

# Nachtzüge sind ein emotionales Geschäft

(12. Februar 2015) Der Anfang des Endes der Nachtzüge von CityNightLine läutete die Deutsche Bahn am 29. November 2007 in Berlin ein: Da galt es Abschied zu nehmen von den nachtblauen Waggons und dem milde lächelnden Mann im Mond. Fortan galt es, dem Konzerndesign (und damals der Börsengängigkeit) möglichst nahe zu kommen. Damit auch in Paris, Kopenhagen, Prag und Zürich jedem Fahrgast klar ist, wer hinter dem Angebot steckt.

---

## Vorbild Schottland

Eine der erfreulichen Ausnahmen im Nachtreiseangebot auf der Schiene in Europa macht der von Sonntag bis Freitag verkehrende **Caledonian Sleeper** - mit 16 Wagen der längste Fernreisezug Europas. Er verbindet London Euston mit Flügelzügen nach den Endstationen Fort William im westlichen Schottland, die Highland-Kapitale Inverness und Aberdeen. Er führt Schlaf- und Sitzwagen sowie einen Lounge Car. Hier geht jede Nacht die Post ab mit gepflegten Snacks, feinen Weinen und Single Malts.

Der Zug hat Zukunft: Am 28. Mai 2014 gab **Transport for Scotland** bekannt, dass 72 state-of-the-art Waggons im Wert von über £100 Mio. bestellt sind.

Von da an ging's bergab:

- Kontinuierliches Ausdünnen des Streckennetzes
- Aufheben des Crew- und Marketingstandorts Zürich
- Einstellen der Speisewagen
- Abstellen der Doppelstock-Schlafwagen

Investitionen gibt es keine mehr. Entsprechend unattraktiv sehen die Kompositionen mittlerweile aus - wahrlich keine einladende und vertrauenserweckende Ansicht auf eine sichere und bequeme Nacht in einem sauberen Zug.

---

## Night Riviera Sleeper

Zwischen London Paddington und Penzance im Südwesten Englands fährt seit einigen Jahren wieder sechs mal die Woche der **Night Riviera**. Er bietet ein vergleichbares Angebot wie der Caledonian Sleeper.

---

## Warum der Abstieg des Nachtreisezugs?

Hochgeschwindigkeitsangebote der Bahnen und der Erfolg der Billigpreis-Fluggesellschaften (und bald nun auch der Fernreisebusse) sind die Argumente der Bahnen.

Dabei schafft es kein noch so früher Flieger seine Passagiere rechtzeitig am Morgen für eine Sitzung um 9 Uhr ins Stadtzentrum zu befördern. Kein anderes Transportmittel ermöglicht seinen Gästen ein vergleichbares Reiseerlebnis. Doch dieses muss gepflegt sein und werden. Dafür braucht es das feu sacré des Managements und der Mitarbeitenden.

Denn Nachtreisen sind zuerst eine emotionale Sache und erst dann ein Geschäft. Das passt heute nicht mehr in die "Business-Modelle" der Bahn-Konzernchefs. Die Renaissance des Nachtzugs im kontinentalen Europa liegt in weiter Ferne - wenn überhaupt.

---

**Rettet den Nachtzug heisst eine Petition von **umverkehR** für eine neue Nachtzugstrategie.**