

Udkast

Initiativet

»Red biltoget – Red nattoget«

For en udvidelse af det indre-europæiske tognet

De følgende 16 »byggesten« blev fremlagt på en konference 5. juli 2014 i Fulda, som et led i en kampagne for at redde de europæiske nat-, og biltog, samt fremme grænseoverskridende tog-forbindelser. De udspringer af den debat, der fandt sted på konferencen, hvori deltog jernbane-eksperter fra »Bürgerbahn statt Börsenbahn«, NGO'er fra »Bahn für Alle«, samt ansatte fra »DB European Railservice«.

1

Udgangspunktet for projektet er den langsomme afmontering af nattogetrafik på det tyske og det europæiske jernbanenet, og den aktuelle beslutning om en næsten total fjernelse af de europæiske nattoget. Et særligt aspekt er Deutsche Bahns (DB) igangværende reduktion i biltogene.

2

Denne udvikling er kontraproduktiv på tre måder:

A) Den modsiger *klimamålene og en bæredygtig transportpolitik*. Den officielle transportpolitik såvel på tysk føderalt niveau som på EU-niveau bekræfter, at tog er den mest bæredygtige transport-måde blandt alle motoriserede transportformer. Alle snakker om at skinnebanenettet skal udbygges yderligere, men ikke desto mindre, så sker det modsatte, især i forhold til nattoget og til de grænse-overskridende europæiske togforbindelser

B) Nedskæringerne står i skarp kontrast til de mål som EU og medlemsstaterne har opstillet om at etablere et finmasket net af transportforbindelser og transportstrømme for at få Europa til at »vokse sammen«. Hvad der sker inden for togtrafikken, fører i stedet til en *opsplitning af Europa*.

C) En sådan politik er i modsætning til at understøtte jernbaneselskaber, og det er en politik, der truer med at eliminere en vigtig del af jernbanetransport, et segment som har været et symbol og et varemærke for togtrafikken i snart 150 år. Tænk blot på legendariske tog som Orientexpressen, Flèche d'Or m.fl., og tænk på hvad togrejser gennem Europa, har betydet i litteratur og på film.

Foringelserne er *skadelige for passagererne og for jernbanevirksomhederne*.

Passagerinterview indikerer, at gør DB alvor af sine planer, da vil DB miste et stort antal passagerer for bestandigt, nemlig alle, der rejser med biltog og 75 pct. af de, der rejser med

nattog. Afviklingen af nat- og biltogene vil vise, at DB taber langt mere, end det, der hævdes at være dagens negative regnskabsresultater for de to serviceområder.

3

De aktuelle nedskæringer *indgår som en del i den generelle politik*, hvor den samlede europæiske *togtrafik reduceres*. I de sidste årtier er stedse flere serviceydelser forsvundet, heraf mange, der har været grundelementer i et alt omfattende jernbanesystem i over hundrede år.

I Tyskland fx – men det kunne lige så godt være et hvilket som helst andet EU-land – er der sket følgende: Posttogene forsvandt 1994-95, forsendelser af stykgods i sidste del af 90'erne, del-privatisering af godstogstransporten midt i 90'erne, hvilket i flere lande har ført til et total stop for al indenlandsk gods på skinner, InterRegio-togene ophørte i 2001-02, passagerernes bagage blev fra sidst i 90'erne ikke mere sendt med tog, men med lastbiler, afviklingen af stationer og billet salg blev påbegyndt sidst i 80'erne og er langt fra færdig endnu, salg af Scandlines til kapitalfonde i 2005, og mellem 1994 og 2013 blev skinnenettet reduceret med ca. 7.000 km. Forsvinder nattogene så føjer det blot endnu et trist kapitel til afviklingen af jernbanetrafikken. Kun det, der giver overskud, bliver tilbage.

4

Nedskæringerne i togtrafikken står i grel modsætning til den systematiske ***udvidelse af den inden-europæiske flytrafik***, og til stigningen i indenrigsflyvningen (dog ikke i alle lande). Den tyske indenrigsflytrafik steg med ca. 70 pct. fra 1994 til 2013, mens togrejser over længere afstande stagnerede. Væksten i flytrafikken er et stærkt prioriteret mål, og subsidieres kraftigt gennem målrettede transportpolitiske initiativer. Således betaler selskaberne ikke skat af benzinen, der er ingen moms på internationale flyrejser, og langt de fleste lufthavne understøttes økonomisk af det offentlige. Dette til trods for, at fly - sammen med biler - udleder flest klimaskadelige substanser.

5

Det er ikke så meget »markedet« (manglende efterspørgsel etc.) som forklarer hvorfor nattog nu køres ind på et sidespor. ***Det er i høj grad udtryk for den politik, som DB's ledelse har fastlagt.*** En ledelse, der systematisk har forringet nattogstrafikken, fx ved ikke at ville forny forældet og dårligt vedligeholdt rullende materiel, således som det fx er tilfældet med dobbeltdækkeren. ***I de senere år er der blevet truffet talrige beslutninger, og der har været »hændelser«, der har ført til tab af hundredtusinder af passagerer i nat- og biltogene.***

Det rejser en række pinlige spørgsmål: »Hvorfor er spisevogn systematisk blevet fjernet efter overgangen fra Mitropa til DB ERS som går på bekostning af service?« – »Hvor stor indvirkning fik dette på efterspørgslen?« – »Hvorfor har det i lang tid været umuligt, at bestille biltog fra Skandinavien?«

6

Målet er at lancere en **bred kampagne mod denne radikale nedskæringspolitik** i anden halvdel af 2014, og for at udvikle en alternativ og proaktiv togpolitik på disse områder. Deltagerne i kampagnen er pt. samarbejdsudvalg og andre ansatte i *DB ERS, Bürgerbahn statt Börsenbahn, og Bahn für Alle*.

Det vil være ønskeligt med initiativer og deltagelse af enkelt personer fra andre europæiske lande. De første uformelle kontakter er etableret med Italien, Østrig og Danmark. Det vil være en god idé at invitere interesserede til et møde i høsten 2014 for den første kontakt og koordinering.

7

D. 24. september 2014 afholdes en **demonstration i Berlin foran DB's hovedkvarter mod ophøret af nat- og biltogene**. Demonstrationen er arrangeret af et samarbejdsudvalg, samt ansatte i DB ERS, med bred støtte fra de ovennævnte grupper. Demonstrationen er startskuddet til kampagnen.

8

Protesterne skal bringes ind i **Forbundsagens Transportudvalg**, der skal mødes for at drøfte nat- og biltog. Ultimo august fremlægge die LINKE en indstilling i Forbundsagen om emnet, som sættes på dagsordenen i september. Dette bør inspirere andre parter, fx Bündnis 90/Die Grünen og evt. også SPD til at tage egne parlamentariske initiativer. Yderligere parlamentariske initiativer bør undersøges.

9

Det er tillige et behov for å undersøge i hvilken grad sammenlignelige initiativer kan fremmes i **EU-parlamentet**. Hvad kan det betyde for emnet, at et helt nyt parlament tiltræder snart?

10

Der arbejdes med at identificere **kendisser** indenfor kunst, teater, politik, etc, som er villige til at kommentere emnet og støtte initiativet.

11

En særlig indsats skal gøres for at etablere **gode mediekontakter**. De første artikler om emnet har været bragt. Det er vigtigt at huske på, at det tolv år gamle projekt »Ikke flere ICE-spisevogne«, og som blev annonceret af Mehdorn, ex-chef for DB, blev stoppet på grund af det ramaskrig forslaget gav anledning til. Også den gang forsøgte DB's ledelse af underbygge

beslutningen med »under-søgelse«, der angiveligt viste, at spisevognene var helt uøkonomiske.

12

Kolleger fra DB har allerede påbegyndt at fremstille kampagnemateriel. Andre **højtprofilerede tiltag** må planlægges, fx markering af den sidste tur i en bestemt tog (lignende aktioner i 2008 var vellykkede). Spektakulære **»inspektioner« af nattog** ved afgang eller ankomst; distribution af flyers til passagerne osv.

13

Arbejdspladser bør være et centralt tema i kampagnen. Alene i Tyskland står ca. 1.000 jobs på spil, heraf de 550 i DB ERS, resten arbejder med service, vedligehold og produktion. Alt skal gøres i kampagnen for at modvirke DB-ledelsens salamtaktik, og vise solidaritet med de ansatte i DB.

14

Fremtiden ligger i en del af fortiden: **Det fandtes en gang et godt fungerende netværk af nattog**, og det var blot for tyve år siden. Dengang lancerede DB's ledelse interessante forslag og ideer til nye markedsføring, herunder også en attraktiv prisstruktur. Dette gav positive resultater.

Dette materialet bør opdateres og bruges i den foreliggende kampagne. Når det kunne fungere den gang, og er mere overbevisende end forslag, der er udviklet på et tegnebrædt.

15

Det handler i hovedsagen om den **proaktive udvikling og præsentation af et alternativ europæisk koncept for nattog** og europæiske jernbaneforbindelser som tager hensyn til gældende og frem-tidige tekniske og transportpolitiske forhold. Der er et betydeligt potentiale for udvikling af tog-trafikken, hvilket bl.a. dokumenteres af den internationale jernbaneunion¹. I modsætning til for 20 år siden, kan højhastighedsbanerne indarbejdes i et nyt koncept, hvor det er vigtigt, at det, det er beskrevet af UIC analyseres grundigt. Her antages det bl.a., at infrastruktur-omkostningerne for denne type nattrafik, vil stå for op til 70 pct. af de samlede driftsomkostninger. Vi bør i første omgang lægge vægt på at sikre, optimere og re-aktivere de traditionelle nattogs-forbindelser. Videre er de behov for at undersøge mulighederne for om trasséafgifterne kan reduceres i nattogene.

I 2020 afholdes EM i fodbold i 13 forskellige lande, og her kunne det være interessant at etablering af et sådant europæisk nattogssystem.

16

Redaktionen på Lunapark21² tilbyder at udgive et særnummer om nattog. Og om DB's radikale nedskæringspolitik. Vi må undersøge om der er flere alliancepartnere til at støtte op om en sådan udgivelse.

Winfried Wolf, medarbejder af Sabine Leidig, Medlem af Forbundsdagen

9. august 2014.

1 UIC: Study Night Trains 2.0. New Opportunities by HSR? 2014. www.uic.org/download.php/publication/541b_pub.pdf
Se også: Heinz Högelsberger, Reisebericht: Nachtzüge in Europa. Status quo. Viel Raum für Verbesserungen, in: Regionale Schienen. 5/2013) http://www.regionale-schienen.at/0_thema_201402.asp

2 <http://www.lunapark21.net>