



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

Am liebsten wie im Flug

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

Eine Analyse von **Jurik Caspar Iser**

15. September 2021, 12:45 Uhr / [230 Kommentare](#) /

[ARTIKEL HÖREN](#)



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

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

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



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

erreichbar sein.

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

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

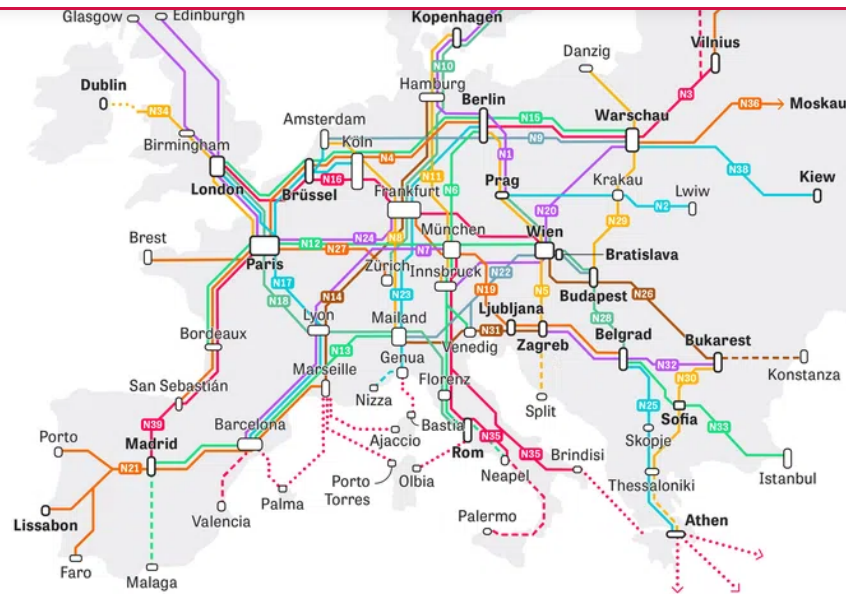
Großes Interesse an Nachtzügen

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

Mögliches europäisches Nachtzugnetz



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



© ZEIT ONLINE, Quelle: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bahnexperten halten Züge grundsätzlich für konkurrenzfähig: "Der internationale Zugverkehr ist auf jeden Fall geeignet, innereuropäische Flugverbindungen zu einem großen Teil zu ersetzen", sagt Philipp Kosok von der Initiative Agora Verkehrswende. Bereits bestehende Verbindungen etwa zwischen Deutschland, der Schweiz und Österreich würden von den Reisenden gut angenommen. Doch das Angebot in Europa sei regional sehr "ungleich verteilt". Das Potenzial von Nachtzügen und Hochgeschwindigkeitszügen werde bei Weitem nicht ausgeschöpft, kritisiert Kosok. Scheuers Konzept für einen sogenannten TransEuropExpress (TEE) 2.0

[<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/048-scheuer-mit-der-bahn-unweltfreundlich-durch-deutschland-und-europa.html>]. sei eine "interessante Ideenskizze", beinhalte jedoch wenig Konkretes.

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

Überlastung auf der Schiene



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

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

Thema

Verkehrswende

Verkehrswende

Jetzt aber mal langsam

[<https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-08/verkehrswende-verkehrspolitik-mobilitaet-elektroauto-kurzstreckenfluege-nachhaltigkeit>]

Nachtzug-Reisen

Lust auf 39 Stunden Zugfahrt?

[<https://www.zeit.de/2021/35/nachtzug-reisen-comeback-nachhaltigkeit-verkehr-verkehrswende-mobilitaet-schienenverkehr>]

Bahnverkehr in Europa

Wozu noch fliegen?

[<https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-03/bahnverkehr-europa-verkehrswende-infrastruktur-klimaschutz-mobilitaet-fliegen>]

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

"Fliegen ist immer noch viel zu billig"

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



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

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

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

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

IAA Mobility - Merkel will klimaneutrale Mobilität bei Erhaltung von Arbeitsplätzen

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