

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Die Renaissance des Nachtzugs

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Sabine Prettenhofer:

Hallo und herzlich willkommen beim Podcast der VDV-Akademie.

Mein Name ist Sabine Prettenhofer und unser nächster Halt ist das Thema Nachtzug. Begrüßen darf ich dazu eine echte Expertin Michaela Huber. Sie ist Vorständin der ÖBB Personenverkehr AG.

Hallo Frau Huber. Danke, dass Sie sich die Zeit nehmen und wir bei Ihnen sein dürfen.

Michaela Huber:

Ja, hallo und herzlich willkommen bei den ÖBB.

Sabine Prettenhofer:

Frau Huber, der Nachtzug erlebt gerade eine Renaissance. Ich habe bei Twitter ihr Feuerwerk miterlebt, anlässlich der Nightjet-Premierenfahrt von Wien nach Amsterdam. Da spürt man richtig ihre Begeisterung. Was macht für Sie persönlich die Faszination des Nachtzugs aus?

Michaela Huber:

Also für mich persönlich ist es einfach die komfortabelste und schönste und auch gemütlichste Form zu reisen und auch eine, bei der man sich heutzutage auch mal so richtig schön klimabewusst fühlen kann.

Man spart sich außerdem wertvolle Zeit, weil man sich teure Übernachtungskosten für die erste Nacht im Hotel erspart. Das muss man nämlich auch dazurechnen und man kann mit dem Nachtzug komfortabel in so viele Metropolen und Städte reisen: Berlin, Hamburg, Mailand, Rom, Amsterdam, Brüssel und das ist einfach sehr, sehr angenehm. Und ganz nebenbei tut man auch etwas Gutes für das Klima. Und wenn man mit uns fährt, dann spart man mit dem Nightjet 51 mal mehr oder ist 51 mal grüner



unterwegs als mit dem Flugzeug. Und das ist dann doch einiges. Und ich muss auch dazusagen, dass Zugfahren immer etwas Qualitytime gibt.

Wenn ich mit einem Flugzeug fliege, dann muss ich schon beim Einpacken, bei meinem Gepäck nachdenken, was ich denn einpacken. Und bei uns fährt man einfach zum Bahnhof und hat eingepackt, was man denn so mitnehmen möchte, steigt in den Zug und hat es dann einfach fein. Und man muss auch mit Bedenken ich brauche durch keine Security zu gehen, sondern ich mache es mir einfach, sobald ich mein Abteil bezogen habe, gemütlich und genieße einfach mal die Bahnfahrt.

Sabine Prettenhofer:

Das sind gute Argumente für das Nachtzugfahren. Andere europäische Verkehrsunternehmen haben sich ja vor einigen Jahren verabschiedet vom Nachtzug. Die ÖBB hat es anders gemacht und hat auch Strecken übernommen. Was waren denn die Beweggründe der ÖBB das zu machen?

Michaela Huber:

Wir haben einfach immer an das Nachtzugnetz geglaubt. Und deshalb haben wir 2016 die Nachtzüge von der Deutschen Bahn auch übernommen. Das war zu einem Zeitpunkt als viele andere gesagt haben, also andere Staatsbahnen: Nein, das kommt nicht wieder. Das lassen wir lieber mal.

Ist auch wirtschaftlich zugegeben, wirklich

herausfordernd. Aber wir haben da oder wir hatten da schon einen guten Riecher, weil das noch vor der ganzen Klimadiskussion war, wiewohl wir natürlich schon seit 30 Jahren über das Klima diskutieren sollten, es heute noch mehr tun sollten.

Aber wir haben daran geglaubt und haben da auch einige neue Strecken gefunden und eingeführt und sind mittlerweile Europas größter Anbieter von Nachtzügen. Wir haben 28 Nachtzugverbindungen, 19 davon mit unseren Nightjets. Das sind die blauen Züge, die sie kennen mit den Sternen drauf. Und wir haben dann auch noch mit Partnern sogenannte EuroNight-Linie. Das sind z. B. wenn Sie von Bratislava nach Split waren oder von Budapest nach Zürich fahren wir dann mit anderen bzw. mit den jeweiligen Staatsbahnen. Und wir haben auch noch ganz viele Ideen, was wir denn zukünftig fahren können, haben da schon einiges in der Schublade schon viele Gespräche mit anderen Bahnen begonnen. Und wir sind der größte Anbieter, und wir werden und wollen das auch bleiben.

Sabine Prettenhofer:

Das bringt mich gleich zur nächsten Frage. Welche strategischen Ziele verfolgt die ÖBB denn in den nächsten Jahren mit dem Thema Nachtzug?

Michaela Huber:

Ja, das beginnt ja schon weiter damit Österreich die zugesicherten Klimaziele insgesamt einmal erreichen kann, müssen bis zum Jahr 2030 rund weitere 8 Millionen Tonnen an CO2 eingespart werden. Und wir sehen den Ausbau unseres Nachtzug-Netzes als richtige Alternative zum Kurzstreckenflug.

Und das ist eine richtige Chance, die wir hier nützen werden, wenn die Entscheidung zwischen Zug und Flugzeug ist eine Klimaschutzentscheidung, die trifft jede und jeder für sich, trifft man im Prinzip ja schon in der Früh, wenn man überlegt, welches Verkehrsmittel man nimmt, um zur Arbeit zu gelangen. Und so ist es einfach bei den größeren Reisen auch.

Und wir ersetzen damit Kurzstreckenflüge. Und daher glauben wir sehr an den Nachtzug. Wir hatten im Jahr 2019 1,5 Millionen Menschen, die unsere Nachtzüge verwendet haben, hatten hier sehr, sehr großen Zulauf hoch. Und wir haben auch gesehen, dass wir selbst im Corona-Jahr, da waren die Nachtzüge, die ersten Züge, die wieder voll war oder nahezu voll waren.

Die haben sehr, sehr guten Zuspruch bekommen, weil sie einfach die Privatsphäre geboten haben, die man mittlerweile beim Reisen auch genießen möchte, auf die man auch besteht. Jeder, der mal in letzter Zeit in einem Flugzeug gesessen hat und hier sehr eng neben anderen gesessen ist, weiß das auch zu schätzen, sondern bei uns Privatabteile buchen kann.

Es wollen aber auch vermehrt natürlich Familien mit uns fahren.

Aber jedenfalls wollen wir, trotz Corona, an unseren Zielen festhalten, dass dieses Jahr 2025 und darüber hinaus uns verdoppeln und 3 Millionen Fahrgäste transportieren mit den Nachtzügen. Wir glauben, dass auch gut schaffen zu können. Trotz Corona. Wir hatten sind im Moment wieder auf einem ganz guten Weg. Und ja, es waren sehr viele, nützen uns sehr viele für ihre Citytrips, aber auch Geschäftreisende...

Sabine Prettenhofer:

Ah, darf ich da kurz einhaken, Frau Huber. Weil das interessiert mich jetzt auch ganz besonders. Zielgruppen!

Haben Sie für sich definierte Zielgruppen für den Nachtzug und wir beschäftigen uns sehr intensiv mit dem Thema New Work, neues Arbeiten, mobiles Arbeiten ist das auch eine definierte Zielgruppe und merken Sie es auch, dass es gut in Anspruch genommen wird?

Michaela Huber:

New Work, ich würde mir wünschen, dass sich da mehr im Zug abspielt, weil wir ja sehr Geschäftsreisenden verzichten müssen.

Ja, weil sich viele natürlich ins Homeoffice zurückgezogen haben oder erkannt haben, dass man nicht immer zu jedem Meeting anreisen muss.

Das tut uns natürlich auf der einen Seite weh, aber wir bieten, um zu ihrer Frage zurückzukommen für jeden Geldbeutel etwas.

Da gibt es die günstigen Sitzplätze, die natürlich eher jüngere Zielgruppe in Anspruch nimmt. Und da ist man schon mit 29,90 auf dem Weg durch Europa dabei. Und dann gibt es aber auch noch die zwei weiteren Klassen. Das sind die Liegewägen. Das sind vor allem Familien und Reisegruppen.

Und Geschäftsreisende oder Alleinreisende auch oder Menschen, die sich mehr Komfort mehr Privacy wünschen, verwenden dann den Schlafwagen, wo man dann wirklich ein eigenes Abteil hat, wo ich meine eigene Dusche, eigene Toilette habe und somit auch dieses Abteil während der ganzen Fahrt nicht verlassen muss. Und damit haben wir für alle etwas dabei. Und ich habe vorhin erwähnt Familien nützen es extrem gerne, weil Kinder Nachtzug fahren lieben, weil es etwas mit Abenteuer zu tun hat und ja und entdecken und die Zeit einfach gut vergeht und mal etwas Neues ist. Die meisten Kinder oder viele Kinder kennen das gar nicht. Und insofern ist es aufregender, für viele, mit dem Nachtzug zu fahren als mit dem Flugzeug.

Sabine Prettenhofer:

Ja, das stimmt. Wie kann ich mir denn so eine Nachtzug-Streckenplanung vorstellen? Die meisten laufen ja international, die meisten Strecken. Da müssen Sie wahrscheinlich mit anderen Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten. Das stelle ich mir nicht immer so einfach vor. Können Sie da ein bisschen einen Einblick geben?

Michaela Huber:

Ja, das Wort, das man verwenden könnte, das ist komplex. Alles im Bahnbereich ist einfach komplex. Es ist nicht so, dass wir sagen, wir möchten jetzt nach Paris fahren, wie wir das tun werden. Und dann tun wir das auch, sondern es ist zuerst einmal ein kreativer Prozess, der dem ganzen vorangeht.

Gemeinsam mit unserem Linienmanagement, das im Fernverkehr angesiedelt ist, überlegen wir uns mal,

welche Strecken würden den Sinn machen.

Also wo glauben wir, dass Potenzial da ist es, dass diese Strecke auch wirtschaftlich geführt werden kann. Und dann muss man sich auch ansehen, wie können diese Ideen auch praktisch umgesetzt werden? Wie können Sie konzeptioniert werden? Und da werden dann diese Luftschlösser, die sie bis dorthin haben, noch einer harten Prüfung unterzogen, wie realistisch sie umgesetzt werden können, z. B., ob es überhaupt geeignete Zugtrassen gibt, die wir für diese Uhrzeit, wo wir diese Trasse bekommen, auch erhalten werden. Oder haben wir überhaupt ausreichendes Fahrzeugmaterial, das wir einsetzen können? Und das alles muss dann immer dieser Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auch standhalten. Und wir müssen auch mit bedenken, ob es denn am Zielbahnhof dann auch den entsprechenden Bahnsteig gibt, der zu dieser Zeit auch frei ist. Wir sind ja da an großen Bahnhöfen.

Amsterdam ist zum Beispiel einer der meist befahrensten Bahnhöfe Europas, und wir stehen da genau zu einer Zeit, am Vormittag, wo natürlich sehr viele andere Pendlerzüge auch diesen Bahnstrecken nützen würden. Wir müssen außerdem zu sehr viel Rushhours durch größere Metropolen fahren, wie z. B. durch Köln. Und unser Nachtzug ist ja eine, ja im Vergleich zu den kleinen, wendigen, kurzen Pendlerzügen, ist ja eine lange Schlange, die sich da eher behäbig dann durch die Stadt schlängelt und haben natürlich nicht alle eine große Freude mit uns, weil wir damit die Trasse auch besetzen. Und das alles muss mitbedacht werden.

Und auch müssen wir sehen, nehmen wir auch niemandem sonst von unseren eigenen Zügen den Weg, also die Trasse weg oder auch den, es gibt eine Rangordnung auf der Schiene. Das ist zuerst im Personenverkehr und dort wieder zuerst Fernverkehr, dann der Nahverkehr und dann kommt erst der Güterverkehr und das ist eine Gemengelage, dass wir in Betracht ziehen müssen. Und natürlich müssen wir auch in Gespräche treten mit unseren Partnerbahnen. Denn ohne die Partnerbahnen der entsprechenden

Destinationen geht es natürlich auch nicht. Und erst dann, wenn das alles erledigt ist, können wir dann auch nach einem harten Stück Arbeit das Ganze finalisieren, umsetzen. Und das alles haben wir getan, um heuer zum Beispiel Amsterdam einzuführen oder im Dezember, Mitte Dezember dann nach Paris zu fahren.

Sabine Prettenhofer:

Können Sie uns sagen, wie lange die Vorlaufzeit ist, wenn sie sagen okay, wir planen jetzt nach Paris zu fahren. Wieviel Zeit muss man da circa einplanen?

Michaela Huber:

Eineinhalb Jahren sollte man schon einplanen. Wir haben aber auch bewiesen, dass wir, dass es schneller geht. Aber wir, man fühlt sich wohler, wenn man hier sich die entsprechende Zeit nimmt, weil einfach durch unterschiedliche Länder fahren, muss auch unterschiedliche Bahnstrom-Systeme bedenken, unterschiedliche Zugsicherungssysteme. Jeder Zug ist wieder auf eigene Länder zugelassen. Also es ist ein hochkomplexes Business, aber wir beweisen immer wieder aufs Neue: Alles ist möglich.

Sabine Prettenhofer:

Was wäre denn eine Destination, die sie persönlich unbedingt noch in den Netzplan reinnehmen möchten?

Michaela Huber:

Es ist tatsächlich Paris und hier ist es uns wirklich gelungen, das umzusetzen.

Ich war vor ungefähr zwei Jahren, zum ersten Mal in Paris bei der SNCF, habe damals begonnenen Gespräche zum Thema Nachzug aufzunehmen. Musst auch wissen, dass in Frankreich ist das Nachtzugthema natürlich kein so großes, weil er die über sehr schnelle Züge, über die TGVs, verfügen. Und damit ist es gar keine Frage, wenn ich in drei bis vier Stunden sehr schnell an mein Ziel komme, wo Nachzug natürlich wesentlich länger brauchen, ist der Nachtzug keine eine echte Alternative zum Kurzstreckenflug oder zum TGV. Aber in diesem Fall ist es uns gelungen Wien-Paris ist eine sehr, sehr attraktiver Linie, die wir anbieten werden, haben auch schon sehr

viele Nachfragen dazu bekommen. Und ich denke, dass wir hier sehr gut gebucht sein werden. Und darauf freue ich mich wahnsinnig

Sabine Prettenhofer:

Super! Vielen herzlichen Dank für Ihre Zeit, Frau Huber und alles Gute für die Nightjets der nächsten Generation.

Michaela Huber:

Vielen Dank.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter Podcast@vdv-akademie.de erreichbar.