

# Die Nachtzüge wieder auf die Schiene bringen



## Eine Studie über das Potenzial der »Intercités de Nuit«

Kollektiv »Oui au train de nuit«

2017

Übersetzung: Joachim Holstein

Version vom 24. Sept. 2017

## Der Nachtzug, ein Verkehrsträger der Zukunft

Der französische Nachtzug (Intercité de Nuit; ICN) ist ein Verkehrsmittel für große Entfernungen, das 2016 und 2017 einen beschleunigten Abbau erlebt hat. Die SNCF und der Staat wiederholten **widersprüchliche Vorwände zu einem »vermeintlichen Defizit« und zu »leeren« Nachtzügen, die jedoch eine hohe Auslastung hatten**. In Wirklichkeit hat der Nachtzug hat viele Vorteile, die schweigend übergangen wurden:

- ✓ **Man gewinnt einen halben Tag:** Um mehr als 750 km zurückzulegen und am Morgen anzukommen, bietet der Nachtzug einen sehr praktischen und geschätzten »Nachtsprung«. Der Tageszug würde einen dazu zwingen, am Vortag abzufahren und ein Hotel zu bezahlen. Der Nachtzug spart somit einen halben Tag ein und ermöglicht es, den ganzen Tag am Zielort zu verbringen: »Mit dem Nachtzug durchquert man Frankreich in einer Stunde: 1/2 h zum Einschlafen und 1/2 h zum Aufwachen«.
- ✓ **Ein multidirektionales Netz zur Verbindung des Territoriums:** Die TGVs halten selten und bedienen die mittelgroßen Städte schlecht. Darüber hinaus vergisst das HGV-Netz auch die Querverbindungen, die nicht über Paris führen. Nachtzüge sind daher notwendig, um mittelgroße Städte zu versorgen und entfernte Regionen direkt miteinander zu verbinden.
- ✓ **Der Süden in Frankreich neu verbinden:** Viele Städte im Süden liegen mehr als 750 km von Paris entfernt, was für Hochgeschwindigkeitszüge nicht sehr günstig ist. Außerdem ist Paris, das nördlich des französischen Zentrums liegt, ein schlechter Umstiegsbahnhof für die südliche Hälfte: Die HGV-Züge, die dazu zwingen, über Paris zu fahren, um nach Osten, Westen oder ins Zentrum zu gelangen, verursachen einen Umweg und erhebliche Mehrkosten. Eine TGV-Reise von mehr als 4 oder sogar 6 Stunden zu einem hohen Preis ist nicht attraktiv. Infolgedessen wird mit dem Rückgang der den Süden bedienenden Intercitys ein großer Teil Frankreichs mit dem Zug zukünftig als nahezu unzugänglich gelten.
- ✓ **Günstige öffentliche Finanzierung:** Während ihm ein »Defizit« unterstellt wird, bleibt der Nachtzug einer der Verkehrsträger, die der Eigenfinanzierung am nächsten kommen. Mittelgroße Städte per Flugzeug oder mit HGV-Projekten zu bedienen, wäre für Steuerzahler und Reisende viel teurer.
- ✓ **Ein ökologisches Verkehrsmittel:** Neben seiner Energieeffizienz wertet der Nachtzug die bestehende Infrastruktur auf und vermeidet die Versiegelung neuer Oberflächen. Er begünstigt die Verkehrsverlagerung vom Flugzeug auf die Schiene auf wesentlich günstigere Weise als HGV-Projekte, hat eine größere Reichweite und kann dabei schneller in Betrieb gehen.
- ✓ **Reisen im europäischen Maßstab:** Der Nachtzug hat mit relevanten Entfernungen von 550 km bis über 1.500 km das Potenzial für internationale Verbindungen. In Österreich, Russland, Finnland und Schweden werden die Nachtzug-Netze bereits wiederbelebt oder modernisiert. Auch Frankreich hat in Westeuropa eine zentrale Rolle bei der Rückkehr des Nachtzuges.

Im 20. Jahrhundert verschwanden nach jahrzehntelanger Vernachlässigung durch alle Akteure auch einige so wichtige Verkehrsträger wie Fahrrad und Straßenbahn. Heute sollten wir die Nachtzüge nicht mit derselben Leichtigkeit aufgeben. Die Zeit ist umso günstiger, als wir schon in Mittel- und Nordeuropa »am Rande einer Renaissance für die Nachtzüge stehen«. Wir sollten also keine Zeit verlieren. Der Klimawandel wartet nicht ...

### Abkürzungen und Begriffserklärungen:

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie: frz. Energie- und Umweltschutzbehörde
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable: frz. Umweltagentur
COP21	UN-Klimagipfel in Paris vom Nov./Dez. 2015
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
LGV	Ligne à Grande Vitesse: Strecke für mehr als 200 km/h
SNCF	Société nationale des chemins de fer français: 1938 gegr. frz. Staatsbahn
TER	Transport Express Régional: frz. Regionalzüge
TET	Trains d'Équilibre du Territoire: Bezeichnung für Fernzüge der Gattungen Intercité und Téo
TGV	Train à Grande Vitesse: frz. Hochgeschwindigkeitszug
Transilien	Regionalzüge im Großraum Paris/Île de France

# Inhaltsverzeichnis

<b>1/ Nachtzüge zwischen Abbau und Neustart aus Klimagründen .....</b>	<b>4</b>
<b>2/ Stand der Dinge: Nachtzüge werden seit Jahrzehnten vernachlässigt .....</b>	<b>6</b>
2.1/ »Ernsthafte Betriebsstörungen« – vorhanden, aber verdeckt .....	6
2.2/ Im Vertrieb unsichtbare Nachtzüge .....	6
2.3/ »Die Kundschaft in den TGV treiben« ... auch wenn das Angebot nicht passt .....	7
2.4/ An den Grenzen: absurde Anschlüsse .....	8
2.5/ Fehlendes Rollmaterial für planmäßige Verbindungen und für Sonderzüge .....	9
2.6/ Zu geringe Investition in konventionelle Strecken .....	10
2.7/ Versteckt die SNCF den Geschäftszweig der Nachtzüge, um ihre Einstellung zu erreichen? ..	10
<b>3/ Den Vorwänden entgegentreten und das Potenzial der Nachtzüge entdecken .....</b>	<b>12</b>
3.1/ Eine Optimierung der Zeit gekoppelt mit effizienter Ressourcenverwendung .....	12
3.2/ Hinter dem »vermeintliche Defizit« verbirgt sich einer der wenigen Züge, die kostendeckend betrieben werden können .....	13
3.3/ Nachtzüge haben eine hohe Auslastung, werden aber vom Staat als »leer« betrachtet .....	13
3.4/ Ordnet die SNCF dem Nachtzug-Bereich zusätzliche Kosten zu? .....	15
3.5/ Die Deutsche Bahn (DB) auf frischer Tat beim Lügen ertappt .....	16
3.6/ Die Nachtzug ist eines der wirtschaftlich effizientesten Verkehrsmittel .....	17
3.7/ Strukturverbesserung: Im Süden den Kurs auf »alles HGV« vermeiden .....	18
3.8/ Der Nachtzug schafft Arbeitsplätze und die SNCF will sie nicht mehr .....	18
<b>4/ Der Nachtzug – eine Lösung, die die öffentlichen Haushalte und das Klima schont:     Der Vergleich im Einzelnen .....</b>	<b>21</b>
4.1/ Welches Verkehrsmittel für die Langstrecke, um den Klimawandel zu bekämpfen? .....	21
4.2/ Welcher Finanzbedarf und welche Ressourcen für den Neustart des Nachtzuges? .....	21
4.3/ Energiesparende Verkehrsmittel bevorzugen: Die Prämissen eines Anreiz-Tarifsystems .....	21
4.4/ Busse dort, wo der Zug fehlt .....	22
4.5/ Mit dem Nachtzug endlich die Auswirkungen des Luftverkehrs verringern? .....	22
4.6/ Die Umweltbilanz der extremen Hochgeschwindigkeit überprüfen .....	25
4.7/ Ist der Nachtzug veraltet? Verkehrsmittel zwischen notwendiger Sparsamkeit und Flucht in Zukunftstechnologie .....	25
4.8/ Der Präzedenzfall: Die Rückkehr der Straßenbahn .....	27
<b>5/ Ideensammlung für einen Neustart des Nachtzug .....</b>	<b>28</b>
5.1/ Welche inländischen Nachtlinien für die 2020er Jahre? .....	28
5.2/ Das ungeahnte Potenzial der Nachtzug-Querverbindungen .....	29
5.3/ Zukünftiges europäisches Rollmaterial? .....	30
5.4/ Dürrtige Erwartungen hinsichtlich der Öffnung gegenüber dem Wettbewerb und die Notwendigkeit einer europäische Zusammenarbeit .....	32
5.5/ Die Akteure mobilisieren .....	34
5.6/ Und für Entfernungen von mehr als 750 km in Europa: das Flugzeug? Oder den Nachtzug! ..	35
5.7/ »Wir stehen vor einer Renaissance der Nachtzüge in Europa« .....	36
<b>6/ Gemeinsam für Nachtzüge und die Verkehrswende aktiv werden .....</b>	<b>38</b>
<b>7/ Zusammenfassung der Vorschläge .....</b>	<b>39</b>
<b>8/ Medienecho .....</b>	<b>40</b>
<b>9/ Wer sind wir? .....</b>	<b>41</b>
<b>Anhang A/ Aus dem »alles für den TGV« auszusteigen, gewährt wieder Raum für Nachtzüge ..</b>	<b>42</b>
A.1/ Heftige Begeisterung für sehr hohe Geschwindigkeiten .....	42
A.2/ Mittelgroße Städte werden von den HGV-Strecken nicht gut angebunden .....	43
A.3/ »Vergessene« Querverbindungen .....	44
A.4/ Paris ist ein schlechter »Eisenbahnknoten« für den Süden .....	44
A.5/ Internationale und Inlandsverbindungen von mehr als 750 km ... außerhalb der Reichweite von HGV-Zügen .....	44
A.6/ Reisende suchen eher nach billigeren Tickets als nach »gesparten Minuten« .....	45
A.7/ Ein Schauspiel: Positionen Pro-HGV überlagern sich, passen aber nicht zusammen .....	45
<b>Anhang B/ Luftverkehr außerhalb des Klimarahmens .....</b>	<b>46</b>
<b>Anhang C/ Die bestehenden Nachtzüge optimieren .....</b>	<b>46</b>
C.1/ Welche Nachtzüge zwischen Paris und dem Südwesten? .....	46
C.2/ Weitere Elemente zur Optimierung bestehender Nachtzüge: .....	47
<b>Anhang D/ Welche Nachtzüge im Jahr 2030? .....</b>	<b>48</b>

## 1/ Nachtzüge zwischen Abbau und Neustart aus Klimagründen

Seit den 2000er Jahren ist die Zahl der Nachtlinien stark zurückgegangen. 2016 zog sich der Staat noch weiter zurück. Er zwang die Regionen, gegen Bezahlung einen großen Teil der Tages-Intercitys zu übernehmen.<sup>1</sup> Die Nachtlinien werden ihrerseits trotz der Mobilisierung von Nutzern und Mandatsträgern aufgegeben.<sup>2</sup> Von den acht Nachtzügen, die 2016 existierten, wurden fünf eingestellt, und einem weiteren könnte dies im Dezember 2017 widerfahren.

Ihre Wiederinbetriebnahme ist jedoch möglich: Durch die Mobilisierung von regionalen und lokalen Mandatsträgern, EisenbahnerInnen und NutzerInnen konnte der Zug von Paris nach Port Bou zurückkehren.<sup>3</sup> Dies ist keine Ausnahme, sondern ein Trend mit dem Relaunch und der Modernisierung der Nachtzug-Netze in Mittel-, Nord- und Osteuropa. In Wirklichkeit sind alle Argumente für das Wiederaufleben der Nachtzüge vorhanden!

Die Nutzer von Nachtzügen sind diejenigen, die am besten feststellen können, dass trotz der Verschlechterung des Service die Nachtzüge dort, wo sie noch existieren, immer noch sehr geschätzt und stark genutzt werden. Die Äußerungen der SNCF und des Staates, um den Betrieb einzustellen, erweisen sich als abgehobene Vorwände, ja sogar als ideologische Positionen. Das Kollektiv »Ja zum Nachtzug«, unterstützt von rund dreißig Verbänden, hat daher diese Studie erstellt, und dabei eine beeindruckende Summe von Dienstleistungsstörungen entdeckt (Kapitel 2). Die Analyse der Vorwände um das »angebliche Defizit« und den »Auslastungsgrad« fördert ein erhebliches Potenzial für die schnell realisierbare und kostengünstige Verkehrsverlagerung zutage (Kapitel 3). Der Nachtzug erfüllt den Bedarf an finanzieller und energetischer Sparsamkeit, was Möglichkeiten zur Finanzierung eröffnet (Kapitel 4). So können die modernisierten Nachtzüge der Zukunft mittelgroße Städte, Querverbindungen, Langstreckenverbindungen von mehr als 750 km und Auslandsverbindungen besser bedienen (Kapitel 5). Die Anhänge A und B zeigen die Grenzen der Verkehrsträger TGV und Flugzeug auf und zeigen so den neuen Raum, der sich im Transportmix für die Nachtzüge öffnet.

Da kein Zugang zu bestimmten Kennzahlen bestand, sind in der Studie Fragen formuliert (im Text kursiv gesetzt und mit grünem Balken links). Diesen soll durch parlamentarische Untersuchung und/oder durch staatliche Behörden nachgegangen werden. Licht ins Dunkel zu bringen wird eine Wiederinbetriebnahme der Nachtzüge erlauben, so dass dieses Langstreckenverkehrsmittel das Verkehrsangebot vervollständigt, um der ökologischen Wende und einer Raumplanung näherzukommen, die weder mittelgroße Städte noch Randgebiete des französischen Sechsecks ausschließt.

---

<sup>1</sup> Lionel Steinmann: *La révolution discrète des trains Intercités*. Les Echos, 26.12.2016  
Florence Guernalec: *TET : l'exécutif vise une réduction drastique du déficit d'exploitation*. Mobilicités, 12.01.2017  
Secrétariat d'État aux Transports: *Un nouvel avenir pour les Trains d'Equilibre du Territoire*. 12.01.2017

<sup>2</sup> *19 élus défendent le train de nuit*. 16.09.2016

<sup>3</sup> Julien Estrangin: *Train de nuit: la Région met un coup de pression*. Le Dauphiné, 01.10.2016

*Le train de nuit Paris / Cerbère circulera à nouveau en juillet*. Midi Libre, 27.04.2017  
AFP: *Perpignan: des usagers fêtent le retour du train de nuit*. Midi Libre, 07.07.2017

## 2/ Stand der Dinge: Nachtzüge werden seit Jahrzehnten vernachlässigt

### 2.1/ »Ernsthafte Betriebsstörungen« – vorhanden, aber verdeckt

Die Nachtzüge leiden unter schlechter Servicequalität: fehlende Werbung, Verlängerung der Fahrtstrecken,<sup>4</sup> schlecht optimierte Fahrpläne, Wegfall von Halten, nicht durchgeführte Wartung der Wagen, ankommende Züge mit fehlenden Wagen, Verspätungen und häufige Zugausfälle ... die Liste ist lang. So befragte Joël Giraud, Abgeordneter der Nationalversammlung, die ehemalige Umweltministerin zum Nachtzug Paris-Briançon: »Wir danken allen Regierungen für seine Beibehaltung, aber es kommt zu schweren Betriebsstörungen. Seit Anfang des Jahres ist er hundert Mal annulliert worden oder, schlimmer noch, nicht einmal am Ziel angekommen. Das ist ein starkes Stück!« Ségolène Royal erklärt die häufige Annullierung von Nachtzügen so: »Der Betrieb von Nachtzügen ist komplexer und damit empfindlicher als der von Tageszügen. Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung zum Betrieb der TET-Züge im Jahr 2010, wurde entschieden, dass die verschiedenen Nachtzüge nicht an Streiktagen verkehren sollten.«<sup>5</sup>

Auch auf den anderen Strecken gibt es die beobachteten schwerwiegenden Betriebsstörungen: 2017 wurde der Zug Paris-Tarbes-Irún **an einem Drittel der 223 geplanten Verkehrstage entweder gestrichen oder erreichte sein Ziel nicht**. Nur 127 Züge (57 %) kamen mit weniger als 15 Minuten Verspätung an.<sup>6</sup> **43 % der Züge waren somit verspätet oder wurden annulliert.**

Die Verbraucherorganisation *UFC-Que Choisir* ihrerseits klagt **die verdeckten Annullierungen** an: »Was die Annullierungen betrifft, so verschwindet ein Zug, der am Vortag vor 16:00 Uhr gestrichen wurde, aus der Statistik.«<sup>7</sup> Der Zug wird »aus dem System genommen«, als hätte es ihn nie gegeben (dies gilt auch für den Fall eines Streiks). Folglich erscheint die Realität des schlechten Betriebes der Strecken nicht in den von der SNCF veröffentlichten Statistiken.<sup>8</sup>

### 2.2/ Im Vertrieb unsichtbare Nachtzüge

Nachtzüge scheinen Opfer einer Strategie der Entmutigung zu sein, bis dahin, dass die Buchung einer Nachtzugreise zum Hindernisrennen werden kann. Während die Reservierungen für die HGV-Züge normalerweise 3 bis 4 Monate im Voraus eröffnet werden, sind die Nachtzüge oft bis 2 Wochen vor dem Abfahrtsdatum unsichtbar, ohne dass irgendeine Information über den Fahrplan und noch nicht einmal das Vorhandensein dieser Züge gegeben wird.<sup>9</sup>

Jedoch sind die Reisenden, die 800 km zurücklegen, diejenigen, die am weitesten im Voraus buchen. Viele Beschäftigte planen ihren Urlaub 6 Monate im Voraus. Aber auch 3 Wochen vorher werden ihnen oft nur TGV und Bus angeboten. Der für die in Zentral- und Südfrankreich verkehrenden Intercitys zuständige Direktor der SNCF Sean Clairin erläutert die Situation: »Das ist nicht beabsichtigt. Wir haben nicht immer die Fahrpläne im Voraus. Es schwer, die Nacht vorherzusagen, denn da finden Gleisarbeiten statt.«<sup>10</sup> Die Nachtzüge sind seit dem 19. Jahrhundert in Betrieb. Doch der Netzbetreiber SNCF-Réseau ist heute nicht mehr in der Lage, nächtliche Zugtrassen für den Nachtzug-Verkehr vorab zu bestätigen.<sup>11</sup>

<sup>4</sup> Der Zug Paris-Irún legte auf seiner direkten Strecke 800 km zurück. Seit 2012 wird er über Toulouse geführt, was eine Fahrtstrecke von 1.000 km bedeutet, die viel langsamer ist. Auf vergleichbare Weise machte der Zug Straßburg-Nizza/Port Bou einen 200 km langen Umweg, was einen Zeitunterschied von 80 Minuten mit der – weniger attraktiven – Ankunft in Straßburg um 9:20 Uhr statt um 7:59 Uhr mit sich brachte. Siehe FNAUT: *Trains de nuit : une offre indispensable*. FNAUT-info, n°234, Mai 2015

<sup>5</sup> Streiks sind nicht die Hauptursache für die Annullierungen des Nachtzug. Siehe: Assemblée Nationale: *Projet de loi de finances pour 2017*, Sitzung vom 02.11.2016

<sup>6</sup> *Circulation de l'intercités de nuit la palombe bleue Paris-Tarbes-Irún en 2017*. Kollektiv »Oui au train de nuit«

<sup>7</sup> Die an den TERs durchgeführte Umfrage sollte auf den TETs wiederholt werden.

Olivier Razemon: *La SNCF ruse-t-elle pour masquer les retards des trains?*. Blog-Le Monde, 26.05.2015

Jean-Michel Gradt: *Retards des TER : l'UFC-Que Choisir conteste les chiffres officiels*. 26 mai 2015

Sylvie Gittus: *Trains régionaux : géographie d'une crise*. Le Monde, 18.05.2016

<sup>8</sup> Siehe Régularité mensuelle Intercités. data.sncf.fr

<sup>9</sup> B. Aubin: *SNCF : comment tuer les Intercités ?*, Bernard Aubin (blog), 27.03.2012

B. Aubin: *L'avenir des trains de nuit passera-t-il par la Russie ?*, idem, 05.02.2015

<sup>10</sup> Zitiert bei: Clara Griot, Fériel Naoura, *Voie de disparition*. Le Quatre heures, 01.08.2017

<sup>11</sup> Die Beschreibung der Situation durch den Rechnungshof ist in seinen eigenen Worten nachzulesen in: *Les trains Intercités: sortir de l'indécision*. Feb. 2015, S. 231-232: »Die Intercity-Züge sind schließlich besonders von der Verzögerung bei der Erneuerung des konventionellen Schienennetzes betroffen, das lange Zeit unter der vorrangigen Zuteilung von Investitionen für neue Hochgeschwindigkeitsstrecken litt. Ihre Nutzung wird daher durch die Fahrzeitverlängerungen dauerhaft behindert, die durch den schlechten Zustand bestimmter Gleise und die Auswirkungen der Baustellen, die diese Verzögerungen bei der Renovierung ausgleichen sollen, bewirkt werden. Die seit 2010 zu beobachtende „Trassenkrise“ wirkt sich besonders negativ [...] auf den Nachtzugverkehr aus.«

Das Zeitfenster für den Kauf ist noch enger, da in Tarbes Nachtzug-Fahrkarten nach Paris einige Stunden vor Abfahrt des Zuges nicht mehr im Verkauf sind, »weil der Zug Bayonne bereits verlassen hat«!<sup>12</sup> Es sei auch darauf hingewiesen, dass einige Bahnhöfe aus dem Verkaufssystem »verschwinden«.<sup>13</sup> Zum Vergleich: Die Fluggesellschaften bietet Buchungen 10 Monate im Voraus an. Und in Mitteleuropa werden die Nachtzüge von Trenitalia 4 Monate im Voraus und von der österreichischen ÖBB 6 Monate im Voraus verkauft!

Um zu verhindern, dass Nachtzüge, die auf »prekären Trassen« unterwegs sind, übermäßige Schadenersatzansprüche durch Reisende bewirken, könnte die SNCF zumindest alle Nachtzüge auf ihrer Buchungsplattform aufführen, selbst wenn noch keine Reservierungen möglich sind, und auch wenn der Zug annulliert oder abbestellt wird. Eine erläuternde Ankündigung könnte die Situation klären: »noch nicht buchbar / wird möglicherweise annulliert« oder »fällt wegen Bauarbeiten aus«.

*Zu untersuchen:*

*Frage: Versucht SNCF-Réseau hier alles ihr Mögliche? SNCF-Réseau nach den Möglichkeiten befragen, wie sie unsichere Zugtrassen für Nachtzüge vermeiden kann. Oder ansonsten die Zugtrassen 1 bis 2 Monate im Voraus bestätigen? Welche Möglichkeiten gibt es, Nachtzug-Reservierungen 6 Monate im Voraus zu eröffnen?*

*SNCF-Mobilité nach den Möglichkeiten befragen, alle Nachtzüge anzuzeigen (auch diejenigen, die annulliert wurden, oder auch die, deren Prozess der Bestätigung noch andauert).*

### 2.3/ »Die Kundschaft in den TGV treiben« ... auch wenn das Angebot nicht passt

Seit den 2000er Jahren wurde die Anzahl der Nachtlinien schrittweise reduziert. Ziel war es, die Passagiere dazu zu »bewegen«, den TGV zu »wählen«, auch wenn dieser weder die mittelgroßen Städte noch die Querverbindungen bedient. Der Rechnungshofs erläutert dazu: »Im Zuge der Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsnetzes reduzierte das Unternehmen schrittweise die Bedienung der traditionellen Linien, um die Kundschaft der Fernstrecken in die TGVs zu treiben.«<sup>14</sup> In diesem Sinne stellen der Staat und die SNCF die HGV-Züge gegen die Nachtzüge: Sie seien nicht kompatibel und die einen würde die anderen ausschließen. Andere Kontinente, andere Sitten: China hat eine HGV-Strecke zwischen Peking und Schanghai gebaut. Die Fahrzeit beträgt 5 Stunden (für 1,200 km), und das Tagesangebot wird mit 3 Nachtzügen in unterschiedlicher Fahrplanlage ergänzt,<sup>15</sup> was es ermöglicht, früher oder später am Abend abzufahren bzw. am Morgen anzukommen. **Der Nachtzug deckt diejenige Zeitspanne ab, die vom HGV-Zug nicht erreicht werden kann.**

Der TGV galt übrigens auch als »magisch«, denn er war in der Lage, auch die Gebiete zu bedienen, in denen er nicht unterwegs war. Oder aber die Geographie ist von Paris aus gesehen verschwommen: Der Rechnungshof bedauert 2014, dass »der Staat die SNCF aufgefordert hat, trotz der Inbetriebnahme der HGV-Strecke Rhein-Rhône auf die Abschaffung der Züge Hendaye-Nizza und Hendaye-Genf zu verzichten«<sup>16</sup> (suchen Sie den Fehler oder nehmen Sie eine Karte zur Hand). Der Abbau der Nachtzüge Genf-Irún, Nizza-Irún und Paris-Luchon<sup>17</sup> fand schließlich in den Jahren 2013-2014 statt. Im Jahr 2016 wurde dann auch der Nachtzug mit vier Kursgruppen von Straßburg und Luxemburg nach Nizza und Port Bou abgeschafft. Diese Verbindungen werden jedoch von keinem einzigen TGV oder Tages-Intercity geboten.

Für den Tourismus in den Bergen oder in ländlichen Gebieten muss die TGV-Strecke oft um eine oder mehrere Umstiege ergänzt werden. Eine Reise über mehr als 750 km dauert dann oft mehr als 4 Stunden, bei einer Querverbindung sogar mehr als 7 Stunden. Der Tourist wählt kein Reiseziel, das 7 bis 8 Stunden Fahrt mit dem Tageszug erfordert. Fehlt der Nachtzug, so fliegt er lieber zu einem internationalen Zielort, der viel weiter entfernt liegt. Dies ist ein Verlust für den lokalen und inner-europäischen Tourismus.

*Zu untersuchen: Die Entwicklung des Luftverkehrs in Regionen, die einen Rückgang des Nachtzug-Angebotes erlitten haben. Und allgemeiner die Verkehrsverlagerung nach dem Abbau der Nachtzüge.*

<sup>12</sup> <https://www.facebook.com/anamaria.ciorteamarti/posts/843684722430349>

<sup>13</sup> Der Zug Paris-Port Bou hält in Lézignan-Corbières, aber dieser Bahnhof war im Verkaufssystem 2016 oft unsichtbar

<sup>14</sup> Cour de comptes: *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*. Feb. 2015, S. 234

<sup>15</sup> Mark Smith: *Beijing to Shanghai by sleeper train: Video guide*. Seat61, 01.09.2014

<sup>16</sup> Cour des comptes: *Trains d'Equilibre du Territoire*. 2014, Seite 44

<sup>17</sup> Eine (unvollständige) Liste der bereits stillgelegten Strecken finden Sie unter: Intercités de nuit, wikiwand

2016 richtete der Staat einen Aufruf zur Interessensbekundung (Appel à Manifestation d'Interêt/AMI) an Bahnbetreiber, Nachtstrecken zu übernehmen. Transdev – eines der angesprochenen Unternehmen – antwortete, dass es nicht daran interessiert sei, weil viele der im AMI enthaltenen Informationen falsch oder lückenhaft seien; Netzzugangsbedingungen, Verkehrs- und aktuelle Einnahmedaten seien nicht bereitgestellt worden; das Verkehrsministerium garantiere weder den Personalübergang noch die Verfügbarkeit von Rollmaterial oder die Richtigkeit der Daten zur Elektrifizierung.<sup>18</sup> **Der Staat schien somit die Nachtzüge nicht erhalten zu wollen, weder durch die SNCF noch durch andere Akteure.**

## 2.4/ An den Grenzen: absurde Anschlüsse

Nachtzüge können Verbindungen zu Nachbarländern ermöglichen. Aber mittlerweile sind Verbindungen an den Grenzen »absurd« oder existieren gar nicht mehr. Die Fahrpläne sind in den Vereinbarungen zu den TET-Zügen nicht geregelt. Die Entscheidung, Nachtzug-Verbindungen abzuschaffen, obliegt daher ausschließlich der SNCF.<sup>19</sup>

Darüber hinaus enden viele ICs und TERs kurz vor den Grenzen. Um wieder Verbindungen anbieten zu können, müssen die Züge mindestens den ersten Bahnhof des Nachbarlandes erreichen, nämlich Port-Bou statt Cerbère,<sup>20</sup> Irún statt Hendaye,<sup>21</sup> Ventimiglia statt Nizza als Endbahnhof.<sup>22</sup>



Die mangelnde Koordinierung und die fehlende Kontinuität des Verkehrs zwischen den nur wenige Kilometer voneinander entfernten Grenzbahnhöfen führt zu einer Behinderung der Mobilität zwischen benachbarten europäischen Regionen und läuft der europäischen Integration zuwider.<sup>23</sup> Die Unterbrechung des Verkehrs bewirkt die Verlagerung von Fahrgästen auf HGV-Züge, die als einzige Züge die Grenzen in zufriedenstellender Weise überqueren.<sup>24</sup> Das Europäische Parlament ist sich der Diskontinuitäten in der Eisenbahninfrastruktur an den Grenzen bereits bewusst.<sup>25</sup>

**Zu untersuchen: In Port Bou fahren zwei spanische Züge eine Minute vor der Ankunft der seltenen französischen Züge ab, die die Grenze überqueren. Ähnlich absurde Anschlüsse werden in Narbonne beobachtet. Wurde der HGV-Zug Narbonne-Figueras, der sich nach wie vor in ernststen finanziellen Schwierigkeiten befindet,<sup>26</sup> durch die Einführung absurder Anschlüsse auf der parallelen klassischen Strecke begünstigt?<sup>27</sup>**

<sup>18</sup> Jean-Michel Gradt: *Trains de nuit : pourquoi Transdev n'est pas intéressé*. Les Echos, 04.04.2016

Lionel Steinmann: *Transdev se désengage des trains franco-italiens Thello*. Les Echos, 28.06.2016

<sup>19</sup> 2011 kam der Zug Paris-Irún um 7:36 Uhr morgens an der Endstation an und hatte Anschluss an die Züge nach Barcelona (8:05 Uhr), Madrid (8:15 Uhr) und A Coruña (8:45 Uhr). Nachdem er über Toulouse umgeleitet wurde, traf er zunächst in Irún um 8:55 Uhr morgens ein. Die Renfe verzögerte die Abfahrt des Zuges nach A Coruña auf 9.15 Uhr ... aber die SNCF verzögerte die Ankunft von La Palombe Bleue... auf 9.25 Uhr, was die Anschlüsse um zehn Minuten verhinderte. Im Sommer 2014 wurde die Endstation nach Hendaye verlegt, was alle Anschlussmöglichkeiten eliminierte. Für weitere Informationen lesen Sie: Juan-Carlos Díez: *Le train de nuit La Palombe Bleue (Paris-Tarbes-Hendaye-Irún), un train d'avenir à maintenir*. Dez. 2016

<sup>20</sup> Siehe Anhang I der Vorschläge der verschiedenen Organisationen: *Des transports doux pour l'Occitanie*. ouiautraindenuit.wordpress.com, Juni 2016

<sup>21</sup> Olivier Razemon: *Entre Hendaye (France) et Irun (Espagne), les voitures passent. Les trains s'arrêtent*. Blog – Le Monde, 27.04.2014

<sup>22</sup> Die letzten Nachtverbindungen aus Paris, Straßburg, Luxemburg und Reims hatten (bzw. haben) Nizza als Endbahnhof und bedienen Ventimiglia nicht mehr

<sup>23</sup> PTP-Barcelona: *Nous voulons que les trains entre Portbou et Cerbère puissent rentrer à la maison avec des passagers !*. 07.04.2017

Zur Verbindung zwischen Frankreich und Belgien: Kris de Decker, *La grande vitesse est en train de tuer le réseau ferroviaire européen*. Carfree, 19.12.2013; Hinweis: Die EU soll Intercity-Züge für Polen mit einer Klausel finanziert haben, die das Passieren der Grenze verbietet, was zu einer mangelnden Verbindung mit Deutschland und den Nachbarländern führt. Selbst in Straßburg, das immerhin europäische Hauptstadt ist, müssen wir oft zwei Stunden auf den Anschluss nach Deutschland warten, der oft nur mit der S-Bahn- oder dem Regionalzug möglich ist.

<sup>24</sup> F. P.: *Train Portbou-Cerbère : la correspondance existe encore, sauf sur les sites de réservation*. L'indépendant, 07.07.2017

<sup>25</sup> Michael Cramer: *Mind the Gap! 15 railway projects for a better connected Europe*. The Greens in the European Parliament, Nov. 2015

<sup>26</sup> Lionel Steinmann: *Le besoin de réduire les pertes menace les lignes Paris-Barcelone et Paris – Genève*. Les Echos, 25.07.2017

<sup>27</sup> Siehe Anhänge zu: *Des transports doux pour l'Occitanie*. Oui au train de nuit, 09.07.2016

Die Deutsche Bahn (DB) hat eine Zeitlang den Fahrkartenverkauf für HGV-Züge gegenüber preisgünstigeren Zügen durch umsatzabhängige Provisionen für das Schalterpersonal und durch die Bedienerführung beim Internetkauf begünstigt. Diese zeigte bestimmte Verbindungen mit Interregios und Regionalzügen nicht an. Nachdem dies stark kritisiert worden war, wurden das Provisionssystem geändert und Buttons auf dem DB-Server eingeführt: Das Deaktivieren der Option »Schnelle Verbindungen bevorzugen« erlaubt es, Verbindungen zu entdecken, die nur etwas länger dauern, aber viel günstiger sind. Zusätzlich können nun auch die gewünschten Verkehrsträger (ICE, IC, Regionalzug, Bus etc.) ausgewählt werden.

Bei der SNCF besteht ein weiteres Problem des Computersystems darin, dass es im Internet nur zweimaliges Umsteigen (fünfmaliges am Ticketschalter) zulässt, was bestimmte TER-Strecken zwischen entlegenen ländlichen Gebieten unsichtbar macht. Man beachte, dass die Website *ter-sncf.com* häufigeres Umsteigen erlaubt, so dass die Entwicklung in Reichweite ist. Die französische öffentliche Hand wird gut daran tun, die SNCF aufzufordern, diese Umlenkung per Computer zu korrigieren und die gleichen Buttons wie auf der DB-Website einzuführen.

## 2.5/ Fehlendes Rollmaterial für planmäßige Verbindungen und für Sonderzüge

Um Alstom zu unterstützen, zwang der Staat die SNCF, zu viele TGV-Züge zu kaufen,<sup>28</sup> bestellte aber seit den 1980er Jahren keine neuen Nachtzüge mehr. Infolgedessen hat die SNCF die Sitz- und Liegewagen der Corail-Züge auf die Sonderzüge ausgelagert.<sup>29</sup> Diese sind dennoch wichtig, zum Beispiel für die Stadt Lourdes, Frankreichs zweitgrößte Hotelstadt, wegen der Pilgerzüge. Sogar die Ambulanzwagen wurden aufgegeben, während die TGV-Züge für Menschen mit eingeschränkter Mobilität nicht besonders gut geeignet sind.<sup>30</sup> Organisatoren von belgischen Pilgerfahrten erklären, dass »auf dem französischen Netz den TGVs Vorrang eingeräumt wird, so dass „gewöhnliche“ Züge in den Verkehr integriert werden müssen und dazu manchmal lange warten müssen. Auf diese Weise dauerten die letzten Nachtzugfahrten [Namur-Lourdes] zwischen 20 und 22 Stunden!«,<sup>31</sup> erfolgten also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h, während die Nachtzüge 160 km/h fahren können.

Heute fehlen selbst für die planmäßigen Nachtzug-Verbindungen und die saisonalen Verkehrsspitzen die Fahrzeuge.<sup>32</sup> Dies ist einer der Gründe für den Abbau der Linien.

## 2.6/ Zu geringe Investition in konventionelle Strecken

Parallel zur Aufgabe der Nachtzüge war das gesamte konventionelle Schienennetz dasjenige, das in den Jahrzehnten des »alles für den TGV« zu wenig Investitionen erhalten hatte.<sup>33</sup> So gab SNCF-Réseau im Jahr 2014 4,2 Mrd. Euro für die neuen HGV-Strecken aus, gegenüber nur 210 Mio. Euro für die Instandhaltung des bestehenden Netzes. Verkehrsministerin Élisabeth Borne fasst die Situation so zusammen: »Es gibt mehr als 5.300 km Schienenwege, auf denen die Züge nur mit reduzierter Geschwindigkeit verkehren können, weil wir es nicht fertiggebracht haben, unsere Netze in befriedigendem Zustand zu unterhalten.«<sup>34</sup> Dies entspricht 15 % der Netzlänge, und diese Verschlechterung mündete 2014 schließlich in die Einstellung des Nachtzug Paris-Luchon.<sup>35</sup> Die Bauauffälligkeit der Gleise scheint auch für die schweren Eisenbahnunfälle in Bretigny<sup>36</sup> – 7 Todesopfer – und Denguin<sup>37</sup> – 35 Verletzte – verantwortlich zu sein, wo doch die Eisenbahn einer der sichersten

<sup>28</sup> Siehe die Daten dazu bei: Franck Bouaziz: *Alstom : l'Etat commande, la SNCF grince*. Libération, 06.07.2017  
Marc Fressoz: *TGV Paris-Milan : la SNCF passera finalement par un appel d'offres*. Mobilicités, 23.02.2017

<sup>29</sup> Der letzte von der SNCF betriebene Sonderzug verkehrte am 12. Oktober 2014; siehe: *Le Train*, n° 320, Dez. 2014, S. 22

<sup>30</sup> »Die SNCF wird die Wagen entfernen, die es den Patienten ermöglichen, im Liegen zu reisen. Sie stammen aus dem Zweiten Weltkrieg und sind zu altmodisch, werden aber – Rentabilität verpflichtet – nicht ersetzt. Deshalb werden wir sicherlich Spezialbusse mit Liegesitzen mieten müssen.« Pascal Tissier, *L'avant-dernier train de nuit*. jurapastoral.ch, Mai 2014

<sup>31</sup> Pèlerinages Namurois: *Pèlerinage à Lourdes en TGV*. Vie du diocèse de Namur, 20.03.2017

Joëlle Meert: *Le dernier train de nuit à destination de Lourdes*. RTBF, 16.07.2016

<sup>32</sup> Hautes-Alpes : les parlementaires LR et LREM mettent la pression sur la SNCF. Alpes1, 02.08.2017

<sup>33</sup> Dorine Goth: *Trafic ferroviaire. La vétusté du réseau mise en cause*. L'Humanité, 01.08.2017

<sup>34</sup> Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports. Assemblée Nationale, 19.07.2017, Minute 21

ARAFER: *La mise en œuvre de la réforme ferroviaire : état des lieux du régulateur*. Okt. 2016, S. 28

Sénat: *Auditions des Présidents-directeurs généraux de SNCF Mobilités et SNCF Réseau*. (Video online), 30.03.2016

Gilles Balastre: *Vérités et Mensonges sur la SNCF*. (Video online), 2015

<sup>35</sup> Laurence Boffet: *Luchon: dernier train au départ*. France3 Haute-Garonne, 16.11.2014

<sup>36</sup> Siehe Links mit Dokumenten: *Accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge*. Wikipédia

Elise Lucet: *Envoyé spécial*. France 2, 29.09.2016

<sup>37</sup> EB: *Accident ferroviaire de Denguin : la SNCF pointée du doigt*. La République des Pyrénées, 28.01.2016

Verkehrsträger ist.<sup>38</sup> Bei aller anhaltenden Begeisterung, die die großen HGV-Projekte immer noch hervorrufen, versuchen die französische Regierung und die SNCF seit mehreren Jahren, über eine Wende zu verhandeln, um der Erneuerung konventioneller Strecken wieder Vorrang einzuräumen.<sup>39</sup>

## 2.7/ Versteckt die SNCF den Geschäftszweig der Nachtzüge, um ihre Einstellung zu erreichen?

Der Generaldirektor der SNCF, Guillaume Pepy, spricht über Nachtzüge in der Vergangenheit – »in der Zeit, als es noch Nachtzüge gab«, »seit sie verschwunden sind«<sup>40</sup> –, als der Staat ihn aufforderte, mehrere Destinationen beizubehalten: Rodez, Latour-de-Carol, Briançon, Port Bou, und dass die Nachtzüge weiterhin Toulouse, Marseille, Nizza und viele andere Städte bedienen. Die Sprachregelung des CEO trägt dazu bei, das Angebot unsichtbar zu machen, indem behauptet wird, wie es zu häufig an den SNCF-Schaltern zu hören ist, dass »die Nachtzüge nicht mehr existieren«. Kennt die Öffentlichkeit den Autozug, der womöglich 2018 ebenfalls verschwinden wird?<sup>41</sup> Viele Menschen glauben, dass es keine Nachtzüge mehr gibt, selbst in den Départements, in denen sie noch verkehren. Um aus der Unsichtbarkeit herauszukommen, müsste im Gegenteil viel Werbung gemacht werden.

Im Mai 2015 empfahl ein internes Memorandum der SNCF die vollständige Abschaffung der Nachtzüge.<sup>42</sup> Bereits in den 2000er Jahren wurde von entsprechenden Aussagen von Führungskräften der SNCF berichtet: »die Nachtzüge sind ein veraltetes, überkommenes Produkt. Sogar der Zug Paris-Nizza wird mit der HGV-Strecke Paris-Marseille« verschwinden. Es scheint daher, dass die Direktion der SNCF seit Jahrzehnten davon träumt, dass der Nachtzug-Betrieb verschwindet, der komplex und arbeitsintensiv ist und dessen Potenzial seit langem nicht mehr voll genutzt wird.

Das Eingreifen des Staates und der Parlamentsabgeordneten ist daher notwendig, um die SNCF-Direktion zur Lösung der schwerwiegenden Betriebsstörungen der Nachtzüge zu bewegen und letztlich ihren Betrieb neu zu starten. Positiv ist zu vermerken, dass Herr Pepy nach dem x-ten Protestaufschrei der Abgeordneten aus Hautes-Alpes wegen des Zuges Paris-Briançon<sup>43</sup> verspricht, »die Attraktivität des Zuges zu verbessern, indem man sowohl bei den Preisen und der Sichtbarkeit des Angebotes etwas macht als auch beim Komfort und dem Service an Bord«.<sup>44</sup>

*Es wäre notwendig, die Direktion der SNCF zu ihrer Bereitschaft zu befragen, die vom Staat geforderte Aufrechterhaltung mehrerer Nachtzüge auszuführen:*

*Möchte die SNCF-Geschäftsführung immer noch die Nachtzüge verschwinden sehen? Lässt sie zu, dass Betriebsstörungen entstehen? Hat sie dem Staat gegenüber die Nachtzüge in ein schlechtes Licht gerückt mit dem Ziel, ihre Einstellung zu erreichen?*

*Gibt die SNCF ihre Aufgabe der flächendeckenden Versorgung auf, um die internationale Expansion zu bevorzugen? Welche Prioritäten werden bei internationalen und inländischen Investitionen gesetzt?*

<sup>38</sup> Wir erinnern daran, dass die Landstraßen jährlich 3.000 Tote fordern; siehe *accidents de la route en France*, Wikipedia

<sup>39</sup> AFP: *LGV : le gouvernement veut différer les nouveaux chantiers pour privilégier l'entretien du réseau*. Le Populaire du Centre, 18.02.2015

Éric Béziat: *L'Etat promet 46 milliards d'euros pour rénover le réseau SNCF*. Le Monde Économie, 21.12.2016

Lionel Steinmann: *Elisabeth Borne lance le grand virage de la politique des transports*. Les Echos, 05.07.2017

<sup>40</sup> Auf France-Inter am 10.03.2017. Siehe die Antwort von »Oui au train de nuit«: *Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons*. Interview mit »Oui au train de nuit« von Sarah Lefèvre, StreetVox, 23.03.2017

<sup>41</sup> *Et si vous emmeniez votre voiture en vacances ?*, Guide auto/train. SNCF, Ausgabe 2017

<sup>42</sup> »Sie wären nicht mehr wettbewerbsfähig wegen der Konkurrenz durch Mitfahrzentralen, Billigflieger und Hotels sowie durch Sonderangebote bei den Tageszügen«. Es gilt jedoch: (1) Die Schiene zugunsten von Luftfahrt und Auto aufzugeben steht im Widerspruch zum ökologischen Wandel; (2) Autos und Busse sind für Fahrten über 800 km unbequem; (3) Tages-ICs legen nur selten sehr weite Strecken zurück und die HGV-Züge vergessen die Querverbindungen; (4) Nachtzug-Reisen sind sowohl schneller als auch günstiger als eine TGV-Reise, bei der eine Nacht im Hotel hinzukommt.

<sup>43</sup> *Hautes-Alpes : les parlementaires LR et LREM mettent la pression sur la SNCF*. Alpes1, 02.08.2017

<sup>44</sup> *Hautes-Alpes : Guillaume Pepy promet une modernisation du Paris-Briançon*. Alpes1, 03.08.2017

### 3/ Den Vorwänden entgegentreten und das Potenzial der Nachtzüge entdecken

#### 3.1/ Eine Optimierung der Zeit gekoppelt mit effizienter Ressourcenverwendung

Während HGV-Projekte mit einer gewissen Besessenheit gerechtfertigt werden, um »eine Stunde einzusparen«, betonen die Nutzer des Nachtzug seine Zweckmäßigkeit, die es erlaubt, »einen halben Tag einzusparen«:

✓ **Der Nachtzug ermöglicht es, Ihren Arbeitstag zu beenden und nachts zu reisen ... um den ganzen folgenden Tag am Zielort zur Verfügung zu haben.** Im Vergleich dazu erfordert die Abreise mit einem Tageszug am Vortag und die Übernachtung im Hotel häufig einen zusätzlichen halben Tag (bei Querverbindungen oft sogar einen ganzen Tag).

✓ **Im Schlaf zu reisen erlaubt einen »Nachtsprung«: »Paris und Straßburg sind nur eine Stunde von Südfrankreich entfernt: 1/2 Stunde um einzuschlafen und 1/2 Stunde zum Aufstehen!«** Die Fernbusse von Ouibus fahren nachts quer durch Frankreich, und die von Flixbus durchqueren Europa mit dem Slogan »Sag Ja zum Nachtbus und schlaf bis zum Zielort«. <sup>45</sup> Für sehr lange Strecken ist der Nachtzug attraktiver als die Tages-IC. <sup>46</sup> Auf einigen Strecken von Paris nach Savoyen wurden die Nachtzüge abgeschafft, aber jetzt bieten nachts fahrende TGVs bestimmte Verbindungen an, sind aber nur mit (kaum) verstellbaren Sitzen.

✓ Wie legt man den letzten Kilometer am Abend zurück, wenn es nach Ankunft des letzten TGV am Abend keinen Anschluss mehr gibt? Der Nachtzug ermöglicht das **Erreichen der Bahnhöfe während einer Zeit, in der es öffentlichen Nahverkehrs und Anschlüsse mit Regionalzügen gibt** – was bei HGV-Zügen frühmorgens oder spätabends nicht der Fall ist.

Außerdem ist das »immer schneller« nicht mehr so sehr in Mode. Auf die Frage nach ihrem Lebensstil und ihrer Mobilität sprachen sich **82 % der Franzosen für Entschleunigung** aus. Und **60 % wären bereit, das eigene Auto oder Flugreisen aufzugeben**, damit die Gesellschaft den ökologischen Herausforderungen begegnen kann. <sup>47</sup> Der Nachtzug steht daher im Einklang mit dem steigenden Trend des sanften Verkehrs, bei dem nicht mehr maximale Geschwindigkeit, sondern Effizienz und geringer Ressourcenverbrauch im Vordergrund stehen, mit einem gewissen Gespür für Zeit und Geselligkeit. Im Nachtzug unternimmt man eine lange Reise, die es erlaubt, Bekanntschaften zu machen: »gemeinsam zu schlafen schafft Verbindungen«. **Der Nachtzug ist auch ein soziales Bindeglied.** <sup>48</sup>

#### 3.2/ Hinter dem »vermeintliche Defizit« verbirgt sich einer der wenigen Züge, die kostendeckend betrieben werden können

• Den Nachtzügen wird ein »Defizit« vorgeworfen. Jedoch sind die meisten Züge defizitär. Dazu Elisabeth Borne: »Die SNCF sagt uns auch, dass 70 % der TGV-Verbindungen nicht rentabel sind.« Und für den Rechnungshof **»bleiben die TET-Züge jedoch die konventionelle Zugsparte mit den geringsten Subventionen.** Mit einem Gesamtdefizit von rund 25 % aus sind sie deutlich besser aufgestellt als die Bereiche der TERs (65 %) und der Transilien (62 %)«. <sup>49</sup> Der für die Nachtzüge zuständige SNCF-Direktor nennt die Größenordnung: »Intercitys bedeuten einen Euro Umsatz bei zwei Euro Kosten.« <sup>50</sup> Diese Situation ist aber keine Besonderheit der Intercitys: Der öffentliche Verkehr in den Städten wiederum, egal ob privat oder öffentlich, vermeldet in den meisten Fällen einen Kostendeckungsgrad von weit unter 50 %. <sup>51</sup>

• Wie soll ein Zug, der viel zu häufig annulliert wird – oder der nicht einmal bei jeder dritten Fahrt pünktlich ankommt –, kostendeckend betrieben werden können? Die SNCF ist nicht nur verpflichtet, die Fahrkarten zu erstatten, sondern auch Hotelübernachtungen, Mahlzeiten und sogar Taxis

<sup>45</sup> Simon Hamy: *Les « cars Macron » ne démissionnent pas : le point au départ de Périgueux*. Sud Ouest, 31.08.2016  
*Dormez jusqu'à votre destination avec nos bus de nuit*. Flixbus

<sup>46</sup> Auf der Strecke Paris-Port Bou beförderten im Jahr 2015 der Tages-IC 86.985 Passagiere und der Nachtzug 144.061 Passagiere, also 65 % mehr. Quelle: CE SNCF

<sup>47</sup> *Modes de vie & mobilité, les grands résultats en chiffres*. Forum Vies Mobiles, L'Observatoire Société et Consommation, 2015

<sup>48</sup> Axel Roux, *Le crépuscule des trains de nuit*. Le Journal du Dimanche, 07.08.2016

<sup>49</sup> Cour des comptes: *Trains d'Équilibre du Territoire*. 02.07.2014, S. 12. [Transilien: Regionalzüge im Großraum Paris/Île de France]

<sup>50</sup> Zitiert in: Clara Griot, Fériel Naoura: *Voie de disparition*. Le Quatre heures, 01.08.2017

<sup>51</sup> Siehe Laurent Kestel und Adrien Coldrey: *Étude sur l'évolution de l'offre Intercités*. DEGEST, 21.11.2016 (Seite 13)

zu bezahlen. Gelegentlich kommen Nachtzüge mit mehr als 6 Stunden Verspätung am Zielort an.<sup>52</sup> **Es ist die schlechte Servicequalität, die zu einem Verlust von »über 100 Euro« pro Fahrgast führt.**

- Es ist auch wichtig, diese Kosten ins rechte Licht zu rücken, da Subventionen von mehr als 100 Euro pro verkauftem Ticket für die Strukturverbesserung des Landes nicht ungewöhnlich sind. Bei einigen regionalen Flugverbindungen sind sie wohlgeboten und sehr reell.<sup>53</sup> **Tatsächlich wird die Ersetzung von Nachtzügen durch Flugverbindungen oder HGV-Projekte den Steuerzahler und Reisenden erheblich mehr kosten.**

- Ein weiterer raffinierter Vorwand ist, dass »das Defizit der Nachtverbindungen etwa 25 % des Defizits aller TET-Züge entspricht, obwohl sie nur 3 % der Fahrten ausmachen«. Hierbei Fahrten zu zählen ist irreführend. Ein Großteil der Kosten, darunter die Trassengebühren, ist proportional zur Entfernung. Der Vergleich sollte nach Umsatz oder nach Personenkilometern erfolgen. Die Nachtfahrten sind wesentlich länger (600 bis 1.000 km) als die Fahrten in Tages-ICs. Die Nachtzüge leisten 27,2 % der Zugkilometer des TET-Angebotes<sup>54</sup> bei 25 % des Defizits: Das bedeutet, dass ihr Kostendeckungsgrad etwas höher ist als der der Tages-Intercitys! Der Rechnungshof wiederum gibt zu verstehen, dass die Nachtlinien im Jahr 2013 42,5 % des Umsatzes aller Intercity-Züge ausmachten.<sup>55</sup>

Wenn man nach Fahrten rechnet, darf man auch mit dem Finger auf den TGV zeigen, wie Frau Borne betont hat: »Der Eisenbahnfernverkehr macht weniger als 1 % der Fahrten in Frankreich aus. In den letzten fünf Jahren wurden dafür jedoch 16 % der Investitionen in die Infrastruktur bereitgestellt.«<sup>56</sup>

**Zu untersuchen:**

*Wie hoch sind die jährlichen Passagierkilometer der Nacht- und Tageszuglinien von 2000 bis 2017?*

*Wie hoch sind die jährlichen Umsätze und Betriebskosten der Nacht- und Tageszuglinien von 2000 bis 2017?*

### **3.3/ Nachtzüge haben eine hohe Auslastung, werden aber vom Staat als »leer« betrachtet**

- Die ehemalige Regierung rechtfertigte den Abbau der Nachtzüge damit, dass »ihre Nutzung seit 2011 um 25 % zurückgegangen ist«, und stellt damit ein sinkendes Interesse der Reisenden an den Nachtzügen in den Raum. Die sinkenden Nutzerzahlen sind in Wirklichkeit aber auf die Verringerung des Nachtzug-Verkehrs zurückzuführen: Zwischen 2011 und 2015 wurden drei Nachtzuglinien eingestellt. Die Anzahl der Wagen und der Verkehrstage wurde auf einigen Strecken reduziert. Die Verbindungen in saisonalen Spitzen sind selten geworden (in nachfragestarken Nächten wurden früher bis zu drei Verstärker-Nachtzüge eingesetzt, z. B. auf der Strecke Paris-Nizza). Zu Spitzenverkehrszeiten sind häufig Annullierungen »wegen Streckenarbeiten« vorgenommen worden. Nun sind aber trotz der sehr niedrigen Servicequalität die Nachtzüge besser ausgelastet als die Tages-ICs.<sup>57</sup> Auf Nachfrage der Presse bestätigt die Leitung des Geschäftsbereichs Intercity: *Die Nutzung der Nachtzüge hat sich in den letzten drei Jahren nicht verschlechtert. Die Reisenden sind immer noch da. Die Züge sind oft sogar ausgebucht*<sup>58</sup> (siehe auch Foto unten). Es ist auch der von seinen Nutzern am meisten empfohlene Zug: der Nachtzug ist nach wie vor sehr beliebt.<sup>59</sup> 2016 ragte der Nachtzug Paris-Tarbes-Irún mit einer Auslastung von 72 % heraus (zum Vergleich: beim TGV beträgt

<sup>52</sup> S. Milhomme und E. Champale: *Le train de nuit Paris-Briançon arrive avec sept heures de retard*. France Bleu, 08.03.2016  
Fabrice Valery: *6 heures de retard pour deux trains de nuit de Paris vers Port-Bou et Latour de Carol*. France 3 Occitanie, 10.11.2016

Sophie Accarias: *Joël Giraud en colère contre la SNCF*. France 3 PACA, 20.07.2017

Nicht alle Verspätungen erscheinen in der Presse; erwähnt sei z. B., dass der Zug Paris-Irún am 22.08.2016 mit einer Verspätung von 7:36 Stunden eintraf

<sup>53</sup> Isabelle Morisque: *La grande misère des petits aéroports régionaux*. L'Express, 10.11.2016

<sup>54</sup> Laurent Kestel et Adrien Coldrey: *Étude sur l'évolution de l'offre Intercités*. DEGEST, 21.11.2016

<sup>55</sup> Cour des comptes: *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*. Feb. 2015, Seite 231

<sup>56</sup> *Commission du développement durable: Mme Elisabeth Borne, Ministre des transports*. Assemblée Nationale, 19.07.2017, Minute 20:45

Olivier Razemon: *TGV : 38 % des investissements, 2 % des passagers*. Blog – Le Monde, 05.01.2017

<sup>57</sup> Im Jahr 2015 lag der durchschnittliche Auslastungsgrad von Intercitys bei 35 %. Nachtzüge haben einen Auslastungsgrad, der weit über dem Durchschnitt von Intercitys liegt, da der Nachtzug mit der niedrigsten Auslastung – Paris-Savoyen – bei 38 % liegt; alle anderen Linien haben einen Auslastungsgrad von mindestens 43 %, wobei die effizienteste Linie (Paris-Hendaye) 53 % erreicht. Siehe Laurent Kestel und Adrien Coldrey: *Étude sur l'évolution de l'offre Intercités suite aux annonces du Secrétaire d'Etat Alain Vidalies du 21/07/2016*. DEGEST, 21.11.2016

<sup>58</sup> Siehe Clara Griot, Fériel Naoura: *Voie de disparition*. Le Quatre heures, 01.08.2017

<sup>59</sup> TNS Sofres: *Etats Généraux du Rail et de l'InterModalité, sondage pour la Région Occitanie*. Juli 2016. 65 % der Befragten, die TER, Intercity, TGV oder Regionalbus benutzt haben, sagen, dass Nachtzüge beibehalten werden sollten. Laut einer weiteren Umfrage von RTL bedauern 55 % der Befragten das »faktische Verschwinden der Nachtzüge«; siehe: [www.rtl.fr](http://www.rtl.fr)

sie durchschnittlich 65 %). Diese sehr guten Indikatoren zeigen, **dass der Nachtzug ein starkes Potenzial hat und einen Relaunch verdient.**

Herr Pepy hat erklärt:  
»In der Zeit, als es die Nachtzüge gab, waren nicht viele Leute drin, außer freitags und sonntags.«<sup>60</sup> Das Foto rechts ist vom *Donnerstag*, den 27. Oktober 2016, Bahnhof Paris-Austerlitz – und alle Nachtzüge sind ausgebucht.

21h22	Briançon	Train Complet
21h22	Nice Ville	Train Complet
21h39	Latour de Carol	Train Complet
21h39	Port Bou	Train Complet
22h52	Rodez	Train Complet

- Ein weiterer Vorwand: »Der Nachtverkehr erfüllt die Bedürfnisse der Fahrgäste nicht mehr in zufriedenstellender Weise«. 2015 wurde eine öffentliche Befragung über Intercitys durchgeführt.<sup>61</sup> »Mehrheitlich positive Antworten gab es zu vier Kriterien: Komfort (62 % zufrieden), Anzahl der Halte (79 % zufrieden), Reisezeit (55 % zufrieden) und Fahrpläne (51 % zufrieden). Nur bei der Häufigkeit der Bedienung ergab sich eine Mehrheit von Unzufriedenen (46 % zufrieden).« Außerdem »spricht sich eine Mehrheit der Befragten (56 %) gegen eine Verbesserung der Reisezeit aus, wenn dies mit einer Verteuerung der Fahrkarten verbunden wäre«.

- Dem Duron-Bericht zufolge sind die Betriebskosten (die nicht veröffentlicht werden) »besonders hoch und erfordern daher sehr hohe Auslastungsgrade, um den Betrieb durchführbar zu machen (fast 450 Fahrgäste pro Zug)«. Nachtzüge können bis zu 16 Wagen ankuppeln und mehr als 850 Fahrgäste pro Zug befördern.<sup>62</sup> Gegenwärtig sind die Nachtzüge häufig ausgebucht, ohne dass die SNCF zusätzliche Wagen beistellt, um den Gewinn zu steigern. Merkwürdigerweise weist die Zahl der Wagen eine sinkende Tendenz auf – bis zu drei pro Zielort im Fall von Rodez und Latour-de-Carol.<sup>63</sup> Kann ein Zug mit drei Wagen kostendeckend sein?

Die Vorwände für die Demontage sind daher irreführend. Die SNCF-Führung legt nicht nur falsche Zahlen vor, um den Abbau zu erreichen, sondern die Regierung hat diese Daten auch noch überinterpretiert:<sup>64</sup> Die Zahlen entfernen sich von der Realität und bezeichnen vor allem den Wunsch, sich zurückzuziehen: »Wenn man seinen Hund töten will, beschuldigt man ihn der Tollwut«.

Positiv ist, dass die Verkehrsministerin vorschlägt, die Züge anders zu bewerten: »Ich bin mir sehr wohl bewusst, dass wir nicht als Bezugsgröße heranziehen können, wie viele Menschen auf bestimmten Strecken unterwegs sind, auf denen das Rollmaterial nicht unbedingt angepasst ist und deren Infrastruktur nicht ausreichend ertüchtigt ist, um mit normaler Geschwindigkeit fahren zu können. [...] Wir müssen die Einschätzung auf der Grundlage einer qualitativ hochwertigen Dienstleistung vornehmen.«<sup>65</sup> Merkwürdigerweise übernimmt sie die Zahlen der vorherigen Regierung. »Das Geschäftsmodell der Nachtzüge ist nicht mehr tragfähig.«<sup>66</sup> Es ist aber vor allem das HGV-Geschäftsmodell, das nicht mehr tragfähig ist. Die Geschäftsmodelle der Luftverkehrs und des privaten Autos sind ihrerseits aus Umweltgründen problematisch. Unter diesen Bedingungen ist die Frage: Welche Verkehrsmittel – abgesehen von der Vermeidung (weniger reisen) – wird man in Zukunft auf langen Strecken benutzen?

**Zu untersuchen: Eine Neubewertung der Nachtzüge ist notwendig, um eine weniger verzerrte Bilanz zu erhalten.**

<sup>60</sup> Sarah Lefèvre: *Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons*. StreetVox, 23.03.2017

<sup>61</sup> Siehe Commission Duron: *TET: Agir pour l'avenir*. 25.05.2015, Seite 28-29; Kasten 7

<sup>62</sup> Corail-Wagen haben bis zu 60 Liegeplätze oder 88 Sitzplätze

<sup>63</sup> *Les cheminots CGT inquiets pour le train de nuit Rodez-Paris*. La Dépêche, 28.10.2016

<sup>64</sup> »Tatsächlich kann der Rückgang des Fahrgastaufkommens der Reduzierung des Angebots zugeschrieben werden«, bestätigt ein SNCF-Manager. »Die Interpretation hat der Staat vorgenommen«, sagt ein anderer (persönliche Mitteilung)

<sup>65</sup> *Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable: Audition de Mme Elisabeth Borne*. Sénat, 20.07.2017, Minute 12:35

<sup>66</sup> Andy Barrejat: *Fin de la Palombe bleue: l'Etat maintient sa position*. La Dépêche, 31.07.2017

Martin Vanlaton: *Suppression de l'Intercités de nuit Paris-Tarbes: l'Etat campe sur sa position*. France 3 Occitanie, 01.08.2017

### 3.4/ Ordnet die SNCF dem Nachtzug-Bereich zusätzliche Kosten zu?

- Der Rechnungshof enthüllt, dass die drastische Zunahme des **Defizits der Intercitys »hauptsächlich auf eine Änderung der Trassengebührentabelle für Intercity-Züge zurückzuführen ist**, die an den Netzbetreiber RFF gezahlt werden. Diese erfolgte auf eine Stellungnahme des ARAFER hin und führte zu einer Angleichung ihrer Trassengebühren an den Höchstsatz, der den TGVs berechnet wird.« Jüngst hat die SNCF die Trassengebühren auf den konventionellen Strecken, die parallel zu den beiden 2017 neu eingeweihten HGV-Strecken verlaufen, stark anheben wollen. »Ziel sei es laut SNCF-Réseau, eine Verlagerung des TGV-Verkehrs auf die konventionelle Parallelstrecke zu vermeiden, indem das Tarifgefälle zur HGV-Strecke verringert wurde.«<sup>67</sup> Es geht darum, die Konkurrenz der weniger schnellen Züge zu verhindern. Eine Mehrheit der Reisenden riskiert es tatsächlich, weniger teure Fahrkarten zu kaufen, statt »eine Stunde zu sparen«. Gleichzeitig ist die Kostendeckung der neuen HGV-Strecken nicht mehr herstellbar.<sup>68</sup> Die Erhöhung der Trassengebühren hat in diesem Fall den Widerstand von ARAFER hervorgerufen. Dessen ungeachtet werden während der Bauarbeiten auf der POLT-Strecke (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) die Nachtzüge nach Okzitanien die klassische Strecke Paris-Bordeaux nutzen und somit höhere Trassengebühren für weniger attraktive Fahrzeiten bezahlen müssen.

- Das Intercity-Audit hat eine »sehr komplexe Organisation« der SNCF-Rechnungslegung festgestellt und die Bedeutung von »Bahnhofs- oder Trassengebühren, der hohen Kapitalrendite und der Berechnungsmethode für die Vertriebsgebühren« hinterfragt.<sup>69</sup> Nachtzüge zahlen – unter anderem – einen hohen Preis für jeden Halt an den vielen Stationen entlang der Strecke, während sie doch damit einen echten Nahverkehr anbietet. So ist ihr Abgangsbahnhof Paris-Austerlitz »der teuerste Bahnhof Frankreichs«; alles in allem ist **»der Geschäftsbereich Intercités ein Kunde in den Fesseln der anderen Tochtergesellschaften des Konzerns«**.

- Angesichts dieser Summe von Fragen hat das Intercity-Audit die Aufmerksamkeit der Aufsichtsbehörde auf sich gezogen. Nach einer ähnlichen Analyse **»fordert ARAFER die SNCF Mobilités auf, ihre Regeln für die Rechnungstrennung zu überprüfen«**.<sup>70</sup> Lassen Sie uns einige Fragen umformulieren: Werden den TERs<sup>71</sup> und ICs zusätzliche Kosten in Rechnung gestellt, um das Defizit des HGV-Bereichs zu finanzieren? **Wie viel zahlen die ICs für den Schuldendienst der SNCF?** Zu beachten ist, dass die Schulden zum großen Teil aus dem Bau von HGV-Strecken stammen,<sup>72</sup> die den ICs nicht zugutekommen. Wäre es entgegen der landläufigen Meinung somit womöglich der TER, der (durch die von der SNCF bei den Regionen und dem Staat geforderten hohen Subventionen) den TGV bezahlt?

*Der parlamentarische Untersuchungsauftrag wird eine wichtige Aufgabe bei der Klärung der Daten und der Buchführung der SNCF übernehmen müssen: Die SNCF hat keine »analytische« Buchhaltung, und das Unternehmen scheint derzeit außerstande zu sein, seine Rechnungsführung klarzustellen. Eine ergänzende Untersuchung durch die Generalinspektion für Finanzen (l'Inspection Générale des Finances/IGF) wäre daher erforderlich. Es wäre sinnvoll, wenn die SNCF ihre Daten als open-data anbieten könnte, aber gegenwärtig sind die von der SNCF veröffentlichten Zahlen manchmal schlicht und einfach unrealistisch.*

<sup>67</sup> Avis n° 2016-012 relatif à la fixation des redevances d'infrastructures du réseau ferré pour 2017. ARAFER, 10.02.2016 (Art. 37-45, Seiten 8-9): »Die SNCF-Réseau schlägt vor, die Reservierungsgebühr für die klassische Strecke parallel zur HGV-Strecke Bretagne-Pays de la Loire von 3,570 Euro pro Streckenkilometer auf 5,782 Euro pro Streckenkilometer für HGV-fähige Züge zu erhöhen, die diese Strecke befahren, während den anderen Zügen 1,272 Euro pro Streckenkilometer berechnet werden. Ziel sei es, laut SNCF-Réseau, eine Verlagerung des HGV-fähigen Verkehrs auf die konventionelle Parallelstrecke zu vermeiden, indem das Preisgefälle zur HGV-Strecke Bretagne-Pays de la Loire [Le Mans-Rennes] verringert werde.« (Die Artikel 44-45 treffen dieselbe Analyse für die HGV-Strecke Sud Europe Atlantique [Tours-Bordeaux]).

<sup>68</sup> La Vie du Rail: *Tours – Bordeaux. Stupeur et financement*. Rail Passion, 29.04.2015  
Jean-Yves Guérin: *Tensions sur la LGV Tours-Bordeaux*. Le Figaro économie, 04.12.2015  
Pierre Recarte: *LGV : La faillite comme modèle de financement ?*. Enbata, 13.03.2017

<sup>69</sup> J.-F. Verdier, C. Assailly, D. Genet, IDF-CGEDD: *Audit des Intercités*. Juli 2016, Seiten 23-25; siehe dort auch die Zusammenfassung

<sup>70</sup> Marc Fressoz: *L'ARAFER contraint SNCF Mobilités à clarifier ses comptes*. Mobilités, 25.01.2017. Siehe auch: ARAFER: *séparation comptable*; ARAFER: *L'Arafer ne valide pas les péages 2018 de SNCF Réseau*. 08.02.2017

<sup>71</sup> So erklärt die SNCF allen Regionen, dass sie mit ihren TER-Zügen Geld verliert... und dabei erwirtschaftet die TER-Bereich auf nationaler Ebene Gewinne  
Florence Guernalec: *Guillaume Pépy (SNCF) : »Pour les TER, nous devons vendre moins cher aux Régions«*. Mobilités, 23.08.2016

François Tonneau: *Guillaume Pépy admet que, sur les TER, la SNCF est »très très loin du compte«*. La Provence, 30.01.2016

<sup>72</sup> Julie de la Brosse: *SNCF: la spirale infernale de la dette du rail*. L'Express, 02.06.2016

- Welche Gebühren berechnet SNCF-Réseau für die Trassen der Nachtzüge? Der Bahnhof Lyon Part-Dieu wird nachts weniger benutzt, während seine Überlastung tagsüber problematisch ist.<sup>73</sup> Der Nachtzug erscheint somit als **Instrument zur Entlastung von Eisenbahnknoten** und könnte als solches finanziert werden.<sup>74</sup>

**Zu untersuchen: Eine europäische Verordnung verpflichtet übrigens zur Senkung der Gebühren für nächtliche Trassen. Wird sie von der SNCF Réseau eingehalten?**



»Nightjet«-Nachtzüge der ÖBB bei Abfahrt in Hamburg Hbf

### 3.5/ Die Deutsche Bahn (DB) auf frischer Tat beim Lügen ertappt

Die europäische Bürgerinitiative für die Rückkehr der Nachtzüge<sup>75</sup> hat aufgezeigt, dass auch die Deutsche Bahn (DB) die Nachtzüge in schlechtes Licht gerückt hat, um sie einzustellen: »Die Nachtzüge sind profitabel, das Defizit wird in den Büros des Unternehmens erzeugt«, erklärt Joachim Holstein, Sprecher des Wirtschaftsausschusses der DB-Tochtergesellschaft European Railservice. »Sie rechnen Kosten mit ein, die nicht von den Nachtzügen verursacht wurden. [...] Die Bilanzen werden bewusst so ausgerichtet, dass Verluste entstehen.«<sup>76</sup> Die Kontroverse dehnt sich ins Erste Deutsche Fernsehen aus.<sup>77</sup> Und der Skandal, den die parlamentarische Minderheit aufgedeckt hat, interessiert nun auch die Parlamentsmehrheit.

Im Februar 2017 erklärte Kurt Bauer, Leiter Fernverkehr bei den ÖBB, den deutschen Parlamentsabgeordneten, dass man mit Nachtzügen Geld verdienen kann. Positiver Effekt: Die DB nimmt sich nicht mehr heraus, Nachtzugreisende als »Nostalgiker« oder »Flugphobiker« zu bezeichnen. Die DB erklärte, »die Nachfrage ist gestiegen«. In Wirklichkeit war die Nachfrage schon lange vorhanden, wurde aber nicht befriedigt. Im Jahr 2017 erweiterte die DB erneut ihr Angebot an »Nachtzügen der Zukunft« ... die ausschließlich Sitzplätze aufweisen. Die Züge mit Schlaf- und Liegewagen werden von den ÖBB betrieben, die für 2018 eine weitere Ausdehnung des Netzes vorbereiten, und zwar Richtung Westen.<sup>78</sup>

### 3.6/ Der Nachtzug ist eines der wirtschaftlich effizientesten Verkehrsmittel

Fast alle Züge und Verkehrsträger verursachen Kosten für die Gemeinschaft. Sie sind in diesem Sinne »defizitär«. Aber sie sind immer noch notwendig für die Attraktivität des Territoriums, da das primäre Ziel eines Verkehrsträgers nicht seine Rentabilität ist. François Hollande rechtfertigte damit die Investition von 1 Mrd. Euro in die HGV-Strecke Poitiers-Limoges: »Wenn man eine Infrastruktur baut, geschieht dies nicht immer, damit sie finanziell rentabel ist. Es geschieht auch, weil sie einer Logik der Raumplanung gehorcht.«<sup>79</sup> In diesem Sinn bleibt die Rechtfertigung des Nachtzug-

<sup>73</sup> Fabien Fournier: *Pourquoi la commission Duron condamne le TGV*. lyoncapitale.fr, 2013

<sup>74</sup> Ein weiterer ökologischer Vorteil, der besonders hervorzuheben ist, ist die Tatsache, dass der Nachtzug zu einem guten Teil während der Nebenzeiten des Stromverbrauchs fährt.

<sup>75</sup> Siehe <https://www.nachtzug-bleibt.eu/> und <https://back-on-track.eu/>

<sup>76</sup> Nikolaus Doll, Max Zimmermann: *So rechnet die Deutsche Bahn die Nachtzüge krank*. Die Welt, 01.06.2016

<sup>77</sup> ARD-plusminus: *Die Renaissance der Schlafwagen*. 05.07.2017

<sup>78</sup> In den Jahren 2006-2008 verlief die Entwicklung in Finnland ähnlich positiv:

Kalevi Kämäräinen: *Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit*. 08.07.2017

<sup>79</sup> François Hollande relance le projet de LGV Poitiers-Limoges. Sud-Ouest, 08.10.2016

Abbaus wegen ihres »unterstellten Defizits« vor allem ein Vorwand, der den Vergleich mit anderen Verkehrsträgern unterlässt.

- **Straßen ohne Maut werden durch allgemeine Steuern finanziert.** Sie kosten den Steuerzahler **16 Mrd. Euro pro Jahr**<sup>80</sup> (das ergibt 275 Mrd. Euro für den Zeitraum 1990-2015<sup>81</sup>), ohne dass der Fahrer sein Ticket bezahlen müsste, um der Kostendeckung näherzukommen.

- Die SNCF räumt ein, dass von 180 TGV-Verbindungen 80 bis 100 defizitär sind.<sup>82</sup> In Wirklichkeit sind die TGVs insgesamt nicht in der Lage, die hohen Baukosten der HGV-Strecken zu erwirtschaften. Eine internationale Studie hat gezeigt, dass nur die HGV-Strecke Paris-Lyon – bescheidener gebaut für eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h – rentabel wäre.<sup>83</sup> Die HGV-Strecke Tours-Bordeaux hat 8 Mrd. Euro gekostet und birgt das Risiko, ein Defizit von 150 bis 200 Mio. Euro pro Jahr zu produzieren.<sup>84</sup> Die HGV-Strecke Rhein-Rhône macht pro Jahr 60 Mio. Euro Verlust.<sup>85</sup> Der Konkurs der HGV-Strecke Perpignan-Figueras kostete den Steuerzahler 450 Mio. Euro.<sup>86</sup>

Im Vergleich dazu ist das »unterstellte Defizit« der Nachtzüge bescheiden: 75 Mio. Euro pro Jahr für die acht Nachtlinien, die es 2015 gab. Ihre Finanzierung für ein Jahrhundert wäre weniger kostspielig als schon allein das HGV-Projekt Bordeaux-Toulouse-Dax, das auf 9 Mrd. Euro beziffert wird (zuzüglich eines wahrscheinlich hohen Jahresfehlbetrags). 2017 setzte die SNCF das »vermeintliche Defizit«, das von der öffentlichen Hand bei der Wiedereinführung eines Nachtzug zu tragen sei, auf 10 Mio. Euro pro Jahr an. Für den Relaunch der Verbindung Paris-Port Bou konnte die Region Okzitanien den Kostenvorschlag der SNCF bestreiten. Das Anprangern überhöhter Kosten und die Verbesserung der Servicequalität würden uns der Kostendeckung näherbringen. So trug sich der Zug Paris-Irún bis 2011 selbst.<sup>87</sup> **Während der Nachtzug eines »Defizits« beschuldigt wird, ist er somit paradoxerweise einer der wenigen Verkehrsträger mit dem Potenzial eines sehr geringen Bedarfs an öffentlicher Finanzierung. Es kann gut sein, dass für Steuerzahler, Reisende (und Klima) auf vielen Langstreckenverbindungen der Nachtzug am günstigsten ist.**

Gleichzeitig hebt der Rechnungshof den neuen Platz hervor, den ICs einnehmen können: »Nach Jahrzehnten des Niedergangs [...] können sie auf bestimmten Fernverbindungen für Kunden, die eher preissensibel als geschwindigkeitssensibel sind, zu einer finanziell attraktiven Alternative zum TGV werden.<sup>88</sup> Was für Tages-ICs bereits Realität geworden ist,<sup>89</sup> muss für Nachtzüge noch umgesetzt werden.

*Zu untersuchen:*

*Frage an die Regierung: Sie hat sich geweigert, den Fortbestand des Nachtzug Paris-Tarbes-Irún mitzufinanzieren, und unterstützte gleichzeitig den Luftverkehr. Da alle Verkehrsträger Kosten für den Steuerzahler haben, warum sollte einzig der Nachtzug die Gemeinschaft nichts kosten? Sollten nach dem Klimagipfel COP21 nicht Umweltkriterien bei der Entscheidung, welches Verkehrsmittel finanziert wird, im Vordergrund stehen? Wäre die Regierung in der Lage, den Nachtzügen zumindest die Hilfen und Steuervorteile anzubieten, von denen der Luftverkehr profitiert?*

*Wie hoch sind gegenwärtig Kosten, Einnahmen und Subventionsbedarf pro Personenkilometer des Nachtzug im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln auf den radialen Strecken zu den mittelgroßen Städten bzw. auf den Querverbindungen? Wie hoch wären sie anzusetzen, wenn der Betrieb optimiert würde (Züge mit hoher Kapazität und hoher Auslastung, niedriger Anteil an Zugausfällen bzw. Annulierungen)?*

*Wie hoch sind der jährliche Umsatz und die jährlichen Kosten jedes Nachtzug seit 2000?*

<sup>80</sup> Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française: *L'état de la route 2016*

<sup>81</sup> Jean Michel Gradt: *Rail, routes, autoroutes : retour sur 25 ans d'investissement*. Les Echos, 09.01.2017  
CGDD, Ministère de l'Environnement: *Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans*. Dez. 2016 ; siehe auch den europäischen Vergleich

<sup>82</sup> Fabrice Gliszczynski: *Pourquoi le TGV fait plonger la SNCF dans le rouge*, latribune.fr, 13.02.2014

<sup>83</sup> Jean-Michel Gradt: *TGV : seules les lignes Paris-Lyon et Tokyo-Osaka seraient rentables*. Les Echos, 27.03.2015

<sup>84</sup> Philippe Jacqué: *La ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, un jackpot pour Vinci ?*. Le Monde Economie, 13.03.2017

ATTAC %France: *LGV Tours-Bordeaux : Vinci nous roule à grande vitesse !*, 01.03.2017

<sup>85</sup> Serge Grass: *TGV Rhin-Rhône : un scandale financier et démocratique*. Contribuables associés, 11.05.2015

<sup>86</sup> L.C.: *Le gouvernement espagnol vote la reprise du tronçon ferroviaire Figueres-Perpignan par la France et l'Espagne*. L'indépendant, 16.12.2016

<sup>87</sup> Juan-Carlos Díez: *Le train de nuit La Palombe Bleue (Paris-Tarbes-Hendaye-Irún), un train d'avenir à maintenir*. Dez. 2016, abrufbar auf: ouiautraindenuit.wordpress.com

<sup>88</sup> Cour des comptes: *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*. Feb. 2015, Seite 249

<sup>89</sup> Simon Barthélémy: *Les trains à moins grande vitesse font le plein au départ de Bordeaux*. Rue89 Bordeaux, 17.07.2017

Philippe Bonnet: *Paris-Bordeaux en Corail : moins vite, mais moins cher*. La Nouvelle République, 05.04.2015

### 3.7/ Strukturverbesserung: Im Süden den Kurs auf »alles HGV« vermeiden

Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern **hat das französische Sechseck bedeutende Ausmaße mit Entfernungen von über 1.000 km, die für Nachtzüge besonders gut geeignet sind.** Beispiele: Brest-Nizza 1.450 km, Brest-Hendaye 860 km, Hendaye-Nizza 900 km, Straßburg-Hendaye 1.350 km; Straßburg-Nizza 950 km, Lille-Nizza 1.150 km. Nicht für jede dieser Verbindungen sind HGV-Projekte möglich (bzw. in keinem Fall schnell realisierbar). Wollen wir für Frankreich ökologische Verkehrsmittel für Fernverbindungen? Und vor allem: will man nur von und nach Paris reisen?

Der Abbau der IC-Dienste wirft die Frage nach der **Gleichheit der Landesteile** auf. Paris und die großen Metropolen, die nicht die Mehrheit der Bevölkerung vereinen,<sup>90</sup> haben von zig Mrd. Euro Investitionen für den Bau von HGV-Strecken profitiert, die zumeist defizitär sind. Gleichzeitig werden mittelgroße Städte und Randgebiete Frankreichs aufgefordert, auf ihre Nachtzug-Linien zu verzichten, um »Geld zu sparen«. Ihre Bewohner müssen aber auch in der Lage sein, an nationalen, gesellschaftlichen, sportlichen, künstlerischen, wirtschaftlichen und anderen Aktivitäten teilzunehmen.

Die Abschaffung der Nachtzüge wurde von der ehemaligen Regierung mit dem Versprechen zukünftiger HGV-Strecken durchgeführt, die umstritten und nicht finanziert sind.<sup>91</sup> Es gibt aber eine positive Entwicklung. Elisabeth Borne verteidigt nun die Optimierung der bestehenden Netze: »Mir wurde gesagt: Der Bahnhof sei überlastet. Ich komme aus einem Unternehmen, in dem eine RER betrieben wird, die alle zwei Minuten 2500 Passagiere befördert, [...]. Ich denke, wir werden unsere Ingenieure ernsthaft wieder in die moderne Welt zurückversetzen müssen, wo wir mit der Arbeit an den Betriebsabläufen beginnen und zuerst das Bestehende verbessern müssen, bevor wir hingehen und Milliarden einfordern, um eine neue Linie zu bauen.« Die Priorität wieder auf das konventionelle Schienennetz zu verlagern bedeutet auch zu zeigen, dass HGV-Projekte nicht die einzige Perspektive für den Fernverkehr sind. **Und um diese HGV-Projekte auf Eis zu legen, muss der Staat die Nachtzüge sanieren.**

Positiv ist zu vermerken, dass die Region Okzitanien sich bereit erklärt hat, die teilweise Wiedereinführung des Nachtzug Paris-Port Bou mit 1,4 Mio. Euro pro Jahr mitzufinanzieren.<sup>92</sup> Angesichts eines Defizits von 150 Mio. Euro/Jahr bei einer neuen HGV-Strecke (wie Tours-Bordeaux) muss die Größe der Unterschiedes beim Finanzbedarf unterstrichen werden. Die Region Nouvelle-Aquitaine wiederum will das Projekt einer HGV-Strecke nach Dax und Toulouse kofinanzieren, weigert sich aber, den Nachtzug Paris-Irún mitzufinanzieren.<sup>93</sup> Dies zeigt, dass **die Regionen im Allgemeinen noch immer auf »alles mit dem TGV« als einzige Lösung für Fernstrecken fixiert sind.**

### 3.8/ Der Nachtzug schafft Arbeitsplätze und die SNCF will sie nicht mehr

Seit 2003 **hat die SNCF pro Jahr etwa 2.000 Bahnarbeitsplätze abgebaut.**<sup>94</sup> Der Staat zwingt den Staat zu einem Wettlauf zur »Produktivität«.<sup>95</sup> Dieses Konzept – das laut ARAFER für die SNCF noch immer schlecht definiert ist – wird manchmal in Zugkilometern pro Zugbegleiter gemessen, was bedeutet, dass möglichst viele Züge mit möglichst wenig Personal gefahren werden ... auch wenn das teurer ist. So hatte sich die Vorgängerregierung beispielsweise einmal vorgestellt, auf konventionellen Strecken einige ICs durch HGV-Züge zu ersetzen. Doch selbst bei reduzierter Geschwindigkeit kostet der Betrieb eines TGV 30 % mehr als der eines ICs.<sup>96</sup> weniger Arbeitskräfte, dafür aber teurer!

Nachtzüge sind lokbespannte Züge – im Gegensatz zu Triebwagen(zügen). Sie müssen zum Wenden rangiert werden, das bedeutet **mehr Arbeitskraft**: bis zu 45 Beschäftigte werden bei einer

<sup>90</sup> Fast 60 % der französischen Bevölkerung leben außerhalb der 20 großen städtischen Gebiete, die durch Hochgeschwindigkeitszüge »gut angebunden« sind. Siehe: *Aires Urbaines de France* auf Wikipedia

<sup>91</sup> Die vorhergehende Regierung begründete das ausbleibende Engagement des Staates für die Nachtzuglinien mit »alternativen Mobilitätsangeboten guter Qualität bzw. mit bevorstehender Qualitätsverbesserung«

<sup>92</sup> Charlotte Coutard: *Le train de nuit Cerbère-Paris de nouveau sur les rails les week-ends et pour les vacances scolaires.* France Bleu Roussillon, 28.04.2017

<sup>93</sup> Es sei darauf hingewiesen, dass sich die Grüne Partei (Europe Écologie – Les Verts / EELV) – die in beiden Regionen Teil der Mehrheitsfraktion des Regionalrates ist – gegen die HGV-Strecken ausspricht: Jean Lissar, Sophie Bussière, Nelson Palis-Niermann: *Décision Modificative et financement de la LGV par la Région Nouvelle Aquitaine.* EELV Aquitaine, 23.10.2016

<sup>94</sup> Pauline Damour: *SNCF: nouvelle coupe des effectifs en 2016.* 16.12.2016

Éric Béziat: *La SNCF va supprimer 1 200 postes en 2017.* Le Monde Économie, 15.12.2016

<sup>95</sup> SNCF Réseau: *Contrats État-SNCF : une visibilité à 10 ans.* 24.04.2017

<sup>96</sup> Lionel Steinmann: *Les 15 TGV commandés pour sauver Alstom Belfort pourraient commencer... au garage.* Les Echos, 16.02.2017

Fahrt eingesetzt.<sup>97</sup> Jedoch können lokbespannte Züge, wenn sie lang genug sind (mehr als 7 Wagen), sogar günstiger sein als Triebzüge.<sup>98</sup>

**Im Vergleich dazu schaffen HGV-Projekte trotz der sehr hohen Investitionskosten letztlich nur wenige Arbeitsplätze. Kann der Indikator der »sozialen Intensität«,<sup>99</sup> der die Anzahl der menschlichen Arbeitsstunden im Verhältnis zum investierten Betrag misst, in die Bewertung der Projekte einbezogen werden?**

Der Nachtzug ist auch **»komplizierter zu produzieren«: Rangiermanöver, Kuppeln von Zügen mit mehreren Kursgruppen, Personalwechsel während der Fahrt, Nachtfahrpläne**, etc. Im Vergleich dazu ist es viel einfacher, einen TGV auf die Schiene zu bringen. Für die SNCF ist **der Nachtzug ein sehr kleiner Geschäftsbereich** und genießt daher keine Priorität. Darüber hinaus schätzen die Führungskräfte der SNCF den Widerstand der Gewerkschaften nicht, die sich für die Aufrechterhaltung des Dienstes einsetzen. Ihnen gefällt der Nachtzug-Bereich nicht, und das Einstellen von Nachtzügen ist für sie eine Arbeitserleichterung. **Viele Führungskräfte sehen ihre Zukunft – und die der SNCF – in den ausländischen Tochtergesellschaften.** Auch wenn sie zugeben, dass einige Nachtzüge kostendeckend betrieben werden können, liegen für sie die **Prioritäten der SNCF bei Investitionen auf jeden Fall im Ausland.**<sup>100</sup>

Die SNCF ist jedoch nicht die einzige Beteiligte: Okzitanien ist die Region, die am meisten an der Rettung der Nachtzüge beteiligt ist, und auch die Region, die die Nachtzüge am meisten braucht. Dennoch setzt sie die Nachtzüge erst an die 3. oder 4. Stelle der Prioritäten, hinter die (schwierig zu finanzierenden<sup>101</sup>) HGV-Projekte, den (klimaschädlichen) Ausbau des Luftverkehrs und sogar hinter die (wenig realistischen) futuristischen Projekte. Die Region Okzitanien<sup>102</sup> – und die SNCF<sup>103</sup> – finanzieren das Start-Up Hyperloop, das durch den Verkauf des Traums von der Schnelligkeit Geld einwirbt.<sup>104</sup> Viele Amtsträger träumen von etwas anderem und vernachlässigen die Modernisierung des bestehenden Angebotes. Damit die SNCF den Nachtzug-Bereich ernst nimmt, ist es somit notwendig, dass **Bürger und öffentliche Hand die Bedeutung der Nachtzüge bekräftigen** und somit den Auftrag der SNCF wieder auf die Strukturentwicklung in der Fläche konzentrieren.

Gleichzeitig leiden die Nachtzüge unter Annullierungen wegen Streckenarbeiten. Jedoch könnte während der Bauarbeiten auf einem Gleis der Verkehr auf dem anderen Gleis weitergehen.<sup>105</sup> Leider werden die Arbeiten zunehmend von Subunternehmern mit weniger gut ausgebildeten Mitarbeitern ausgeführt.<sup>106</sup> Dies erschwert die Einhaltung von Sicherheitsstandards, um den Verkehr auf einem Gleis aufrechtzuerhalten. Die Erneuerung der Gleise wieder in die Hände von Beschäftigten der SNCF zu geben (und mehr Arbeiter auf den Baustellen zu haben), könnte dazu beitragen, hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen und sowohl die Qualität der Arbeitsergebnisse als auch die Sicherheit des Netzes zu verbessern.

In diesem Zusammenhang hat sich der Güterbereich SNCF FRET von 13.000 Beschäftigten im Jahr 2009 auf 6.000 im Jahr 2017 verkleinert. Diese Zerstörung von Arbeitsplätzen (und Rollmaterial<sup>107</sup>) führt zu einer Schrumpfung dieses Geschäftsbereichs, der doch für die Energiewende von

<sup>97</sup> Siehe die Stellungnahmen in: *La pétition arrive en train de nuit au ministère*. JT 19-20 de France3-Pays Catalan

<sup>98</sup> *Rame tractée ou automotrice ?*. TransportRail, 20.12.2016

<sup>99</sup> *Retrouver le sens de l'humain, la notion d'Intensité Sociale*. Les Pieds sur Terre, 2013

<sup>100</sup> Die SNCF sagt einerseits: »Ziel ist, dass bis 2022 50 % des Umsatzes aus dem Auslandsgeschäft stammen werden«, will dabei aber garantieren, dass »93% unserer Investitionen in Frankreich erfolgen«. Es ist schwer zu glauben, dass bei nur 7 % ausländischem Investitionsanteil 2022 dort 50 % des Umsatzes erwirtschaftet werden können. Siehe *Guillaume Pepy: »La SNCF est internationale«*. JDD, 07.05.2017

<sup>101</sup> Nicolas Hulot drückte es so aus: »wir haben die Mittel nicht, ganz einfach«. Siehe: Lionel Laparade: *Mauvaise nouvelle pour Toulouse: « le TGV n'est pas une priorité » selon Nicolas Hulot*. La Dépêche, 30.08.2017

<sup>102</sup> *Avec Hyperloop, la Région prend le »train du futur«*. La Région Occitanie, 24.01.2017

<sup>103</sup> *Rencontre SNCF – Hyperloop*. SNCF, 10.11.2016

<sup>104</sup> Pauline Moulot: *Paris-Amsterdam en 30 minutes dès 2021: les fantasmes d'Elon Musk contaminent la presse*. 28.06.2017  
Zu beachten ist auch das prekäre »Start-up«-Management, mit Mitarbeitern, die mit Aktienoptionen bezahlt werden, und mit obskuren Führungskräften:

Andres de Léon: *En Espagne, je suis victime d'un règlement de compte politique*. La Dépêche, 03.08.2017

Man erinnert sich, dass die Concorde ein Verkehrsmittel jenseits von 2.000 km/h ist, das von 1976 bis 2003 in Betrieb war. Schnelles Reisen ist jedoch zu teuer, was zu einem kommerziellen Scheitern führt. Und der Bau von Vakuumröhren wird wahrscheinlich noch teurer sein als eine HGV-Strecke.

<sup>105</sup> Dank der leider recht seltenen Installation von IPCS (Installation permanente de contre-sens) für den Gleiswechselbetrieb.

Siehe auch: *Audit Rivier : 10 ans après, quel bilan ?*. Transportrail, Feb. 2015

<sup>106</sup> Olivier Cognasse: *SNCF Réseau fait la part belle aux sous-traitants*. L'Usine Nouvelle, 04.05.2016

Sophie Chapelle: *Sécurité ferroviaire : ces questions qui dérangent la SNCF*. Bastamag, 23.09.2013

Marion d'Allard: *Le train fou de la sous-traitance*. L'Humanité, 16.10.2013

Raphael Brun: *Une vraie inquiétude*. Monaco Hebdo, 21.05.2015

<sup>107</sup> Bertrand ROUZIES: *Comment la SNCF saborde pour près d'un milliard d'euros de matériel tractant*. Blog Mediapart,

entscheidender Bedeutung ist. Er führt auch zu einem Verlust an Kompetenzen, was sich jetzt als problematisch erweist.<sup>108</sup> Dies umso mehr, als die SNCF angesichts der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen nun Schwierigkeiten hat, neue Mitarbeiter zu gewinnen.<sup>109</sup>

2016 geriet nach Suiziden von Eisenbahnern<sup>110</sup> die Leitung der SNCF unter Druck.<sup>111</sup> Der Krieg gegen Eisenbahner und Gewerkschaften wurde allzu lange von den Medien, der FNAUT,<sup>112</sup> der öffentlichen Hand und dem Management geführt. Dabei trugen die Gewerkschaften aber auch dazu bei, die alltäglichen Züge und den Nahverkehr aufrechtzuerhalten, während die SNCF-Direktion Strecken und Bahnhöfe schließen wollte und die Mandatsträger vor allem von den HGV-Projekten träumten. Angesichts der Erhöhung der Trassengebühren (rund 7.000 Euro pro Zug auf der Strecke Paris-Bordeaux) und der Prestigeausgaben des Managements<sup>113</sup> ist der Vorwurf die Eisenbahner seien zu teuer, heutzutage schwer aufrechtzuerhalten. Bei der Kostenreduzierung muss die Direktion mit gutem Beispiel vorangehen. Zugleich ist es jetzt dringend geboten, wieder Personal einzustellen, um die Erneuerung der Kompetenzen zu sichern und die Eisenbahn für die Energiewende neu aufzustellen. Positiv ist, dass die DB sich gerade vom Abbau der Gütersparte abwendet und 700 Eisenbahner neu einstellt.<sup>114</sup> Ein Beispiel, dem die SNCF bald folgen wird?

Das Kaltstellen des Nachtzugs<sup>115</sup> findet sein Pendant also im Güterbereich FRET,<sup>116</sup> der wie der Nachtzug unter heiklen Fahrplantrassen leidet. Gleichzeitig ist der »Zug für den Alltag« mit der Modernisierung der TERs zu echten RERs rings um die Metropolen auch eine Herausforderung für die Zukunft.<sup>117</sup>

Um das Potenzial des bestehenden Schienennetzes voll auszuschöpfen, bedarf es daher einer starken Investition des Staates. Um eine solche Finanzierung zu finden, ist die große Baustelle der ökologischen Besteuerung eine der nächsten Herausforderungen.

---

12.09.2017

ANI: *Au cimetière de Sotteville, les locomotives ne sont pas toutes des épaves*. Normandinamik, 12.10.2015

<sup>108</sup> Marie-Sophie Rampacher: *La SNCF face à la rupture des générations*. Les Echos Business, 26.10.2016

*SNCF Montparnasse : la première panne du siècle*. VilleRail&Transports, 01.08.2017

<sup>109</sup> France 3 19-20: *La SNCF recherche désespérément des conducteurs de train*. francetvinfo.fr, 21.02.2017

<sup>110</sup> FranceInfo mit AFP: *Un cheminot se suicide à la gare Saint-Lazare, à Paris*. 11.03.2017

*Suicides à la SNCF: le moral des cheminots déraile-t-il ?*. La Croix-AFP, 26.05.2017

Siehe auch den Dokumentarfilm *Cheminots* von Sébastien Jousse und Luc Joulé, 2010

<sup>111</sup> *Béziers : un cheminot se suicide, la CGT dénonce un «management agressif»*. Le Parisien, 16.04.2016

Chantal Blandin: *Suicides de cheminots. Effet Orange, effet Werther*. La lettre du cheminot, 13.04.2017

*Parlons sécurité*. UFCM-CGT, Cadres libres Nr. 13, Nov. 2015

<sup>112</sup> Die FNAUT (Fédération des Associations des Usagers des Transports) verweigert jede Zusammenarbeit mit den EisenbahnerInnen. Sie unterstützt die wichtigsten HGV-Großprojekte und fordert bei Nachtzügen die »Öffnung für den Wettbewerb«. Der derzeitige Präsident von FNAUT war der Leiter der UTP (Arbeitgeberverband im Verkehrssektor), wo er als Lobbyist für die »Öffnung für den Wettbewerb« tätig war. In der Praxis ist FNAUT eine arbeitgebernahe Gruppe von EisenbahnerInnen. Sie funktioniert »in umgekehrter Richtung« (von den Arbeitgebern in Richtung der Nutzer) und wirkt propagandistisch auf Nutzerverbände und Umweltverbände ein. Die Aktionen von »Oui au train de nuit« boten wiederholt Gelegenheit, die Divergenz der Visionen zwischen FNAUT und seinen Mitgliedsverbänden sowie mit vielen Nutzern zu beobachten. Eine Änderung wäre umso notwendiger, als FNAUT eine wichtige Rolle bei der Förderung des Schienenverkehrs gegenüber Flug- und Straßenverkehr spielen muss

<sup>113</sup> Der Prunk bei der Einweihung der HGV-Strecken im Juli 2017 ärgerte Emmanuel Macron: »Wir haben in diesem Sektor mit vielen Lügen gelebt. Die angehäuften Schulden wird eines Tages irgendjemand bezahlen müssen«, zitiert bei L.B.: 6 millions d'euros : la facture de la sauterie de la SNCF a du mal à passer. L'Obs, 05.07.2017

Der Rechnungshof rügte die SNCF bereits zuvor für ein Seminar in Marokko mit 600 Managern für 4.289 Euro pro Person: 2,7 millions d'euros pour un séminaire SNCF à Tanger. Observatoire des gaspillages, 05.08.2013. Ebenso für ihre kommunikationsbezogenen Ausgaben, die sich auf 210 Mio. Euro pro Jahr belaufen. Für die Neujahrswünsche 2010 und 2011 organisierte die SNCF in Paris zwei Zeremonien unter der Pyramide des Louvre für die stattliche Summe von 891.586 Euro und 668.700 Euro

<sup>114</sup> *DB Cargo suspend son programme d'économie pour investir*. Ville Rail & Transports, 17.07.2017

<sup>115</sup> Marc Fressoz: *L'Arafer juge le contrat État-SNCF Réseau «irréaliste»*. Mobilité, 30.03.2017

Vincent Doumayrou: *Résultats de la SNCF en 2016 : la faute à pas de bol*. Mediapart, 16.01.2017

Siehe die Glosse »ouivélo«: *La SNCF lance Ouivélo pour remplacer ses trains*. Carfree, 16.08.2016

<sup>116</sup> Gilles Balbastre und CE FRET SNCF: *Transport de marchandises : changeons d'ère !*. Nov. 2016 (Dokumentarfilm, online verfügbar auf [www.fret21.org](http://www.fret21.org))

Philippe Jacqué: *Le fret ferroviaire déraile (aussi)*. Le Monde Economie, 09.12.2016; dies kontrastiert mit anderen Ländern: Laszlo Perelstein: *La Chine met sur les rails un train de fret vers Londres*. La Tribune, 04.01.2017

<sup>117</sup> Siehe Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs (AUTATE): *projet Mobilités 2025-2030*. 2016

Außerdem befindet sich das Netz der Pariser Region in einem beunruhigenden Zustand; siehe Éric Béziat: *La grande panne de la gare du Nord, symptôme de l'anémie du réseau ferré francilien*. Le Monde Economie, 08.12.2016.

Genf strebt dagegen alle 6 Minuten einen Zug an; siehe République et Canton de Genève: *Offre ferroviaire 2030-35 La valorisation de l'axe Lausanne-Genève doit s'accompagner d'un développement ambitieux des réseaux régionaux*. GE.ch, 28.04.2017

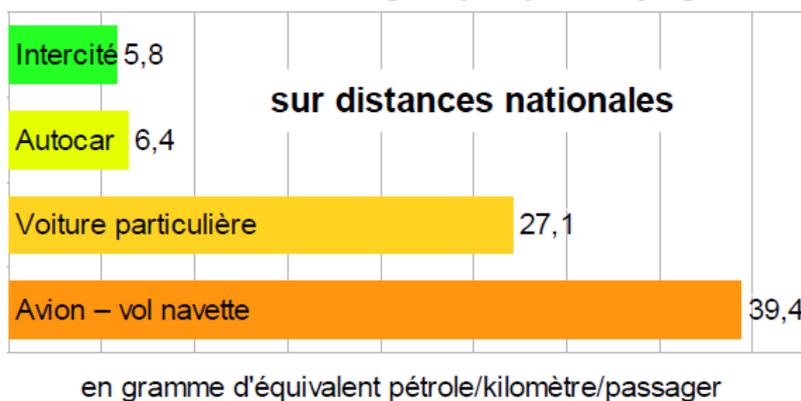
## 4/ Der Nachtzug – eine Lösung, die die öffentlichen Haushalte und das Klima schont: Der Vergleich im Einzelnen

### 4.1/ Welches Verkehrsmittel für die Langstrecke, um den Klimawandel zu bekämpfen?

Der Staat hat Ziele für die Energiewende gesetzt: »Senkung des Endenergieverbrauchs um 50 % bis 2050«<sup>118</sup> mit »einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen auf ein Viertel oder Fünftel«.<sup>119</sup> Der Verkehrssektor hat jedoch den »größten Anteil« an den Treibhausgasen (30 % des nationalen Gesamtwertes) und verbraucht 32 % der Endenergie.<sup>120</sup> Der Klimagipfel COP-21 fordert auch den Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen.<sup>121</sup>

Wenn wir die Art uns fortzubewegen nicht ändern, wird der Verkehr den Großteil unserer Energiequote verschlingen und schon allein unsere Emissionsziele übersteigen ...

### Consommation énergétique par voyageur



en gramme d'équivalent pétrole/kilomètre/passager  
Energieverbrauch pro Fahrgast auf Inlandsreisen in Gramm Öleinheiten pro Passagierkilometer (Intercity-Zug / Fernbus / privates Auto / Flugzeug)  
Quelle: ADEME, Luft, Klima, Energie, 2013 (S. 67)

Der Zug ist einer der energieeffizientesten Verkehrsträger.<sup>122</sup> Davon ausgehend heißt es im »Grenelle-1«-Gesetz, dass »in Bezug auf die Infrastruktur Investitionen in die Schiene Vorrang vor der Entwicklung von Straßen- oder Flughafenprojekten haben werden«,<sup>123</sup> und das Gesetz über die Energiewende fördert »die Verkehrsverlagerung vom PKW auf öffentliche Verkehrsmittel zu Lande«.<sup>124</sup>

So wurden seit den 2000er Jahren massive Investitionen in die Schiene getätigt. Sie flossen vor allem in Großprojekte des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV).

Diese waren zwar sehr teuer, haben aber nicht ausgereicht, um die Emissionen des Luftverkehrs zu verringern, die in Frankreich absolut gesehen weiterhin zunehmen. Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist zukünftig schwer finanzierbar, zumal die wichtigsten Strecken – Verbindungen zwischen den 400 bis 750 km entfernten großen Metropolen – größtenteils bereits gebaut sind. Und in Zukunft sucht die Mehrheit der Reisenden nach billigeren Tickets statt nach schnellen Verbindungen.

Der Staat hat seine Entschlossenheit noch nicht unter Beweis gestellt, die Verlagerung des Luftverkehrs auf die Schiene anders voranzutreiben als mit dem Bau von HGV-Stecken. Die andere, jahrzehntelang vernachlässigte Bahnalternative bleibt der Nachtzug.

<sup>118</sup> Siehe Artikel 1.III.2° des *Loi de Transition Énergétique*

<sup>119</sup> Siehe Artikel 2 des *Loi de Programmation fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE)*, n° 2005-781 vom 13.07.2005

<sup>120</sup> CGDD, Ministère de l'environnement: *Chiffres clés du Transport*. 2016 (Seiten 35-36 und Seite 11)

ADEME: *Chiffres clés Air, Climat, Energie*. 2014 (Seiten 64 und 67)

<sup>121</sup> Florentin Collomp: *Le Royaume-Uni bannit à son tour les véhicules à essence et diesel d'ici à 2040*. Le Figaro, 26.07.2017  
Failla Gbadamassi: *Energies fossiles: le début de la fin?*. Geopolis-FTV, 02.05.2017

Maxime Combes: *Accord de Paris: arrêtons de pomper et de creuser!*. dd magazine, 06.10.2016

<sup>122</sup> Auf einer einfachen Fahrt von 793 km (Pau-Paris) zeigt der SNCF-Vergleichsrechner Zahlen, die sich deutlich vom ADEME-Diagramm unterscheiden. Aber sie bewegen sich in die gleiche Richtung: Der Verbrauch von Öläquivalent würde 5,39 kg per Zug, 14,51 kg per Bus, 42,82 kg per Auto und 60,03 kg per Flugzeug betragen (Regionalverbindung).

Siehe: T. Longué, *Pau: une manifestation pour le maintien de la Palombe bleue*. Sud Ouest, 26.11.2016

<sup>123</sup> Siehe Artikel 12,1 des *Loi Grenelle 1*

<sup>124</sup> Siehe Artikel 36 und 40 des *Loi de Transition Énergétique*

## 4.2/ Welcher Finanzbedarf und welche Ressourcen für den Neustart des Nachtzuges?

### Der öffentliche Finanzbedarf

Wie in vielen europäischen Ländern gab es in Frankreich keine regelmäßige Erneuerung der Nachtzug-Fahrzeuge. Ihre Überalterung führt zu zahlreichen Defekten, Verspätungen und Zugausfällen und damit zu finanziellen Verlusten. Der Rechnungshof hat auf das hohe Alter der Zuggarnituren hingewiesen, die um die achtziger Jahre herum gebaut wurden. Er erinnert auch an »ihre anerkannte Robustheit und an ein hohes Maß an Komfort, das weiterhin geschätzt wird. [...] Die Aufrechterhaltung dieses Dienstes [8 Nachtlinien] würde bis 2018 die Renovierung von 300 Wagen erfordern. [...] Die SNCF schätzt die Kosten dafür auf etwa 120 Mio. Euro.«<sup>125</sup>

Die SNCF schätzt heute die Kosten der Wiedereinrichtung einer Nachtzugverbindung auf 30 Mio. Euro. Die scheidende Regierung habe bereits die Renovierung von 60 bis 80 Wagen bis 2018 in Auftrag gegeben,<sup>126</sup> von den 300, die 2015 im Umlauf waren.<sup>127</sup> Das ist nicht viel, vor allem wenn man bedenkt, dass gleichzeitig der Staat für einen viel höheren Betrag überzählige – von der SNCF nicht gewünschte – TGV-Garnituren bestellt hat. Damit kann die Laufzeit der Wagen um 5 Jahre verlängert werden, bei einer gründlichen Renovierung sogar um 10 Jahre oder mehr.<sup>128</sup>

**Zusätzlich zum Aufwand für die Renovierungen** wird der Staat gut daran tun, schon heute zumindest einige neue Nachtzuggarnituren zu bestellen, um das langfristige Überleben des Dienstes über 2020/2025 hinaus zu sichern. Der Bau von Neufahrzeugen (ähnlich den heutigen Wagen, einstöckig, Länge 26,4 m) könnte etwa 2,5 Mio. Euro pro Schlafwagen, 1,7 Mio. Euro pro Liegewagen, 1,6 Mio. Euro pro Sitzwagen und 0,25 Mio. Euro pro Autotransportwagen kosten.<sup>129</sup> Eine weitere, vorübergehende, günstigere und bereits bestehende Lösung wäre die Anmietung von Rollmaterial z. B. bei der russischen Bahn RZD.<sup>130</sup> Da der europäische Park jedoch immer weiter schrumpft, ist das keine dauerhafte Lösung.

**Die Unterhaltskosten** für eine wieder eingerichtete Nachtzuglinie beziffert die SNCF mit 10 Mio. Euro pro Jahr. Wenn man die vielen Funktionsstörungen beseitigt und die Zusatzkosten angeht, kann man sich – sehr schnell, in wenigen Monaten – der Kostendeckung nähern. Den Beweis dafür haben die staatlichen Unternehmen ÖBB (in Österreich und Mitteleuropa)<sup>131</sup> und SJ (in Schweden)<sup>132</sup> erbracht.

### Der Verzögerung der Finanzierung ergibt sich aus einer Abfolge von Verweigerungen aller Akteure

- Der Rechnungshof stellte im Jahr 2015 fest, dass die SNCF bei der Erneuerung von IC-Rollmaterial »**die in der Leistungsvereinbarung [...] festgelegten Investitionsziele nicht erfüllt** und es vorzieht, [...] in zunehmendem Maße als Leasingnehmer von Ersatzfahrzeugen zu aufzutreten. Diese [...] tragen zur bereits erwähnten Erhöhung der Betriebskosten bei.«<sup>133</sup>

<sup>125</sup> Cour des comptes: *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*. Feb. 2015, Seiten 243, 244, 247

<sup>126</sup> Die SNCF schätzt mittlerweile die Kosten für die Erneuerung auf 30 Mio. Euro pro Nachtzug-Linie: *La SNCF rêve de nouveaux services pour ses trains de nuit*. Ville Rail&Transports, lettre confidentielle Nr. 157, 10.04.2017  
AFP: *France: l'ensemble des trains Intercités renouvelés d'ici 2025*. La Croix, 12.01.2017

<sup>127</sup> Gleichzeitig werden 24 Hochgeschwindigkeitszüge verschrottet anstatt renoviert zu werden, um Alstom mit neuen Aufträgen im Wert von 420 Mio. Euro für 15 HGV-Züge zu versorgen. Dieser Auftrag wird finanziert, indem dieser Betrag aus dem IC-Budget entnommen wird.

Siehe: Lionel Steinmann: *L'Etat transfère à la SNCF la commande des 15 TGV à Alstom*. Les Echos, 15.02.2017

Marc Carémantrant: *Rebondissement dans l'affaire des TGV d'Alstom*. Rail Passion, 03.05.2017

<sup>128</sup> Es sei darauf hingewiesen, dass die Corail-Fahrzeuge nicht mehr den europäischen Normen entsprechen und mit Ausnahmeregelungen laufen.

<sup>129</sup> Die ÖBB haben von der DB für 40 Mio. Euro 42 Schlaf- und 15 Liegewagen gekauft.

<sup>130</sup> *New Caledonian Sleeper carriages under test*. Globalrailnews, 24.08.2017

Maev Kennedy: *Caledonian Sleeper gets double beds and a new look in £150m revamp*. The Guardian, 30.08.2017

*Brand new Caledonian Sleeper trains from 2018*. Caledonian Sleeper, 13.02.2015

<sup>131</sup> Thomas Wüpper: *Österreichs Bahn erfolgreich mit Nachtzügen*. Stuttgarter Zeitung, 06.06.2017

<sup>132</sup> Vincent Doumayrou: *Le pays où le trafic des trains de nuit augmente*. 2015

The Greens: *Revitalising European Night Train and EC-IC services*. 01.07.2015 (Video, ab Minute 42)

<sup>133</sup> Cour des comptes: *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*. Feb. 2015, Seiten 240, 244-245

- Die Autobahnen, denen jahrzehntelang hohe öffentliche Investitionen zugute gekommen sind, werden seit 2011 zur Finanzierung von ICs herangezogen.<sup>134</sup> Der Rechnungshof bedauert jedoch, dass im Jahr 2014 die »Senkung des Beitrags des Straßenverkehrs um 45 % [...] dem erklärten Ziel der Solidarität der Straße mit der Schiene zuwiderläuft.«

- Außerdem wirft die »Aufgabe der Ökosteuer auf Lastkraftwagen eine große Frage nach den Ressourcen auf, die für die Erneuerung des TET-Rollmaterials aufgewendet werden könnten.«<sup>135</sup>

- In einer gewissen Kontinuität hat der Staat im Februar 2017 das Defizit der ICs um 400 Mio. Euro erhöht, indem er den Beitrag der TGVs in diesem Umfang reduziert hat.<sup>136</sup>



Die slowakische ZSSK hat Liegewagen bei der DB gekauft und sie renoviert<sup>137</sup>

## Welche Lösungen für die Finanzierung?

Angesichts der derzeitigen Haushaltsengpässe müssen für neue Investitionen an anderer Stelle Einsparungen ermittelt werden. Der Verzicht auf große Infrastrukturprojekte, darunter unter anderem HGV-Projekte, ermöglicht Einsparungen in Milliardenhöhe.

**Es sei auch darauf verwiesen, dass der Luftverkehr von 2,8 Mrd. Euro pro Jahr an Kraftstoffsteuerbefreiungen profitiert,**<sup>138</sup> was für den Staat einen Einnahmeverlust bedeutet. Dazu kommen Beihilfen in Höhe von 10 Mrd. Euro für französische Fluggesellschaften und Flughäfen zwischen 2000 und 2013.<sup>139</sup>

Ganz allgemein muss die energiewende auf einer ökologischen Besteuerung und dem Abbau von Subventionen für umweltverschmutzende Aktivitäten basieren. Das ist ein großes Unterfangen. Der Rechnungshof hat in der Tat angegeben, dass »2015 die für die nachhaltige Entwicklung ungünstigen Staatsausgaben sich auf insgesamt 13 Mrd. Euro belaufen«, während »die Staatsausgaben für umweltfreundliche Zwecke in diesem Zeitraum sanken« und die Marke von 5 Mrd. Euro unterschritten haben.<sup>140</sup> **Der Abbau von Subventionen für umweltverschmutzende Tätigkeiten, einschließlich der Förderung fossiler Brennstoffe,**<sup>141</sup> wird es ermöglichen, energiehungrige Verkehrsträger zu verteuern und erhebliche Haushaltsmittel zu generieren.

<sup>134</sup> AFP: *La SNCF veut que les autoroutes paient*. Le Figaro, 10.10.2012.

<sup>135</sup> Cour des comptes: *Trains d'Equilibre du Territoir*. 2014, Seiten 6, 33

<sup>136</sup> Daniel Fortin: *Inconséquence ferroviaire*. Les Echos, 16.02.2017

<sup>137</sup> Foto: Wagon Service Travel: *Voir les aménagements dans Voitures spéciales handicapé, ZSSK und Services in Night trains, ZSSK*.

<sup>138</sup> Cour des comptes: *L'efficience des dépenses fiscales relatives au développement durable*. Nov. 2016, Seite 25

<sup>139</sup> Jasper Faber, Dagmar Nelissen: *Tax exemptions and reductions for domestic commercial air passenger transport in France*. CE Delft, Juni 2015

Mathilde Gracia: *Quelles sont les véritables émissions de CO2 du trafic aérien ?*. lemonde.fr, 18.06.2015

<sup>140</sup> Cour des comptes: *L'efficience des dépenses fiscales relatives au développement durable*. Nov. 2016, Seiten 21-22

<sup>141</sup> Siehe Aktionswoche zum Ausstieg aus Investitionen in fossile Energien: *Global Divestment mobilisation, 5.-13.05.2017* siehe auch: *Rapport annuel*. 350.org, 2015

## Ökosteuer ausweiten

Damit die Schiene ihren Platz bei der ökologischen Wende einnehmen kann, müssen die hohen Umweltkosten von Straße und Luftverkehr durch eine *ökologische Besteuerung* eingepreist werden. Eine solche Besteuerung wird in Europa allmählich eingeführt, aber in Frankreich ist sie bisher kaum wahrnehmbar.<sup>142</sup> Positiv zu vermerken ist, dass Nicolas Hulot bereits eine stärker als erwartete Anhebung der CO<sub>2</sub>-Steuer angekündigt hat, so dass sie 2030 bei mehr als 100 Euro pro Tonne liegen wird. Diese schrittweisen Anhebungen sind notwendig sein, **um die Tarifanomalie zu überwinden, so dass der öffentliche Verkehr zu Lande eindeutig als günstiger erscheint als Pkw und Flugzeug.**<sup>143</sup>

### 4.3/ Energiesparende Verkehrsmittel bevorzugen: Die Prämissen eines Anreiz-Tarifsystems

Der Steuerzahler zahlt viel für Schienen-, Straßen- und Luftverkehr. Deshalb ist es in einer Zeit des Klimawandels kaum hinnehmbar, dass die Züge leer unterwegs sind, weil ein Tarifsystem, das den umweltschädlichsten Verkehrsträger einen Vorsprung verschafft. »76 % der Franzosen reisen mit Rabatten«, hat der Chef der SNCF erklärt.<sup>144</sup> Das bedeutet vor allem, dass – von der »Business Class« abgesehen – diejenigen, die keine Ermäßigung gefunden haben, tendenziell den Zug meiden. Gegenwärtig erzeugt die Aufsplitterung der Tarife bei der SNCF einen regelrechten **Tarifwirrwarr**, der für unerfahrene Nutzer ein **Zugangshindernis** bildet. Der – im Vergleich zu den Sparpreisen zu hohe – Vollpreis dient als Abschreckung und hält die Mehrheit der Bevölkerung auf der Straße. Der private Pkw macht immer noch 83 % der Fahrten aus.<sup>145</sup> Dabei verursacht er jedes Jahr Tausende von Toten auf der Landstraße, Luftverschmutzung<sup>146</sup> und trägt erheblich zum Klimawandel bei.<sup>147</sup>

Positiv zu vermerken ist, dass der »100%-Öko-IC« der SNCF zu einem Preis angeboten wird, der dem der Mitfahrzentralen entspricht, nämlich rund 7 Euro auf 100 km.<sup>148</sup> Im Vergleich dazu sind die Einnahmen bei den TET-Zügen nicht viel höher: 9,6 Euro pro 100 Passagierkilometer.<sup>149</sup> Jedoch sieht der Reisende oft einen abschreckenden Preis von etwa 15 Euro pro 100 km und denkt: »der Zug ist teuer«. Zum Vergleich: Die Kosten für den Bus werden bei über 8 Euro pro 100 km liegen, sobald die Unternehmen die Kostendeckung erreicht haben.<sup>150</sup> Ende 2016 sind sie schon auf über 5 Euro pro 100 km gestiegen, während Ouibus 45 Mio. Euro an jährlichen Verlusten bei einem ebenso großen Umsatz einfährt.<sup>151</sup> Bei unseren katalanischen Nachbarn<sup>152</sup> gibt es auch Regionalzüge, die zwischen 6 und 8 Euro pro 100 km kosten. Zu diesem Preis konkurriert der Reisebus nicht mit der Bahn, sondern ergänzt sie.<sup>153</sup>

<sup>142</sup> *Fiscalité carbone*. Ministère de l'Environnement, 09.01.2017

*Contribution climat énergie: l'Assemblée prévoit une trajectoire de prix de la tonne CO<sub>2</sub> jusqu'en 2019*. Le Revenu, 02.12.2015; siehe auch Artikel zur CO<sub>2</sub>-Steuer auf Wikipedia

Elodie Guéguen: *Le scandale de l'écotaxe : enquête sur un échec à 10 milliards d'euros*. France Info, Radio France, 26.05.2017

<sup>143</sup> Dies ist natürlich in Ländern mit begrenzten Ressourcen bereits der Fall

<sup>144</sup> Guillaume Pepy auf France Inter und SNCF : *des hausses de tarifs annoncées ce lundi*. Le Figaro, 10.03.2017

<sup>145</sup> CGDD, Ministère de l'Environnement: *Chiffres clés du transport*. 2015, Seite 10

<sup>146</sup> Leila Aïchi: *Pollution de l'air : le coût de l'inaction*. Sénat, 15.07.2015

Réseau Action Climat-France: *Transports et pollutions, une feuille de route pour mieux respirer*. Jan. 2017

Zu beachten ist auch die Vergiftungsgefahr für die Arbeiter: Lorena Galliot: *Après l'amiante, le bitume bientôt interdit ?*. France 24, 17.06.2010

<sup>147</sup> Video über die Auswirkungen des Autoverkehrs: #DATAGUEULE 65: *Ne voiture rien venir ?*. Vidéo, 21.11.2016

<sup>148</sup> Florence Guernalec: *Les Intercités 100 % Eco vont desservir Nantes et Strasbourg*. MobiliciCités, 14.10.2015

Olivier Razemon: *J'ai testé le train lent et pas cher, Strasbourg-Paris en 4h30 et 15 Euro*. Blog – Le Monde, 15.02.2017

<sup>149</sup> J.-F. Verdier, C. Assailly, D. Genet, IDF-CGEDD: *Audit des Intercités*. Juli 2016, Seite 37

<sup>150</sup> In Spanien, wo Reisebusse seit vielen Jahrzehnten liberalisiert sind, liegt der Durchschnittspreis bei 8,20/100 km. Es ist wahrscheinlich, dass der französische Preis letztlich den spanischen Preis übersteigen wird.

Siehe den Vergleich auf: *Coût des transports*. Le Télégramme, 06.09.2016

<sup>151</sup> Pierre-Henri de Menthon: *La SNCF a déjà perdu 130 millions avec Ouibus*. Challenges, 29.08.2017

Florence Guernalec: *Bilan des autocars Macron au quatrième trimestre 2016*. MobiliciCités, 17.03.2017.

Die SNCF deckt das Defizit des »Ouibus« und destabilisiert so die Schiene und sogar den Fernbusmarkt; siehe :

Jean Fund: *»Cars Macron«! Transdev pointe le rôle de la SNCF*, Le Figaro, 15.06.2016

J.M. mit AFP: *»Cars Macron«: Transdev attaque la SNCF*. BFM, 09.12.2016

Robert Viennet: *Autocar : l'Autorité de la concurrence rejette la plainte de Transdev contre la SNCF*. MobiliciCités, 01.06.2017

Dan Israel: *Les ratés au démarrage des »cars Macron«*. Mediapart, 09.02.2017

Marc Fressoz: *OUIBUS a perdu 30 millions d'euros en 2016*. 27.02.2017

Krystell Veillard: *Les Ouibus, une concurrence déloyale aux TER, pour la Région Bretagne*. France 3 Bretagne, 04.03.2017

Alban Elkaïm: *»Cars Macron«: la guerre des prix fait de nouvelles victimes, les chauffeurs Ouibus*. Rue89, 02.05.2017

<sup>152</sup> Man bedenke, dass Katalonien nicht »arm« ist: Das BIP Kataloniens wird 2015 auf 27.663 Euro pro Kopf geschätzt; das BIP Okzitaniens wird 2013 auf 26.684 Euro pro Kopf geschätzt

<sup>153</sup> Mitfahrzentralen sind in Katalonien viel weniger verbreitet als in Frankreich, wahrscheinlich wegen der billigen öffentlichen Verkehrsmittel

Der »100%-Öko-IC« hat bereits seine Wirksamkeit bei der Auslastung von Zügen und der Kostendeckung bewiesen.<sup>154</sup> Der IC ist in diesem Sinne ein ideales Verkehrsmittel, um die **Rentabilität durch Volumen** zu erreichen, nämlich längere ICs zu füllen, indem man mehr Wagen einsetzt, um Kosten und Trassengebühr zu amortisieren. Eine Senkung der Mehrwertsteuer bei den ICs (derzeit 10 %) würde ebenfalls dazu beitragen.<sup>155</sup> Die SNCF ist bereits auf dem Weg zu dieser Strategie: »Es wird keine Preiserhöhungen mehr geben«, bestätigt der SNCF-Chef.<sup>156</sup> **Durch die klare Angleichung der Tarife von TER und IC an das Preisniveau von Mitfahrzentralen wird der Zugang zu einer beträchtlichen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und damit zur Energieeinsparung ermöglicht.**

#### 4.4/ Busse dort, wo der Zug fehlt

Die Umweltbilanz des Busses ist besser als die des Flugzeugs und des Automobils. Der Bus wird von der jüngeren Generation ziemlich gut angenommen, da er den Verzicht auf das eigene Auto ermöglicht. Doch die Ökobilanz eines gut gefüllten Zuges ist noch besser als die des Reisebusses.<sup>157</sup> Der Zug kann auch schneller (der IC fährt mit 160 km/h oder 200-230 km/h, wenn er modernisiert ist, während der Reisebus selbst auf der Autobahn auf 100 km/h begrenzt ist), pünktlicher (er erlaubt es, Staus während der Spitzenstunden und Ferienreisewelle zu vermeiden), flexibler (er ermöglicht die Fahrradmitnahme), sicherer (weniger Unfälle) und vor allem komfortabler (es ist schwierig, in einem Bus zu lesen oder zu arbeiten, so dass die Zeit dort wirklich »verlorene« Zeit ist) sein. Der IC ist daher dort zu bevorzugen, wo er verfügbar ist.<sup>158</sup>

Bei sehr langen Strecken (800 km) ist der Bus nicht nur unangenehm, sondern auch für empfindliche Menschen gefährlich. Während einer langen Reise (6 Stunden) besteht das »Economy-Klassen-Syndrom« sowohl in Flugzeugen als auch in Reisebussen: Der Reisende wird für mehrere Stunden in sitzender Position unbeweglich gehalten, wodurch der venöse Rückfluss in den Beinen verlangsamt und das Risiko einer Venenthrombose erhöht wird.<sup>159</sup> 50 % der Busfahrten sind kürzer als 250 km und werden meist von der jungen Generation unternommen.<sup>160</sup>

#### 4.5/ Mit dem Nachtzug endlich die Auswirkungen des Luftverkehrs verringern?

Der innereuropäische Verkehr stützt sich seit langem auf Regionalflughäfen, die der Rechnungshof für zu zahlreich und zu stark subventioniert hält,<sup>161</sup> und auf Billigfluggesellschaften, die häufig eine räuberische Haltung gegenüber regionalen Subventionen haben.<sup>162</sup> Entgegen der CO<sub>2</sub>-Besteuerung **profitiert der Luftverkehr von steuerfreiem Kerosin und ermäßigter Mehrwertsteuer.**<sup>163</sup> Die Situation konnte man wie folgt karikieren: »Nehmen Sie das Flugzeug! Das Klima stellt die Rechnung aus, und der Staat bezahlt sie.«<sup>164</sup> Eine höhere Besteuerung<sup>165</sup> – und eine Reduzierung der Subventionen<sup>166</sup> – des Luftverkehrs ist möglich und notwendig. Früher oder später **muss das Flugzeug aufhören, billig zu sein** – wegen seiner Auswirkungen auf die Umwelt und auch weil es nicht einem Grundbedürfnis entspricht: Das Flugzeug wird hauptsächlich für Geschäftsreisen oder Tourismus genutzt. In beiden Fällen ist es nicht Sache des Steuerpflichtigen, die Tickets zu bezahlen. Der Vereinigung Négawatt zufolge »ist die Menge der Personenkilometer im Luftverkehr zwischen

<sup>154</sup> *Trains Intercités : les bas prix relancent l'activité.* France 2, 09.06.2017

*Le trafic des trains Intercités repart à la hausse.* AFP, 08.06.2017

<sup>155</sup> Lionel Steinmann: *L'exécutif envisage une baisse de la TVA dans les transports publics.* Les Echos, 17.07.2015

<sup>156</sup> Florence Guernalec: *Guillaume Pepy (SNCF) confirme qu'il n'y aura pas de hausse de prix des billets TGV en 2017.* Mobilicité, 29.06.2017

Lionel Steinmann: *Pourquoi la SNCF n'augmente pas ses tarifs cette année.* Les Echos, 03.01.2017

<sup>157</sup> Vincent Doumayrou: *Le Bilan carbone du train (n'en parlez pas à François Hollande).* Carfree.fr, 10.09.2015

<sup>158</sup> Siehe auch CEREMA: *Pertinence des modes fer et route pour des dessertes régionales.* 2014, Seite 23

<sup>159</sup> *Le syndrome de la classe économique.* europ assistance

<sup>160</sup> ARAFER: *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, Bilan du 4ème trimestre 2016.* März 2017, Seite 13

<sup>161</sup> Cour des comptes: *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien.* 2008.

Siehe auch Philippe-Michel Thibault et Philippe Bernard: *Train – avion, éternels rivaux.* Dokumentarfilm, LCP, 28.06.2016

<sup>162</sup> AFP: *Ryanair placé sous contrôle judiciaire.* Le Figaro, 03.02.2017

Oeil-20h: *Les subventions publiques de Ryanair.* France 2, 19.01.2017

Gaëlle Nicolle: *Ryanair vole avec l'argent du contribuable.* Sputnik France, 11.01.2017

<sup>163</sup> Olivier Mary: *Les avions ne payent pas d'impôts mais polluent un maximum.* Reporterre, 11.02.2014

<sup>164</sup> Amélie Mougey: *Combien coûterait votre billet d'avion sans subvention à la pollution.* Terra Eco, 22.06.2015

<sup>165</sup> Die Solidaritätssteuer auf Flugtickets – die »Chirac-Steuer« – wurde von Frankreich international eingeführt und gefördert, was zeigt, dass eine höhere Besteuerung des Luftverkehrs möglich ist. Die EU erlaubt auch die Besteuerung von Kerosin. Bisher hat nur die Niederlande sie umgesetzt.

<sup>166</sup> Die Reduzierung der Subventionen für die Fluglinien zur regionalen Strukturverbesserung (Lignes aériennes d'Aménagement du Territoire/LAT) ist auf den Weg gebracht: Sénat: *Transports aériens.* 19.11.2015, Seite 50; siehe auch Observatoire des gaspillages: *Vers la fin des subventions aux aéroports et compagnies low cost ?.* 14.10.2013

2000 und 2015 um 50 % gestiegen, [...] **eine besondere Form der Sparsamkeit ist für diese Langstrecken-Mobilität geboten.**<sup>167</sup> Für Elisabeth Borne wäre es notwendig, »beim Thema Kerosinbesteuerung (...) diese Sorgen auf die europäische oder weltweite Ebene zu bringen, damit alle ohne Nachteile für unseren Luftverkehr vorankommen können. 2018 werde ich Konferenzen zum Thema Luftverkehr auf den Weg bringen.«<sup>168</sup>

Der Luftverkehr wird jedoch nicht verschwinden, aber er wird keinesfalls von einem ewigen Wachstum profitieren können.<sup>169</sup> Der Staat sollte tunlichst ein klares Signal aussenden, damit der Sektor sich frühzeitig auf die Entwicklungen einstellt, um sich allmählich auf den Bereich zu konzentrieren, in dem der Flugverkehr seine größte Relevanz bewahrt, nämlich vor allem auf interkontinentalen Strecken.

#### 4.6/ Die Umweltbilanz der extremen Hochgeschwindigkeit überprüfen

Die offiziellen Zahlen zum Energieverbrauch sind seit langem zugunsten der HGV-Züge verzerrt worden. Die ADEME Bilanz für 2013<sup>170</sup> »schließt die Phasen [...] des Baus und der Instandhaltung von Infrastrukturen aus.«<sup>171</sup> Diese Auswirkungen sind jedoch signifikant: In der CO<sub>2</sub>-Bilanz der HGV-Strecke Rhein-Rhône »entfallen 42 % der Emissionen, die in 30 Jahren entstehen, auf die Bauphase.«<sup>172</sup> Und nach 50 Jahren erhöht die Alterung vieler Kunstbauten der HGV-Strecke das Gewicht der Instandhaltung. Zu beachten ist auch, dass Energieverbrauch und Verschleiß bei hoher Geschwindigkeit zunehmen.

Die HGV-Strecke Tours-Bordeaux betraf mehr als 5.000 ha<sup>173</sup> (mehr als die 2.000 ha des Flughafens Notre-Dame des Landes<sup>174</sup>). Diese Auswirkungen auf die Umwelt<sup>175</sup> führen zu Einwänden,<sup>176</sup> die unter anderem zur Aufgabe der HGV-Strecke Poitiers-Limoges<sup>177</sup> und zum ablehnenden Votum der öffentlichen Anhörung zur HGV-Strecke Bordeaux-Toulouse-Dax führten.<sup>178</sup> Wie der Rechnungshof mitgeteilt hat, »sind die öffentlichen Kosten einer vermiedenen Tonne CO<sub>2</sub> demnach bei HGV-Strecken besonders hoch.«<sup>179</sup>

Im Übrigen bedienen HGV-Züge Flughäfen besonders gut. Mit der Vision der »immer schneller« tragen sie auch dazu bei, ein kollektives Trugbild zu erzeugen, bei dem Europa in wenigen Stunden erreichbar sein muss, was zu einem Überbietungswettbewerb zur Beschleunigung der Verbindungen führt. In diesem Sinne tragen sie zum Anheizen des Wachstums der Luftfahrt bei.

Zugleich begünstigen die HGV-Bahnhöfe außerhalb der Städte auch die Nutzung von Pkw. Im Vergleich dazu sind die Bahnhöfe in der Innenstadt leichter zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Eine bereinigte Vergleichsbilanz zwischen Nachtzug und TGV würde daher helfen, einen Schlusstrich unter das Konzept »alles per TGV« zu ziehen.

<sup>167</sup> Association NégaWatt: *Scénario négaWatt 2017-2050, Dossier de synthèse*. Jan. 2017, Seite 20

Lorelei Limousin: *Le transport aérien est un ennemi subventionné du climat*. Reporterre, 22.06.2017

<sup>168</sup> *Audition de Mme Elisabeth Borne. Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*. Sénat, 20.07.2017, Minute 12:15

<sup>169</sup> Siehe: *Semaine d'Action Globale contre la croissance de l'aviation*. Okt. 2016: »Bleiben Sie am Boden. Das Wachstum des Flugverkehrs wurde wegen des Klimawandels annulliert«

<sup>170</sup> Quelle der in Kapitel 1 präsentierten Grafik: ADEME: *Chiffres clés Air, Climat, Energie*. 2013, Seite 67. Die Bilanz des TGV ist dort nicht aufgenommen.

<sup>171</sup> Deloitte, ADEME: *Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport*. 2008, Seite 6

<sup>172</sup> Réseau Ferré de France (RFF): *LGV Rhin-Rhône, le premier Bilan Carbone Ferroviaire Global*. 2011

<sup>173</sup> *Audition de M. Laurent Cavois, président de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LISEA)*. Sénat, 31.01.2017

<sup>174</sup> ACIPA-NDL: *Fiche n°11 : Agriculture : emprise, activité, emplois*. acipa-ndl.fr, 17.04.2016

<sup>175</sup> Jade Lindgaard: *Ligne à Grande Vitesse: le « chantier du siècle » condamné pour pollutions*. Mediapart, 07.12.2016

<sup>176</sup> Julie Gacon, Daniel Ibañez, Jean-Pierre Vial: *Sur la route... du Lyon-Turin*. France Culture, 20.05.2017

Jacques Monin: *Lyon-Turin : le tunnel qui valait 26 milliards*. Secrets d'Info, France Inter, 03.06.2017

*Lyon-Turin, un projet sous tension*. Vox Pop – Arte, 09.11.2014

France 5: *Le combat de Daniel Ibanez contre la LGV Lyon-Turin*. C Politique, 15.01.2017

*Transversale Sud : diversité de projets, mais quelle utilité ?*. Transportrail, Feb. 2017

Guillaume Lamy: *À qui profitera la 2e ligne TGV Paris-Lyon ?*. Lyon-Capitale, 25.10.2012

<sup>177</sup> Conseil d'État: *Décision contentieuse LGV Poitiers-Limoges*. 15.04.2016

<sup>178</sup> Florence Guernelec: *LGV Bordeaux-Toulouse : la déclaration d'utilité publique annulée par un tribunal administratif*. Mobilicité, 29.06.2017

Ximun Larre: *Nouveau recours contre la LGV*. MediaBask, 01.08.2016

AFF: *LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax : avis défavorable de la commission d'enquête publique*. Mobilicity, 30.03.2015

*Conclusions et avis de la commission d'enquête GPSO/LN*. 27.03.2015

<sup>179</sup> Sophie Fabrégat: *Des TGV coûteux, pour des gains environnementaux limités*. Actu-environnement.com, 23.10.2014

Zu untersuchen: Die CGEDD mobilisieren, um zu vergleichen und zu bewerten, welche Umweltkosten entstehen, wenn man beispielsweise eine regionale Metropole und eine 800 km entfernte Stadt mittlerer Größe per Nachtzug, Tages-IC, TGV plus TER, Flugzeug, Mitfahrgelegenheit oder Fernbus miteinander verbindet. Es würde darum gehen, die potenzielle ökologische Leistungsfähigkeit des Nachtzugs bei gutem Service und Zügen für 850 Reisende mit einer hohen Auslastung berücksichtigen.

#### 4.7/ Ist der Nachtzug veraltet? Verkehrsmittel zwischen notwendiger Sparsamkeit und Flucht in Zukunftstechnologie

Der Abbau der Nachtzüge wurde vor dem Versprechen großer HGV-Projekte für Südfrankreich vollzogen, während die Nachtzüge als »nostalgisches« Verkehrsmittel verunglimpft wurden. »Ich habe nostalgische Erinnerungen an Nachtzüge, aber wir leben ja jetzt in einer neuen Welt«, hat der Chef der SNCF erklärt.<sup>180</sup> Als unentbehrliche »Modernität« verkauft, haben die HGV-Züge eine Erwartungshaltung geweckt. Von Toulouse aus betrachtet, scheint die Formulierung »den TGV haben« gleichbedeutend mit beinahe »augenblicklicher« Fortbewegung zu sein, begleitet von wirtschaftlichem Wachstum.<sup>181</sup> Allerdings würde die HGV-Strecke vor allem die Regionalmetropole und auch nur in Richtung Paris bedienen – in mehr als 3 Stunden. Sie bietet keine Lösung für Fernreisen in Okzitanien. Okzitanien ist in der Tat wegen des Rückgangs der Nachtzüge und Tages-IC immer schlechter mit dem restlichen Frankreich verbunden. **Die vorgebliche Überalterung der Nachtzüge ist daher auch ein Versuch der Flucht nach vorn in Richtung des »Alles mit HGV«.**

Die Werbung für futuristische Mobilität beschränkt sich nicht auf die HGV-Züge. **In einer Zeit, in der es notwendig ist, energiesparende Verkehrsmittel wieder zu entdecken, dringt ein Rauchvorhang »futuristischer« Verkehrsmittel in die Medien ein.** Nach den vielen Träumen von Gratis-Energieautos<sup>182</sup> kehren Magnetschwebbahnen in Vakuumröhren zurück,<sup>183</sup> das autonome Auto wird als Revolution präsentiert,<sup>184</sup> und fliegende Autos sind zurück (ohne über ihre Umweltbilanz nachzudenken).<sup>185</sup>

Parallel dazu bereiten Frankreich und Europa eine »Strategie für eine emissionsarme Mobilität« vor,<sup>186</sup> die erhebliche Mittel für Elektroautos bereitstellen wird.<sup>187</sup> Eine Investition in energieeffiziente Verkehrsmittel (Fahrrad, Nachtzug) würde jedoch schnellere Ergebnisse und nachhaltigere Verhaltensänderungen bringen, und das alles bei geringeren Kosten.<sup>188</sup>

Diese Hoffnung auf technischen Fortschritt zeigt auch, dass man sich weigert, die notwendigen Veränderungen zu sehen. Es ist beispielsweise schwierig, um das Auto herumzukommen, wenn man seine Entscheidungen fürs Leben getroffen hat und diese lange Pendelstrecken im ländlichen Raum bedingen. Anstatt seine Lebensentscheidungen oder die Entscheidungen der Gesellschaft zu überdenken, wartet man auf eine technologische Revolution. Diese Untätigkeit und Zeitverschwendung können sich im Kampf gegen den Klimawandel als dramatisch erweisen.

Letzlich sind die energiesparenden Transportmittel bereits bekannt, und **der Verkehr des 21. Jahrhunderts wird wahrscheinlich dem des ... frühen 20. Jahrhunderts ähneln:** zu Fuß und mit dem Fahrrad, mit der Straßenbahn und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, mit organisiertem Trampen von »spontanen Fahrgemeinschaften« (die nicht auf »vernetzte Mobilität«<sup>189</sup> warten müssen), mit Zügen auf dem bestehenden Schienennetz und den Nachtzügen für die sehr großen Entfernungen.<sup>190</sup>

<sup>180</sup> Sarah Lefèvre: *Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons*. StreetVox, 23.03.2017

<sup>181</sup> Carole Delga: *La grande vitesse, une question de justice territoriale*. La Dépêche, 01.08.2017

<sup>182</sup> *La voiture à énergie libre de Nicolas Tesla a 78 ans et fini sa vie au fond d'une casse*. Energie Libre, 06.01.2016

Der Rückgriff auf die weit verbreitete »Verschwörungsstrategie« um das »Gratis-Energieauto« ist ein Zeichen dafür, dass es für die Bevölkerung schwierig ist, sich ein Leben ohne ein privates Auto vorzustellen. Die Behörden müssen Bildungsmaßnahmen ergreifen.

<sup>183</sup> Pauline Mouillot: *Paris-Amsterdam en 30 minutes dès 2021: les fantasmes d'Elon Musk contaminent la presse*. 28.06.2017

Adrien Bonetto: *Innovation : Paris-Moscou en une heure, c'est (bientôt) possible !*. Le Point, 21.05.2014

Lara Charmeil: *L'Hyperloop, ce train qui mettrait »Paris à 35 minutes de Marseille«*. WeDemain, 29.06.2015

<sup>184</sup> Karl Rettino-Parazelli: *La révolution de la voiture autonome passe par le partage*. LeDevoir, 25.07.2017

<sup>185</sup> Elsa Trujillo: *Uber met le cap sur les voitures volantes*. 28.06.2017

<sup>186</sup> Ministère de l'Environnement: *Stratégie de développement de la mobilité propre, document préparatoire*. Juni 2016

Commission Européenne: *Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions*. 20.07.2016

<sup>187</sup> Interview mit Eric Vidalenc: *Transport du futur : »La voiture pour tous, c'est fini«*. Nom de Zeus, 2017

<sup>188</sup> Tim Burns: *Swapping cars for bikes, not diesel for electric, is the best route to clean air*. The Guardian, 31.07.2017

*Le développement des énergies renouvelables implique toujours plus d'activité minière, souligne la Banque mondiale*. Reporterre, 31.07.2017

Brice Pedroletti: *Au Tibet, la plaie ouverte des mines de lithium*. Le Monde, 14.08.2017

*L'essor des énergies vertes provoquera l'explosion de la demande de minéraux et de métaux*. Agefi.fr, 26.07.2017

<sup>189</sup> Siehe die Initiative Rezipouce

<sup>190</sup> Siehe auch François Briens: *Il n'y a pas de solution technologique à la crise écologique*. Reporterre, 30.08.2017

#### 4.8/ Der Präzedenzfall: Die Rückkehr der Straßenbahn

Im Verlauf einiger Jahrzehnte sind wir von »alles auf der Straße« über den Billigflieger zum »alles per TGV« und jüngst bis zum Fernbus gelangt. Das Rad dreht sich bereits in Richtung Intercity. Auch die Beseitigung der Nachtzüge, einer der umweltfreundlichsten Alternativen, könnte ein historischer Irrtum sein, der an den Abbau von Straßenbahnen Mitte des 20. Jahrhunderts erinnert.

Die Straßenbahn wurde vernachlässigt und verschwand zwischen 1920 und 1960<sup>191</sup> aus den Städten. Damals führte die »Anpassung der Stadt an das Auto« zu einem populären Wettstreit und verschlang den Großteil der öffentlichen Investitionen in die urbane Mobilität. Vor einem halben Jahrhundert als »überholt« geltend, wurde die Straßenbahn plötzlich wieder modern, und mittlerweile träumen viele Städte von ihr. Die Nachtzug ist heute vernachlässigt, bedroht, nach dem gleichen Szenario wie die Straßenbahn vor fünfzig Jahren, und mit den gleichen Ursachen: die Schwärmerei für andere Verkehrsträger, oft teurer und zerstörerischer für die Umwelt, nicht wirklich effizienter, aber größere wirtschaftliche Aktivität erzeugend, sich mit einem attraktiven Bild des »technischen Fortschritts« schmückend, »Modernität« markierend. Aber die drängende Situation des Klimas erlaubt es uns nicht länger, die richtigen Lösungen zu vernachlässigen. Also: wie können wir, um eine Wiederholung des Fehlers zu vermeiden, schon heute den Nachtzug neu erfinden?

---

<sup>191</sup> *Tramways parisiens : le démantèlement.* TransportParis, 10.01.2017

Laure Gabus: *Ce que le tram 12 dit des Genevois.* La Tribune de Genève, 23.05.2012

Sidney Ribaux: *La petite histoire de la disparition des tramways.* Journal Metro, 27.05.2013

Richard Bergeron: *Le complot anti-tramway exemplaire de General Motor.* Meilleur 10 ans plus tard ! Nr. 239 Mai 2005

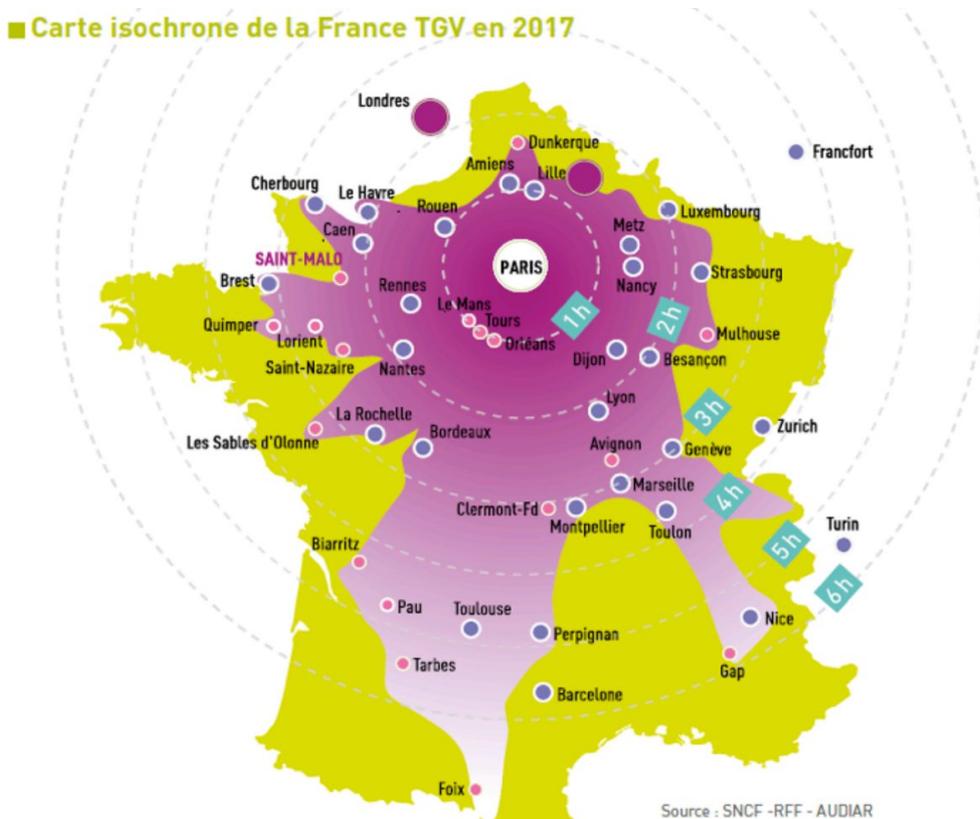
## 5/ Ideensammlung für einen Neustart der Nachtzüge

### 5.1/ Welche inländische Nachtlinien für die 2020er Jahre?

Seit 2016 haben die Tages-IC eine gewisse Priorität bei den Investitionen wiedergewonnen.<sup>192</sup> 2017 erfolgte auch ein Umdenken zugunsten des Nachtdienstes statt: Der Geschäftsbereich SNCF Intercité organisierte eine gigantische Brainstorming-Veranstaltung, um »den Nachtzug neu zu erfinden«.<sup>193</sup> Es ist Zeit, Vorschläge einzubringen!<sup>194</sup>

- **Erhebliche Verbesserungen sind zu niedrigeren Kosten möglich.** Dazu gehören optimierte Anschlüsse an den Grenzen und mit den TERs (der Zug Paris-Nizza wird davon profitieren, wenn er wieder bis Ventimiglia fährt),<sup>195</sup> optimierte Fahrpläne (Abfahrt gegen 22:00 Uhr in Paris, im übrigen Frankreich zwischen 20:00 und 23:00 Uhr, Ankunft in Paris zwischen 6:30 und 6:50 Uhr), Duschen im Bahnhof<sup>196</sup> und Fahrkartenverkauf schon 3 Monate im Voraus. Sauberkeit ist auch ein Schlüsselement, das bei Untersuchungen immer wieder genannt wird. Die Toiletten müssen sauber sein, funktionieren (!), und Wasser haben (!) ...

- **Tägliche Abfahrten** verbessern die Qualität und Sichtbarkeit des Angebotes erheblich: Der Reisende weiß, dass er am Abend reisen kann, wenn er darauf ankommt. Außerdem kostet das Einsetzen von Zügen nicht viel mehr als das Stehenlassen.



Die »Karte gleicher Reisezeit« veranschaulicht die Bedeutung der radialen Nachtlinien von Paris nach Tarbes-Irún, Toulouse, Latour-de-Carol, Rodez-Albi, Aubrac und Cevennen, Perpignan-Port Bou, Gap-Briançon, Ventimiglia (tagsüber sind diese Routen alle länger als 4 Stunden).

<sup>192</sup> Lionel Steinmann: *La révolution discrète des trains Intercités*. Les Echos, 26.12.2016

<sup>193</sup> M.-H. P.: *Trains de nuit. La SNCF rêve de nouveaux services*. La lettre du cheminot, 01.05.2017

<sup>194</sup> *La SNCF réfléchit à ses trains de nuit... enfin ?*. Transportrail, 27.04.2017

<sup>195</sup> In der künftigen TET-Vereinbarung sollte die Verpflichtung der SNCF enthalten sein, optimierte Anschlüsse vorzusehen: In Port Bou, Latour-de-Carol/Puigcerdà, Irún, Ventimiglia usw. mit dem Betreiber des Nachbarlandes (RENFE in Spanien). Mit den TER in Perpignan in Richtung Villefranche-Vernet; in Carcassonne in Richtung Quillan; in Narbonne in Richtung Béziers; in Figeac in Richtung Aurillac und Villefranche de Rouergue; in Rodez in Richtung Millau und Albi, etc. Die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit

<sup>196</sup> Duschen in Paris-Austerlitz gibt es, sind aber teuer (9,90 Euro). Sie lagen 2011 bei 6 Euro. Könnte die Fahrkarte eine Ermäßigung für die Dusche enthalten?

- **Längere Züge einsetzen und sich der maximalen Kapazität nähern** (15-16 Wagen für eine Abfahrt von Paris-Austerlitz). Es ist wichtig, die Anzahl der Wagen pro Zielort zu erhöhen, da die Nachtzüge regelmäßig voll besetzt sind. Dadurch wird der Kostendeckungsgrad erhöht.

- **Linien wieder eröffnen:** Im zweiten Halbjahr 2017 waren als einzige Nachtzuglinien Paris-Briançon/Nizza und Paris-Rodez/Toulouse/Latour-de-Carol/Port Bou in Betrieb (wenn man Glück hatte). In den letzten Jahren wurden viele Verbindungen eingestellt, und es ist an der Zeit, den Trend umzukehren. Die Querverbindungen müssen wieder eröffnet werden, um weit auseinanderliegende Regionen Frankreichs miteinander zu verbinden, einschließlich solcher Bestimmungsorte wie Luxemburg, Port Bou, Straßburg, Irún, Genf, Quimper/Brest, Ventimiglia und Lille/Brüssel. Die Gebiete, die mehr als 750 km von Paris entfernt sind (oder 550 km ohne HGV-Strecke), benötigen mindestens eine Verbindung nach Paris: St. Gervais/Bourg-St-Maurice, Briançon, Rodez/Albi, Latour-de-Carol, Luchon, Ventimiglia, Port Bou, Irún sowie die Linien in die Cevennen und ins Aubrac.

- **Die Wiedereinrichtung von Halten:** Einer der Vorteile des Nachtzug besteht darin, dass er eine große Anzahl kleiner und mittlerer Städte bedient und so die Fläche gut versorgt. Beispielsweise würde auf den Linien nach Straßburg die Wiedereinrichtung der Halte Besançon und Montbéliard das Fahrgastaufkommen der Züge erhöhen.

- In Deutschland, wie auch in Frankreich, haben die Nachtzüge ihre Namen oft geändert, aber im Gedächtnis geblieben und bei der Öffentlichkeit beliebt ist »Intercity Night«. Diese Bezeichnung (bzw. »Intercité de Nuit«) hat auch den Vorteil, dass sie in verschiedenen europäischen Ländern leicht verständlich ist.

- Die Autozüge sind bedroht. Sie haben eine große Zukunft, weil sie das Elektroauto ergänzen: Da dieses eine begrenzte Reichweite hat, kann es in Zukunft über Nacht im »Autonachtzug« aufgeladen werden und somit mehr als 1.000 km zurücklegen, mit Hilfe einer Reisekette Auto-Zug-Auto. **Der Autozug fördert die Elektromobilität sogar im Urlaub!**

- Besonderes Augenmerk sollte auf den Schienenlärm sowohl bei nächtlichen Güterzügen als auch Nachtzügen gelegt werden. Lärmschutzeinrichtungen sind bei der Modernisierung des Netzes einzuplanen.

- Anhang C enthält konkrete Vorschläge zur Optimierung bestehender Nachtzüge, und Anhang D veranschaulicht die Ziele für 2030.

## 5.2/ Das ungeahnte Potenzial der Nachtzug-Querverbindungen

Die Querverbindungen werden von den Entscheidungsträgern allzu oft »vergessen«. Die Bahnplanung – vielleicht zu sehr »pariserisch« – scheint zu vergessen, dass 81 % der Franzosen nicht in der Île-de-France leben<sup>197</sup> und dass sie in der Lage sein müssen, Frankreich zu durchqueren, ohne über Paris zu fahren.

Alle nächtlichen Querverbindungen wurden eingestellt. Es wurde darauf verwiesen, dass sie von weniger Passagieren in Anspruch genommen würden als die radialen Verbindungen nach Paris. Nur für wenige lange Querverbindungen stehen jedoch attraktive Tageszüge zur Verfügung (das Umsteigen in Paris führt oft zu einer Reisezeit von 4 bis 7 Stunden). Darüber hinaus sind Flüge auf Querverbindungen zwischen mittelgroßen Städten selten (und noch teurer). Solche Strecken sind manchmal auf der Straße nicht gut befahrbar, vor allem wegen der für die südliche Hälfte Frankreichs geltenden Schwierigkeit, das Zentralmassiv von Ost nach West zu durchqueren. **Nachtzüge sind somit in der Lage, einen bedeutenden Anteil der Reisen auf Querverbindungen zu aufzufangen.**

Die verfügbaren Reisendenzahlen zeigen, dass die nächtlichen Querverbindungen den radialen in nichts nachstehen.<sup>198</sup> Außerdem sind die Trassengebühren der SNCF Réseau bei Querverbindungen geringer (um fast 40 %).

Zu lange wurde der TGV als »sofort und überall« wahrgenommen: Wo er ein Gebiet bedient, würde er alle anderen Fernverkehrsmittel ablösen. So wurden IC-Querverbindungen durch diagonale

<sup>197</sup> Bevölkerung von Île de France: 11.959.807 Einwohner 2013, das sind 18,8 % der Bevölkerung Frankreichs (Quelle: INSEE)

<sup>198</sup> Der Zug, der die Querverbindung Luxemburg/Straßburg – Nizza/Portbou mit vier Kursgruppen bediente, beförderte 2014 276.000 Passagiere bzw. 378 Personen pro Zug. Im selben Jahr beförderte einer der besten radialen Züge, der Nachtzug Paris-Briançon/Nizza, 255.000 Passagiere oder 350 Passagiere pro Zug. Quelle: Wikipedia

TGVs ersetzt, die über die Pariser HGV-Umfahrung geleitet werden. Beispielsweise muss man bei einer Fahrt von Nantes nach Marseille mit dem TGV mit hohen Trassengebühren (über 1.100 km auf HGV-Strecken) für eine Fahrzeit von mehr als 6 Stunden und einen Fahrpreis von oft über 100 Euro fertigwerden, was nicht sehr attraktiv ist. Wenn außerdem die Verbindung einen Bahnhofwechsel in Paris einschließt, verliert das Angebot weiter an Interesse. Der TGV ist daher nicht überall die magische Lösung. **Der Nachtzug ist relevant, um das Tagesangebot jenseits von 750 km** (oder über 550 km, wenn keine HGV-Strecke vorhanden ist), auf den radialen und noch mehr auf der transversalen Strecken **zu vervollständigen**.

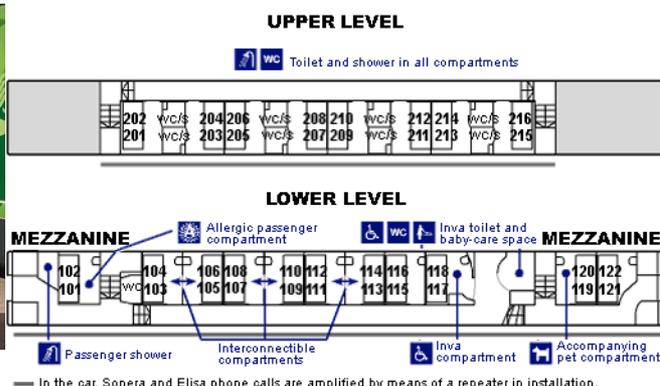
Damit zusammen hängt das Problem, dass die HGV-Strecke Paris-Lyon überlastet ist. Querverbindungen mit Nachtzug und Tages-IC ohne Fahrt via Paris würden es erlauben, diesen Engpass zu entlasten und Zeit und Kosten einzusparen. Genannt sei die Direktverbindung Bordeaux-Lyon, die die Region Nouvelle-Aquitaine wieder eröffnen will.<sup>199</sup>

**Vorschlag, den der Staat weiterleiten sollte: Verlegung der Zentrale der SNCF nach Toulouse.** Dort würden dann die richtigen Fragen: Wenn von Paris aus »alles« nur 3 Stunden entfernt ist, kann man dann von Toulouse aus mit dem Zug nach Nantes fahren, ohne damit einen ganzen Tag zuzubringen? Wie lange dauert es, bis man in Grenoble ist? In Nizza? In Straßburg, in Nancy? In Lille? In der Normandie? Die isochrone Karte ist von Paris ausgezeichnet. Wie würde solch eine Karte aussehen, wenn sie sich auf Abfahrten aus Toulouse, Perpignan, Bordeaux, Grenoble, Nizza oder selbst Lyon beziehen würde?

### 5.3/ Zukünftiges europäisches Rollmaterial?

Nach dem Vereinigten Königreich, Finnland und Russland<sup>200</sup> führt auch Österreich<sup>201</sup> eine Ausschreibung für neues Nachtzug-Rollmaterial durch. Der größte Teil des europäischen Wagenparks ist erneuerungsbedürftig, was ein wichtiges Projekt für die Industrie darstellt. Um die Kosten zu senken, wäre eine europäische Zusammenarbeit angebracht, damit nicht jedes Land nur eine kleine Anzahl von Zuggarnituren baut. Im Gegenteil würde ein Großauftrag in mehreren Ländern den Vorteil bieten, über austauschbares Wagenmaterial zu verfügen, mit einer Palette von Komfortstufen, die der Kunde aufn alle Nachtzug-Destinationen vorfindet. Dadurch wird das Produkt für die Kunden einfacher zu erklären und leichter zu vermarkten sein.

**Wäre es möglich, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, um einen Rahmen von gemeinsamen Anforderungen an Nachtzug-Fahrzeuge im europäischen Maßstab zu definieren?**



**Neue Doppelstock-Wagen<sup>202</sup> für finnische Nachtzüge: optimale Raumausnutzung!**

- Es hat sich bereits gezeigt, dass das künftige Rollmaterial **vier Komfortniveaus** umfassen sollte: **Liegesitze**, die auf einigen Strecken abgeschafft wurden, sind letztlich als unentbehrlich für den Wettbewerb mit dem Reisebus und für die vielen Menschen, die nach günstigeren Fahrkarten suchen, erkannt worden. Die Wagen mit Liegesitzen haben eine höhere Kapazität und sparen Bettwäsche ein.

<sup>199</sup> Lucas Valdenaire: *SNCF : la ligne Bordeaux-Guéret-Montluçon va reprendre du service*. France Bleu Creuse, 25.04.2017

<sup>200</sup> *La Russie livrera 20 wagons à la SNCF*. TASS, RBTH, 20.02.2016

*La Russie livrera des wagons à la SNCF*. Sputniknews, 19.02.2016

<sup>201</sup> *Les ÖBB préparent leurs nouveaux trains de nuit*. Transportrail, 09.06.2017

*We are working on the Nightjet trains of the future!* ÖBB, 2015

<sup>202</sup> Auch Joachim Falkenhagen schlug 2014 einen Doppelstock-Nachtzug vor. Allerdings sind Doppelstockwagen nicht unbedingt eine gute Idee angesichts des großen Gepäcks und der vielen Haltestellen des Nachtzuges, da die Ein- und Ausstiegszeiten länger sind

Die **Abteile mit 6 Liegen** (2. Klasse) und **4 Liegen** (1. Klasse) bilden das Herzstück des Dienstes. Die **Abteile zur Alleinbenutzung** (1 oder 2 Betten) mit Dusche sind sehr leicht zu vermarkten, sogar mit einem Aufpreis von 100 Euro. Sie können den Markt der Business-Class anziehen und mit dem Flugzeug konkurrieren.<sup>203</sup> Tatsächlich sind die teuerste und die billigste Komfortstufe diejenigen, die sich am leichtesten verkaufen. Der mittlere Preis ist der am schwersten zu verkaufende Preis.<sup>204</sup>

- Im Zug Duschen zu haben, die für alle Fahrgäste zugänglich sind, fügt eine psychologischen Botschaft hinzu, die den Zug dem Hotelstandard annähert. In Wirklichkeit werden sie relativ wenig genutzt, und eine Dusche reicht für 100 Fahrgäste. Viele Reisende sind auf dem Heimweg und brauchen keine. Die Dusche im Bahnhof ist gleichfalls wichtig. Der Preis von 9,90 Euro in Paris-Austerlitz ist allerdings zu hoch und bildet eine psychologische Barriere.

- Eine Bar reicht nicht für eine mehr als 5 oder 6 Stunden dauernde Reise. Die ÖBB bieten ein Frühstück an, das in den Abteilen serviert wird.

- Der Nachtzug hat auch eine touristische Dimension. Die Intermodalität von Rad- und Bahnverkehr muss ausgebaut werden.<sup>205</sup> Dass zukünftige Nachtzug-Fahrzeuge mehr Fahrradstellplätze haben, ist eine gemeinsame Forderung in Europa.<sup>206</sup>

- Das Gesundheitsministerium empfiehlt, Telefonieren während schneller Reisen zu vermeiden, insbesondere in Zügen.<sup>207</sup> Da die Fahrgäste jedoch freie Zeit haben, ist die Nutzung des Telefons dort besonders intensiv.<sup>208</sup> **In jedem Zug einen »weißer Wagen« vorzusehen, »Telefon aus« und ohne WLAN** – nach dem Vorbild der Nichtraucherwagen – würden empfindlichen Menschen den Zugang zum Verkehr ermöglichen.<sup>209</sup> Auch würde es mehr Geselligkeit fördern.

#### 5.4/ Dürrtuge Erwartungen hinsichtlich der Öffnung gegenüber dem Wettbewerb und die Notwendigkeit einer europäischen Zusammenarbeit

Es wurde vorgeschlagen, dass »externe« Betreiber die Nachtzüge im Zuge der Öffnung für den Wettbewerb übernehmen sollten.<sup>210</sup> In Wirklichkeit **werden die privaten Betreiber auf der Schiene viele Schwierigkeiten haben oder haben sie bereits.**<sup>211</sup> Veolia zieht sich zurück, nachdem man im Ausland schwere Verluste eingefahren hat.<sup>212</sup> Die Kapitalgesellschaften, die in den geöffneten Wettbewerb investieren, sind oft Töchter öffentlicher Unternehmen. Transdev<sup>213</sup> wird zu 70 % von öffentlichem Kapital kontrolliert, Eurostar<sup>214</sup> zu 95 %, Keolis<sup>215</sup> zu 100 %. **In den meisten europäischen Ländern verfügt der Hauptbetreiber über 100 % öffentliches Kapital.**<sup>216</sup> Die wirklich privaten Betreiber sind also auch in Ländern, die seit den 2000er Jahren dem Wettbewerb offenstehen, noch immer in einer der Minderheit. Dies ist in Deutschland,<sup>217</sup> Italien,<sup>218</sup> Schweden,<sup>219</sup> Norwegen,<sup>220</sup> Österreich,<sup>221</sup> in der Schweiz,<sup>222</sup> Dänemark<sup>223</sup> und den Niederlanden<sup>224</sup> der Fall.

<sup>203</sup> SNCF: *INTERCITES Paris Nice Couchettes Services 1ere classe*. 30.12.2016 (Video)

Kenji Sugano: *Montez à bord du Shikishima, le nouveau train de luxe de la flotte japonaise*. 17.03.2017 (Fotos, Video)

<sup>204</sup> Der spanische Hotelzug »Trenhotel« konzentriert sich auf Luxuskabinen und Sitzwagen

<sup>205</sup> *Trains de nuit : Une solution pour une rando vélo ?*. bougersebouger.fr, 13.09.2016

<sup>206</sup> *Actif-Trafic demande plus d'emplacements vélo dans les ICN*. Petition umverkehr.ch, 2017

<sup>207</sup> *Téléphones mobiles, santé et sécurité*. Ministère de la santé, Juli 2012

Kampagne *Tout savoir sur le bon usage du portable*, Ministère de la santé.

Siehe auch: *Conditions générales de vente et de service des offres prépayées*. Orange, 06.07.2017

<sup>208</sup> Michèle Rivasi: *Exposition aux ondes électromagnétiques: les travailleurs demandent des mesures indépendantes pour évaluer les risques sanitaires*. 08.02.2012

Fanny Doumayrou: *Dans les tunnels du métro, la bataille des ondes a commencé*. L'Humanité, 21.01.2013

<sup>209</sup> *Pour le droit de voyager dans des wagons sans wifi et sans ondes*. Petition, PRIARTEM, 10.04.2017

<sup>210</sup> Michaël Verbauwheide: *Le 4ème paquet ferroviaire, ou l'anti COP21*. Le Vif, 18.12.2016

<sup>211</sup> Fabrice Gliszczynski: *Sans modèle économique du TGV, l'ouverture à la concurrence ne fonctionnera pas (Pepy)*. La Tribune, 30.06.2017

Lionel Steinmann und Pierre de Gasquet: *La SNCF descend d'Italo, le TGV privé italien*. Les Echos, 17.07.2015

<sup>212</sup> Jean-François Arnaud und Anna Rousseau: *Pourquoi Veolia dit adieu aux transports*. Challenges.fr, 06.12.2011

<sup>213</sup> Das Kapital liegt zu 70 % bei der Caisse des dépôts und ihren Anteilseignern und zu 30 % bei Veolia.

Siehe Fabrice Gliszczynski: *Transdev : les constructeurs automobiles ont un bon profil pour remplacer Veolia au capital*. La Tribune, 29.03.2017

<sup>214</sup> Eurostar gehört zu 55 % der SNCF, zu 30 % der Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), zu 5 % der SNCB und zu 10 % der Hermes. An letzterem hält Transdev 75 %.

<sup>215</sup> »Die Keolis-Gruppe ist zu 70 % im Besitz der SNCF und zu 30 % der Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). *Qui sommes-nous?*. Website von Keolis. Die CDPQ hat ihrerseits die Rechtsform einer »société d'état«.

<sup>216</sup> Die folgenden Bahnbetreiber verfügen über 100 % öffentliches Kapital: Spanien (Renfe, Adif, Feve und FGC), Italien (Thello, Trenitalia und FS), Belgien (SNCB), Schweiz (SBB), Österreich (ÖBB), Deutschland (DB), Schweden (SJ, SL, Inlandsbanenn und BV), Dänemark (Banedanmark, DSB) und Frankreich (SNCF). Weitere Informationen über das Kapital von Unternehmen sind auf deren Websites oder auf Wikipedia zu finden.

<sup>217</sup> Pauline Houédé: *La difficile libéralisation du rail allemand*. Les Echos, 01.08.2017. In Deutschland ist das Ergebnis auf regionaler Ebene besser als auf nationaler Ebene, da die Länder die Ausschreibungsbedingungen sehr genau definieren.

<sup>218</sup> In Italien konkurriert im HGV-Sektor NTV (20 % Kapitalanteil der SNCF) mit FS.

Im Vereinigten Königreich ist der Infrastrukturbetreiber Network Rail wieder zu 100 % in öffentliches Eigentum übergegangen, was eine Verbesserung der Sicherheit erlaubt hat, nachdem sich zwei schwere Unfällen ereignet hatten, die durch fehlende Investitionen in der Zeit des privaten Betriebs bedingt wurden.<sup>225</sup> Die Zugbetreiber sind privat,<sup>226</sup> aber sehr gierig nach öffentlichen Subventionen. Die **Übertragung öffentlicher Aufgaben (Délegation de Service Public / DSP)** an private Unternehmen hat bereits gezeigt, dass sie die Bedienung von Nebenstrecken in Frage stellen kann und gleichzeitig das Risiko eines Anstiegs und einer Verzerrung der Preise mit sich bringt.<sup>227</sup> »Es ist offenkundig, dass die Privatisierung nicht funktioniert hat, sondern zu Fragmentierung und Ineffizienz geführt hat. Das heute [für Subventionen, Anm. d. Kollektivs] verschwendete Geld könnte besser genutzt werden und in Zukunft zur Verbesserung des Angebots und zur Senkung der Ticketpreise genutzt werden. Eine Mehrheit der Briten wünscht das.«<sup>228</sup>

Es sind also vor allem die Staaten, die in die Eisenbahn investieren. Einer der Gründe dafür ist, dass **die Eisenbahn eine komplexe Industrie ist, die besser aufgestellt ist, wenn sie hochgradig zentralisiert ist.** Über ideologische Haltungen hinauszugehen, bedeutet, sich aus dem Tabu zu lösen und sich die Vorstellung zu erlauben, dass bestimmte Sektoren, wie z. B. die Eisenbahnen, durch ein einheitliches und öffentliches Unternehmen betrieben werden können.<sup>229</sup> Derzeit machen sich mangels privater Wettbewerber **staatseigene Unternehmen** auf den verkehrsreichsten Strecken gegenseitig Konkurrenz. **Gleichzeitig entziehen sie sich – im eigenen Land – dem öffentlichen Auftrag der Daseinsvorsorge bei der Bedienung der Fläche.** Die Preise sinken auf einigen Hauptachsen tatsächlich,<sup>230</sup> aber mit dem Risiko, dass weniger dicht besiedelte Gebiete aufgegeben werden.

Bei den inländischen Nachtzügen, die oft auf Nebenstrecken fahren, ist es unwahrscheinlich, dass externe Betreiber hohe Investitionen und ein erhebliches Risiko übernehmen, während die SNCF als Eigentümer des Netzes weiterhin das Verschwinden des Nachtzug-Betriebs wünscht. Ein externer Betreiber wäre bei Verhandlungen mit der SNCF-Réseau über die Trassengebühren in einer noch heikleren Situation. So haben die ÖBB erklärt, dass die Bedienung Frankreichs nicht zu ihren Prioritäten gehört auf Grund heikler Fahrplanlagen und abschreckender Trassengebühren.

**Für neue Wettbewerber ist bereits Platz**, um internationale Nachtzug-Linien nach Spanien, Deutschland und Italien einzurichten. In der Tat ist eine erhebliche Anzahl von nationalen und internationalen Linien wieder in Betrieb zu nehmen. Die Unternehmen reißen sich allerdings nicht darum. Thello (eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Trenitalia) bietet – mit Schwierigkeiten – nur eine einzige Nachtlinie an, nämlich Paris-Venedig.<sup>231</sup> Darüber hinaus in der Relaunch der Nachtzüge hauptsächlich das Werk öffentlicher Betreiber.<sup>232</sup> Der Staat von einem inländischen öffentlichen Betreiber verlangen, eine Strecke lediglich kostendeckend – ohne Profit – zu betreiben. Im Gegensatz dazu wird ein »privater« oder ausländischer Betreiber einen beträchtlichen Gewinn einfordern, der proportional zur Investition und zum Risiko ist. Die Nachtzug-Linien für die Strukturverbesserung können jedoch kein derartiges Gewinnniveau bieten. Schließlich sei angemerkt, dass das Europäische Parlament einen Bericht in Auftrag gegeben hat, in dem alle Argumente aufgeführt sind, die zeigen, dass von Privatunternehmen betriebene Nachtzüge nicht tragfähig sind.<sup>233</sup> Viele dieser Argumente

---

219 Siehe auch: Philippe Ridet: *En difficulté, le transporteur ferroviaire italien NTV interpelle l'Etat*. Le Monde.fr, 03.09.2014  
In Schweden sind neben Transdev und DSB (Dänische Staatsbahn) einige private Betreiber in kleinem Umfang tätig.

220 NSB und LinxAB in Norwegen sind mehrheitlich in öffentlichem Eigentum.

221 In Österreich konkurriert ein privater Betreiber (Westbahn) mit den ÖBB.

Siehe: *La SNCF réduit sa part dans l'autrichienne Westbahn*. AFP, Finances.net, 23.04.2013

222 In der Schweiz gehört der Betreiber BLS zu 84,4 % verschiedenen öffentlichen Körperschaften (Kantone, Gemeinden, Bund). Siehe: Bernard Wuthrich: *Andreas Meyer, patron des CFF, considère que le réseau grandes lignes doit rester en mains des CFF*. Le Temps, 14.09.2017

223 Tochtergesellschaften der DB sind in Dänemark in kleinem Umfang tätig.

224 In den Niederlanden sind der Infrastrukturbetreiber ProRail und der Zugbetreiber NS zu 100 % öffentlich.  
Tochtergesellschaften von DB, SNCF und Transdev sind in geringem Umfang tätig.

225 Tristan de Bourbon: *Des trains anglais plus sûrs mais coûteux*. L'opinion, 31.05.2016

226 Hauptbetreiber: Arriva (die allerdings Tochtergesellschaft der DB ist), First Group, National Express, Go Ahead, Stagecoach.

Gérald Roux: *C'est comment ailleurs ? Les tarifs du train en Grande-Bretagne*. Radio France, 13 mars 2017

Siehe auch *Grèves, retards, prix prohibitifs : pourquoi certains Britanniques veulent renationaliser leurs chemins de fer*. France Info, 16.12.2016

227 Julian Misch & Valérie Solano: *36 compagnies pour une ligne de chemin de fer*. Le monde diplomatique, Juni 2016

228 Zitiert bei Sasha Mitchell: *Au Royaume-Uni, la privatisation des chemins de fer déraile*. La Tribune, 09.01.2017

229 Siehe auch Jean-Marc Jancovici: *Plus de concurrence ou moins de carbone*. Les Échos, 10.03.2015

230 *Pour MTR, l'open access ne paye pas encore en Suède*. Ville Rail&Transports, 15.09.201

231 Marc Fressoz: *Thello stoppe sa marche sur Rome mais veut titiller la SNCF en Italie et en région PACA*. Mobilicités, 08.10.2013

232 Die wichtigsten Unternehmer, die Nachtzüge neu in Betrieb nehmen (oder sie erhalten): *Thello stoppe sa marche sur Rome mais veut titiller la SNCF en Italie et en région PACA*. Mobilicités, 08.10.2013

233 *Night trains in Europe : the end of the line ?*. TRAN, Europaparlament, 08.05.2017

sind übrigens irreführend.<sup>234</sup> Eine logische Schlussfolgerung dieses Berichts ist, dass der **Nachtzug eine öffentliche Aufgabe** ist.

Die französische Regierung kann daher nicht darauf warten, dass der Betrieb von hypothetischen »neuen« Betreibern gestellt wird. Schweden und Österreich, gute Schüler bei der Öffnung für den Wettbewerb, haben ihre Nachtzüge durch die Staatsbetriebe SJ und ÖBB neu aufgestellt. **Die Nachtzug ist eine Aufgabe der Strukturverbesserung, gekoppelt mit der Notwendigkeit, in Richtung Verkehrsverlagerung voranzukommen. Dieser strategische Auftrag erfordert die Mobilisierung der SNCF und die Mitwirkung des Staates.**

Auf die Frage deutscher Bundestagsabgeordneter nach dem alternativen Luna-Liner-Projekt, das von NROs stammt,<sup>235</sup> antworteten die Verantwortlichen der DB: »Wir haben Luna-Liner im Detail untersucht. Der Umfang entspricht 97 % des früheren DB-Netzes. [...] Die DB kann dies nicht allein betreiben, der Staat wird die Erneuerung des Rollmaterials finanzieren müssen, und es bedarf der **Zusammenarbeit auf europäischer Ebene.**« Das Projekt Luna-Liner stellt unter Beweis, dass ein dichtes Netz für den Einsatz von Material und Personal effizienter ist als eine isolierte Linie. Ein europäisches Unternehmen, das sich z. B. zu jeweils 10-15 % im Besitz der verschiedenen Unternehmen DB, SNCF, ÖBB, Trenitalia usw. befindet, würde es ermöglichen, das Netz in Kooperation und in jedem Land mit örtlichem Personal zu betreiben.<sup>236</sup>

## 5.5/ Die Akteure mobilisieren

Der Nachtzug ist in erster Linie Opfer von Vorurteilen. Daher sind pädagogische Maßnahmen nötig:

- **Die SNCF muss davon überzeugt werden**, dass der Nachtzug ein »gutes Produkt« ist. Der Nachtzug hat viele Verkaufsargumente: Es ist ein »Öko-Produkt«, das eine »soziale Bindung« schafft. Er ist jahrelang vernachlässigt worden und kann daher ein gutes Wachstum im gesamten 2020er-Jahrzehnt bieten. Der Nachtzug ist ideal für um verschiedene Kundensegmente anzusprechen, von den niedrigen Preisen im Ruhesessel bis zum höchsten Komfort im eigenen Abteil mit Duschkabinen. Er kann sich der Kostendeckung durch Volumen annähern. Gleichzeitig stehen öffentliche Mittel für Strukturverbesserung und ökologische Wende zur Verfügung. Wichtig ist auch, dass die Wiedereinführung der Nachtzüge ein Schlüsselfaktor dafür ist, dass die SNCF keine neuen HGV-Projekte im Süden durchführen muss.

- **Der Staat** kann mit bescheidenem finanziellem Aufwand die Aufgaben der Erschließung von Randgebieten und des Klimaschutzes wahrnehmen. Es geht dabei vor allem darum, Investitionen in Rollmaterial (man beachte, dass sich bis zum Ende seiner Laufzeit sehr gut amortisiert hat) vorzunehmen und sicherzustellen, dass der SNCF-Konzern ihre Haltung ändert. Derzeit erhebt die SNCF prohibitive Trassengebühren und zusätzliche Kosten, die nicht gerechtfertigt erscheinen. Man muss **erreichen, dass die SNCF ihrer Bücher offenlegt.**

- Die Staaten bieten Subventionen für den Kauf von Elektroautos, wobei der Traum vom autonomen Auto eine gewisse Rolle spielt. Dabei gibt es ein Elektrofahrzeug, bei dem der Reisende nicht selber fahren muss: nämlich den Zug. Auch Nachtzug-Kunden sollten daher von diesen Subventionen profitieren. Wir wissen, dass der Verbrennungsmotor nach 2025/2030 an Geschwindigkeit verlieren wird: das ist eine Chance für die Nachtzüge.

- **Brüssel** hat ein bürokratisches Image, als Bremser des Handelns. Die Wiederbelebung eines kontinentalen Nachtzug-Netzes wäre ein positives EU-Projekt, ähnlich wie Interrail<sup>237</sup> oder Erasmus für die Jugend. Es ist ein schöner Projekt: Nachtzüge sind Züge, die Europa vereinen und die die Umweltauswirkungen von Flugzeugen vermeiden.

- Es gibt ein Problem mit den Grenzschießungen in Europa: Möglicherweise sehen die Innenminister es lieber, wenn man mit dem Flugzeug reist, da dies die Kontrollen erleichtert. Dies steht der europäischen Integration entgegen.

<sup>234</sup> Poul Kattler: *The end of the line – we don't think so !*, Back-on-track, 17.05.2017

<sup>235</sup> *LunaLiner, Die neue Nachtzug-Kooperation der europäischen Bahnen*. Bahn für alle, 2016-2017

<sup>236</sup> Dies ist das übliche Kooperationsmodell: Aléo (SNCF und DB), Elipsos (SNCF 50 % und RENFE 50 %), Lyria (SBB 26 % und SNCF 74 %). Thalys wiederum gehört zu 62 % der SNCF, zu 28 % der SNCB und zu 10 % der DB.

<sup>237</sup> Ein Europaabgeordneter schlug vor, dass die EU ein Interrail-Ticket für alle 18-Jährigen finanzieren solle, um das Kennenlernen Europas zu fördern.

- Um die **lokalen und regionalen Gebietskörperschaften** zu überzeugen, ist es dringend erforderlich, ihnen zu zeigen, dass eine gleichhohe Investitionssumme in die Finanzierung von Nachtzügen in alle Richtungen bessere Verbindungen ihrer Region mit Frankreich und Europa bieten wird als HGV-Projekte.

- Sagen Sie den **Unternehmen der Bau- und Luftfahrtindustrie und ihren Mitarbeitern**, dass Tätigkeiten mit hohen Umweltauswirkungen nicht ständig wachsen können. Andererseits eröffnen sich andere Aktivitäten: Der ökologische Wandel schafft mehr Arbeitsplätze als er zerstört. Und diese Arbeitsplätze sind von guter Qualität.<sup>238</sup> Der Wandel muss frühzeitig angegangen werden, um die Umstellung der Berufen durch entsprechende Ausbildung zu ermöglichen.<sup>239</sup>

- Sensibilisierung der **Nutzer** von Flugzeugen und Pkw, dass der Nachtzug sie in die Lage versetzen wird, auch weiterhin sehr weite Strecken zurückzulegen und gleichzeitig das Klima zu schonen. Das Image der Nachtzüge ist veraltet, wie in früherer Zeit das der Straßenbahn oder des Fahrrads. Kommunikation ist ein Schlüssel zu ihrer Rückkehr.<sup>240</sup> Ein Großteil der Bevölkerung hat sehr gute Erinnerungen an den Nachtzug. Schon ein minimaler **Werbeaufwand** wird sich auswirken: »Schützen Sie das Klima: Wählen Sie für Ihre Fernreisen den Nachtzug!«; »Durchqueren Sie Frankreich im Schlaf!«; »In Straßburg einschlafen, am Strand aufwachen!«; »Sie wollen den Mont Blanc erklimmen? Klettern Sie in den Liegewagen!« und so weiter.

- Der **Tourismus** hat sich in den 2000er Jahren auf interkontinentale Flugreisen ausgerichtet, was die Umwelt stark belastet. Schon jetzt, in den 2010er Jahren, wendet sich der Trend wieder hin zum lokalen Tourismus. Der Nachtzug wird zur weiteren Entwicklung eines grünen Tourismus beitragen, der das Inland und Europa aufwertet.

- Durch die Bedienung von ländlichen Gebieten und Bergregionen kann der Nachtzug nicht nur Fahrräder transportieren, sondern auch die Zahl der Pkw am Zielort reduzieren. Dies reduziert die Verschmutzung und den Verbrauch der in den Bergen sehr knappen Fläche. Die ÖBB bieten daher das Kombiticket für den letzten Kilometer an. So können z. B. Berggemeinden es vorziehen, den Nachtzug zu finanzieren und nicht teure, unansehnliche Parkplätze, auf denen Autos abgestellt werden, oft ohne während des Aufenthalts genutzt zu werden. Die Nachtzug kommt morgens an und erlaubt es, am Ort über Zeit und öffentliche Verkehrsmittel zu verfügen. Im Gegensatz dazu kommen die Tageszüge abends an, was Stress verursacht, weil am Ende des Tages kein öffentlicher Verkehr mehr vorhanden ist.

*Die SNCF wird profitieren, wenn sie die Nutzer, die Eisenbahner, die örtlichen Körperschaften und Initiativen über »Linienkomitees« einbindet. Kenntnis des Betriebs und der örtlichen Verhältnisse wird es ermöglichen, über Jahre hinweg angesammelte Fehlfunktionen zu erkennen oder sogar zu kommerziellen Partnerschaften überzugehen (z. B. Kombiangebote »Zug + örtliches Angebot«). Um das Potenzial der Beteiligten zu erhöhen, ist es sinnvoll, wenn die zukünftige Vereinbarung über die »Züge zur Strukturentwicklung« die wichtigsten Kennzahlen für jede Strecke veröffentlicht: Anzahl der realen Verkehrstage der Nachtzüge, Anzahl der angebotenen Plätze und Auslastungsrate für jeden Linie, Anzahl der ausgebuchten Züge usw.*

## 5.6/ Und für Entfernungen von mehr als 750 km in Europa: das Flugzeug? Oder den Nachtzug!

Der TGV legt in 3 Stunden maximal 750 km zurück. Der Nachtzug, der eine Nacht lang mit 100 bis 200 km/h fährt, kann über 1.500 km zurücklegen: bei der Verbindung Straßburg-Irún, die 2004 eingestellt wurde, waren es 1.350 km. Die Modernisierung der Gleise würde eine **Reichweite von über 2000 km** ermöglichen.<sup>241</sup> Und auch innerhalb der Spanne von 550 bis 1.500 km Reichweite ist der **Nachtzug für europaweite Reisen bestens geeignet**. Das ist wie bei der Fabel vom Hasen und der Schildkröte: Der Nachtzug erlaubt es, weiter zu reisen – und früher anzukommen – als der TGV.

Die Talgo-Nachtzüge Paris-Madrid und Paris-Barcelona wurden Ende 2013 mit der Eröffnung der HGV-Verbindung Paris-Barcelona abgeschafft. Im Jahr 2006 hatten die Talgos 800.000 Reisende befördert, also so viele wie die HGV-Strecke 2016.<sup>242</sup> Mit HGV-Zügen dauert Paris-Madrid 10 Stunden,

<sup>238</sup> Weltgesundheitsorganisation (WHO): *Les emplois liés aux transports respectueux de l'environnement et de la santé*. 2014

<sup>239</sup> Plateforme emplois-climat: *un million d'emplois pour le climat*. Dez. 2016

<sup>240</sup> Ein gutes Beispiel: Camille Marion: *Cinq raisons de tester le train de nuit*. Association Transports et Environnement Suisse, 03.05.2017

<sup>241</sup> Siehe die Studie über »Very Long Distance Night Trains«: International Union of Railways und DB: *Night Trains 2.0*. 2012

<sup>242</sup> Im Jahr 2006 beförderte der internationale Fernzugverkehr (Talgo) 811.000 Reisende zwischen der iberischen Halbinsel und dem übrigen Europa. Zu diesen Zahlen addiert werden müsste noch ein Teil der 2015 beförderten 260.021 Reisenden

und dem Reisende wird keine nächtliche Verbindung mit Schlafplatz mehr angeboten, wo doch die Fahrtdauer sich dafür anböte. Die HGV-Strecke Perpignan-Figueres hat bereits einen Bankrott wegen fehlender Fahrgäste erlebt (nur 15 % des erwarteten Fahrgastaufkommens und 8 % der Gütermenge wurden erreicht).<sup>243</sup> Nach der Übernahme durch die beiden Staaten steht das schwierige Erreichen der Kostendeckung dieser HGV-Strecke noch aus.<sup>244</sup> Die Talgos hatten einen deutlich höheren Kostendeckungsgrad als die HGV-Strecke. Auch hier würde die Finanzierung des »angenommenen Defizits« (5 Mio. Euro pro Jahr, was wahrscheinlich künstlich »aufgeblasen« ist) für 100 Jahre deutlich weniger kosten als die HGV-Strecke.

Auch auf den Benelux-Strecken wurde die Entscheidung, grenzüberschreitende IC-Verbindungen zugunsten der HGV-Strecken abzuschaffen, kritisiert.<sup>245</sup> Jetzt ist es an der Zeit, **das Nachtangebot auf Entfernungen von mehr als 750 km** (bzw. 550 km ohne Hochgeschwindigkeitszug) **als Ergänzung des Tagesbetriebes wiederzubeleben**. Marseille, das 750 km von Paris entfernt liegt, profitiert bereits heute sowohl von TGV-Tageszügen (3 Stunden Fahrzeit) als auch seit Ende 2015 einer nächtlichen Verbindung mit dem Nachtzug Paris-Nizza.

## 5.7/ »Wir stehen vor einer Renaissance der Nachtzüge in Europa«

In Europa findet nach jahrzehntelanger Desinvestition die Wiederbelebung der Nachtzüge statt.<sup>246</sup> Die Erwartungen der Gesellschaft in Europa an ökologisches Reisen sind hoch.<sup>247</sup> Italien nimmt Linien wieder auf (bis nach Paris). Die Österreichischen Bundesbahnen haben Verbindungen übernommen, die in Deutschland und der Schweiz eingestellt worden waren.<sup>248</sup> In Deutschland hat die DB im Dezember 2016 ihre Nachtzüge mit Schlaf- und Liegewagen eingestellt. Aber 2017 steigen die addierten Fahrgastzahlen der von der DB betriebenen nächtlichen ICs (nur Sitzplätze) und der »Nightjet«-Nachtzüge der ÖBB.<sup>249</sup> In Schweden verzeichnete die Verbindung Stockholm-Malmö 65 % mehr Reisende innerhalb eines Jahres, dank einer Preissenkung von 30 % bis 50 %, um die **Kostendeckung durch Volumen zu erreichen**. Der Erfolg wird durch 4 Komfortniveaus, Duschen, optimale Fahrpläne und eine aktive Kommunikation erreicht, die das Publikum dazu anregt, vom Flugzeug in den Nachtzug umzusteigen.<sup>250</sup> In Österreich, wie auch in Schweden, laufen die Nachtzüge besser als erwartet. Schon im ersten Jahr des Relaunch erreichten sie die Kostendeckung.<sup>251</sup> Das Europäische Parlament ist auch an der Wiederbelebung von Nachtzügen interessiert, und der Europaabgeordnete Jakob Dalunde sagte: »Wir stehen kurz vor einer Renaissance der Nachtzüge«.<sup>252</sup>

Finnland hat seine »Nachtzug-Krise« schon 2008 überwunden.<sup>253</sup> Das Angebot wurde mit **Doppelstockwagen**, die mehr Platz bieten und mit Duschen aufwarten,<sup>254</sup> aufrechterhalten und modernisiert. Auch in den südlichen Ländern werden die Nachtzüge modernisiert.<sup>255</sup> In der Ukraine ist der ehemalige Verkehrsminister gegen eine Reduzierung des Nachtzug-Angebotes und erklärt warum.<sup>256</sup> In Russland sind die Entfernungen groß, und der Zug par excellence ist der Nachtzug: Es ist nicht ungewöhnlich, dass man Tag und Nacht unterwegs ist, weit über 24 Stunden lang. Mit min-

---

der Nachtzüge Paris-Port Bou und Straßburg/Luxemburg-Port Bou sowie ein Teil der Fahrgäste der Nachtzüge Paris-Irún, Genf-Irún und Ventimiglia-Irún, die 2013-2017 abgeschafft wurden. Zum Vergleich: Im Jahr 2016 wurden auf der HGV-Strecke 826.439 Fahrgäste befördert: Die HGV-Strecke hat also die Verlagerung auf die Schiene nicht vorangebracht ... zumal im Jahr 2015 im Verkehr zwischen Frankreich und Spanien 12 Mio. Reisende das Flugzeug, 7 Mio. Reisende den Bus, 100 Mio. Reisende das Auto und nur 1,3 Mio. Reisende den Zug auf den verschiedenen Strecken nahmen.

Quelle: Plataforma Transport Public de Catalunya und Eurostats: *Air transport statistics*

<sup>243</sup> SNCF *réseau rapport financier semestriel 2016*. PriceWaterhouseCoopers, ErnstYoung, 30.06.2016

<sup>244</sup> Lionel Steinmann: *Le besoin de réduire les pertes menace les lignes Paris-Barcelone et Paris -Genève*. Les Echos, 25.07.2017

<sup>245</sup> Kris de Decker: *La grande vitesse est en train de tuer le réseau ferroviaire européen*. Carfree.fr, 2013

<sup>246</sup> Die Liste der Nachtlinien in Europa ist auf [entrain.ch](http://entrain.ch), [rail.cc](http://rail.cc), [seat61.com](http://seat61.com) oder [Interrail](http://Interrail) erhältlich

<sup>247</sup> Eine Petition mit 36.996 Unterschriften zirkulierte in Deutschland. Siehe auch die europäische Bewegung »Back on Track«, <http://savethenighttrain.eu/> und die Petition »Sauvez les trains de nuit« von umverkehr in der Schweiz

<sup>248</sup> ÖBB: *NightJet – Traumhaft günstig reisen*. Broschüre, 2017

E. Fouvreaux: *L'Autriche fait le pari du train de nuit*. Transportrail, 14.10.2016

<sup>249</sup> Thomas Wüpper: *Österreichs Bahn erfolgreich mit Nachtzügen*. Stuttgarter Zeitung, 06.06.2017

<sup>250</sup> Vincent Doumayrou: *Le pays où le trafic des trains de nuit augmente*. 2015

The Greens: *Revitalising European Night Train and EC-IC services*. 01.07.2015 (Video, ab Minute 42)

<sup>251</sup> Pieter Neumann und Vincent Doumayrou: *Train de nuit : l'opérateur envisage de nouvelles liaisons*. Mediapart, 19.02.2017

<sup>252</sup> Le parlement européen s'intéresse lui-aussi aux trains de nuit. Tarbes-info, 14.05.2017

<sup>253</sup> Kalevi Kämäräinen und Vincent Doumayrou: *Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit*. 08.07.2017

<sup>254</sup> *Night train travel*. VR-Finnland.

Siehe auch *Kemijaervi-Helsinki* und *Train de nuit Père Noël Express*. Interrail. Auch als Video verfügbar

<sup>255</sup> R. S. / APS: *Mise en marche de deux trains reliant Béchar et Saïda à Oran*. El Watan, 29.04.2017

<sup>256</sup> *Les chemins de fer ukrainiens réduisent les liaisons trains de nuit. Pourquoi est-ce une erreur ?* par Alexandre Kava –ex ministre adjoint de l'infrastructure d'Ukraine. [finance.bigmir.net](http://finance.bigmir.net), 09.12.2015.

Zitiert auf [ouiautraindenuit.wordpress.com](http://ouiautraindenuit.wordpress.com) > témoignages

destens drei Komfortniveaus, darunter ein billiges, ist der Nachtzug eine Alternative zum Flugzeug, die Russland bis nach Westeuropa einsetzt: Es hat die Verbindungen Paris-Moskau und Nizza-Moskau<sup>257</sup> mit Verbindungen bis nach China und Japan wiederbelebt.

Der Schwerpunkt des Nachtzugbetriebs ist dabei, sich nach Mittel- und Osteuropa zu verschieben, und wenn Frankreich folgt, isoliert es sich und zugleich auch die iberische Halbinsel. Die SNCF muss sich nicht übermäßig anstrengen, auch wenn sie manchmal in großen Dimensionen träumt.<sup>258</sup> Europa hat bescheidene Ausmaße: Paris-Prag sind nur 1.000 km, Lyon-Neapel 1.200 km, Paris-Warschau 1.600 km, Amsterdam-Barcelona 1.600 km. Dänemark ist 1.200 km von Paris entfernt. Selbst Istanbul ist nur 2.400 km von Lyon entfernt. Wie Österreich in Mitteleuropa ist auch Frankreich geografisch günstig gelegen. Es hat für die Nachtzüge in Westeuropa eine wichtige Rolle zu spielen. Es wird damit die **treibende Kraft beim der Verlagerung des Luftverkehrs auf die Schiene** und beim Kampf gegen den Klimawandel sein.

**Zu untersuchen:** Eine Erkundungsreise nach Österreich würde helfen, das Potenzial der Nachtzüge einzuschätzen.

**RENFE und SNCF nach den Möglichkeiten befragen, die Kooperation von RENFE und SNCF wieder aufzunehmen, um die Nachtzüge nach Spanien wieder einzurichten.**

**Eine Studie über das Potenzial von europäischen Nachtzugverbindungen im Umkreis von 600 bis 1.500 km sollte erstellt werden.**



Das Netz der »Nightjet«-Nachtzüge der ÖBB (farbig) und ihrer Partner (grau)

<sup>257</sup> <https://fr.rail.cc/russie/train-nuit/ru#rail>  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Moscou\\_express](https://fr.wikipedia.org/wiki/Moscou_express)

Poul: *Night trains to and from Russia increase passengers*, back-on-track.eu, 05.08.2016

<sup>258</sup> Carole Bellemare: *La SNCF veut remettre l'Orient-Express sur les rails*. Le Figaro, 02.09.2014  
*L'Orient-Express : tout l'art du voyage dans un train*. sncf.com

## 6/ Gemeinsam für Nachtzüge und die Verkehrswende aktiv werden

Nach der Rückkehr des Zuges Paris-Port Bou am 6. Juli 2017<sup>259</sup> ist die Zukunft der Nachtzüge neu zu erfinden. Während die großen HGV-Projekte auf Eis gelegt wurden, ist jetzt der entscheidende Zeitpunkt, um das Modell für den Langstreckenverkehr weiterzuentwickeln. Darüber hinaus müssen wir verhindern, dass wir einen Schritt im Kampf gegen den Klimawandel verpassen.

Der Abbau der Nachtzüge ist symbolisch für die Inkohärenz unserer Gesellschaft, die große technische Bauten und die Energieverschwendung den einfachen und sparsamen Lösungen vorzieht. Es sei daran erinnert, dass Straßenbahnen und Fahrräder, obwohl sie sehr gut für den Stadtverkehr geeignet sind, im 20. Jahrhundert praktisch aus den Städten verschwunden waren. Die sparsamen Verkehrsmittel haben keine Lobby, um sie voranzubringen. Sie brauchen die Energie der Bürger, um ihren Platz wieder einzunehmen. Die Straßenbahn ist seit den 1980er Jahren zurückgekehrt, das Fahrrad seit den 2000er Jahren, die Wiedergeburt der Nachtzüge ist bereits für die nächsten Jahrzehnte im Gange. Wir rufen daher die Nutzer, die Nichtregierungsorganisationen, die SNCF und die Mandatsträger auf, sich für die Nachtzüge und darüber hinaus für ökologische Alternativen im Verkehrssektor zu engagieren. Auch nach jahrzehntelanger Vernachlässigung des Nachtzug durch alle bleibt er beliebt, und es gibt ein starkes Potenzial, ihn wieder mehr wertzuschätzen. Alle können etwas tun:

- **Wenn Sie ein Aktivist sind, verbreiten Sie bitte die Petition:** auf [change.org](http://change.org) oder [cyberactors.org](http://cyberactors.org); **verteilen Sie bitte die Broschüre** auf Ihren Reisen. Reisende sind auf der Suche nach Informationen, daher haben Sie garantiert Erfolg. In Frankreich und Europa haben zahlreiche Aktionen zur Wiederbelebung der Nachtzüge stattgefunden.<sup>260</sup> Wir suchen Menschen in jeder Stadt, um **örtliche Gruppen** zu bilden. Die Leuchtturm-Aktion besteht darin, **ein schönes Foto mit begeisterten Reisenden** zu machen und es mit einer Pressemitteilung **an die lokale Presse** zu schicken. So kann die Öffentlichkeit mit geringem Aufwand erreicht werden. Bitte setzen Sie sich mit uns in Verbindung. Im Herbst 2017 wird es insbesondere wichtig sein, an den Bürgeranhörungen zum Mobilitätsgesetz teilzunehmen.<sup>261</sup>

- **Wenn Sie eine Organisation sind:** zögern Sie bitte nicht, uns zu kontaktieren, um dieses Dokument mit zu unterzeichnen und/oder zu unterstützen.

- **Wenn Sie ein Mandatsträger sind:** Wir brauchen Ihre Eingreifen, um das Verkehrsministerium aufzufordern, die Nachtzüge in die Prioritäten der Energiewende einzubeziehen.

- Die **Mitglieder des Parlaments und die Senatoren** sind eingeladen, gemeinsam eine Erkundungsmission oder parlamentarische Untersuchung des Potenzials der Nachtzug im Herbst 2017 einzuleiten.

- Wir ersuchen **Staat und SNCF** um Zusammenarbeit, damit vollständigere und weniger irreführende Zahlen veröffentlicht werden und um gemeinsam auf eine bessere Einschätzung des Potenzials der Nachtzug hinzuarbeiten.



<sup>259</sup> Isabelle Bris: *Pyrénées-Orientales : le retour en fanfare du train de nuit Paris-Cerbère*. France 3 Occitanie, 08.07.2017  
*Célébration ferroviaire en gare de Port Bou*. L'Indépendant, 10.07.2017

<sup>260</sup> Die europäische Mobilisierung hat einige schöne Aktionen organisiert: <http://back-on-track.eu/actions-june-2016>  
In Frankreich: <http://back-on-track.eu/so-many-demonstrations-in-france-in-favor-of-night-trains>

<sup>261</sup> *Lancement des Assises de la mobilité*. Le Figaro, 19.09.2017

## **7/ Zusammenfassung der Vorschläge**

### **Die Nachtzüge neu erfinden**

- ✓ **Die Nachtzüge wieder einführen,**
  - (1) um die Randgebiete und bergigen Regionen aus der Abgelegenheit zu holen;
  - (2) um Nachtverkehr parallel zu den HGV-Strecken von mehr als 750 km anzubieten;
  - (3) um Querverbindungen (nicht via Paris) zwischen Regionen in Randlage wiederherstellen;
  - (4) um auf europäischer Ebene die Verlagerung vom Luftverkehr auf die Schiene zu fördern.
- ✓ **Die Nachtzüge als Verkehrsmittel für sehr lange Strecken zu fördern, um durch Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene den Klimawandel zu bekämpfen.**
- ✓ **Die Nachtzüge in öffentlicher Hand** bei der SNCF (und in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Betreibern) **belassen**, um eine aktive staatliche Strategie zu ermöglichen.
- ✓ **Eine Erkundungsmission oder parlamentarische Untersuchung** des Potenzials der Nachtzüge auf nationaler und europäischer Ebene einrichten.
- ✓ **Den Vorrang für die Sanierung und Modernisierung der bestehenden Eisenbahnstrecken** gegenüber Straßen-, Hochgeschwindigkeits- und Flughafenprojekten vereinbaren.

### **Jedem Verkehrsträger seinen Platz bei der Energiewende zuweisen**

- ✓ **Erweiterte Anwendung der ökologischen Besteuerung**, um das bestehende Schienennetz zu finanzieren und wettbewerbsfähig zu machen, indem der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Luft- und Straßenverkehrs besteuert wird.
- ✓ Eine **einfache und einladende Tarifgestaltung** für die Nachtzüge, Tages-IC und TER vorschlagen, mit einem Referenzpreis von etwa 7 Euro pro 100 km (Referenzpreis der Mitfahrzentralen). Ziel ist es zu zeigen, dass die Schiene billiger ist als Flugzeug, Pkw und Fernbus, entsprechend der jeweiligen Umweltbelastung.

## 8/ Medienecho

Pyrénées-Orientales : le retour en fanfare du train de nuit Paris-Cerbère, France 3 Occitanie, 08.07.2017

Kalevi Kämäräinen: Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit. 08.07.2017

Die Renaissance der Nachtzüge, ARD, 05.07.2017

Österreichische Bundesbahnen mit Nachtzügen erfolgreich, Thomas Wüpper, Stuttgarter Zeitung, 06.06.2017

Marion d' Allard: L'Europe planche sur l'avenir des trains de nuit. L' Humanité, 16.05.2017

E. D.: Carole Delga; »le train de nuit Paris-Cerbère reprend du Service«. L' indépendant, 28.04.2017

Les trains de nuit sont victimes d'une stratégie de découragement. Le Petit Journal du 65, 19.04.2017

Le TGV n'est pas l'unique solution partout. Le Petit Journal du 65, 19.04.2017

Vincent Doumayrou: Allemagne : une demande en hausse pour le train de nuit. Mediapart, 01.04.2017

David Ramasseul: Retiens les trains de nuit !. Paris Match, 24.03.2017

Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons. Interview mit »Oui au train de nuit« von Sarah Lefèvre, StreetVox, 23.03.2017

Nolwenn Weiler: Les trains de nuit, une alternative bien moins couteuse que le TGV. Bastamag, 22.03.2017

Lueurs d'espoir pour le train de nuit. Le Petit Journal du 65, 08.03.2017

Trains de nuit : un démantèlement justifié par des chiffres trompeurs ?. Le Petit Journal du 65. 01.03.2017 (auch in La dépêche).

Marc Fresso: Le train de nuit fait de la résistance dans le sud. MobiliCités, 21.02.2017

Coralie Schaub: Suppression des trains de nuit : les usagers ne lâchent rien. Libération, 03.12.2016

Olivier Roirand: 200 personnes en Gare de Perpignan pour dire oui au train de nuit. Video TV South, 15.10.2016

19 élus défendent le train de nuit. 16.09.2016

»La pétition arrive en train de nuit au ministère«. JT 19-20 auf France3 Pays Catalan, 22.07.2016

Rendez-moi mon train: Alternative à la voiture et à l'avion, les trains de nuit vont... disparaître. Reporterre, 16.06.2016

Kris de Decker: La grande vitesse est en train de tuer le réseau ferroviaire européen. Carfree.fr, 2013

Vincent Doumayrou: SOS train de nuit : le Paris - Hambourg ne répond plus. 2009

**Weitere Presseartikel finden Sie unter <http://trainsdenuit.canalblog.com>**

## 9/ Wer sind wir?

»Oui au train de nuit« ist ein Kollektiv von Nutzern und Umweltverbänden, die sich für den Übergang zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln engagieren. Die Aktion wird von mehr als 20.000 Unterzeichnern der Petition unterstützt.

**Nationale Organisationen:** Amis de la Terre-France, ATTAC-France, Confédération Paysanne, Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), France Nature Environnement (FNE)

**Lokale Organisationen:** Usagers du Train Perpignan-Port Bou, Comité d'Usagers du Train Jaune-66, Coordination Barousse Comminges train Luchon-Montréjeau (31), Collectif Anti-LGV Limoges-Poitiers OUI au POLLT, Nature&Progrès-11, Collectif Roosevelt-11, Alternatiba-66, Actival-65, ACIPA (NDDL), Objecteurs de Croissance LR, ATTAC%11, 65 et 66, SEPANSO, SEPANSO-24, 33, 40, 64, FNE-65, FRENE-66, Amis de la Terre-Limousin, Recyclo-Loco (65), Terra-Ma-Terre (65), Can Decreix (66), Vélo-en-Têt (66), 2 pieds 2 roues (31), Pau à Vélo (64), Biocoop Floréal, Tourne-sol, Pays'en Bio (11), Confédération Paysanne-11

**»Oui au train de nuit« bedankt sich auch für die Unterstützung der Gewerkschaften Sud-Rail Midi-Pyrénées, CGT cheminots-64-65-66, FO Cheminots-66.**

Die aktualisierte Studie finden Sie auf: [ouiautraindenuit.wordpress.com](http://ouiautraindenuit.wordpress.com)

Informationen und Aktionen unter: [twitter.com/ouiautraindenuit](https://twitter.com/ouiautraindenuit)  
[www.facebook.com/ouiautraindenuit](https://www.facebook.com/ouiautraindenuit)

Petitionen auf: [www.change.org/p/ouiautraindenuit](http://www.change.org/p/ouiautraindenuit)  
[www.cyberacteurs.org/cyberactions/oui-train-nuit-1244.html](http://www.cyberacteurs.org/cyberactions/oui-train-nuit-1244.html)

Kontakt: [ouiautraindenuit@ntymail.com](mailto:ouiautraindenuit@ntymail.com)

# Anhang A/ Aus dem »alles für den TGV« auszusteigen, gewährt wieder Raum für Nachtzüge

## A.1/ Heftige Begeisterung für sehr hohe Geschwindigkeiten

Bei der Einweihung der HGV-Strecke Paris-Rennes am 1. Juli 2017 erklärte der Staatschef klar und deutlich: »Der Traum der nächsten fünf Jahre darf kein neues Großprojekt wie dieses sein.« Die Prioritäten müssen neu ausgerichtet werden auf die »Finanzierung der Erneuerung unzureichend unterhaltener Infrastrukturen«. <sup>262</sup> Dieser »Paradigmenwechsel« wurde von Verkehrsministerin Elisabeth Borne ausführlich erläutert. <sup>263</sup>

Bereits 2013 hatte der Bericht *Mobilité 21* vorgeschlagen, einen Großteil der HGV-Projekte zurückzusetzen: »Die Hochgeschwindigkeit auf der Schiene kommt für die Verbindungen zwischen den großen Metropolen über Entfernungen von 400 km bis 1000 km voll zum Tragen. [...] Für kleinere Städte und Agglomerationen **sollten andere Angebote im Bereich von 200 bis 220 km/h [...] aufbauend auf bestehenden Infrastrukturen in Betracht kommen.**« <sup>264</sup> Tatsächlich kann der Bau eines Kilometers HGV-Strecke 16 Mal teurer sein als eine konventionelle Strecke, was hohe Trassengebühren verursacht und die Fahrkartenpreise verteuert. <sup>265</sup>

Im Jahr 2014 stellte der Rechnungshof fest, dass das HGV-Modell »über seine Relevanz hinausgegangen« sei: »Die SNCF geht derzeit davon aus, dass praktisch alle im Bau oder in Planung befindlichen HGV-Strecken das Betriebsergebnis der SNCF-Voyages beeinträchtigen könnten.« <sup>266</sup>

Im Jahr 2016 gab es einen offiziellen Bericht nach dem anderen mit dem Tenor »Einfrieren der staatlichen Finanzierung neuer HGV-Projekte für etwa fünfzehn Jahre, um der **Modernisierung der bestehenden Netze Vorrang einzuräumen.**« »Der TGV scheint unter bestimmten Bedingungen bei Entfernungen bis zu 500 Kilometer, manchmal sogar bis zu 750 Kilometer das effizienteste Verkehrsmittel zu sein. **Alle Linien, die diesen Merkmalen entsprechen, sind bereits gebaut worden.**« <sup>267</sup>

Die Finanzierung von HGV-Großprojekten ist unsicher. <sup>268</sup> Immer mehr Abgeordnete <sup>269</sup> und Verwaltungen <sup>270</sup> sprechen sich dagegen aus. Auch die SNCF will keine weiteren mehr: Nach dem Bau des HGV-Strecke Tours-Bordeaux erklärte der SNCF-Chef: »Ich glaube, das ist im Moment die letzte.« <sup>271</sup>

Die Begeisterung für HGV-Projekte seit den 2000er Jahren hat in der Tat eine irrationale Dimension: Die Fahrgastzahlen von zukünftigen Strecken ist in der Regel überschätzt worden, <sup>272</sup> was

<sup>262</sup> Morgan Boëdec: *Transports – Emmanuel Macron annonce une loi d'orientation des mobilités*. Localtis, 03.07.2017

Olivier Razemon: *Gare Montparnasse: le discours prémonitoire d'Emmanuel Macron*. Blog-Le Monde, 01.08.2017

<sup>263</sup> »Man hat einige Antworten etwas systematisch geordnet. Man hat die Mandatsträger vor die Alternative gestellt, nichts zu tun oder eine HGV-Strecke zu bauen. (...) Ich denke dabei an ein Projekt, bei dem wir mit 15 % der Ausgaben 50 % der Zeitersparnis erzielen.« *Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports*. Assemblée Nationale, 19.07.2017, Minute 1:08:00

Siehe auch: *Audition de Mme Elisabeth Borne*. Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Sénat, 20.07.2017, Minute 12:35

Pierre Weill: *Elisabeth Borne, L'invité de 8h20*. France-Inter, 20.07.2017

<sup>264</sup> Commission Duron: *Rapport Mobilité 21*. 27.06.2013

<sup>265</sup> *Combien coûte... un kilomètre de ligne TGV : 15,9 millions Euro*. Le journal du Net, 2010

<sup>266</sup> Cour des comptes: *La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence*, 2014, Seiten 27, 116  
La Matinale d'Europe 1 (08h20): *SNCF : les TGV sont de moins en moins rentables*. 28.02.2017, Video online  
Daniel Ibanez: *Financement des projets ferroviaires, le Conseil d'État s'en mêle-t-il ou s'emmêle-t-il ?*. Les Echos, 15.01.2017

<sup>267</sup> Commission des Finances: *Rapport sur le financement des infrastructures de transport*. Sénat, 28.09.2016

Dies stimmt mit der Analyse der Regulierungsbehörde überein:

ARAFER: *Avis du 18 nov. 2015 sur le projet de budget 2016 de SNCF Réseau*. Seite 5

Nathalie Da Cruz: *Infrastructures ferroviaires : vers la fin de la folie des grandeurs ?*. La gazette des communes, 28.10.2016

<sup>268</sup> Cour des comptes: *L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)*. Juni 2016

Marc Fressoz: *La Cour des comptes met à nouveau en émoi les partisans du Lyon-Turin*. Mobilicités, 05.09.2016

Florence Guernalec mit AFP: *LGV Tours-Bordeaux : des élus des Pyrénées-Atlantiques refusent de payer leur part*. Mobilicités, 17.08.2016

<sup>269</sup> Ève Moulinier: *Lyon-Turin : le »non« des maires de Turin et de Grenoble*. Le Dauphiné, 10.09.2016

JK, Place Grenet: *Ligne ferroviaire Lyon – Turin : Grenoble a tiré le signal d'alarme et se désengage*, 21.07.2016

La Ministre des transports Elisabeth Borne : *»On fait une pause sur le Lyon Turin«*. Reporterre, 19.07.2017

Député Gilles Savary: *Déclaration d'Utilité Politique*. 06.06.2016

<sup>270</sup> François Mauduit und Daniel Ibañez: *Rapports et études Dossier Lyon-Turin*. 27.05.2017

Laurent Radisson: *Grands projets : la Cour des comptes réaffirme ses doutes sur la pertinence du Lyon-Turin*. Actuenvironnement.com, 06.06.2017

<sup>271</sup> *Interview de M. Pépy, PDG de la SNCF*. 7-9, France Inter, 10.03.2017 (Minute 88)

<sup>272</sup> Emmanuelle Andréani: *TGV : la future ligne Tours-Bordeaux, un gouffre financier pour la SNCF*. Capital, 24.10.2015

Lionel Steinmann: *Comment la France est en train de tuer le TGV*. Les Echos, 23.06.2014

zu neuen, defizitären HGV-Strecken – von denen eine bereits in Konkurs gegangen ist<sup>273</sup> – und zu einer Überschuldung von Bahnbetreibern geführt hat.<sup>274</sup> Außerhalb Frankreichs hat Spanien das Modell noch weiter vorangetrieben. Es ist das europäische Land, das die meisten HGV-Strecken gebaut hat. Die neue HGV-Verbindung Toledo-Cuenca-Albacete wurde nach nur sechs Monaten Betrieb wieder eingestellt: sie beförderte nur »16 Passagiere pro Tag«. <sup>275</sup> Dort wurde übrigens ein Korruptionsnetzwerk rund um den HGV entdeckt.<sup>276</sup>

Auch der Wettlauf des »immer schneller« scheint zu enden: Mit der Anhebung von 300 auf 360 km/h steigt der Energieverbrauch eines Hochgeschwindigkeitszuges um 50 %. Auch der Verschleiß an den Gleisen ist viel intensiver,<sup>277</sup> so dass die SNCF Réseau schon seit langem eine Reduzierung der Geschwindigkeit fordert.<sup>278</sup> Die HGV-Strecke Paris-Lyon, die nach wie vor die einzige wirklich rentable Strecke, wurde für eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h gebaut. Deutschland orientiert sich auf 250 km/h als Höchstgeschwindigkeit, Österreich und die Schweiz auf 220 km/h. Diese Geschwindigkeiten haben den Vorteil, dass sie ohne den Bau neuer Strecken erreichbar sind, indem die klassischen Strecken modernisiert werden. **Es ist eine andere Hochgeschwindigkeit, die mit den Intercity-Express (ICE), die mit 200 bis 250 km/h unterwegs sind, in Europa gestaltet wird.**

## A.2/ Mittelgroße Städte werden von den HGV-Strecken nicht gut angebunden

Der Verband Villes de France hat Alarm geschlagen.<sup>279</sup> Nur die Metropolen werden vom TGV gut bedient und begünstigt, mittelgroße Städte werden kaum versorgt.<sup>280</sup> Das Problem ist schon lange bekannt, zum Beispiel in Saint-Etienne, seit die HGV-Strecke Lyon erreicht hat: Welches Unternehmen wird sich in einer weniger gut angebundenen Stadt niederlassen? Damit sorgt die HGV-Strecke dafür, dass ein großer Teil des Landes an Attraktivität verliert: »Der *Tunneleffekt* benachteiligt im Zuge des Ausbaus neuer Infrastrukturen immer mehr dazwischenliegende Standorte.«<sup>281</sup> Entgegen den viel zu oft im Voraus geäußerten Wohlstandsversprechen ist auch »das Ausmaß der Auswirkungen [der HGV-Strecken] auf das regionale BIP unsichtbar.«<sup>282</sup> Die HGV-Strecken könnten sogar das Gegenteil bewirken: Die HGV-Strecke verlagert ihre Tätigkeiten in die größte Metropole, die als einzige mit allen anderen verbunden ist. Die Dynamik von Toulouse wird auch durch seine Abgeschiedenheit von Paris bewahrt.

Außerdem dürfen Hochgeschwindigkeitszüge, um schnell zu sein, so wenig wie möglich anhalten und bremsen. Daher die unangemessene und teure Installation der TGV-»Zuckerrüben-Bahnhöfe« außerhalb der Städte.<sup>283</sup> Für Reisende verursacht die Anfahrt zu diesen Bahnhöfen fern vom Zentrum zusätzliche Kosten und lässt sie viele Minuten verlieren, die durch den TGV auf so teure Weise eingespart wurden. Jetzt will die Regierung andere Wege untersuchen, um mittelgroße Städte und ländliche Gebiete zu bedienen.<sup>284</sup>

---

*Territoire, grande vitesse et ressources.* Transportrail, Juni 2017

Fabrice Durtal: *Le TGV, un gouffre financier.* Les enquêtes du contribuable, 08.07.2015

Siehe auch Marc Fresso: *F.G.V. Faillite à grande vitesse: trente ans de TGV.* Cherche-Midi, 2011

<sup>273</sup> Myriam Chauvot: *TGV : Perpignan-Figueras, une ligne en faillite.* Les Echos, 16.09.2016

<sup>274</sup> Eric Vagner: *Le TGV est un succès commercial mais reste un échec financier.* RTL, 26.07.2017

<sup>275</sup> Efe: *El AVE directo Toledo-Cuenca-Albacete tenía únicamente 9 viajeros al día.* El Mundo, 27.06.2011

Siehe auch Marc Fresso: *TGV marocain : un cadeau empoisonné ?.* Atlantico, 29.09.2011

<sup>276</sup> Jesús García: *La red de sobornos en obras del AVE se extiende a toda España.* El País, 17.02.2017

Pierre Recarte: *LGV : la France va-t-elle suivre l'exemple de l'Espagne dans la dérive des gaspillages publics ?.* Le Journal du Pays Basque, 2013

<sup>277</sup> Laurent Martinet: *TGV du futur: La vitesse n'est pas forcément un besoin réel.* L'Express, 06.06.2014

<sup>278</sup> Mélanie Taravant: *La très grande vitesse aux oubliettes ?.* Europe1, 07.12.2010

Gilles Bridier: *Le TGV accélère sa perte de vitesse.* slate.fr, 2013

Fabrice Gliszczynski: *SNCF : Pepy prêt à étudier un train intermédiaire entre le Corail et le TGV.* La Tribune, 2013

<sup>279</sup> Villes de France: *Transport ferroviaire : Les propositions de Villes de France pour sauver les grandes lignes.* 09.03.2016

Martine Kis: *Les villes moyennes s'alarment de la disparition des grandes lignes.* Le Courrier des Maires, 11.03.2016

<sup>280</sup> Beispiel einer Stadt mit schlechter Anbindung: M. Tournadre: *Deux TGV bientôt supprimés entre Montélimar et Paris.* France Bleu, 12.10.2016

<sup>281</sup> Pierre Zembari: *La contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France.* AGF, Band 85, Nr. 4, 2008, Seiten 443-460

<sup>282</sup> Yves Crozet: *La LGV Tours-Bordeaux échappera-t-elle à la malédiction des PPP ferroviaires?.* Transports, 2015, Seiten 22-33

<sup>283</sup> Laufendes Bahnhofsprojekt: FNAUT: *Allan-Montélimar-TGV : un caprice de notables, contraire aux intérêts des voyageurs,* 30.01.2017

<sup>284</sup> Michel Delebarre: *Accessibilité du Limousin et des territoires limitrophes.* Mission auprès du gouvernement, 27.07.2017

### A.3/ »Vergessene« Querverbindungen

Das HGV-Netz verbindet die Metropolen mit Paris, aber es verbindet die einzelnen Gebiete nicht gut miteinander. Von Paris aus betrachtet scheinen alle Hauptstädte der Regionen auf dem besten Wege zu guten Verbindungen zu sein. Erst aus Sicht der Regionen kommt der Mangel an Mobilität zum Vorschein, da sie nur mit Paris verbunden sind. Wie fährt man zum Beispiel vom Westen in den Südwesten, wenn man weiß, dass eine Fahrt auf der 350 km langen direkten Strecke Nantes-Bordeaux fast 5 Stunden braucht (bei 40 km/h auf einigen Streckenabschnitten wegen des schlechten Zustandes der Gleise) und dass der Umweg über Tours mehr als 200 km länger ist (bei fast genauso langer Reisezeit)?<sup>285</sup> Falls die HGV-Strecken nicht durch das Netz der Intercity-Querverbindungen ergänzt werden, isolieren sie Regionen voneinander und betonen ihre Abhängigkeit von der Hauptstadt. Sie beschleunigen die Wüstenbildung in den Gebieten dazwischen.<sup>286</sup> Die 30.000 km an konventionellen Strecken, die Frankreich in alle Richtungen durchziehen, können nicht wirksam durch 2.800 km an HGV-Strecken ersetzt werden.<sup>287</sup>

Zu untersuchen: Die Zeit der Zugfahrt zwischen zwei 800 km voneinander entfernten mittelgroßen Städten Frankreichs. Für eine Reihe von Städtepaaren die Zeit von 2017 mit den Zeiten von 1990, 1960 und sogar 1930 und 1900 vergleichen.

### A.4/ Paris ist ein schlechter »Eisenbahnknoten« für den Süden

Die auf Paris ausgerichteten HGV-Strecken sind bei der Einbindung des Südens in Frankreich besonders ineffektiv. Paris ist nicht zentral: Die Hauptstadt liegt 300 km von Dünkirchen, 800 km von Hendaye und auf der Schiene mehr als 900 km von Cerbère und Nizza entfernt. Aus dem Süden mit Umstieg in Paris in den Westen, den Osten oder das Zentrum Frankreichs zu reisen, vergrößert die Entfernungen erheblich und verlängert die Reisezeit um mehrere Stunden, was den Vorteil der HGV-Strecken zunichte macht. Außerdem muss der Reisende oft Paris mit der Metro durchqueren. Das zwingt oft dazu, mehr als 150 oder 200 Euro zu bezahlen, um letztlich einen ganzen Tag zwischen den verschiedenen Anschlüssen zu verbringen – etwas, was nur wenige Reisende zu tun bereit sind. Paris ist daher ein schlechter Eisenbahnknotenpunkt für die südliche Hälfte Frankreichs. Tatsächlich gilt für die Bewohner der Pyrenäen ein großer Teil Frankreichs angesichts des Abbaus der IC-Verbindungen in den letzten Jahrzehnten als mit dem Zug fast unzugänglich.

Und schließlich ist das von den Pyrenäen, dem Zentralmassiv und den Alpen geprägte bergige Gebiet Südfrankreichs für HGV-Strecken nicht besonders geeignet. Kurven reduzieren die Geschwindigkeit und erhöhen den Verschleiß. Das Relief erzwingt eine hohe Anzahl von Ingenieurbauwerken und eine Kostenexplosion. Bereits 2016 hat der Steuerzahler für den Konkurs einer HGV-Strecke »im Gebirge« bezahlt.<sup>288</sup> Darüber hinaus betragen die Entfernungen nach Paris mehr als 750 km und die Reisezeiten mehr als 3 Stunden, was für HGV-Strecken nicht sehr günstig ist.

### A.5/ Internationale und Inlandsverbindungen von mehr als 750 km ... außerhalb der Reichweite von HGV-Zügen

Eine Fahrt von Paris nach Madrid (1300 km) im TGV dauert tagsüber etwa zehn Stunden zu einem Preis von etwa 300 Euro mit Umstieg in Barcelona. Für HGV-Strecken sind Verbindungen von mehr als 750 km Länge in der Realität kaum vorteilhaft.<sup>289</sup> Der Rechnungshof schätzt ein: »Es gibt praktisch keine europäische Stadt, die von ihrer Einwohnerzahl her ausreichend wichtig und zugleich nahe genug ist, um eine TGV-Verbindung mit Frankreich zu rechtfertigen«.

### A.6/ Reisende suchen eher nach billigeren Tickets als nach »gesparten Minuten«

Die Mehrheit der Reisenden zieht heute ein günstigeres Ticket einer schnelleren Fahrt vor. In Spanien nimmt ein großer Teil der Fahrgäste den Bus, der viel langsamer, aber oft nur ein Drittel so teuer ist wie der AVE. Dieser befördert meist Reisende mit höherer Kaufkraft.<sup>290</sup> Mittlerweile zeigt sich das Phänomen auch in Frankreich.<sup>291</sup>

<sup>285</sup> Bordeaux-Rennes: 500 km auf der direkten Strecke und 950 km via Paris: 450 km mehr!

<sup>286</sup> *Une manif dimanche à ... 0 h 30 – Dernier train de nuit à Gourdon.* La Dépêche, 31.08.2017

<sup>287</sup> Website der SNCF-Réseau: *Le réseau*

<sup>288</sup> Myriam Chauvot: *TGV : Perpignan- Figueras, une ligne en faillite*, Les Echos, 16.09.2016

<sup>289</sup> Lionel Steinmann: *Le besoin de réduire les pertes menace les lignes Paris-Barcelone et Paris-Genève.* Les Echos, 25.07.2017

<sup>290</sup> INE: *Estadística de Transporte de Viajeros.* 13.06.2016

<sup>291</sup> J. M.: *Les cars Macron font à la fois concurrence au TGV et à Blablacar.* BFM, 06.01.2017

Auch die Beseitigung der Langsamfahrstellen würde es erlauben, zu geringeren Kosten Zeit zu sparen: Wie viel würde es kosten, die Strecke (Straßburg-)Besançon-Lyon zweigleisig auszubauen? Könnte eine Liste der langsamen Verbindungen erstellt werden, die beschleunigt werden sollen?

#### A.7/ Ein Schauspiel: Positionen Pro-HGV überlagern sich, passen aber nicht zusammen

Der ehemalige Abgeordnete Gilles Savary weist auf Auffälligkeiten in der Position der vielen Akteure des Systems Eisenbahn hin.<sup>292</sup>

- **Die Haltung *Alles per TGV* »erhält die Unterstützung der örtlichen Volksvertreter** von rechts und links. Das reicht sogar bis an die Spitze des Staates, mit François Hollande, der um jeden Preis einen TGV zwischen Limoges und Poitiers wollte, trotz der ungünstigen öffentlichen Untersuchungen.« Sein ehemaliger Verkehrsminister Alain Vidalies hoffte auf eine HGV-Strecke auch für »seine« Stadt Mont-de-Marsan und wollte dafür eine eher gewundene Strecke in Kauf nehmen, die kaum Zeit eingespart hätte im Vergleich zur Modernisierung der vorhandenen Strecke mit geradlinigem Verlauf.

- »Unsere Bahnpolitik steht unter dem **Druck industrieller Interessen, nämlich der Bauindustrie und Alstom.**« Der Druck von Alstom<sup>293</sup> zeigt sich an der Episode des »Kaufs von 15 TGV-Zügen zum Stückpreis von 30 Mio. Euro zum Einsatz auf einem Netz, das auf seinen besten Streckenabschnitten mit maximal 200 km/h befahren werden kann, während ein Fernverkehrszug wie der *RailJet* von Siemens (drei Klassen einschließlich Business Class, WLAN und 230 km/h) Mitteleuropa für 11 bis 12 Mio. Euro pro Zuggarnitur erobert. [...] Alstom verkauft seinen TGV nur in Frankreich, auch wenn uns gesagt wird, dass uns die ganze Welt darum beneidet. Wenn ich einen Lamborghini sehe, bewundere ich ihn auch, aber das ist kein Grund, um ihn zu kaufen. [...] Es ist, als würde man Air France sagen, sie dürfe nur Concordes kaufen.« Der Druck aus der Bauwirtschaft steigt seinerseits mit dem Mangel an Auslastung: »Die Branche durchlebt seit 8 Jahren eine der härtesten Krisen ihrer Geschichte.«<sup>294</sup> Leider haben die Lobbys keine gemeinsame Vision: Sie sind am (teuren) Bauen interessiert, ohne die Anzahl der Züge in Betracht zu ziehen, die unterwegs sein werden. Auf der teuren Strecke Perpignan-Barcelona verkehren nur 5 Züge pro Tag.

- Wirtschaftliche und politische Entscheidungsträger fördern die Hochgeschwindigkeit Richtung Paris. So wird beispielsweise immer wieder die Forderung nach einer HGV-Strecke Paris-Clermont-Ferrand erhoben, die für Michelin als unerlässlich dargestellt wird.<sup>295</sup> Die Bedürfnisse unterscheiden sich von denen der Bevölkerung, die sich in alle Richtungen bewegen muss. Clermont-Ferrand liegt mitten in Frankreich. Es ist daher bedauerlich, dass der Abbau der ICs die Stadt in eine Sackgasse manövriert hat. Vielmehr sind größere Investitionen erforderlich, um die IC-Verbindungen von Clermont-Ferrand nach Nantes, Bordeaux, Toulouse, Perpignan, Marseille, Saint-Étienne, Dijon usw. zu erneuern und zu beschleunigen. Für die Verbindung nach Paris eine HGV-Strecke zu bauen und damit zwei parallele Bahnlinien zu unterhalten, würde viel Geld kosten. Die bestehende Strecke zu modernisieren entspräche einer bürgernäheren Nutzung und Fahrpreisgestaltung.

---

ARAFER: *Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar* (Meinungsumfragen durchgeführt zwischen Oktober und Dezember 2016)

<sup>292</sup> Gilles Savary, Bertrand Pancher: *Rapport Assemblée Nationale sur la Réforme Ferroviaire*. 04.10.2016  
Vidéo à l'Assemblée Nationale

Interview mit Gilles Savary von Benoît Lasserre: *Plaidoyer pour une SNCF libre*. Sud Ouest, 31.10.2016

*Gilles Savary en cheminot: J'aimerais vous y voir*. LCP, 09.12.2015 (Video)

Simon Barthélem: *Le TGV est un astre mort, selon Gilles Savary*. Rue89-Bordeaux, 22.10.2014

<sup>293</sup> Jean-Christophe Féraud: *Alstom Belfort / Usine à chantage*. Libération, 30.12.2016

<sup>294</sup> Fédération Nationale des Travaux Public: *Réinvestissons la France*. Rapport d'activité 2016

Mathias Thépot: *Le vieillissement de nos infrastructures est très préoccupant*, Bruno Cavagné, FNTP, La Tribune, 22.02.2017

<sup>295</sup> Franck Lemarc: *Le TGV, facteur de compétitivité pour les entreprises*. MaireInfo, 07.02.2017

## Anhang B/ Luftverkehr außerhalb des Klimarahmens?

Der Luftverkehr befindet sich außerhalb des Rahmens des COP21-Klimaabkommens. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) verhandelt 2017 bis 2019 intern und hinter verschlossenen Türen über einen speziellen Mechanismus namens CORSIA.<sup>296</sup> Dieser wird ab 2020 in sehr kleinen Schritten umgesetzt werden.

Dieser Mechanismus zeigt jetzt schon einige Schwächen:<sup>297</sup> er bezweckt keine Verringerung der Emissionen des Luftverkehrs. Sondern er zielt in erster Linie darauf ab, andere Akteure für die Verringerung ihrer Emissionen zu bezahlen. Die Gefahr des Scheiterns ist hoch, und die ungerechte Seite von CORSIA wird wahrscheinlich schnell angeprangert: Nur eine Minderheit der Menschheit wird in ein Flugzeug steigen, aber einige der ärmsten Bevölkerungsgruppen sind bereits gezwungen, ihren Lebensstil zu ändern, um den Anstieg der Emissionen der Reichsten »auszugleichen«.<sup>298</sup>

Zugleich bleibt der Luftverkehr einer der wenigen Sektoren, die ein unendliches Wachstum von bis zu 700 % bis 2050<sup>299</sup> (4,3 % pro Jahr) prognostizieren. In Europa sind 52 und in Asien 222 neue Flughäfen geplant, was zu Widerständen führt,<sup>300</sup> die auch in Frankreich bekannt sind.<sup>301</sup>

Ein weiteres vorgebrachtes Instrument ist die – umstrittene – Herstellung von Agrotreibstoffen.<sup>302</sup> Die Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) hat Agrotreibstoffe bereits als Konkurrenten von Nahrungsmitteln und Agrarland ausgemacht, was zu Hungerunruhen geführt hat. Sie waren eine der Ursachen der weltweiten Revolten von 2008 bis 2011.<sup>303</sup> Ob angesichts der enormen Nachfrage nach Kerosin die Produktion von Agrotreibstoffen »nicht im Wettbewerb mit Land und Nahrungsmitteln steht«, bleibt hypothetisch und ist schwierig zu belegen.<sup>304</sup> Diese Agrotreibstoffe sind auch teuer<sup>305</sup> (und müssen daher subventioniert werden).

Gleichzeitig spielt der Sektor mit dem Mythos des technischen Fortschritts – der angeblich in der Lage ist, alle Probleme zu lösen –, um Hoffnung auf hypothetische technologische zukünftige Lösungen zu machen. Dieser Ansatz hat zwar keine rationale Grundlage, spart aber Zeit zu sparen und vermeidet Vorschriften.<sup>306</sup> Diese Illusionen, die per definitionem nicht dauerhaft sind, haben es bereits geschafft, die in Schweden und Norwegen eingeleiteten Steuerprojekte abzuschaffen.

»Politischer Mut ist nötig, um den Luftverkehr zu reduzieren«, also mindestens eine Obergrenze für Emissionen zu setzen, die Subventionen zu reduzieren und das Kerosin zu besteuern. Es gibt bereits positive Beispiele: **Kanada besteuert den inländischen Luftverkehr**, der 85 % seines gesamten Luftverkehrs ausmacht, mit etwa 7 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> im Jahr 2018 bis hin zu 33 Euro je Tonne im Jahr 2022. Im Vereinigten Königreich werden 70 % der Flüge von 20 % der Bevölkerung durchgeführt, wobei die Vielflieger Menschen mit einem hohen Bildungs- und Einkommensniveau sind: Es ist möglich, ihr Bewusstsein zu schärfen.<sup>307</sup> Öffentliche Mittel in die energiehungrigste Lösung – den Luftverkehr – zu investieren und sich zu weigern, eine energieeffiziente Alternative – den Nachtzug – zu subventionieren, trägt dazu bei, internationale Spannungen zu verschärfen, die in Form von stark schwankenden Energiepreisen wie im Zeitraum von 2008 bis 2001 zutage treten. Hunger ist schwer zu rechtfertigen, wenn er durch Urlaubsflüge verursacht ist.

<sup>296</sup> CORSIA: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation; CO<sub>2</sub>-Kompensations- und Reduktionsschema für die internationale Luftfahrt

<sup>297</sup> *Decarbonisation of aviation: why EU and ICAO action is needed*. Transport&Environment, 20.02.2017

<sup>298</sup> *Les ONG environnementales et les scientifiques défont l'Agence suédoise de l'Énergie – Arrêtez de soutenir de fausses solutions aux changements climatiques en Ouganda*. Carbon Market Watch, 23.09.2016

<sup>299</sup> *How UN aviation deal is cheating the climate*. FERN, 27.09.2016

<sup>300</sup> George Monbiot: *Climate change means no airport expansion – at Heathrow or anywhere*. The Guardian, 18.10.2016

<sup>301</sup> Lorène Lavocat: *Devant Airbus, des militants dénoncent l'expansion du trafic aérien*. Reporterre, 28.08.2017

<sup>302</sup> *Biofuels won't decarbonise aviation – ICCT*. Transport&Environment, 06.04.2017

<sup>303</sup> In FAO: *Biofuels and food security* (Juni 2013) heißt es: »In less than one decade, world biofuel production has increased five times, from less than 20 billion litres/year in 2001 to over 100 billion litres/year in 2011. The steepest rise in biofuel production occurred in 2007/2008, concomitantly with a sharp rise in food commodity prices, quickly accompanied by food riots in the cities of many developing countries. In comparison with average food prices between 2002 and 2004, globally traded prices of cereals, oils and fats have been on average from 2 to 2.5 times higher in 2008 and 2011–12, and sugar prices have had annual averages of from 80% to 340% above their 2000–04 prices. These price increases were accompanied by price volatility and price spikes to an extent unprecedented since the 1970s.«

<sup>304</sup> Pavel Tomanon: *Problems with certifying biofuels, say EU Auditors*. EurologPort, 22.07.2016

<sup>305</sup> Die Firmen Amyris et Neste Oil (auf der Grundlage von potentiellen Speiseölen) produzieren zu einem Preis von 3.000 bis 8.000 US\$ pro Barrel

<sup>306</sup> Peeters et al.: *Are technology myths stalling aviation climate policy?*. Transportation Research D: Transport and Environment, Band 44, Mai 2016

<sup>307</sup> Marion Mathus & Mathilde Frézouls: *Des vacances au kilomètre*, Qu'est-ce qu'on fait ?. ADEME

Darüber hinaus ist die Luftfahrt heute eine ausgereifte Technologie. Airbus entwickelt keine neuen Flugzeugmodelle mehr. Es gibt keine großen Forschungsprojekte mehr. Auch wenn die Auftragsbücher voll sind, stellt Airbus keine neuen Mitarbeiter mehr ein. In diesem Sinne ist die Luftfahrt bereits Vergangenheit. Was die industrielle Chance anbelangt, **ist die Zukunft jetzt der Nachtzug.**

Bemerkenswert ist auch die historische Entscheidung eines österreichischen Gerichts, den Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen Wien zu verbieten: »Die Auswirkungen auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß übersteigen die positiven Aspekte.« Nach den von den Richtern angeforderten Gutachten hätten Bau und Betrieb der Start- und Landebahn zu einem Anstieg der nationalen Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr um etwa 2 % geführt, während sich Österreich verpflichtet hat, die Auswirkungen dieses Sektors bis 2020 um 2,25 % zu verringern.<sup>308</sup> Natürlich wird dieses erste Urteil höchstwahrscheinlich bei Berufung kassiert werden, aber es ist ein Meilenstein auf dem Weg zur Erkenntnis, dass das Wachstum des Luftverkehrs nicht immer unendlich sein kann.

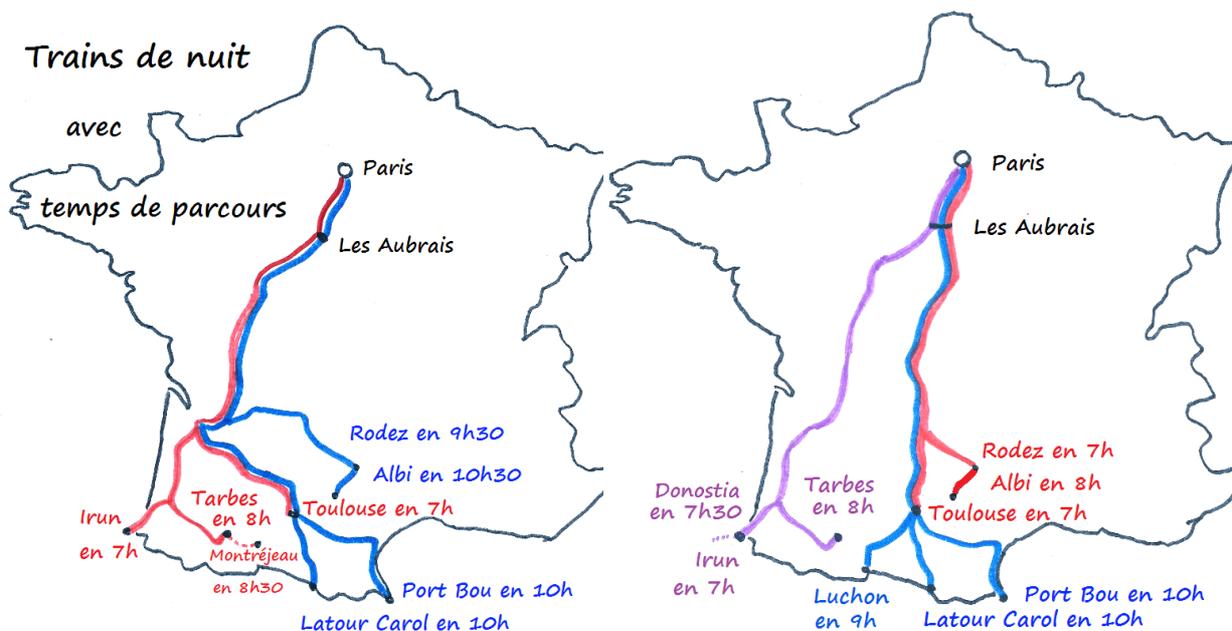
---

<sup>308</sup> F.M. mit AFP: *L'agrandissement de l'aéroport de Vienne interdit à cause... du réchauffement climatique*. Le Moniteur.fr, 10.02.2017

## Anhang C/ Die bestehenden Nachtzüge optimieren

### C.1/ Welche Nachtzüge zwischen Paris und dem Südwesten?

Für den Südwesten führt die Zusammenfassung der 6 Ziele Rodez, Latour-de-Carol, Toulouse, Port Bou, Tarbes und Irún in einem einzigen Nachtzug zu einer übermäßigen Reduzierung der Anzahl der Wagen pro Zielort. Diese Lösung ist auch heikel, denn wenn ein Zug verspätet ist, zwingt dies alle anderen Kursgruppen zum Warten. Da die zurückzulegenden Strecken sehr unterschiedlich sind, können die Fahrpläne nicht optimiert werden. 2016 bedienten 4 Nachtzüge Okzitanien (2013 waren es sechs). Der einzig verbliebene Nachtzug war im Sommer 2017 an so gut wie allen Tagen ausgebucht. Ein einzelner Nachtzug kann also keinen guten Service bieten.



Bis 2021 wird auf der POLT-Strecke (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) mit Ausnahme der Wochenenden und Sommerferien gebaut werden. Eine erste Verbesserung bestünde darin, zwei Züge mit je drei Kursgruppen zu fahren:

✓ 1. Nachtzug: Die Kursgruppe Paris-Latour-de-Carol sollte mit dem Zug Paris-Port-Bou gekoppelt sein, da die Fahrzeit gleich ist: beide Ziele sind 3 Stunden von Toulouse entfernt. Auch Paris-Rodez(-Albi) hat eine ähnliche Fahrzeit. Damit wäre es möglich, neben den 7-8 Wagen für Paris-Port Bou wieder den vierten Wagen auf Paris-Rodez und Paris-Latour-de-Carol einzusetzen.

✓ 2. Nachtzug: Toulouse ist der Nachtzug-Zielort mit dem höchsten Fahrgastaufkommen im Südwesten Frankreichs. Die Fahrpläne müssen optimiert werden. Toulouse kann daher nicht vom Nachtzug Paris-Latour-de-Carol/Port Bou/Rodez bedient werden, da dies zu unpassenden Fahrplänen führen würde.<sup>309</sup> Paris-Toulouse sollte daher bis Bordeaux mit dem Zug Paris-Tarbes/Irún geführt werden, da die zurückzulegende Entfernung (850km) und die Fahrzeit (7-8h) ähnlich sind. Wenn man die Wagen tagsüber in Form eines »100%-Öko«-Intercitys einsetzt, würde es den optimierten Einsatz des Rollmaterials ermöglichen.

✓ An Wochenenden und Feiertagen, wenn die POLT-Strecke befahrbar ist, ist das Fahrgastaufkommen höher, so dass es passend wäre, wieder die 3 Nachtzüge mit zwei Kursgruppen einzusetzen, die es 2016 gab: Port Bou/Latour-de-Carol, Toulouse/Rodez und Tarbes/Irún. Dazu kommen zwei gute Perspektiven für 2021: Es wird dann wieder möglich sein, Luchon zu bedienen, und die Kursgruppe Irún könnte bis San Sebastián (Donostia) verlängert werden, weil ein drittes Gleis mit Normalspur im Bau ist.<sup>310</sup>

<sup>309</sup> Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass der Zug Cerbère/Latour-de-Carol-Paris in Süd-Nord-Richtung Fahrgäste in Toulouse aufnehmen kann. Da er erst gegen 1:00 Uhr morgens abfährt, ermöglicht er einen freien Abend in Toulouse.

<sup>310</sup> Adif adjudica las obras para la implantación del ancho mixto de vía entre Hernani e Irún por más de 45 millones. El Diario Norte, 24.06.2016

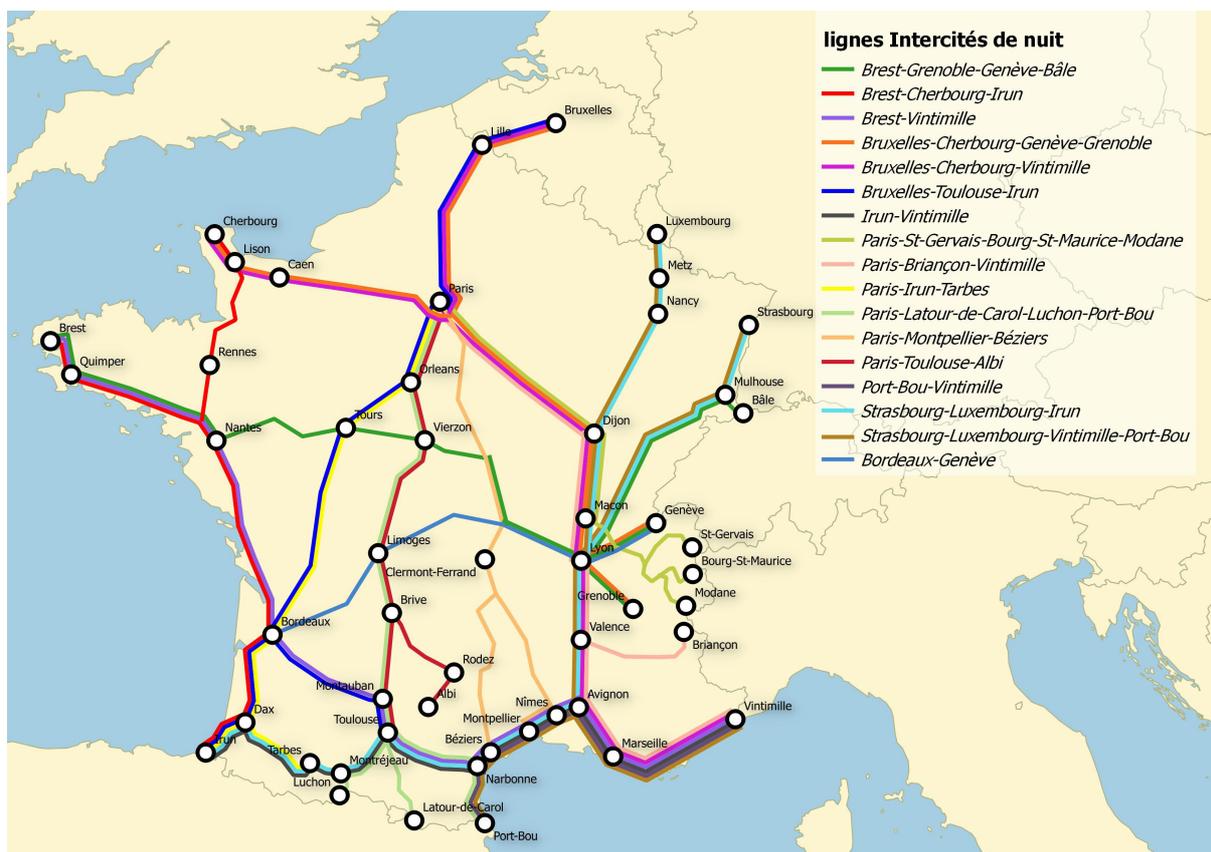
## **C.2/ Weitere Elemente zur Optimierung bestehender Nachtzüge:**

Die Kombination von Nachtzügen, die Gebirgsregionen bedienen, mit solchen, die wichtige Städte bedienen, würde es erlauben, der Kostendeckung näherzukommen. So wäre es beispielsweise sinnvoll, den Nachtzug Paris-Nizza zu erhalten und ihn wie jetzt mit dem Nachtzug Paris-Briançon zu koppeln. Als 014 Bauarbeiten den Verkehr des Zuges Paris-Nizza verhinderten, hatte die SNCF auch den Zug Paris-Briançon eingestellt und dabei argumentiert, dass das Defizit zu hoch wäre, wenn er allein fahren würde. Kann also jetzt Paris-Briançon als einzelner Zug erhalten werden?

Letztendlich ist der ländliche Raum durch die TER-Züge nicht gut erschlossen. In ländlichen Gegenden mit geringem Zugangebot ist der Nachtzug zugleich der letzte Zug des Abends und der erste am Morgen. Daher wird wiederholt die Forderung erhoben, einen Wagen anzuhängen oder Liegewagen in Sitzstellung zu bringen, um die »Kabotage«, also die Beförderung von Sitzwagenreisenden auf der Kurzstrecke, zu ermöglichen. So können z. B. 10 bis 15 Minuten Aufenthalt in Toulouse oder Brive ausreichen, um leere Liegewagen zu reinigen und in Sitzpositionen umzuklappen. Allerdings müssen andererseits die Wagen, die in Liegeposition verbleiben, unzugänglich sein, um das Wecken der Passagiere zu vermeiden (mit einer Ankündigung wie »Zustieg nur in Wagen 4 und 5«). Die Streckenabschnitte Gap-Briançon, (Toulouse-)Perpignan-Port Bou, Brive-Rodez hoffen davon zu profitieren, was einen Zusatzbeitrag zur Kofinanzierung des Nachtzug leisten würde.

## Anhang D/ Welche Nachtzüge im Jahr 2030?

Um sich die Zukunft der Nachtzüge vorzustellen, ist hier eine Visualisierung des möglichen Nachtzug-Netztes im Jahr 2030: auf der Karte rechts die radialen Züge und unten das Gesamtnetz einschließlich der Querverbindungen. Auf lange Sicht wird es sinnvoll sein, Straßburger Nachtzüge bis nach Frankfurt (als großem Eisenbahnknoten) oder sonst bis nach Karlsruhe zu führen. Auch Verbindungen von Frankreich ins Ausland sind zu planen.<sup>311</sup>



<sup>311</sup> Dies schließt ein: Paris-Hamburg-Kopenhagen (ex-Nord-Express), Paris-Berlin-Warschau-Moskau (bestehend), Nizza-Wien-Moskau (bestehend), Paris-Rom, Paris-Venedig (bestehend), Paris-Madrid, Paris-Barcelona (bestehend bis 2013), Hendaye-Lissabon (bestehend), Paris-München-Wien (ex-Orient-Express) usw. Zwischen Nord- und Südeuropa ist Paris ein Hindernis: Die Pariser Metro benutzen zu müssen, um Frankreich zu durchqueren, ist zeitraubend, eine Quelle von Anschlussverlusten und sehr abschreckend. Außerdem sind die Trassengebühren für das Ansteuern von Paris untragbar. Es wird wichtig sein, transeuropäische Strecken anzulegen, die »diese Tortur in Paris vermeiden«: Hamburg-Lyon-Narbonne, Barcelona-Frankfurt usw.