

Positionspapier

Fahrzeugentwicklung für europäische Nachtzüge

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. Gerade bei internationalen Verbindungen erzeugen notwendige Lokwechsel – für die die Infrastruktur im Triebzugzeitalter teilweise nicht mehr ausgelegt ist – unnötige Verzögerungen und erhöhen die Produktionskosten. Bislang fehlen Fahrzeuge, die frei im gesamten europäischen Verkehrsraum eingesetzt werden. Selbst der Siemens Vectron MS – der Lokomotive mit den aktuell meisten Länderzulassungen – fehlt die Nutzungserlaubnis für Frankreich und Spanien.

Forderungen

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Europäische Union auf, die Entwicklung und europaweite Zulassung von Fahrzeugen für Hochgeschwindigkeitsnachtzüge und konventionelle Nachtzüge zu beauftragen. Die entwickelten Fahrzeuge sind allen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern zur Verfügung zu stellen.

Konventioneller Nachtzug

- Es ist eine triebzug- oder lokbasierte Fahrzeuggarnitur mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 200 und 230 km/h zu entwickeln, die allen TSI-Standards entspricht und auf allen elektrifizierten Normalspurstrrecken innerhalb der EU sowie direkten Nachbarländern eingesetzt werden kann.
- Weiterhin ist bei einer lokbasierten Lösung ein Lokwechsel auf eine oberleitungsunabhängige Lokomotive vorzusehen, bei einer triebzugbasierten Lösung ein oberleitungsunabhängiger Vorspann. Dazu ist für jedes europäische Land mit einem Elektrifizierungsgrad unter 80% die Kompatibilität mit einem geeigneten Fahrzeug sicherzustellen. Dies kann sowohl mit einer einheitlichen Lokomotive für alle Länder als auch mit unterschiedlichen, national bereits homologierten Fahrzeugen gelöst werden.
- Die üblichen maximalen Bahnsteiglängen von 410m sind auszunutzen. Ein Zug dieser Länge muss mindestens an einer Stelle flexibel vereinigt oder geflügelt werden können, um unterschiedliche Ziel ansteuern zu können.

Hochgeschwindigkeitsnachtzug

- Es ist eine triebzugbasierte Fahrzeuggarnitur mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 350 km/h zu entwickeln, die allen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität¹ (TSI) entspricht und auf

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.

allen elektrifizierten Normalspurstrecken innerhalb der EU sowie direkten Nachbarländern eingesetzt werden kann. Insbesondere ist eine Zulassung für den Kanaltunnel sicherzustellen.

- Die üblichen maximalen Bahnsteiglängen von 410m sind auszunutzen. Ein Zug dieser Länge muss mindestens an einer Stelle flexibel vereinigt oder geflügelt werden können, um unterschiedliche Ziel ansteuern zu können.