

ETR

EISENBAHNTECHNISCHE RUNDSCHAU

IMPULSGEBER FÜR DAS SYSTEM BAHN

NACHTREISEZÜGE

Gegenwart und Zukunft in Europa
Effizienzsteigerung durch zusätzlichen Tagesbetrieb
EG-Prüfung der Umrüstung von Reisezugwagen für
neue Einsatzzwecke

30 JAHRE EISENBAHN-BUNDESAMT

EBA-Präsident Stefan Dernbach im Interview über Aufgaben,
Weiterentwicklung und Prioritäten

SCHIENENVERKEHR IN MEXIKO UND DEN USA

Chancen und Risiken für eine Renaissance
im Fern- und Regionalverkehr





Im ETR-Interview: Stefan Dernbach,
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes **10**



Chancen und Risiken für eine Renaissance
des Schienenpersonenverkehrs in Mexiko **14**



Kurt Bauer, Chef der ÖBB-Nachtreisezüge,
über das Business des Nachtreiseverkehrs **44**

Inhalt



Editorial

3

Die Zukunft des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig stärken

Ursula Hahn

Interview

10

Man muss priorisieren

Stefan Dernbach

Verkehr & Betrieb

14

Chancen und Risiken der Wiederbelebung des Schienenpersonenverkehrs im Mexikanischen Eisenbahnsystem

Stefan von Mach

21

Quo vadis Schienenpersonenverkehr in den USA?

Andreas Kossak

28

Lichtverschmutzung und Insektensterben – So leistet die Schiene einen Beitrag zum Insektenschutz

Frederick Bott | Peter Siemt | Nicola Moczek

Infrastruktur & Bau

33

Mehr als nur Zuhören: Aktives Handeln als Schlüssel zum Lernerfolg

Lejla Nuiovska | Lukas Lau | Katrin Fuchs

36

Gleislageüberwachung bei Fahrweginstabilitäten bzw. in Bauzuständen

Magnus Hellmich | Dietmar Litterscheid

Interview

44
**Gegenwart und Zukunft der
 Nachtreisezüge in Europa**
 Kurt Bauer

Fahrzeuge & Komponenten

49
**Effizienzsteigerung von Nachtzügen
 durch zusätzlichen Tagesbetrieb?**
 Bernhard Rüger | Maria Traunmüller | Florian Steiner
 Frank Michelberger | Thomas Sauter-Servaes

55
**EG-Prüfung der Umrüstung von Reisezugwagen
 für neue Einsatzzwecke**
 Andreas Fried

61
Lichtraumprofile: Vom ERL über G2 zu GC
 Eberhard Jänsch | Rainer Puschmann

Fünf Fragen an

74
**Wir müssen den Fokus noch stärker
 auf den Kunden legen**
 Norman Weik

Rubriken

6
Monitor

66
Marktplatz

70
Kompakt

73
Impressum



Zum Titelbild

NightJet unterwegs
 Ausführlich berichten wir über den NightJet und
 Nachtreiseverkehr ab Seite 44

Quelle: ÖBB / Harald Eisenberger

Kontakt

Redaktion:
Ursula Hahn
 T 06203/6619620 |
 ursula.hahn@dvvmedia.com

Vertrieb:
Markus Kukuk
 T 040/23714-291
 markus.kukuk@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf:

Tim Feindt
 T 040/23714-220
 tim.feindt@dvvmedia.com
 Nähere Informationen
 siehe **Seite 73**



Eurailpress Fachartikelarchiv

Alle Beiträge mit diesem Symbol sind
 unter www.eurailpress.de/archiv/
 dauerhaft hinterlegt. Finden Sie weitere
 Aufsätze der Autoren oder nutzen Sie die

Volltextsuche für Ihren individuellen Infor-
 mationsbedarf. Abonnenten steht dieses
 Angebot kostenlos zur Verfügung.

Gegenwart und Zukunft der Nacht- reisezüge in Europa

Im ETR-Interview spricht Kurt Bauer mit uns über das harte, aber sehr reizvolle Business des Nachtreiseverkehrs.

Mag. Kurt Bauer ist Leiter Fernverkehr & New Rail Business bei der ÖBB-Personenverkehr AG und somit auch „Chef“ der ÖBB-Nachtreisezüge.

Während andere Bahnbetreiber den Nachtzugverkehr eingestellt haben, haben sich die ÖBB dazu entschlossen, diesen nicht nur weiterzuführen, sondern sogar auszubauen. Was waren die Beweggründe für die ÖBB und mit welchen Herausforderungen hatten Sie zu kämpfen?

Früher wurden Nachtzüge in Form eines Verbundproduktes mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie zum Beispiel der DB, angeboten. Im September 2015 hat uns die DB jedoch mitgeteilt, mit Dezember 2016 aus dem Nachtzuggeschäft auszusteigen. Durch den Ausstieg der DB hat sich das „alte“ Geschäftsmodell jedoch nicht mehr gerechnet, wodurch das Netz „gesundzuschrumpfen“ gewesen wäre, oder sich umgekehrt die Chance für ein komplett neues Produkt aufgetan hat. Große Herausforderungen im europäischen Nachtverkehr bestanden damals vor allem durch die große Konkurrenz durch Billigflüge und durch zunehmende HGV-Strecken. Da Wien jedoch nicht an ein klassisches HGV-Netz angeschlossen ist, bot sich umgekehrt die Chance, v.a. von Wien ausgehend, Nachtzugrelationen weiterhin anzubieten beziehungsweise auch andere österreichische Destinationen anzubinden. Trenitalia und SBB fahren weiterhin in klas-

sischer Kooperation mit den ÖBB, weshalb die Entscheidung zur Weiterführung des Nachtzugverkehrs gefällt wurde. Das allgemeine Feedback zur Entscheidung der ÖBB war ein sehr breit positives. Einen besonderen Schub hat die damals aufkommende und weiterhin anhaltende Nachhaltigkeitswelle in Kombination mit der aufkommenden Flugscham verliehen. Die Entscheidung in verschiedenen relevanten Abteilungen der ÖBB war dennoch alles andere als klar und einfach und es wurden zahlreiche Diskussionen geführt. Vor allem der Umstand, dass die meisten Bahnen aus dem Nachtzuggeschäft ausgestiegen sind, hat auch intern die Frage aufkommen lassen, ob wir es tatsächlich

schaffen können, dieses Geschäft auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Faktoren weiterzuführen oder gar auszubauen. Der Umsatzanteil der Nachtzüge am Fernverkehr der ÖBB machte damals ca. 15% aus, was auch ein wichtiger Einflussfaktor auf die schlussendlich getroffene Entscheidung zur Weiterführung der Nachtzüge war.

Es war jedoch auch eine Herkulesaufgabe, innerhalb eines Jahres das Nachtzuggeschäft komplett neu aufzusetzen. Es mussten in dieser kurzen Zeit Trassen bestellt werden, Verträge neu ausverhandelt und abgeschlossen werden, ein neues Branding entwickelt werden, der Vertrieb neu aufgesetzt werden und schlussendlich neue

Züge bestellt werden. Es ist jedoch in kurzer Zeit durch alle Abteilungen der ÖBB eine stark positive Aufbruchsstimmung zu spüren gewesen, mit dem klaren Ziel, es als „kleine ÖBB“ zu schaffen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben an einem Strang gezogen und wollten ein neues Konzept für den Nachtreiseverkehr erfolgreich umsetzen.

Es gibt nun ja auch wieder Kooperationen anderer Bahnen mit den ÖBB, die erkannt haben, dass Nachtzüge eine sinnvolle Ergänzung sind.

Andere Bahnen haben anfangs mit Überraschung, Skepsis aber auch großem Interesse die Strategie der ÖBB verfolgt. Mittlerweile wird der Nachtverkehr unter der Marke Nightjet auch wieder in Kooperation mit zahlreichen europäischen Bahnbetreibern wie SNCF, NS oder ČD durchgeführt.

Es kommen zunehmend neue Nachtzugbetreiber auf den Markt. Wie sehen Sie den aufkommenden Wettbewerb aus Sicht der ÖBB?

Wir sehen als ÖBB jedes neue Nachtzugangebot im Sinne des Systems sehr gerne, freuen uns sogar darüber und betrachten es nicht als Konkurrenz. Es gibt zwischen vielen Städten Europas ein großes Potenzial für Nachtreisezüge, weshalb eine Angebotserweiterung dringend notwendig ist. Wir können ohnehin nicht all diese Relationen abdecken, daher ist es wünschenswert, wenn weitere Anbieter wieder in das Nachtreisezuggeschäft einsteigen. Eine direkte Konkurrenz auf bestehenden Strecken ist nicht unbedingt zu erwarten und

nicht sinnvoll. Obendrein planen wir, die Webseite Nightjet.com als zentrale Buchungsplattform für alle Nachtreisezüge in Europa zu etablieren.

Nachtzüge werden seitens der Politik oftmals als essenzieller Teil beim Kampf gegen den Klimawandel angesehen, vor allem unter dem Aspekt der Verlagerung von Flugreisen auf die Bahn. Wie schätzen Sie den Beitrag tatsächlich ein?

Nachtreisezüge bieten nur eine beschränkte Kapazität und können hinsichtlich der Verlagerungswirkung aus der Luftfahrt nur einen kleinen Beitrag leisten. Dennoch ist ein kleiner Beitrag besser als gar kein Beitrag und es ist darüber hinaus zu erwarten, dass Nachtzugreisende, welche neu gewonnen werden können, auch vermehrt Tageszüge nutzen werden, wodurch für die erwünschte Verlagerung hin zur Schiene eine gewisse Sogwirkung zu erwarten ist. Insbesondere auf vielen durch Nachtreisezüge erschlossenen Relationen gibt es kaum realistische Tageszugvarianten. Wer z. B. von Wien nach Amsterdam reisen und dabei auf einen Flug verzichten möchte, wird in erster Linie den Nachtzug nutzen.

Gibt es eine typische Nachtzugklientel?

Aus unserer Erfahrung heraus ist die Klientel für Nachtzüge sehr unterschiedlich ausgeprägt. In Sitzwagen sind sehr preissensible Personen unterwegs, die typischerweise auch Fernbusse nutzen würden. In Schlafwagen finden sich besonders Reisende, die sich bewusst für einen Nachtzug entscheiden und dabei gleichzeitig eine

Der wesentliche Netzausbau im Sinne neuer Destinationen ist mit dem Fahrplan 2024 geschafft.

entsprechende Zahlungsbereitschaft für Komfort haben. Hier etabliert sich auch eine gewisse „Reisekultur“, weshalb erweiterte Services wie zum Beispiel Catering im Abteil als essenziell angesehen werden. Der Liegewagen liegt zwischen den beiden Kategorien, zwischen den genannten Ansprüchen und ist ein besonders saisonal bestimmtes Angebot. Diesen nutzen insbesondere Familien und zusammengehörnde Reisegruppen, weshalb vor allem in den typischen Urlaubssaisonen wie im Sommer oder auch im Winter die Buchungsnachfrage besonders hoch, in anderen Saisonen im Vergleich zu den anderen Kategorien jedoch geringer ist. Das neue Angebot der Mini Cabins in den neuen Nachtzugvarianten der ÖBB wurde nun eingeführt, um die Lücke zwischen Liege- und Schlafwagen besser schließen zu können. Es kann nun vermehrt preissensiblen Einzelreisenden auch eine notwendige und häufig gewünschte Privatsphäre geboten werden.

Ein Rückgrat der Nachtzüge stellen Kurswagenverbindungen dar; vor allem können nachfrageschwache Relationen dadurch auch im Direktverkehr angeboten werden.

Kurt Bauer

ist seit 2016 Leiter Fernverkehr & New Rail Business bei der ÖBB PV AG. Der Betriebswirt mit einem Master in Transport vom Imperial College London hat nach diversen Stationen in der Management-Beratung 2011 zur Deutschen Bahn auf

die Seite der Eisenbahnverkehrsunternehmen gewechselt. Nach mehreren Managementpositionen in Frankfurt am Main hat der gebürtige Österreicher die Leitung des nationalen und internationalen Fernverkehrs (strategische Planung, Pricing, Customer Experience,

Linienmanagement und internationale Kooperationen) übernommen. Unter New Rail Business ist das Nachtzuggeschäft sowie alle Internationalisierungsanstrengungen (z. B. Teilnahme an Ausschreibungen im Ausland) zu verstehen.

Werden solche Kurswagenverbindungen auch beim Einsatz der neuen Nightjet-Züge möglich sein?

Kurswagenverbindungen sind auch bei den neuen Nightjet-Zügen möglich. Durch die konventionelle Schraubenkupplung an den beiden Zugenden können auch klassische Wagen angehängt werden. Insbesondere ist es aber möglich und vorgesehen, die Züge in Doppeltraktion zu führen, wodurch die bisherige Systematik der Kurswagenrelationen weitgehend beibehalten wird. Es gibt aktuell drei sogenannte Produktions-X. Dies sind die Verbindungen Wien/Innsbruck–Amsterdam/Hamburg, Berlin/Wien–Paris/Brüssel und München/Wien–La Spezia/Rom mit Wagentausch in Nürnberg, Mannheim beziehungsweise Villach.

Bei den klassischen Kurswagenverbindungen ist jedoch mittlerweile die maximale Komplexität des Netzes erreicht. Ein besonderes Problem dieser Verbindungen besteht darin, dass Ausfälle oder Verspätungen auf einer von vier Relationen negativen Einfluss auf die anderen Relationen haben. Es besteht daher die Ambition, vor allem auf nachfragestarken Relationen künftig Direktverkehre mit entsprechend ausgebauter Kapazität anzubieten.

Was sind generell die größten Herausforderungen beim Betrieb von Nachtzügen?

Vor allem die zahlreichen Baustellen und die teils unkoordinierte Baustellenplanung und durch unterschiedliche Infrastrukturmanager ebenso unkoordinierte und nicht funktionierende Sonderfahrpläne in unterschiedlichen Ländern stellen den Betrieb von Nachtzugverbindungen, die oft mehrere Länder durchfahren, vor große Herausforderungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit und der Pünktlichkeit. Ebenso Ad hoc-Unterbrechungen oder der Ausfall einer Relation bei den genannten X-Verbindungen. Denn fällt zum Beispiel die Relation Innsbruck–Amsterdam aus, dann entfällt auch Wien–Amsterdam, da ab Nürnberg kein Triebfahrzeug für die Produktion zur Verfügung steht. Fehlt das Triebfahrzeug zum Beispiel ab Innsbruck, dann sind in Summe drei der vier Relationen vom Ausfall betroffen, was sich zusätzlich auch auf die Leistung am nächsten Tag in die Gegenrichtung auswirkt.

Darüber hinaus kommt es in Knoten oder auch auf Zulaufstrecken insbesondere in der Morgenspitze oft zu Trassenkonflikten, bei denen Nachtzüge hinten angereiht werden. Ebenso verdrängen zunehmend Triebwagen die klassischen Lok-Wagen-Züge, weshalb es in den Knoten an Verschluss und -personal fehlt.

Können die Nachtzüge überhaupt eigenwirtschaftlich geführt werden beziehungsweise wer deckt eventuelle Defizite ab? Welche sind die Hauptkostentreiber?

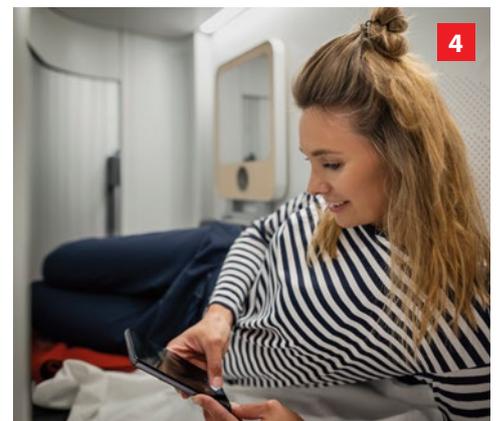
Es gibt besonders nachfragestarke Relationen, bei denen ein kostendeckender Betrieb möglich ist, wie zum Beispiel Zürich–Hamburg. Für die meisten Relationen braucht es jedoch entweder Bestellerregelungen oder einen fairen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern – Stichwort Kerosinsteuer. Die Verkehrspolitik ist in den verschiedenen Europäischen Ländern unterschiedlich geregelt. In Österreich sind Nachtzüge über den Verkehrsdienstvertrag bestellt und werden demnach politisch „gefördert“, ähnliche Systeme gibt es in Frankreich, Italien oder Norwegen. In

Belgien werden zum Beispiel die Trassen- und Strompreise für die ersten beiden Einsatzjahre ersetzt. In anderen Ländern muss der Fernverkehr hingegen eigenwirtschaftlich geführt werden, was somit ebenso auf die Nachtreisezüge zutrifft.

Nachtzüge haben auch einen anderen Kostenaufwand als Tageszüge. Kostentreiber sind vor allem Personalkosten und Kosten für die Abschreibung und Kapitalkosten neuer Nachtzüge. Es darf nicht vergessen werden, dass wir einen Hotelbetrieb mit Zimmerservice unter erschwerten Rahmenbedingungen in einem Zug anbieten. Der hohe Servicegrad ist jedoch wichtig, wird mittlerweile erwartet und soll auch so erhalten werden. Obendrein ist er notwendig, um gewisse Ticketpreise rechtfertigen zu können. Der hohe Personalanteil ist auch von Bedeutung, um das Sicherheitsgefühl der Reisenden zu stärken. Ein geringerer Personalaufwand würde zwar die Kosten senken, birgt aber auch die Gefahr in sich, Kundinnen und Kunden zu verlieren. Vor allem die Marke Nightjet beinhaltet auch bewusst einen Qualitätsanspruch und stellt kein Lowcost-Produkt dar.



Mit den 33 neu beschafften Nightjet-Zügen ist es das Ziel, die bestehenden Relationen kapazitiv zu verstärken und zu festigen



Night Jet New Generation:

1 und 3: Rendering, **2:** Reisende am Bahnsteig, **4:** Mini Cabin, **5:** Multifunktionsbereich **6:** Schlagwagen Comfort plus, **7:** Liegewagen, **8:** Sitzwagen

Quelle aller Bilder: ÖBB / Harald Eisenberger außer 1 und 3: ÖBB / Siemens

Werden die älteren Fahrzeuge sukzessive ausgereiht oder bleiben diese für erweiterte Angebote oder Rückfallebenen in Betrieb? Sind Netzerweiterungen in den nächsten Jahren vorgesehen?

Der wesentliche Netzausbau im Sinne neuer Destinationen ist mit dem Fahrplan 2024 geschafft. Natürlich kann noch die eine oder andere neue Verbindung in den nächsten Jahren dazu kommen, aber mit den 33 neu beschafften Nightjet-Zügen ist es das Ziel, die bestehenden Relationen kapazitiv zu verstärken und zu festigen. Die bestehenden RIC Fahrzeuge sollen bis auf wenige Ausnahmen bis Ende der 30er-Jahre im Einsatz bleiben und werden nun sukzessive einem Refurbishment unterzogen. Ergänzend zum Produkt Nightjet soll es in die Osteuropäischen Länder weiterhin unter der Marke EuroNight in Kooperation mit anderen Bahnbetreibern das bestehende Angebot geben, mit Potenzialen zur Erweiterung.

Wie sehen Sie das Thema Hochgeschwindigkeits-Nachtzüge. Gibt es dafür sinnvolle Einsatzbereiche in Europa, die auch wirtschaftlich möglich sind?

Um einen HGV-Nachtzugverkehr anbieten zu können, gibt es aktuell verschiedene Herausforderungen, die über jene konventioneller Nachtzüge hinausgehen. Zum Beispiel können die Kapital- und Abschreibungskosten durch höhere Anfangsinvestments, da HGV-Züge nochmals komplexer und daher teurer sind, sehr hoch sein. Ein weiteres Problem sind die linear mit der Entfernung steigenden Kosten für Trassengebühren und Energiekosten. Obendrein ist die HGV-Infrastruktur in zahlreichen Ländern in der Nacht nicht oder nur eingeschränkt nutzbar, da sie entweder für Instandhaltungsmaßnahmen gesperrt ist oder primär dem Güterverkehr zur Verfügung steht. Das Thema HGV-Nachtverkehr ist ein reizvolles, muss aber sehr genau betrachtet werden.

Welche Potenziale sehen Sie für Nachtzüge in Zukunft? Werden wir wieder zu einem ähnlich dichten Nachtzugnetz wie in der Vergangenheit zurückkehren?

Es ist zu erwarten, dass starke Relationen jeweils durch einen Nachtzugbetreiber be-

dient werden. Um wieder zur „alten Stärke“ zurückzukommen, bedarf es klarer verkehrspolitischer Vorgaben und Unterstützungen auf EU-Ebene. Nachtzüge sind, wie vorhin beschrieben, ein sehr komplexes Produkt mit, wenn überhaupt, geringen Gewinnmargen. Es stellt sich daher auch die Frage, wer unter den heute vorhandenen Rahmenbedingungen bereit ist und Interesse hat, Nachtzüge zu betreiben. Das Potenzial wäre aber auf vielen Relationen wie zum Beispiel Paris–Rom oder Paris–Barcelona vorhanden, um nur zwei zu nennen.

Vielen Dank für das interessante Interview!



Quelle: ÖBB / Harald Eisenberger



Quelle: ÖBB / Marek Knopp

Zum Abschluss noch eine persönliche Frage: Nutzen Sie selbst Nachtzüge für Urlaubsreisen?

Ja, natürlich! In den vergangenen Weihnachtsferien war ich zum Beispiel mit meiner Familie in Sizilien auf Urlaub und wir haben den Nachtzug nach Genua, die Fähre nach Sizilien und anschließend zurück den Nachtzug der Trenitalia von Palermo nach Mailand genommen.

Das Interview wurde geführt von Dr. Bernhard Rüger / TU-Wien.