindern spielen, im Bordrestaurant speisen und gute Gespräche führen – das geht nur auf der Schiene.

Eine besondere Option sind Nachtzüge. Anders als beim Flugzeug entfallen hier aufwändige Sicherheitschecks und weite Anreisen zum außerhalb liegenden Flughafen. Man kann einfach mitten in der Stadt einsteigen, entspannt reisen und am Zielort 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. Denn ein Gutteil der Strecke wird einfach verschlafen.

Die Schiene jahrzehntelang vernachlässigt

Ärgerlich also, dass das Bahnsystem in Deutschland, durch das wegen seiner zentralen Lage viele europäische Verbindungen führen, seit Jahrzehnten kaputtgespart wird und unter seinen Möglichkeiten bleibt. Entgegen aller Beteuerungen, mehr Verkehr auf die Schiene verlagern zu wollen, stellt die von Union und SPD getragene Bundesregierung auch 2021 für die Schiene nur 1,5 Milliarden Euro bereit, aber eine doppelt so hohe Summen für neue Bundesstraßen und Autobahnen.

Jede 6. Weiche, jede 6. Brücke und jedes 6. Gleis ist im deutschen Schienennetz reparaturbedürftig. Genau das macht Bahnfahrten störungsanfällig, das ist der Grund, warum viele die Bahn als unzuverlässig erleben und ungern umsteigen.

Lücken im internationalen Bahnnetz nicht geschlossen

Fahrlässig ist zudem, dass Union und SPD seit Jahrzehnten Ausbau und Modernisierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen verschleppt haben. Besonders blamabel ist dabei, dass Deutschland Verträge mit seinen Nachbarländen nicht einhält und Zusagen zum Ausbau von Schienenstrecken reihenweise bricht.

Diese Webseite verwendet Cookies zur Auswertung und Optimierung unseres Web-Angebots. Nutzungsdaten dieser Webseite werden nur in anonymisierter Form gesammelt und gespeichert. Einzelheiten über die eingesetzten Cookies und die Möglichkeit, die Nutzungsdatenanalyse zu unterbinden, finden Sie in unserer Datenschutzbestimmung.

Ablehnen Zustimmen

So steht etwa der Ausbau der Rheintalbahn seit 1980 im Bundesverkehrswegeplan und wurde 1996 der Schweiz vertraglich zugesichert. Doch während die Schweizer Seite sogar zwei lange Tunnels fertiggestellt hat, verspätet sich Deutschland um 21 Jahre und braucht für die Fertigstellung seiner Gleise noch bis nach 2040.

Ebenso verzögern sich Verbindungen zu unseren östlichen Nachbarn erheblich. Auf der Strecke von Dresden nach Breslau etwa liegt Deutschland bei der Elektrifizierung fast 10 Jahre im Rückstand. Um diese Verspätungen aufzuholen, sind mehr Mittel für das Bahnnetz ebenso überfällig wie eine Strukturreform, die die Verantwortlichkeiten für die Schieneninfrastruktur neu ordnet.

Den Nachtzugverkehr der DB beerdigt

Besonders kläglich ist das Versagen der Großen Koalition beim Nachtzugverkehr. Er wurde von der Deutschen Bahn AG im Einvernehmen mit dem Eigentümer – also dem Bund – im Jahr 2016 komplett eingestellt. Angeblich, weil Nachtzüge nicht rentabel genug sind. Andere Anbieter wie die österreichische ÖBB weiten ihr Nachtzugangebot allerdings seit Jahren erfolgreich aus und sind so Vorreiter beim Klimaschutz im Fernverkehr. Die ÖBB betreibt in Mittel- und Westeuropa 19 Nachtzug-Linien, in drei Jahren sollen es schon 26 sein.

Statt aus dem Nachtzugverkehr auszusteigen und damit eine nachhaltige Alternative abzuschaffen, wäre es Aufgabe der Bundesregierung gewesen, den Wettbewerb zwischen Fluggesellschaften und Eisenbahnunternehmen endlich fair ausgestalten. So fällt auf ein internationales Flugticket bislang keine Mehrwertsteuer an, auf Zugtickets dagegen sehr wohl.

Profitieren würden Nachtzüge auch von niedrigeren Trassenpreise für die Nachtstunden, in denen das Schienennetz ohnehin weniger ausgelastet ist. Das von der CSU geführte Bundesverkehrsministerium lehnt eine solche Maßnahme bislang ab. Stattdessen kündigte sie hochtrabend eine Initiative für einen „Trans-Europa-Express 2.0“ an – doch das ist bisher nicht viel mehr als eine kleine Spielzeugeisenbahn im tristen Schaufenster der deutschen Bahnpolitik.

Besonders ärgerlich für Bahnreisende ist, dass es selbst im Jahr 2021 äußerst schwierig ist, Tickets für internationale Züge oder Zugverbindungen im Ausland zu buchen. Verkehrsminister Scheuer sind Shownummern wie "Das Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft" wichtiger als die verkehrs- und digitalpolitische Kärrnerarbeit in der Gegenwart.

Grünes Konzept für eine Renaissance des Nachtzugs

Nicht nur aus Klimaschutzgründen, sondern auch, weil es eine komfortable Mobilität ermöglicht, wollen wir Grüne im Bundestag den Aufbau eines europäischen Nachtzugnetzes anschieben und damit eine gute Alternative für alle Reisenden schaffen.

Unsere Vision ist ein europäisches Netz mit rund 40 internationalen Linien, das mehr als 200, perspektivisch bis zu 500 Großstädte, Mittelzentren und Urlaubsregionen miteinander verbindet. Für ein europäisches Nachzugsystem haben wir die **Nachtzugkarte „Euro Night Sprinter – Netzvision 2030+“** entwickelt.

Diese Webseite verwendet Cookies zur Auswertung und Optimierung unseres Web-Angebots. Nutzungsdaten dieser Webseite werden nur in anonymisierter Form gesammelt und gespeichert. Einzelheiten über die eingesetzten Cookies und die Möglichkeit, die Nutzungsdatenanalyse zu unterbinden, finden Sie in unseren Datenschutzbestimmungen.

Ablehnen Zustimmen

© Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion

Um in enger Absprache mit der EU und den beteiligten Staaten ein transeuropäisches Hochgeschwindigkeits-Nachtzugnetz zu etablieren, schlagen wir einen **Fünf-Punkte-Plan** vor:

1. Infrastruktur passend ausbauen
2. Beschaffung von komfortablen und schnellen Zügen
3. Kundenfreundliche Buchungsplattform mit Anschlusssicherung
4. Senkung der Trassenpreise
5. Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Flugzeug

Mit ihrer Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität hat die EU-Kommission 2020 ein starkes Plädoyer für eine sofortige Verkehrswende in Europa abgegeben. Verkehrswachstum darf es künftig nur bei grüner Mobilität geben, so lautet ihr zentrales Prinzipien.

Unser Fünf-Punkte-Plan für einen starken Nachtzugverkehr knüpft an die EU-Strategie an und setzt auf eine gute Kooperation auf europäischer Ebene, die unter anderem durch die Europäischen Eisenbahnagentur ERA getragen werden sollte.

Weiterlesen

Fraktionsbeschluss: Einfach Bahnfahren - Die Bahn zum stärksten Verkehrsmittel entwickeln

Diese Webseite verwendet Cookies zur Auswertung und Optimierung unseres Web-Angebots. Nutzungsdaten dieser Webseite werden nur in anonymisierter Form gesammelt und gespeichert. Einzelheiten über die eingesetzten Cookies und die Möglichkeit, die Nutzungsdatenanalyse zu unterbinden, finden Sie in unseren Datenschutzbestimmungen.

Ähnliche Beiträge

Ablehnen Zustimmen

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-Fahrgastrechte 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-Grunenberg MdEP, Die Grünen/EFA im Europäischen Parlament

Franziska Brantner MdB, Sprecherin für Europapolitik

Stefan Gelbhaar MdB, Sprecher für Verkehrspolitik

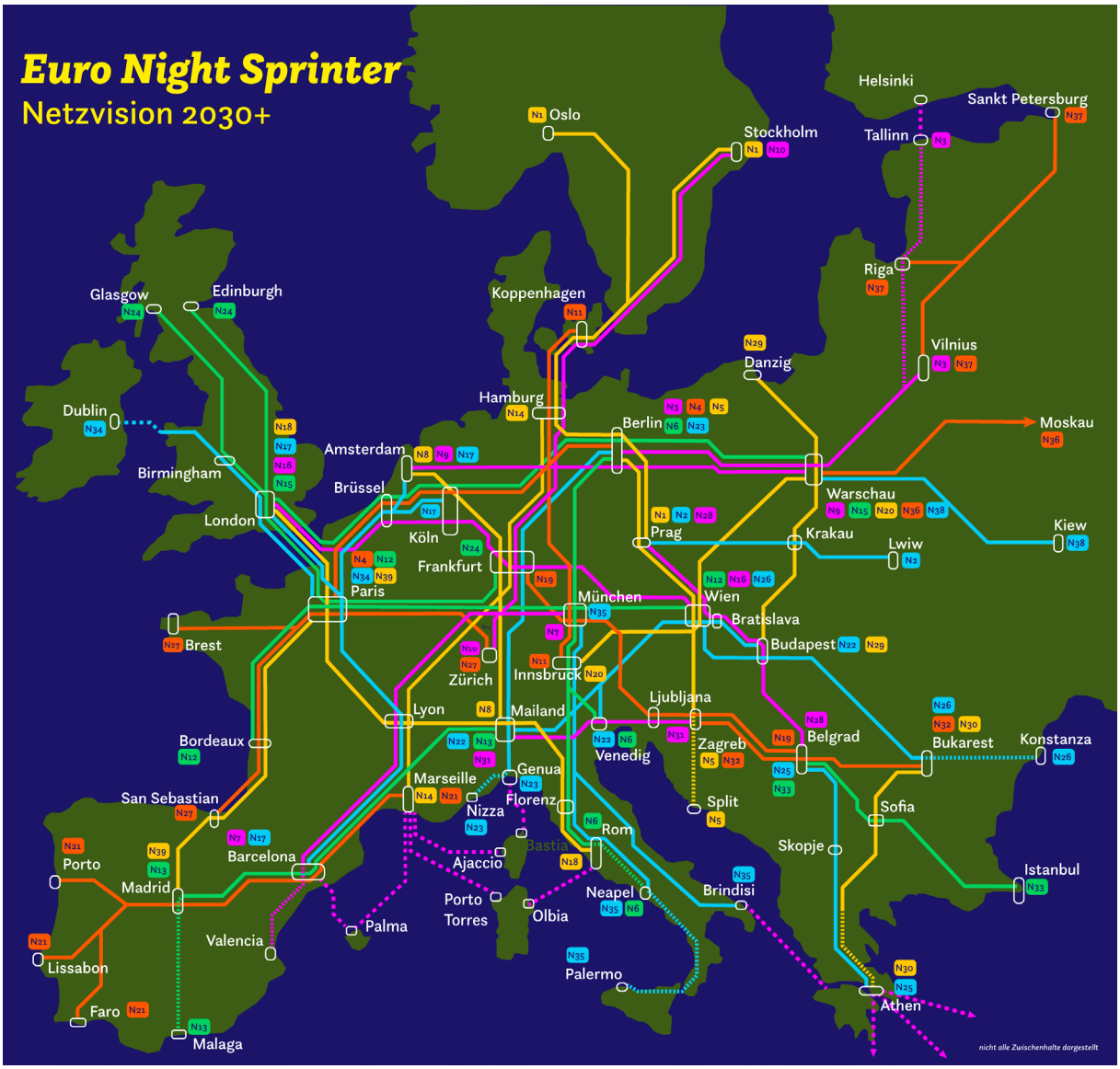
Oliver Krischer MdB, stellv. Fraktionsvorsitzender

Cem Özdemir MdB

Markus Tressel MdB, Sprecher für Tourismuspolitik

Daniela Wagner MdB, Sprecherin für Stadtentwicklung

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



Euro Night Sprinter
Netzvision 2030+
Oslo
Stockholm
Helsinki
Sankt Petersburg
Tallinn
Riga
Vilnius
Danzig
Moskau
Kopenhagen
Hamburg
Berlin
Glasgow
Edinburgh
Dublin
Birmingham
London
Amsterdam
Brüssel
Köln
Frankfurt
Paris
Brest
Prag
Warschau
Krakau
Lwiw
Kiew
Wien
München
Bratislava
Budapest
Innsbruck
Zürich
Lyon
Mailand
Venedig
Ljubljana
Zagreb
Belgrad
Bukarest
Konstanza
Sofia
Skopje
Istanbul
Split
Bordeaux
San Sebastian
Marseille
Nizza
Genua
Florenz
Rom
Barcelona
Madrid
Porto
Lissabon
Faro
Malaga
Valencia
Palma
Ajaccio
Bastia
Porto Torres
Olbia
Neapel
Brindisi
Palermo
Athen
nicht alle Zwischenhalte dargestellt