

Positionspapier Qualitative Anforderungen an Nachtreisezüge



Vorwort

Der Nachtzug ist wieder in aller Munde. Die ÖBB haben eine deutliche Ausweitung ihres Nightjetnetzes angekündigt. Andere Anbieter folgen. Deren Angebote bleiben aber oft noch saisonal oder existieren nur an bestimmten Wochentagen. Schweden und Dänemark haben weiterhin angekündigt, mit bestellten Nachtzügen bis Brüssel fahren zu wollen. Nachtzüge in Europa erreichen dabei sehr unterschiedliche Qualitätsniveaus. Für eine nachhaltige Rückkehr des Nachtzugs und einer Entwicklung zu einem Hauptreisemittel auf mittleren Distanzen ist es notwendig, dass das ein hohes Qualitätsniveau erreicht wird und das – bei vielen noch anhaftende – Schmuttelimage ausstirbt.

Begriffsdefinitionen

Nachtreisezüge sind Züge, die Reisenden ermöglichen, Verbindungen im Schlaf während des Nachtsprungs zurückzulegen. Sie verfügen über Schlaf- und/oder Liegewagen und führen oft auch Sitzwagen mit. Typische Zuggattungen sind EN (EuroNight) und NJ (NightJet).

Nachtfernverkehre sind Züge, die ebenfalls über den Nachtsprung verkehren. Sie bieten allerdings keine Liege- und Schlafwagen, sondern sind aus regulären Tageszuggarnituren gebildet. Typische Zuggattungen sind ICE (InterCityExpress) und IC (InterCity).

Hochgeschwindigkeitsnachtreisezüge sind Nachtzüge, die Geschwindigkeiten über 250 km/h erreichen können und auch ausnutzen.

Abgrenzung

Dieses Positionspapier behandelt **Nachtreisezüge**, die regelmäßig (in der Regel ganzjährig täglich oder werktags) verkehren und nicht in erster Linie der Erreichung touristischer Ziele dienen. Der Fokus des Papiers liegt vor allem auf Nachtzügen, die sich nicht in die Kategorie Hochgeschwindigkeit einordnen. Teile dieses Papiers können aber auf diese übertragen werden. Insbesondere dort, wo kein alternatives Nachtfernverkehrsangebot besteht, können Sitzwagen an Nachtreisezügen diese Aufgabe mitübernehmen.

Weiterhin bezieht sich das Papier auf Nachtreisezüge die national oder im Schengenraum verkehren und bei denen in der Regel keine Grenzkontrollen stattfinden.

Forderungen

Reisezeiten und Abteilbelegung

Für eine ausreichende Ruhe sind die Reisezeiten der Nachtreisezüge so zu gestalten, dass auf der Kernverbindung die Reisezeiten im Schlaf- und Liegewagen mindestens sechs Stunden und idealerweise acht bis zehn Stunden betragen. Reisende sind nach ihren Reiserelationen zu bündeln. Insbesondere soll durch ähnliche Ausstiegshalte ein etwa gleichzeitiges Wecken erfolgen. Für die Schlaf- und Liegewagen ist der Zustieg nur bis jeweils zu einem und ab einem bestimmten Bahnhof zu ermöglichen.

Schlafwagen



Abbildung 1 Schlafwagen der neuen ab 2022 eingesetzten ÖBB NightJets. Die Fahrgäste fühlen sich in hellen und nicht beengt anfühlenden Wagen willkommen. Bild Siemens/ÖBB

Der Schlafwagen stellt die höchste Produktklasse dar. Er besteht aus mehreren separaten Abteilen, in denen maximal drei Fahrgäste die Nacht in Betten verbringen können. Schlafwägen werden in der Regel von qualitätsorientierten Passagieren genutzt, die nur beschränkt preissensibel sind.

Für Schlafwagenreisende ist grundsätzlich eine **Duschkmöglichkeit** anzubieten. Premiumabteile sollten mit einer eigenen Dusche ausgestattet werden, während für reguläre Abteile eine Gemeinschaftsdusche zur Verfügung stehen sollte. Darüber hinaus und um ältere Fahrzeuggarnituren ohne Duschen vorübergehend weiternutzen zu können, ist an Bahnhöfen mit Duschkmöglichkeiten a) über diese zu informieren und es sind b) Gutscheine für eine vergünstigte Nutzung anzubieten. Dabei sind nicht nur Angebote direkt im Bahnhof, wie Duschangebote der eingemieteten Toilettenbetreiber oder die Bahnhofsmission, sondern auch Schwimmbäder, Hotels oder Sportstätten in Bahnhofsnähe einzubeziehen.

In den Schlafwagenabteilen muss bei einem zwischenzeitlichen Verlassen des Abteils eine **sichere Gepäckaufbewahrung** im Abteil möglich sein. Insbesondere bedeutet dies Abteile, die von außen abgeschlossen werden können und deren Schlüssel nicht trivial zu fälschen sind.

Liegewagen

Der Liegewagen ist die preiswertere Alternative zum Schlafwagen. Er bedient dabei unterschiedlichste Bedürfnisse vom preissensiblen Einzel- und Gruppenreisenden, über Interrailer bis zu ganzen Familien. Daher sind auch unterschiedliche Varianten anzubieten.



Abbildung 2 4er Liegewagenabteil im Konzept für den neuen ÖBB NightJet. Der Abgebildete Tisch kann zusätzlich als Platz für ein Baby umgebaut werden. Bild Siemens/ÖBB

Klassische Liegeabteile bieten insbesondere für **Familien** die Möglichkeit günstig und gemeinsam durch die Nacht zu reisen. In einem Abteil finden sich dabei vier oder sechs Liegen und ggf. zusätzlich ein querliegender Kinderliegeplatz. Sind die klassischen Liegeabteile in einem Zug die einzige Form des Liegewagens, so sind zusätzlich geschlechtergetrennte Abteile anzubieten.



Abbildung 3 Abschließbare Einzelkabinen "MiniSuites" im Liegewagen des neuen NightJet Konzepts. Bild Siemens/ÖBB

Einzelliegekabinen als neues Konzept bieten Einzelreisenden eine Möglichkeit mit hoher Privatsphäre zu Liegewagenkonditionen zu reisen. Die Kabinen sollten von innen abschließbar sein. Für Pärchen oder Freunde, die zu zweit reisen, sollte die Möglichkeit bestehen, die Trennwand zwischen zwei Kabinen zu entfernen.

Für beide Varianten sind sichere Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung zu schaffen. Dies kann beispielsweise durch Schließfächer in oder vor den Abteilen erfolgen. Diese sollten dabei mindestens die üblichen Maße von Airline Handgepäck problemlos aufnehmen können. Für Wertgegenstände (Geldbörse, Mobiltelefon) ist eine Aufbewahrung in Körpernähe anzubieten (vgl. Handyaufbewahrung in Kopfhöhe und daneben befindliche Tasche in Abbildung 2).

Sitzwagen

Der Sitzwagen spricht – ähnlich wie der Liegewagen – mehrere Zielgruppen an. So wird er nicht nur von sparsamen Reisenden, die große Distanzen zurücklegen genutzt, sondern auch von Pendlern oder Dienstreisenden in Tagesrandlage, Besuchern von abendlichen Kulturprogrammen oder von jungen Menschen auf dem Weg zur Feier. Der potenzielle Konflikt der unterschiedlichen Gruppen, sollte bei mehreren Sitzwägen durch eine Aufteilung der Fahrgäste entsprechend ihrer Bedürfnisse realisiert werden. Reisende, die die Nacht weitgehend durchfahren sollten dabei von den Reisenden kürzerer Strecken getrennt werden. Dies könnte beispielsweise durch einen Verzicht auf den Durchgang zwischen den Wägen realisiert werden. Der Sitzwagen für die

Langstreckenkunden bietet dabei einen Zu- und Ausstieg nur entsprechend den Schlaf- und Liegewägen. Die, aus solch einer Trennung der Wägen entstehenden Herausforderungen bezüglich der Sicherheit (z.B. Brandschutz) sind fahrgastorientiert zu lösen.

Eine Trennung wie oben vorgeschlagen würde auch die Diebstahlproblematik, die durch eine Kombination aus schlafenden Fahrgästen und regelmäßigem Fahrgastwechsel entsteht, deutlich reduzieren. Darüber hinaus sind kleinere Schließfächer für Wertsachen, auch im Zugteil mit häufigeren Fahrgastwechseln, anzubieten.



Abbildung 4 Sitze mit hohen und durchgängigen Lehnen im Großraum zur Geräuschunterdrückung. Bild Siemens/ÖBB



Abbildung 5 Abteile in einem modernen Fernverkehrszug Siemens Viaggio Light. Bild Siemens/ÖBB

Für eine angenehme Geräuschatmosphäre (sprich in der Regel Ruhe) ist das richtige Mobiliar wichtig. Die Wägen sind daher entweder in Abteilform (vgl. Abbildung 5) auszuführen oder in geräuschoptimierten Großräumen, die z.B. durch hohe durchgängige Sitzlehnen die Fortpflanzung von Geräuschen reduzieren (Abbildung 4). Weitere Effekte können durch geschickte Wahl des Wandmaterials oder durch aktives Noise-Cancelling mit Lautsprechern (Geräusche werden mit einem Rauschen auf der passenden Frequenz unterdrückt) erreicht werden. Durch das Personal ist zudem ein gewisses Niveau an Ruhe im Zweifel auch durchzusetzen.



Abbildung 6 Sleepersitze im ehemaligen InterCity Night (ICN)

Die Sitze sind so auszulegen, dass sie längsneigbar sind – also eine, dem Schlaf vorteilhafte, Haltung ermöglichen – und über eine unterstützende Kopfstütze verfügen.



Abbildung 7 Tageszeitabhängige Beleuchtung im ICE 4. Bild André Dietenberger

Nicht nur die Lautstärke, sondern auch die Beleuchtung ist wichtig. Hier ist – auch wenn andere Komfortaspekte streitbar sind – die ICE 4 mit einer tageslichtabhängigen Beleuchtung ein Vorbild, die durch gelbliches/rötliches Licht in der Nacht das Einschlafen fördern und die Augen entlasten. In den Sitzwagen sollte die Beleuchtung generell nachts gedimmt werden können. Blendfreie Lösungen sind nicht nur für das Wohlbefinden von Sehbehinderten vorzusehen.

Verpflegung und Getränke

Reisen und Speisen sind oft eng miteinander verzahnt. So ist es wichtig, dass auch in den Nachtreisezügen noch Speisen und Getränke zu sich genommen werden können.

Dazu gehört einerseits die Möglichkeit eines kalten und warmen **Abendessens**. Wenn vorhanden sollte dies in einem Speisewagen oder Bistro eingenommen werden können. Alternativ ist eine Zubereitung im Liege-/Schlafwagenbegleiterabteil zu realisieren.

Eine weitere zentrale Komponente ist das Anbieten eines Frühstücks. Für die Schlafwägen sollte dies standardmäßig inbegriffen sein, für die Liege- und Sitzwägen sollten Snacks und Lunchpakete beim Bordpersonal zu erhalten sein. Im Schlafwagen ist als Alternative – insbesondere für Fahrgäste, die sehr früh aussteigen oder im Anschluss eine längere Strecke in einem bewirteten Anschlusszug zurücklegen – ein Umtausch in einen Frühstücksgutschein für Restaurants im Ausstiegsbahnhof oder für die Bordgastronomie in Anschlusszügen anzubieten.

Rahmenangebot

Für Nachtzugreisende – insbesondere für Schlafwagenkunden – sind an den Abgangsbahnhöfen Aufenthaltsmöglichkeiten wie z.B. Lounges zu realisieren, die bei Berücksichtigung eventueller Verspätungen bis zur Abfahrt des Zuges geöffnet sind. Alternativ zu eigenen Einrichtungen sind auch entsprechende Abstimmungen mit lokaler Gastronomie oder mit Hotels möglich.

Im Nachtzug ist eine hochwertige Fahrgastinformation mindestens so wichtig wie im Tagzugverkehr. Gerade im digitalen Zeitalter muss der Kunde darauf vertrauen können, dass er die richtigen Daten bekommt. Damit

muss es möglich sein, einerseits den eigenen Wecker auf eine bestimmte Zeit vor Ankunft zu stellen und der Wecker klingelt bei Verspätungen später. Ist aufgrund einer Störung in Kombination mit einem früheren Ausstieg eine frühere Ankunft möglich, so muss der Kunde auswählen können, in welchem Zeitfenster er bereit ist, diese Option zu nutzen (z.B. erst ab 5:30) und wie lange er benötigt, um auf eine solche Änderung reagieren zu könne (wird z.B. eine solche frühere Verbindung erst fünf Minuten vor Ankunft im Umsteigebahnhof möglich, macht es nur in wenigen Fällen Sinn, einen Schlafwagenkunden zu wecken, weil er in der Regel nicht so schnell angezogen ist und den Zug verlassen kann).

Barrierefreiheit

Pro Relation ist mindestens ein barrierefreier Wagen vorzusehen. Dieser soll gegenüber der häufigsten Bahnsteighöhe an den Haltebahnhöfen stufenlos ohne Hilfseinrichtung zugänglich sein. Für die anderen relevanten Höhen nach den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität¹ (TSI) ist eine Rampenlösung vorzusehen, die durch das Zugpersonal bedient werden kann. Wagen, die dazu von der Einstiegshöhe der anderen Wagen im Zug abweichen und Treppen im Wagen nötig machen, sollten an den Enden der Zugteile eingereicht werden, um Barrieren im Zug zu reduzieren.

In diesem Wagen sind barrierefreie Sitzplätze, ein PRM²-WC und je mindestens ein barrierefreies Schlaf- und Liegeabteil (u.a. mit Notrufknopf) und barrierefreie (Gemeinschafts-)Duschmöglichkeiten vorzusehen. Weitere Abteile sollen für einen Schnellumbau für Barrierefreiheit vorgerüstet sein. Die Bewegung im Wagen und zu diesen Plätzen und Abteilen muss stufenfrei möglich sein. Für mobilitätseingeschränkte Menschen sind die oben erwähnten Cateringangebote direkt am Platz oder im Abteil zu gewähren.

Die Kombination mit einem Mehrzweckwagen ist möglich, wobei die Priorisierung klar auf Menschen mit Behinderung vor Kinderwägen vor Fahrrädern gelegt werden muss.

In allen Wagen sind Leiteinrichtungen im Zwei-Sinne-Prinzip (hören/sehen, sehen/taktil, Schrift/Akustik) vorzusehen.

Fahrrad- und Sportgerätetransport

Es ist pro Relation eine Transportmöglichkeit für bis zu acht Fahrräder einzurichten. Für die Wintermonate ist eine Umbaumöglichkeit zum Skitransport vorzusehen.

Ansagen

Ansagen in den Sitzwagen sind kurz und knapp zu halten. Während der Kernnachtstunden soll auf Ansagen über Lautsprecher verzichtet und für Menschen mit Behinderung Alternativen (z.B. über Kopfhörer, oder persönliche Ansprache) angeboten werden. Bei hörbehinderten Fahrgästen hat die Information in Textform zu erfolgen.

In den Schlaf- und Liegewägen ist ein individuelles Wecken anzubieten.

¹ Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sind vereinbarte Anforderungen, die an Schienenfahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr im Europäischen Wirtschaftsraum gestellt werden. In der Schweiz gelten diese Vorschriften als Regeln der Technik und Sorgfaltsregeln.

² Persons with disabilities and persons with reduced mobility, zu Deutsch Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität