

**Utkast for et initiativ**  
**»Redd biltoget – Redd nattoget«**  
**For utvidelse av intra-europeiske togforbindelser**

Følgende *seksten byggesteiner* er presentert for en kampanje for å redde nattog, biltog og togforbindelser for optimal Europat. De ble opprettet på bakgrunn av diskusjoner på møter i togekspertgruppe »Bürgerbahn statt Börsenbahn« (BSB) 5 juli 2014 i Fulda, i flere diskusjoner med ansattrepresentanter av DB ERS (DB European Railservice) bl.a. i Hamburg og Dortmund og i kader av Alliance »Bahn für Alle« i slutten av juli og begynnelsen av august 2014.

**1**

Utgangspunkter for prosjektet er den lange krypende demontering av nattogtrafikk i det tyske og europeiske jernbanenettet og den nåværende – offentlig kjent eller kjent for oss internt – beslutningen, til å nesten fullstendig fjerning av nattog i Tyskland og Europa. Det gjelder spesielt grenseoverskridende nattoget. En spesiell aspekt er den allerede pågående innskrenking av biltog av Deutsche Bahn AG. Dette kompletteres med en fortsatt reduksjon av de tradisjonelle europeiske togforbindelser.

**2**

Denne utviklingen er kontraproduktiv på *tre måter*:

Det motsier *for det første klimamål og en bærekraftig transportpolitikk*. Den offisielle transportpolitikk på (tysk) føderalt nivå og på EU-nivå bekrefter til at tog er den mest bærekraftige transportmåten blant alle motoriserte transportformer. Alle snakker om at skinner må bygges ut videre. Likevel skjer det motsatte – spesielt i forhold til nattog og grenseoverskridende togforbindelser i Europa.

*For det andre* er disse nedskjæringene i slående kontrast til det offisielle mål i EU og dets medlemsstatene om å etablere tettmaskete transportforbindelser og transportstrømmer for å hjelpe Europa til å »vokse sammen«. Det som skjer i jernbanesektoren fører faktisk mer og mer til *delingen av Europa*.

*For det tredje* står denne politikken med utfasing i motsetning til målet om å bidra til å hjelpe togselskaper på europeisk nivå. Det er en politikk som truer med å eliminere en viktig del av jernbanetransport, et segment som har vært et symbol og varemerke for dette transportmiddel for godt 150 år. Man trenger bare å tenke på legendene rundt store europeiske tog generelt og nattog spesielt (»Orient Express«, »Flèche d'Or«) og se hvordan togreise gjenspeiles i litteraturen (»Nattog til Lisboa«). Reduksjon på dette området er **skadelig for passasjerer og skadelig for virksomheten. Undersøkelser** fra brukerne av nattog og biltog

indikerer at dersom Deutsche Bahn fortsetter med planene, vil det miste et stort antall kunder for godt: 100% ved biltog og 75% ved nattog. Avvikling av hele divisjoner som bil- og nattog vil ikke minst for Deutsche Bahns bedriftsresultatet være langt større enn det som hevdes å være dagens negative resultater for disse divisjonene.

### 3

Disse nye nedskjæringer i europeiske transportforbindelser i bil- og nattogsektorer må ses *som en del av den generelle politikken av radikale nedskjæringer i europeiske toglinjer.*

I de siste tiårene har segmenter blitt demontert »tog etter tog«, hvorav mange har vært grunnleggende elementer i et helhetlig jernbanesystem for mer enn hundre år.

Tar jernbaner i Tyskland som et eksempel (Bundesbahn / Reichsbahn og Deutsche Bahn AG): avslutningen av post togtjenester (1994-1995), innstilling av stykkgodstjenester (andre halvdel av 1990-tallet); innstilling av Interregio-tog (2001/2002); forskyvning av bagasjetransport til veitransport (slutten av 1990-tallet); slutt på tilstedeværelse på stasjoner og nedbemanning av billettkontor på tusenvis av jernbanestasjoner (en pågående prosess siden midten av 1980-tallet, akselerert siden jernbane reformer av 1994); innstilling av togrelatert transport som Bodensjøen frakt og salg av aksjer i rederier til Skandinavia (Scandlines, 2005); utskillingen av blant annet av godstransport (siden slutten av 1990-tallet); demontering av fraktnettverk spesielt med hensyn til regionale linjer (sidelinjer, mellom 1994 og 2013 ble driftslengden på nettet kuttet med 7000 km).

Hvis nattoget forsvinner helt eller delvis, vil jernbanesystemet lide ytterligere slag for sin kvalitet. Den allerede bestående nisjeeksistens vil bli svekket enda en gang.

### 4

Kuttene i togtrafikk er i bemerkelsesverdig kontrast til systematisk **utvidelse av intra-europeisk luftfart** og også til økningen i innenlandsflyreiser i de fleste av de større medlemsstatene i EU. Tysklands innenriks luftfart økte med rundt 70 prosent mellom 1994 og 2013, mens langdistanse passasjerjernbanetransport stagnerte. Veksten i luftfart har blitt prioritert og subsidiert i stor grad gjennom en bestemt transportpolitikk (kerosin er skattefritt; internasjonale flyreiser er fritatt for moms, de aller fleste flyplasser er subsidiert av staten). Sammen med privat bil transport og veitransport, er luftfarten den transportformen som bidrar mest til klimagasser.

### 5

Det er ikke først og fremst »markedet« (manglende etterspørsel etc) som forklarer hvorfor nattog blir skyvet på et sidespor. **Derimot er det i betydelig grad politikk av Deutsche Bahn ledelse som bidrar til de harde nedskjæringer i dette segmentet.** I nyere tid har denne ledelsen systematisk kuttet kapasitet på nattoget. Rullende materiell er utdatert og mangelfullt vedlikeholdt, sistnevnte med for tidlig slitasje (som i tilfellet med »dobbeldekker« vogn).

***I de senere årene har det vært mange beslutninger og »hendelser« som har ført til at hundretusener av brukere av nattog og biltog tjenester blir borte.***

Derfor kommer vi til en liste over pinlige spørsmål i denne forbindelse: »Hvorfor er spisevogn systematisk og i økende takt fjernet fra nattog etter overgangen fra Mitropa til DB ERS som går på bekostning av kvaliteten på tjenesten?<sup>1</sup> – Hvor mye merkbar innvirkning fikk dette på etterspørselen?« – »Hvorfor har det i lang tid vært umulig å bestille Deutsche Bahn biltog fra Skandinavia?«

## 6

Målet er å ***lansere en bred kampanje mot denne politikken av radikale nedskjæringer*** i andre halvdel av 2014, og for å utvikle en alternativ og pro-aktiv togpolitikk på disse områdene.

***Bærere av en slik kampanje*** på dette tidspunktet er: samarbeidsutvalg og andre ansatte i Deutsche Bahn datterselskap DB European Railservice (DB ERS), »Bürgerbahn statt Börsenbahn« (BsB) og »Bahn für Alle«.

Ytterligere medlemmer kan være: NGG (Mat, drikke og catering fagforening), medlemmer av EVG (Tog og Transportfagforening) og EVG-tilknyttede initiativet »Bahn von unten«, eventuelt supplert med enkelte (andre, bortsett fra BsB) partnere i »Bahn für Alle« allianse, for eksempel bransjekomiteé av jernbaneteknisk avdeling av IG Metall Union.

Det ville være ønskelig med initiativer og enkeltpersoner fra andre europeiske land for å bli med i denne kampanjen fra begynnelsen av. De første uformelle kontakter er etablert med Italia, Østerrike og Danmark. Det ville være en god idé å invitere interesserte til et møte i høsten 2014 for en første kontakt og koordinering.

## 7

Den 24. september 2014 blir en ***protest avholdt i Berlin foran DBs Bahn Tower mot oppsigelse av biltog og nattog***, organisert av samarbeidsutvalg og andre ansatte i DB ERS, med bred støtte fra de gruppene som er nevnt under punkt 6. Denne handlingen gir en svært synlig start til ønsket kampanje.

## 8

Planer ***på parlamentarisk nivå (Bundestag)***: Forbundsdagen Transportkomiteen skal møtes for å diskutere temaet biltog/nattog. Ved utgangen av august vil partiet LINKE ha laget en innstilling til Forbundsdagen om samme emne, som vil bli fremmet i Forbundsdagen i september og satt på dagsorden for en plenumsdebatt i samme måned. Dette bør oppmuntre

---

1 Tidligere ble storslagne planer lansert om å erstatte spisevogn med såkalte Paninotecas (ombygging av 1/3 liggevogn til bistro). Men de 30 Paninotecas ble aldri bygd, istedenfor er 2 Paninotecas værende gjest i monteringshallen.

andre parter – for eksempel Bündnis 90/Die Grünen og muligens SPD – til å innføre sine egne parlamentariske initiativer. Ytterligere parlamentariske initiativer bør undersøkes.

### 9

Det er også et behov for å undersøke i hvilken grad sammenlignbare bevegelser kan fremmes i **Europaparlamentet**. Tilnærminger bør gjøres i denne forbindelse til Michael Cramer, leder av Europaparlamentets komité for samferdsel og reiseliv, for å be om hans støtte i kampanjen for å beholde nattogtjenester og for å utvide togforbindelser i hele Europa.

### 10

Det arbeides med å identifisere **høytstående personer** som er villige til å kommentere emnet og til å gi sin støtte til initiativet. Dette inkluderer folk fra områdene kunst, teater, politikk, etc. Noen personer fra Tyskland er allerede på »shortlist«. Pascal Mercier (»Nattog til Lisboa«) er et mulig internasjonalt navn.<sup>2</sup>

### 11

Spesiell innsats gjøres for å etablere **gode mediekontakter** og for å plassere artikler i media, blant annet i føljetong, for å støtte opp om initiativ også. De første artiklene om emnet har allerede dukket opp, selv om noen har en noe destruktiv grunntone, for eksempel i Süddeutsche Zeitung i begynnelsen av juli.

Det er viktig å huske på at det tolv år gamle prosjektet »Ingen flere ICE spisevogner« annonsert av Mehdorn, den daværende sjefen for Deutsche Bahn AG, ble stanset til slutt. En grunn var ramaskrik i mange mediaoppslag og i føljetong av store aviser. Ved den anledningen også prøvde jernbaneledelsen til å fremme »studier« som angivelig skal vise at serveringsvognene var fundamentalt uøkonomisk.

### 12

Kolleger fra DB ERS har allerede begynt å produsere kampanjemateriell. **Ytterligere høyprofilerte tiltak** må planlegges. Vi tenker da for eksempel markering av den siste turen i en bestemt tog (tilsvarende handlinger i 2008 som var vellykket). Tidligere aksjoner ville selvsagt bli enda bedre. Spektakulære **»inspeksjoner« av nattog** ved avgang eller ankomst; distribusjon av flyers til passasjerene?

---

2 Karakteristisk er Manolis Glezos. Han er en slags gresk nasjonalhelt, fordi han hentet ned hakekorsflagget fra Akropolis 30. mai 1941 etter okkupasjon av NS-armeen. I mai 2014 ble 91åringen valgt i Europaparlamentet for Syriza, en venstreorientert allianse. På grunn av helseproblemer kan Glezos ikke benytte fly. På grunn av nedskjæringer av nattogforbindelser bruker Glezos nå to til tre ganger mer tid på sin reise fra Athen til Europaparlamentet i Strasbourg enn på 50 eller 70tallet.

### 13

**Arbeidsplasser** bør være et sentralt tema for en slik kampanje. I Tyskland alene står rundt 1000 arbeidsplasser på spill (550 på DB ERS, de andre i periferien – alt i tjenestesektoren). Det finnes også jobber i vedlikehold og i kjøretøyproduksjon. Alt skal gjøres i kampanjen for å motvirke »salamitaktikk« (strategi av bittesmå kompromisser) av ledelsen i Deutsche Bahn og for å vise solidaritet med kollegaer i DB ERS som for tiden er rammet. For eksempel Dortmundavdelingen av DB ERS skal bli stengt i slutten av 2014, et trekk vekker som motstand blant de ansatte. Denne kampen bør støttes av initiativet.

For øvrig bør hele denne saken sees som en del av en omfattende massiv nedbemanning av Deutsche Bahn siden 1994, som har resultert i halvering av antall ansatte i jernbanesektoren. Innsatsen bør knyttes i denne sammenheng til konseptet »Gute Arbeit« (»god arbeid«), utviklet av IG Metall og DGB (paraplyorganisasjon av tyske fagforeninger). Det er et begrep som er helt egnet i dette området.

### 14

Fremtiden ligger i en del av fortiden: **Det var en gang et veldig godt nettverk av nattog** – for eksempel fortsatt i 1994 da reformen av jernbanen startet. Andreas Kleber har samlet imponerende dokumentasjon på dette. På den tiden kom de ansvarlige i Bundesbahn og Deutsche Bahn begge opp med interessante markedsføringsideer, inkludert en attraktiv prisstruktur. Dette ga positive resultater.

Dette materialet bør opparbeides og brukes i den foreliggende kampanjen. Argumentet »Men vi hadde alt dette en gang før – og det fungerte« kan ofte være mer overbevisende enn forslag utviklet rundt et tegnebrett.

### 15

Dette handler i hovedsak om den **pro-aktive utvikling og presentasjon av et alternativ europeisk konsept for nattogtjenester** og europeiske jernbaneforbindelser som tar hensyn til gjeldende tekniske og transportpolitiske forhold. Det er et betydelig potensialet for jernbaneutvikling. Dette er også dokumentert av en ny studie av UIC om mulighetene for nattog.<sup>3</sup> I motsetning til 20 og flere år siden, kan nå de nye høyhastighetslinjer bli innarbeidet i et nytt konsept. Det er viktig at et slikt konsept blir intensivt undersøkt i form av sin gjennomførbarhet, spesielt som beskrevet i UIC studien. Forfatterne av denne studien antar blant annet at de infrastrukturkostnader for denne type natt-trafikk – ved hjelp av høyhastighetsspor – vil stå for opptil 70 prosent av de samlede driftskostnadene. Vi bør i første omgang legge vekt på å sikre, optimalisere og reaktivere de tradisjonelle

---

3 UIC-Study Night Trains 2.0 – New Opportunities by HSR? Full Report by UIC-International Union of Railways, ohne Jahr (Frühjahr 2014). Siehe auch: Heinz Högelsberger, Reisebericht: Nachtzüge in Europa – Status quo. Viel Raum für Verbesserungen, in: Regionale Schienen 5/2013

nattogforbindelser. Videre er det et behov for å undersøke muligheten om skinnesporkostnader kan bli redusert for nattog. Fotball-EM skal arrangeres i 13 land i 2020 og kan være en interessant fast tidspunkt for etablering av et slikt europeisk nattogsystem.

## **16**

Redaksjonen på »Lunapark21«<sup>4</sup> har tilbudt seg til å produsere en spesiell LP21 ekstra utgave om nattog – historien om tjenesten, Deutsche Bahns radikale nedskjæringspolitikk og et alternativt konsept. Vi må undersøke om det er flere alliansepartnere for en slik publikasjon.

*Winfried Wolf, medarbeider av Sabine Leidig, Medlem av Forbundsdagen  
9. august 2014*

---

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