

Von Markus Inderst (Text/Fotos)

Das Nightjet-Angebot wurde seitens der ÖBB Personenverkehr AG offiziell per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 aufgenommen, wobei es teilweise an den bestehenden Nachtzugsverkehr anknüpfte bzw. neue Linien hinzukamen. Aktuell erschliessen die ÖBB Italien, die Schweiz, Deutschland, Polen, Tschechien, Belgien, die Niederlande und Frankreich mit Nightjet-Verbindungen und mit ihren Partnern Tschechien, Polen, Ungarn, Slowenien und Kroatien mit EN-Zügen. Zudem werden noch weitere Nachtzüge angeführt, die Ziele in den südöstlichen Ländern wie Rumänien und Ukraine aufweisen.

Die aktuellen Eck- bzw. Wendepunkte der Nightjet- und EuroNight-Verbindungen sind Roma, Livorno, Milano, Venezia, Zürich, Graz, Brüssel (seit Fahrplanjahr 2020, dreimal wöchentlich), Düsseldorf (fünfmal wöchentlich), Hamburg, Berlin, Amsterdam (seit 2021, täglich) und neu Paris-Est (dreimal wöchentlich im Fahrplanjahr 2022) sowie mit den Partnern Warschau, Budapest, Rijeka und Split. Zudem wurde eine Kooperation mit den SBB gestartet und so zum Fahrplanwechsel 2022 die neue Tagesverbindung Zürich-Amsterdam geschaffen. Die angedachte Verbindung Zürich-Rom lässt allerdings noch auf sich warten.

Wiedererfindung des Kurswagenkonzepts

Die Ansicht des Strecken- bzw. Liniennetzes verleitet schnell zur Annahme, dass es sich um einfache Linienführungen handelt. Erst beim genaueren Betrachten des Zugs-

angebotes wird ersichtlich, dass die ÖBB verschiedene Fahrtrouten auf wenige Züge gebündelt haben und diese vielfach aus einzelnen Kurswagengruppen bestehen. Somit macht das Nachtzugsangebot dasselbe, was die Eisenbahn Jahrzehnte zuvor schon tat: Kurswagenverbindungen aus allen möglichen Ländern mit entsprechenden Langläufen und Übergängen in Knotenbahnhöfen zu kombinieren.

Das Nightjet-Konzept bedient sich dieser alten Produktionsmethoden, indem teilweise irrwitzige Fahrtrouten zustande kommen. Wurde der Nachtzugsverkehr von Deutschland früher direkt über den Bren-

ner geführt, erfolgt dies über Einbindung mit anderen Zügen über die Tauernroute. Aber auch die Fahrt von Wien nach Venedig liesse sich direkt über den Semmering bewerkstelligen, wird aber als Zugsteil zum NJ 466/467 (Wiener Walzer) via Salzburg geführt. Und selbst der damals neu geschaffene Nachtzug von Wien nach Berlin basiert auf demselben Prinzip mit Umwegfahrt und Verbundproduktion mit drei anderen Destinationen.

Der gegenständliche Artikel behandelt allerdings nur die Schweiz-Verbindungen. Das sind 5 von derzeit 30 Zugverbindungen. Alle NJ-Züge beginnen bzw. enden in Zürich HB und haben Ziele in Deutschland (Berlin und Hamburg), in den Niederlanden (Amsterdam) und in Österreich (Wien und Graz). Die Nightjet-Züge in Österreich nehmen zusätzlich noch Kurswagenrelationen als EuroNight-Züge wahr. Zürich hat auf diese Weise eine Anbindung mit Schlafwagenverbindung nach Prag sowie mit einem EN-Zugspaar die Anbindung nach Kroatien. Diese Zugsläufe erfordern seitens der ÖBB auch die Implementierung eines Wartungskonzeptes, das in Wien bzw. Graz wahrgenommen wird. Die Umläufe sind so gestaltet, dass die Reisezugswagen nach Ankunft in Zürich in der Folgenacht den Weg nach Deutschland antreten. Eine Randbemerkung sei zu den Zugnummern gemacht, die entweder dreistellig oder fünfstellig sind. Die dreistelligen Zugnummern markieren die Stammroute, die fünfstelli-



22. April 2018, EN 466 mit der Re 420 144 kurz nach Sevelen in Richtung Sargans.

Foto: Dario Häusermann



24. Mai 2021, die Re 420 130 wird mit dem Nightjet aus Wien in Kürze Zürich HB erreichen.

Foto: Daniele Gilardi