

Die Rückkehr der Nachtzüge

Vor wenigen Jahren haben etliche Bahngesellschaften in Europa die Nachtzüge gestrichen. Auch auf Strecken, die sehr gut frequentiert waren. Nun erlebt das Reisen auf der Schiene in der Nacht eine Renaissance.

Rund 50 Bahnjournalisten, Reiseprofis und Politiker tauschten sich Anfang Woche darüber aus, warum man zum einen Nachtzug-Strecken in Europa gestrichen hat und wie man das Erstarben der Nachtzüge weiter fördern kann. Joachim Holstein, von der europäischen Vereinigung «Back to Track» konnte nicht am Anlass dabei sein. Greta Stieger vom Verein Umverkehr stellte darum ihre Präsentation vor. Holstein liess verlauten, dass die Nachtzüge nicht gestorben seien, sondern plattgemacht wurden. Nämlich indem beispielsweise die Deutsche Bahn (DB) falsche Zahlen publizierte, Sitzwagenreisende nicht zu den Fahrgästen zählte oder Verbesserungsmaßnahmen nicht abgewartet habe. «Die Strecke München-Kopenhagen hat man gestrichen, eine der meist frequentierten Nachtzuglinien», erklärte Greta Stieger stellvertretend für Joachim Holstein.

Darauf gab es in diversen Ländern Proteste und Verfechter von Nachtzügen gründeten Interessengemeinschaften wie «Back to Track» (Europa), «Oui au train de nuit» (Frankreich) oder «Objectif train de nuit» (Frankreich, Schweiz, Deutschland).

NACHDEM DIE DB ihre Schlafwagen nicht mehr benutzte, stiegen die Ös-



Der Nightjet von ÖBB bietet diverse Nachtzug-Verbindungen in Europa an.

terreichischen Bundesbahnen (ÖBB) auf den Nachtzug auf und kauften diverses Rollmaterial der Deutschen ein. Der Nightjet bedient im Moment noch vor allem Destinationen im Osten Europas. Den Süden und den Westen kann man im Moment noch zu wenig mit einem Nachtzug bereisen. Ziel ist es jedoch, das Streckennetz europaweit zu erweitern. In etlichen Ländern hat man nun in den Parlamenten dazu aufgerufen, Nachtzugstrecken wieder ins Leben zu rufen. Beispielsweise hat in Schweden das Ministerium für Inf-

rastruktur die Verkehrsbehörde mit der Vorbereitung für Nachtzüge beauftragt. Auch in Deutschland, Belgien, den Niederlanden und in Frankreich sind Bestrebungen im Gange.

DIE ANWESENDEN KRITISIERTEN auch die ungleichen Rahmenbedingungen, mit denen die Bahn gegenüber dem Flugverkehr konfrontiert ist. «Wir verlangen Kostenwahrheit im Flugverkehr», erklärte Greta Stieger, vom Verein Umverkehr, der sich für eine Rückkehr des Verkehrs auf die Schiene

einsetzt. Felix Hoesch, Zürcher Kantonsrat, Verkehrsplaner sowie Mitglied der SP partierte sofort und machte deutlich, dass sich die Politiker auf jeden Fall ihrer Aufgaben bewusst seien. Er versprach, dass er sich für klare Rahmenbedingungen, einen fairen Wettbewerb und genügend Gelder für die Bahninfrastruktur sowie den Betrieb einsetzen werde. «Ich propagiere den multimodalen Verkehr, der Bahn und Flug kombiniert und man mit einem Ticket von seinem Wohnort mit dem Zug zum Flughafen fahren kann.»

EIN WICHTIGER PUNKT bei der Diskussion war die Buchbarkeit der Nachtzüge. «Ich möchte die Bahnreisen genauso einfach buchen können wie Flugreisen», erklärte einer der Anwesenden. Werner Schindler, Geschäftsführer von Railtour-Frantour nahm den Ball gleich auf und erklärte, dass das bei ihnen seit neustem möglich sei. Die Herausforderung zu den Flugreisen im Gegensatz zu den Bahnreisen sei das Länderübergreifende. «Wir arbeiten nicht mit einer Gesellschaft, sondern mit diversen, das erschwerte die Buchbarkeit bis anhin.» Doch bei Railtour sei es seit neustem sogar möglich, Rundreisen zu buchen. Der Nachtzug sei in den nächsten Monaten auch soweit. **DOE**

SPOTLIGHT

PATRICK HEYMANN, CHIEF COMMERCIAL OFFICER EDELWEISS



«Unsere Pünktlichkeit hat sich im Sommer verbessert»

Hat Edelweiss ein Problem auf der Langstrecke? Patrick Heymann verneint.

Edelweiss fliegt neu nach Mahón und Agadir. Was gab den Ausschlag?

Die Evaluation von neuen Ferienzelen ist bei uns ein konstanter Prozess. Menorca und Agadir passen gut in unser Portfolio und ergänzen unsere bestehenden Destinationen auf den Balearen und Nordafrika.

Sie waren vom Verspätungschaos im Sommer 2018 stark betroffen. Wie sah die Situation in dieser Sommersaison aus?

Unsere Pünktlichkeit hat sich diesen Sommer gegenüber dem letzten Jahr verbessert. Wir arbeiten bei den Massnahmen eng mit Swiss und der Lufthansa Group zusammen. Einige Massnahmen, wie die zusätzlich geschaffenen operationellen Reserven in unserer Kurz-

streckenflotte, haben bereits im Sommer 2019 zur Pünktlichkeit und Stabilität beigetragen.

Der Ausfall des havarierten A340 Anfang August führte dann zu Annullationen. Wie viele Flüge wurden deshalb storniert?

Wir mussten aufgrund des Vorfalles in Vancouver 31 Flüge stornieren.

Von der Front hört man, dass auch aktuell etliche Flüge ersatzlos gestrichen werden – zum Beispiel Las Vegas, San Diego oder Cancun; und dies zum Teil für Juni 2020. Hat Edelweiss ein Problem auf der Langstrecke? Denn nun stehen ja alle Langstreckenmaschinen wieder zur Verfügung.

Als Airline, die auf Ferienflugverkehr spezialisiert ist, optimieren wir unsere Flugpläne anhand der Reisewünsche unserer Gäste. Alle genannten Destinationen werden auch weiterhin angefliegen, es wurden einzelne Saisonübergänge sowie Abflugtage angepasst: So fliegen wir von Juli bis September 2020 zusätzlich zum Mittwoch nun noch am attraktiven Samstag nach San Diego. Wir können so an allen Wochentagen ein Flugangebot der Lufthansa Group zu dieser Feriendestination offerieren.

Inwiefern kommen Sie den Agenten entgegen, die bereits Hotels, Mietwagen etc. gebucht haben und nun teilweise auf nonrefundable Reservationen sitzen bleiben, da der Flug storniert wurde?

Wir suchen zusammen mit den Agenten optimale Lösungen. Den betroffenen Gästen wird eine alternative Flugvariante innerhalb der Lufthansa Group offeriert oder die Erstattung des Flugpreises angeboten.

Anderes Thema: Die Ticketabgabe kommt nun so gut wie sicher, man spricht von Abgaben zwischen CHF 30 und CHF 120. Was heisst das für Edelweiss?

Aufgrund der vorliegenden Informationen lässt sich noch keine Aussage machen. Edelweiss wird sich aber weiterhin für globale Lösungen einsetzen, da nationale Ansätze im internationalen Luftverkehr nicht zum gewünschten Ziel führen.

ES