

umverkehrR-Vision zum Ausbau des Nachtzugangebots

umverkehrR hat zusammen mit dem französischen Kollektiv «Oui au train de nuit» die Möglichkeiten von Nachzugverbindungen zwischen der Westschweiz und einigen europäischen Grossstädten untersucht. Die in diesem Dokument beschriebenen Vorschläge wurden im Juli 2020 Verantwortlichen der SBB in einem interessierten Austausch vorgestellt und im Rahmen ihrer eigenen Planung zur Kenntnis genommen haben. [Ergänzungen, die nach Juli 2020 am Dokument vorgenommen wurden, besonders in Zusammenhang mit den im September 2020 angekündigten Nachtzugplänen der SBB, sind blau markiert.](#)

Zur Erinnerung: Die Österreichische Bundesbahn ÖBB bedient mit dem Nightjet verschiedene Nachtzuglinien aus der Deutschschweiz (ab Basel und Zürich), nämlich von/nach Wien, Graz, Zagreb, Hamburg, Berlin und Prag mit Haltestellen auf diesen Linien in Linz, Leoben, Villach, Hannover, Magdeburg und Feldkirch. umverkehrR freut sich, dass die SBB heute als grösster Kooperationspartner der ÖBB die Nightjets ab der Schweiz aktiv bewirbt und unterstützt. Noch in der letzten Legislaturperiode gab die SBB an, dass der Zug nur für Fahrten von maximal 3-4 Stunden geeignet sei, so dass der Markt für Fahrten zwischen 500 und 1'500 km den Fluggesellschaften überlassen wurde. Glücklicherweise hat die Klimakrise und die steigende Nachfrage nach Nachtzügen dies geändert.

Nachtzüge bieten die Möglichkeit, nachts langsamere, aber dennoch relevante Querstrecken ausserhalb des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes zu nutzen, da eine Fahrzeit von 8 Stunden ideal zum Schlafen in der Nacht ist. Nachtzugreisen dienen mehreren Zwecken, wie Statistiken in Frankreich zeigen: 43% der Fahrgäste nutzen sie für Tourismuszwecke, 22% für einen privaten Besuch bei Freunden oder Familie und 28% für berufliche Zwecke (Arbeit, Studium)¹. Der Nachtzug hat auch viele Vorteile gegenüber dem Flugzeug: Am Zielort gewinnt man einen Tag, da man bereits am Morgen ankommt und man spart durch das Schlafen im Zug auch Hotelnächte. Zudem kann man mehr Gepäck mitnehmen und hat generell mehr Platz zur Verfügung als im Flugzeug.

Der Verein Pro Bahn Schweiz hatte im November 2019 ein Positionspapier über die Möglichkeiten, das Nachtzugnetz v.a. von der Deutschschweiz aus auszudehnen, herausgegeben². Gemäss einem am 4. März 2020 in der NZZ veröffentlichten Artikel³ unterstützte die SBB die Vorschläge von Pro Bahn Schweiz mit Ausnahme der Destination von/nach London und rechnete damit, diese Verbindungen im Dezember 2022 einführen zu können. Dies sind die Verbindungen Zürich - Kopenhagen, Zürich - Amsterdam, Zürich - Rom, Zürich - Dresden - Prag, Zürich - Barcelona. [Im September 2020 hat die SBB dann ihre konkreten Ausbaupläne für den Nachzugverkehr vorgestellt⁴: Zusammen mit der ÖBB will sie in den kommenden Jahren die Verbindungen Zürich - Amsterdam, Zürich - Leipzig, Zürich - Dresden, Zürich - Rom und Zürich - Barcelona wieder aufnehmen.](#)

umverkehrR begrüsst diese Entwicklungen selbstverständlich, ist aber der Meinung, dass sie die Verbindungen der Westschweiz in die west- und südeuropäischen Länder nicht genügend berücksichtigen. Was die Länder Nord- und Osteuropas betrifft, so liegt es auf der Hand, dass die Verbindungen über Basel und/oder Zürich führen müssen. Dies gilt aber nicht für Reiseziele in Italien, Frankreich, Spanien und Belgien. Wir schlagen daher vor, die folgenden Nachtzugverbindungen ab Genf/Lausanne in naher Zukunft hinzuzufügen:

¹ Französisches Verkehrsministerium (Ministère des transports DGITM) (2017).

² Pro Bahn (November 2019). „[Positionspapier Nachtzüge](#).“

³ Helmut Stadler (4. März 2020). „[Mehr Nachtzüge rollen nur mit Subventionen](#).“ Neue Zürcher Zeitung

⁴ SBB (15. September 2020). „[Nightjet-Netz Schweiz 2024: SBB und ÖBB wollen das Nachtzug-Angebot in Europa weiter ausbauen](#).“

BOLOGNA - FLORENZ - ROM - NEAPELAusgangssituation:

Diese Nachtzugstrecke bot früher klassische Ziele für Studienreisen oder Kurzaufenthalte in einer Stadt. Auch für Geschäftsreisen sind diese Destinationen attraktiv. Die Reiseziele Florenz und Rom sind bei den welschen Reisenden nach wie vor sehr beliebt.

Möglichkeiten:

Trenitalia prüft derzeit die Möglichkeiten, ihr Nachtzugrollmaterial zu ersetzen. Es handelt sich daher um einen guten Zeitpunkt, Trenitalia zu ermutigen, diese Investition zusammen mit den SBB zu tätigen. Gegenwärtig dauert die Fahrt von Genf nach Rom tagsüber etwa 7.5 Stunden, nachts könnte die Fahrt mit geringerer Geschwindigkeit erfolgen, mit Ankunft am Morgen gegen 10 Uhr und Abfahrt in Genf gegen 22 Uhr, mit einem Zwischenstopp in Florenz. Eine andere Möglichkeit besteht in einer Ankunft vor 7 Uhr morgens, was Geschäftsreisenden zupass käme. Beide Möglichkeiten sollten geprüft werden. Zudem könnte der Zug von Rom weiter nach Neapel fahren, um auch Süditalien als weiteres beliebtes Reiseziel zu bedienen.

Die Nachtzugverbindung Genf/Lausanne – Rom/Neapel könnte zusätzlich oder abwechslungsweise zur Verbindung ab Zürich/Basel angeboten werden. Wie Pro Bahn Schweiz vorschlägt, könnten die Schlaf- und Liegewagen aus der Schweiz in Bologna dem Nachtzug von Wien angeschlossen und weiter nach Rom geführt werden.

Einschränkungen:

Die Züge dürfen nachts den Güterzugverkehr nicht stören und die Sicherheit der Touristen muss gewährleistet sein (die Strecke war früher wegen der häufigen Diebstähle „berüchtigt“, aber die Situation hat sich seither stark verbessert). Darüber hinaus dürfen die Nachtzüge nicht die morgens ankommenden Pendlerzüge aus den Vorstädten behindern. Eine Ankunft des Nachtzugs vor oder nach der Pendlerstosszeit ist daher vorzuziehen.

Bewertung:

- + Gute Synergie dank der Nutzung bereits bestehender und voll funktionsfähiger Strecken.
- + Der Zeitpunkt ist richtig gewählt, da Trenitalia die Möglichkeit prüft, sein Rollmaterial bald zu ersetzen.
- + Mit der von der SBB angekündigten Nachtzugverbindung von Zürich nach Rom (voraussichtlich ab Fahrplan 2024) können Personen im Genferseegebiet mit dem Zug bis Brig fahren und dort in den Nachtzug nach Rom umsteigen.
- + Die Nachtzugverbindung Zürich – Rom könnte in Zukunft bis nach Neapel verlängert werden.
- Die vielen Verspätungen in Italien könnten Passagiere abschrecken.

(VENEDIG) - TRIESTAusgangssituation:

Reisezeiten von mehr als 10 Stunden im Zug und die geringe Anzahl Verbindungen (3 pro Tag) bringen die meisten Reisenden dazu, das Flugzeug von Genf nach Triest zu nehmen, obwohl es möglich wäre, mit dem Nachtzug mit einem Zwischenhalt in Verona und Venedig (etwa 5 Stunden und 5.5 Stunden ab Genf) dorthin zu gelangen.

Möglichkeiten:

Ab Triest wäre eine Verlängerung über Ljubljana nach Zagreb (weitere 2 Zugstunden ab Ljubljana) denkbar. Der Abschnitt Genf - Mailand - Venedig dürfte keine grösseren Probleme aufwerfen. Die SBB könnte prüfen, ob sich der Abschnitt Triest - Ljubljana für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke eignet oder nicht.

Grundsätzlich existiert eine Hochgeschwindigkeitsstrecke (von Paris nach Venedig, über Genf -

Lausanne - Brig), aber ihr Betreiber Thello erlaubt es den Fahrgästen nicht, an den Zwischenhaltestellen ein- oder auszusteigen. In der Tat akzeptiert Thello keine Fahrkarten von nationalen Eisenbahngesellschaften, sondern nur seine eigenen. Ein Fahrschein, der im gesamten europäischen Netz gültig ist, würde dieses rein finanzielle Hindernis schnell beseitigen. Zudem stellt sich die Frage, ob Thello mit dieser Praxis das Einsteigen von illegalen Migrantinnen und Migranten verhindern will und kann. (Aufgrund der Corona-Krise wurde die Thello-Verbindung Paris – Venedig bis auf Weiteres eingestellt.)

Einschränkungen:

Die Zollformalitäten zwischen der Schweiz, Italien, Slowenien und Kroatien dürften keine grösseren Probleme bereiten, da alle vier Länder dem Schengen-Raum angehören.

Der Nachtzug würde nicht die kroatische Küste bedienen, sondern nur das Landesinnere. Um Zugreisen attraktiver zu machen, wäre es sinnvoll, gute und schnelle Verbindungen innerhalb Kroatiens zu haben, oder noch besser, kombinierte Tickets mit Regionalzügen in diesem Land.

Bewertung:

+ Die Nachtzugstrecke Genf – Triest sollte gut umsetzbar sein, da bereits eine direkte Tagesverbindung besteht.

+ Kroatien (insbesondere die Küste) ist ein beliebtes Reiseziel der Westschweizerinnen und Westschweizer. Easyjet wird dem nicht widersprechen, da Split und Dubrovnik zu seinen Top-Destinationen ab Genf gehören. Es handelt sich um einen vielversprechenden Markt, immer unter der Voraussetzung, dass die Verbindungen innerhalb Kroatiens gut sind.

- Da Genf und Venedig 5.5 Zugstunden voneinander entfernt liegen, ist die Strecke auch am Tag gut machbar. Somit könnte für die Destination Triest eventuell zu wenig Nachfrage für eine Nachtverbindung bestehen.

(PERPIGNAN - FIGUERAS - GIRONA) – BARCELONA

Ausgangssituation:

Bis 2012 verband der Nachthotelzug Pau Casals Zürich-Bern-Freiburg-Lausanne-Genf mit Perpignan - Figueras - Girona - Barcelona. Die Bedingungen wären heute noch besser, da die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke es ermöglicht, die europäische Spurweite bis Barcelona beizubehalten. Diese Hochgeschwindigkeitsstrecke wird kaum genutzt und verfügt daher über freie Zugtrassen. Allerdings müsste eine Senkung der sehr hohen Trassengebühren für die Nachtzüge ausgehandelt werden.

Falls die Strecke für Nachtzüge betrieben würde, entfielen die Umrüstung der Talgo-Nachtzüge in Tages-TGV-Züge.⁵ Das Interesse der SBB, diese Anlagen zu leasen oder zu kaufen, ist abzuklären.

Möglichkeiten:

Bei einer Abreise von Genf am Abend erfolgt die Ankunft in Barcelona am frühen Morgen. Der Zug könnte auch die Zwischenstationen Perpignan, Figueras und Girona bedienen. Auf Schweizer Seite könnte der Zug bereits am frühen Abend in Zürich abfahren und Olten, Bern, Freiburg, Lausanne und Genf bedienen.

Einschränkungen:

Zwischen Perpignan und Barcelona müssten die Nachtzüge einen für TGVs ausgelegten Abschnitt benutzen. Da diese Schnellverkehrslinie auch für Güter ausgebaut ist, sollten konventionelle Züge die Strecke ohne allzu grosse Schwierigkeiten nutzen können. Eine Anpassung des Rollmaterials wäre daher nicht erforderlich.

⁵ Railway Gazette (6. Februar 2018). "[Talgo to convert night trains for high speed day use.](#)"

Barcelona ist bei den Westschweizern ein sehr beliebtes Reiseziel. Solange jedoch die politische Situation in Katalonien unsicher ist, wird die Stadt Barcelona wahrscheinlich weniger Reisende anziehen.

Bewertung:

+ Ein sehr zukunftssträchtiger Markt. Diese Linie sollte daher Vorrang geniessen, mit „Fokus in der Bedienung der Romandie und der Region Barcelona“ wie Pro Bahn Schweiz schreibt. Da Barcelona (zusammen mit Madrid) die stärkste Wirtschaftsregion Spaniens ist, ist die katalanische Hauptstadt sowohl für Touristen als auch für Geschäftsleute interessant.

+ Barcelona ist eine Top-Flugdestination ab Genf⁶. Das Verlagerungspotential und das Interesse an einer Nachtzugverbindung dürften entsprechend gross sein.

+ Mit der von der SBB angekündigten Nachtzugverbindung von Zürich nach Barcelona über Bern, Lausanne und Genf (voraussichtlich ab Fahrplan 2024) wird dieser Streckenvorschlag erfüllt.

(MARSEILLE -) NIZZA - (MONACO - MENTON - VENTIMIGLIA – eventuell bis GENUA)

Ausgangssituation:

Seit einigen Jahren ist es selbst bei Tag nicht mehr möglich, Nizza von Genf aus direkt ohne Umsteigen zu erreichen. Der Zugswechsel in Lyon Part-Dieu ist der Attraktivität der Eisenbahn sehr abträglich. Die Fahrt dauert tagsüber durchschnittlich fast 8 Stunden, entlang des Mittelmeers über Marseille (drittgrösste Stadt Frankreichs), bevor sie nach Südosten in Richtung der Côte d'Azur abzweigt. Marseille ist einer der wichtigsten Fracht- und Kreuzschiffhäfen. Umso wichtiger sind die Verbindungen von Marseille mit dem Binnenland Schweiz.

Möglichkeiten:

Ein Nachtzug erlaubt es, abends von Genf oder Lausanne aus loszufahren und morgens in Nizza anzukommen. Da Nachtzüge langsamer als TGVs sind, würde die Fahrt etwa zwei Stunden länger dauern, also rund 8 bis 9 Stunden, eine Zeitspanne, die sich ideal für einen Nachtzug eignet. Mit dem Nachtzug können alle Städte an der Mittelmeerküste (Toulon, St. Raphaël, Cannes usw.) bedient werden.⁷ Eine Verlängerung nach Monaco, Menton und Ventimiglia, die derzeit nur von regionalen Linien bedient werden, ist denkbar und würde die Anbindung an die italienische Küste erleichtern. Da die Strecke Marseille - Nizza während der Hauptverkehrszeiten an ihre Grenzen stösst, müsste man vor 7 Uhr morgens in Nizza ankommen. Eine Ankunft vor 7 Uhr morgens in Nizza würde zudem eine Verlängerung des Zuges bis Genua ermöglichen. Eine andere Möglichkeit wäre die Bedienung von Nizza über Italien mit einer Abfahrt um 22:30 Uhr von Genf und einer Ankunft in Nizza um 7:00 Uhr auf der Strecke Genf-Turin-Cuneo-Tende-Nizza, ohne Marseille und Toulon zu bedienen. Darüber sollten Gespräche mit Trenitalia geführt werden.

Darüber hinaus müsste eine Senkung der sehr hohen Trassengebühren für Nachtzüge ausgehandelt werden.

Einschränkungen:

Theoretisch keine, da die Infrastruktur bereits vorhanden ist. Die Rückkehr der Nachtzüge würde der SNCF helfen, sich von der Strategie zu lösen, nur noch TGVs für den Fernverkehr einzusetzen. Die Französischen und Franzosen würden dies sehr zu schätzen wissen, denn die Strategie der alleinigen TGV macht nur Sinn für Strecken, die nach Paris ausgerichtet sind. Sie eignet sich nicht für Querverbindungen. Dabei besteht inzwischen eine klare Unterversorgung „über Land“: so sind Lyon und Bordeaux z.B. nicht mehr durch direkte Züge verbunden.

⁶ flugfacts.ch (2020). [“Gibt es Alternativen zum Fliegen?”](#)

⁷ transportrail. ["Marseille - Nice : entre vitesse et fréquence."](#)

Bewertung:

- + Der Markt scheint vielversprechend zu sein, da die Côte d'Azur/Monaco vor allem im Frühling und Herbst, ausserhalb der Hochsaison im Sommer, ein beliebtes Reiseziel für die Schweizer Bevölkerung ist. Darüber hinaus wären viele Fachleute, insbesondere aus dem Banken- und Immobilienmilieu, wahrscheinlich an der Möglichkeit interessiert, Zeit zu sparen durch nächtliche Reisen.
- + Ein Nachtzug, der Marseille/Toulon/Genua bedient, wäre auch in Anbetracht der Fährverbindungen von dort aus nach Sizilien, Sardinien und Korsika sehr interessant.
- Für die Streckenvariante Genf – Turin - Cuneo – Tende – Nizza gibt es möglicherweise nicht genügend Nachfrage, da die Zwischendestinationen Cuneo und Tende weniger bekannt sind.

NANTES (- QUIMPER - BREST)Ausgangssituation:

Die Bretagne ist ein beliebtes Urlaubsziel für die Menschen in der Romandie. Dazu kommt der universitäre und berufliche Austausch (Nantes ist eine grosse Industriestadt). Die Anreise von der Schweiz auf der Strasse ist sehr zeitaufwendig. Die wesentlich bequemere Alternative mit der Bahn dürfte daher Erfolg haben. Zurzeit benötigt die Verbindung per TGV in die Normandie/Bretagne 6 Stunden und zwingt zu einem unangenehmen Bahnwechsel in Paris. Der direkte "Nachtsprung" in einem komfortablen Nachtzug verspricht einen guten, ungestörten Schlaf, ohne Wechsel des Bahnhofs. Das Stadtgebiet von Nantes und seine Umgebung umfasst ein Einzugsgebiet von fast einer halben Million Einwohnern, darunter mehr als 50'000 Studierende. Nantes ist die sechstgrößte Stadt Frankreichs. Von dort aus ist Rennes mit dem Regionalzug leicht erreichbar. Der Nachtzug könnte auch weitergeführt werden, um die Städte Rennes und Brest sowie die an der Strecke liegenden Städte der nördlichen Bretagne zu bedienen.

Möglichkeiten:

Da die Reisezeit mit dem Nachtzug langsamer ist als jene mit den TGVs, die Paris durchqueren, würde die Fahrt etwa zwei Stunden länger dauern, d.h. 8.5 Stunden, eine für Nachtzüge gut geeignete Zeitspanne. Der Nachtzug würde es auch ermöglichen, eine direktere Route als den TGV zu wählen, z.B. über Lyon und Bourges. Es scheint übrigens, dass der französische Staat die Verbindung Intercités Lyon-Nantes ohne Umweg über Paris wiederbeleben möchte. Eine Ausschreibung für den Betrieb dieser Linie ist derzeit am Laufen⁸.

Einschränkungen:

In den Nullerjahren gab es bereits einen Nachtzug Genf-Lyon-Nantes-Quimper ohne Halt in Paris. Die Strecke ist daher technisch wohl immer noch gut geeignet für Nachtzüge. Jetzt sollte der SNCF die Frage gestellt werden, ob die Trassen, die tagsüber von Nicht-Hochgeschwindigkeits-Tageszügen genutzt werden, nachts für Nachtzüge freistehen und ob der sehr hohe Trassenpreis gesenkt werden kann.

Bewertung:

- + Diese Linie wäre während des Sommers für Touristen und den Rest des Jahres für Studierende und Berufsleute sinnvoll. Sie würde einen leichten Zugang zum Atlantik sowie zur südlichen Bretagne und ihren touristischen Attraktionen bieten. Darüber hinaus garantiert die Verbindung nach Lyon (Frankreichs zweitgrösste Stadt), dass der Zug das ganze Jahr über voll besetzt ist.
- + Die Nachfrage dürfte angesichts des Mangels an Querverbindungen in Frankreich gross sein.
- + Da der Flughafen Nantes bereits sehr ausgelastet ist und wegen Protesten aus der Bevölkerung kein neuer gebaut wird, ist eine Ausdehnung der Bahnanbindungen umso wichtiger.

⁸ L'Express (28. Januar 2020). „[Intercités : l'Etat lance un appel à candidatures pour Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux.](#)“

(LILLE /CHERBOURG) - BRÜSSEL - (AMSTERDAM)Ausgangssituation:

In der Vergangenheit verband ein Nachtzug Genf mit Brüssel. Heute dauert die etwa 800 km lange Fahrt über Lyon Part Dieu nach Brüssel mit dem TGV tagsüber etwa 6.5 Stunden. Der Wegfall des Umsteigens in Lyon würde die Reise wesentlich attraktiver machen. Eine andere Möglichkeit besteht darin, Paris südöstlich zu umfahren, ohne Zwischenhalt im Zentrum von Paris.

Möglichkeiten:

Falls Belgien noch nicht zu den Partnern gehört, mit denen die SBB in Bezug auf die Nachtzüge in direktem Kontakt steht, könnte die Strecke in einem ersten Schritt wahrscheinlich von der SNCF bedient werden, aber eine Garantie der belgischen Eisenbahngesellschaft SNCB erhalten. Da die SNCF bisher wenig Interesse an einer Wiedereinbetriebnahme dieses Nachtzugs gezeigt hat, obliegt es der SBB, sich mit der SNCB in Verbindung zu setzen, um dieser Verbindung wieder Schwung zu verschaffen. Die SNCF wird wahrscheinlich nur bei einem gemeinsamen Antrag der SNCB und der SBB als dritter Partner einsteigen.

Bemerkenswert ist, dass in Belgien ein Parlamentsbeschluss verabschiedet wurde, um die Entwicklung der Nachtzüge zu unterstützen. In dieser Resolution wird die nächste nationale Regierung aufgefordert, den Beschluss im nächsten Managementvertrag mit der SNCB umzusetzen. Jedoch steht Belgien im Moment ohne Regierung da.

Einschränkungen:

Die SBB, die SNCF und die SNCB sollten gemeinsam die Machbarkeit dieser Verbindung prüfen. Die SNCF sollte die Frage beantworten, ob Trassen in Frankreich nachts für Nachtzüge genutzt werden können und ob die Gebühren nicht so hoch sind, dass sie die Strecke unattraktiv machen.

Bewertung:

+ Die Verbindung ist prinzipiell machbar. Da Brüssel die Hauptstadt der EU, des wichtigsten Wirtschaftspartners der Schweiz, ist, dürften sich viele Berufsleute für diese Linie interessieren. Da Genf sehr gut mit Bern oder Zürich verbunden ist (Züge im Halbstundentakt), ist diese Strecke auch für die Deutschschweiz interessant.

+ Eine Abzweigung der Linie nach Brüssel könnte bis Lille/Cherbourg führen und somit weitere Destinationen der Normandie bedienen.

+ [Auf der von der SBB angekündigten Nachtzugverbindung von Zürich nach Amsterdam \(voraussichtlich ab Fahrplan 2022\) könnte der Zug in Zukunft auf der Strecke aufgeteilt und zu einem Teil über Luxemburg nach Brüssel geführt werden.](#)

(MONTPELLIER) - TOULOUSE und (CLERMONT-FERRAND oder MONTPELLIER) - BORDEAUX - (SAN-SEBASTIAN)Ausgangssituation:

Eine TGV-Linie verbindet Genf - Lyon mit Montpellier. Eine weitere Hauptstrecke verbindet Montpellier vom unteren Rhôneal aus mit der Hauptstadt Okzitaniens Toulouse. Eine Strecke Genf - Montpellier - Toulouse mit zwei Abzweigungen ab Montpellier würde die Westschweiz mit dem Atlantik (bis San Sebastian in Spanien und Bordeaux) verbinden und so das Fehlen einer durchgehenden Linie ausgleichen. Eine andere Route könnte über Clermont-Ferrand und Brive-la-Gaillarde geführt werden, bevor sie Bordeaux und Toulouse erreicht.

Möglichkeiten:

Die Strecke Genf-Lyon- Toulouse/baskische Küste bestand bis 2013. Die Wiederaufnahme dieser Strecke und deren Verlängerung bis Bordeaux würde die wichtigsten Metropolen Frankreichs (Lyon als zweitgrößte Stadt, Toulouse als viertgrösste Stadt mit einer starken Raum- und Luftfahrtindustrie,

Bordeaux als fünftgrösste Stadt Frankreichs) mit der Westschweiz verbinden. Das Verkehrsaufkommen ist also ausreichend, zumal es derzeit keine Alternative zum TGV und nur wenige Flüge gibt und die Fahrzeiten auf der Strasse sehr lang sind. Der Nachtzug könnte daher einen sehr bedeutenden Anteil des Marktes übernehmen.

Eine Verlängerung nach San Sebastian sollte in Betracht gezogen werden, da es dort ab 2021 eine europäische Normalspurbahn geben wird, sodass europäische Züge von Hendaye nach San Sebastian (Spanien) verkehren können. Dies würde es ermöglichen, Genf-Lyon mit dem Herzen des Baskenlandes, dem Tor zu Nordspanien, zu verbinden. In einem weiteren Schreit könnte die Strecke auch bis nach Bilbao verlängert werden.

Einschränkungen:

Die Trassenpreise (wie auf allen anderen TGV-Strecken in Frankreich) sollten gesenkt werden, um die Nachtzüge wettbewerbsfähiger zu machen.

Lyon - Montpellier ist zwar eine stark befahrene Strecke, doch sollte dies nachts kein grösseres Problem darstellen, da der Abschnitt 3 Gleise aufweist und so Zugtrassen vorhanden sein sollten. Um die Einfahrt nach Toulouse und Bordeaux zu Spitzenzeiten zu vermeiden, sollten die Ankünfte vorzugsweise vor 7 Uhr oder nach 9 Uhr erfolgen, was möglich sein sollte, da bereits Arbeiten für eine dritte Fahrspur südlich von Bordeaux⁹ und eine vierte Fahrspur nördlich von Toulouse angekündigt wurden.¹⁰ Die bestehende Infrastruktur könnte auch nachts dienen.

Bewertung:

+ Die Machbarkeit ist gegeben, eine politische Unterstützung für eine bessere Anbindung von Lyon an Toulouse und Bordeaux beginnt sich abzuzeichnen.

+ Diese Linie wäre während des Sommers für Touristen und den Rest des Jahres für Studierende und Berufsleute sinnvoll. Der Anschluss über Lyon verspricht das ganze Jahr über eine hohe Zahl von Passagieren auf der Strecke, zumal auf dieser Strecke die Mobilität bisher chronisch eingeschränkt ist.¹¹

Die hier vorgeschlagenen Nachtzugverbindungen ab Genf/Lausanne kann die SBB sicherlich nicht im Alleingang umsetzen und sie ist auf die Mitarbeit der Partnerbahnen in Frankreich (SNCF), Italien (Trenitalia) und Spanien angewiesen (Renfe). Zudem braucht es politischen Willen in den einzelnen Ländern, den nationalen und internationalen Nachtzugverkehr auszubauen. Erfreulich ist, dass das im September 2020 beschlossene CO₂-Gesetz der Schweiz die Förderung des internationalen Bahnverkehrs inklusive Nachtzüge mit bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr vorsieht. Damit diese Förderungspläne auch in die Tat umgesetzt werden können, muss das CO₂-Gesetz voraussichtlich jedoch zuerst eine Referendumsabstimmung überstehen. Von französischer Seite hat Präsident Emmanuel Macron im August 2020 verkündet, die Nachtzugverbindungen in Frankreich wieder aktivieren zu wollen. Das Kollektiv «Oui au train de nuit» verlangt Investitionen in der Höhe von 1.5 Milliarden Euro bis 2030, um 15 neue Nachtlinien in Frankreich und 15 weitere in Europa (ausserhalb Frankreichs) einrichten zu können¹². umverkehrR fordert insgesamt Investitionen in der Höhe von mindesten 2.5 bis 3 Milliarden Euro, damit in naher Zukunft wieder ein europaweites Nachtzugnetz zur Verfügung steht.

⁹ SNCF. „[Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux.](#)“

¹⁰ transportrail. "[Les multiples vocations des Grands Projets du Sud-Ouest.](#)"

¹¹ Für weitere Einzelheiten, wie ein gesamteuropäisches Nachtzugnetz aussehen könnte, siehe auch die Studien der Vereine «[Oui au train de nuit](#)», «[Back on Track](#)» und «[Bahn für alle](#)».

¹² Kollektiv «Oui au train de nuit!». "[Notre vision des trains de nuit en 2030.](#)"