



AUF DIE SCHIENEN, FERTIG, LOS:

Bahnalternativen zu Kurzstreckenflügen in Europa

GREENPEACE

MOBILITY
FOR ALL

Einführung

Die Luftfahrtindustrie ist eine der klimaschädlichsten und ungerechtesten Branchen der Welt – und das auf Kosten künftiger Generationen. In den letzten Jahrzehnten war der Luftverkehr die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgasemissionen (THG) in Europa (+29 Prozent zwischen 2009 und 2019 in der EU), und die Branche plant, bis 2024 wieder auf den Stand von vor Corona zu kommen und den Flugverkehr bis 2037 weltweit zu verdoppeln.

In der Coronakrise erhielt die Luftfahrtindustrie Unterstützung von den Regierungen in Form von höheren Investitionen, Rettungspaketen und anderen Subventionen aus Steuergeldern; dies ging deutlich zulasten der Eisenbahnindustrie. EU-weit macht der **Bahnverkehr** weniger als sieben Prozent des gesamten Personenverkehrs aus.

Um die globale Erwärmung auf 1,5 °C gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen, ist eine Reduzierung des Flugverkehrs erforderlich. Wissenschaftler:innen weisen schon seit Langem darauf hin, dass die Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 °C noch möglich ist, aber nur wenn es gelingt, die CO₂-Emissionen rasch auf netto null (Net Zero) oder darunter zu senken. Ohne politische Maßnahmen, die das Wachstum der Luftfahrtindustrie eindämmen, **wird diese Branche bis 2050 27 Prozent des weltweiten Kohlenstoffbudgets zur Erreichung des 1,5-°C-Ziels verbrauchen.**

Wenn man die Luftfahrtindustrie beim Klimaschutz nicht in die Pflicht nimmt, **wird es unweigerlich zum Klimakollaps kommen.** Nur ein sehr kleiner Teil der weltweiten Bevölkerung reist tatsächlich mit dem Flugzeug; diese Menschen tragen daher verhältnismäßig stark zur globalen Erwärmung bei. **Ein Prozent der Weltbevölkerung verursacht 50 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr,** und es sind vor allem die Europäer:innen, die als Vielflieger:innen weltweit unterwegs sind.

Zur Bewältigung der Klimakrise muss der Verkehrssektor komplett umgestaltet werden. Langstreckenflüge verursachen den größten Teil der CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr (**50 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem europäischen Flugverkehr** stammen von **Flügen mit einer Distanz von über 4000 km**) und müssen daher reduziert werden. Flüge mit einer Distanz von unter 1500 km, sind für **25 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem EU-Flugverkehr** verantwortlich; da so kurze Flugverbindungen im Vergleich zu Zugverbindungen eine unverhältnismäßig hohe Klimabelastung verursachen, müssen Kurzstreckenflüge, wo immer möglich, durch Bahnalternativen ersetzt werden. Hinzu kommt, dass die Nicht-CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr (z. B. Stickoxide [NO_x], Rußpartikel, Wasserdampf) doppelt so viel zur globalen Erwärmung beitragen wie das von den Flugzeugen emittierte CO₂; **dies wurde von unabhängigen Wissenschaftler:innen nachgewiesen und in einer von der Europäischen Kommission veröffentlichten Studie bestätigt.**

An unseren Lebens- und Reisegewohnheiten muss sich dringend etwas ändern; Nachhaltigkeit und die Zukunft der Menschheit müssen in den Mittelpunkt rücken. Laut einer von der Europäischen Investitionsbank (EIB) durchgeführten **Umfrage** befürworten 62 Prozent der Europäer:innen ein Verbot von Kurzstreckenflügen, und eine große Mehrheit **befürwortet** den Ausbau der Tages- und Nachtzugverbindungen.

Die Bevorzugung des Flugverkehrs gegenüber dem Bahnverkehr durch die EU muss endlich aufhören. Wenn die Weichen für eine umfassende Revitalisierung des Bahnverkehrs nicht jetzt gestellt werden, ist der Klimacrash vorprogrammiert. Anstatt zu versuchen, zu einem nicht nachhaltigen Flugbetrieb wie in Vor-Corona-Zeiten zurückzukehren, sollten sich die Airlines auf die Einführung umwelt- und klimaschonender Lösungen konzentrieren. Ein Verbot von Kurzstreckenflügen, für die es bereits umweltfreundlichere Alternativen gibt (wie etwa Zugverbindungen unter sechs Stunden), ist dabei ein guter Anfang.

© Greenpeace/Pablo Blázquez

Worum geht es bei der Untersuchung?

Die Greenpeace European Unit hat bei OBC Transeuropa einen Report in Auftrag gegeben, um die Verfügbarkeit von Bahnalternativen zu den am stärksten frequentierten Kurzstreckenflügen in Europa sowie die Fahrtdauer mit diesen Zügen zu untersuchen.

Untersucht wurden Flugverbindungen unter 1500 km (sog. „Kurzstreckenflüge“ gemäß der Definition von Eurocontrol), die bei guten Verbindungen, insbesondere im Nachtzugverkehr, mit der Bahn zurückgelegt werden könnten.

Die Untersuchung konzentrierte sich auf die am meisten genutzten Flugstrecken, die das größte Potenzial für eine CO₂-Reduktion und eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene haben. Der Report enthält eine Auflistung der 150 wichtigsten Flugverbindungen innerhalb der EU (gemessen am Fluggastaufkommen), eine Auflistung der 250 wichtigsten europäischen Flugverbindungen (EU, Großbritannien, Norwegen und Schweiz) sowie detaillierte Auswertungen für sieben Länder (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich und Spanien).

Auf die 150 meistgenutzten Flugstrecken innerhalb der EU, die im Rahmen des Reports untersucht wurden, entfällt rund die Hälfte der Fluggäste auf allen EU-Binnen-Flugstrecken unter 1500 km (Flugverbindungen von und zu Inseln ausgenommen). Auf die 250 meistgenutzten europäischen Flugstrecken, die ebenfalls untersucht wurden, entfallen 86 Prozent der Fluggäste auf allen Flugstrecken unter 1500 km in der EU, Norwegen,

der Schweiz und Großbritannien (Flugverbindungen von und zu Inseln ausgenommen).

Bei der Untersuchung wurde ermittelt, wo eine Zugfahrt einen Flug ersetzen kann, weil es bereits Bahnalternativen gibt, und wo die Situation durch neue oder bessere Tages- und Nachtzugverbindungen in Zukunft verbessert werden kann.

Inselverbindungen wurden nicht untersucht (außer wenn es eine Zugverbindung gibt, wie etwa auf Sizilien), obwohl auch Fähren eine gute Reisealternative zum Flugzeug darstellen.

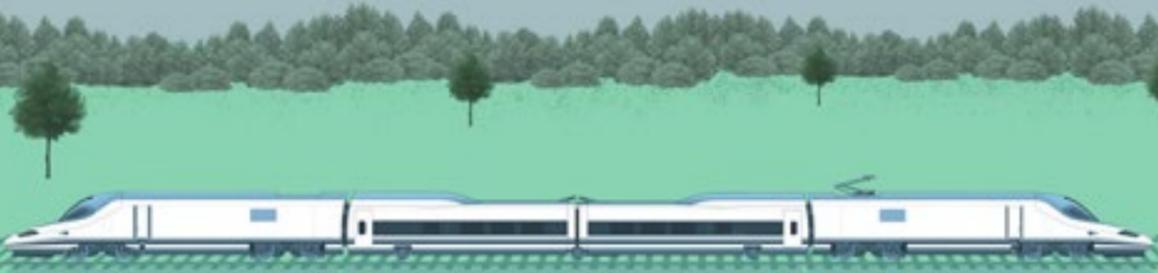
Grundlage des Reports sind die Fluggastzahlen für das Jahr 2019, da der Flugbetrieb im Jahr 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie stark beeinträchtigt war und für 2021 noch keine Fluggastdaten vorliegen. Zur Beurteilung der Entwicklung der Situation wurden darüber hinaus Bahn- und Fahrplaninformationen aus den Jahren 2019 und 2021 geprüft. Sofern nicht anders angegeben, basiert die vorliegende Zusammenfassung auf den Daten von 2021.

Weitere Informationen zum methodischen Vorgehen finden Sie im vollständigen, englischsprachigen Report von OBC Transeuropa

Die wichtigsten Ergebnisse des Reports:



81 Millionen europäischen Fluggästen stehen Zugverbindungen unter sechs Stunden zur Verfügung.



Im Jahr 2021 gibt es zu 41 (27 Prozent) der 150 meistgenutzten Flüge innerhalb der EU Direktnachtzug-Alternativen.

73 (29 Prozent) der 250 meistgenutzten europäischen Flugstrecken (EU, Norwegen, Schweiz und Großbritannien) können mit dem Zug in weniger als sechs Stunden zurückgelegt werden.

51 (34 Prozent) der 150 meistgenutzten Flugstrecken innerhalb der EU können mit dem Zug in weniger als sechs Stunden zurückgelegt werden.

51

73

Empfehlungen

- Als erste Maßnahme zur Reduktion des Flugverkehrs müssen inländische und grenzüberschreitende Kurzstreckenflüge verboten werden, wenn es eine Bahnalternative unter sechs Stunden gibt.
- Um die Verkehrsverlagerung vom Flugzeug auf die Schiene zu beschleunigen und das europäische Eisenbahnnetz für das 21. Jahrhundert fit zu machen, bedarf es mehr und besserer Tages- und Nachtzugverbindungen.

Zu welchen der meistgenutzten Flüge innerhalb der EU gibt es Bahnalternativen unter sechs Stunden?

- Bei 34 Prozent der 150 wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU (gemessen am Passagieraufkommen), die auch mit dem Zug bedienbar sind (siehe Anhang), benötigen die Reisenden weniger als sechs Stunden mit dem Zug.
- Zu diesen Strecken gehören 14 der 30 meistgenutzten Strecken innerhalb der EU, darunter die drei beliebtesten Strecken (Paris–Toulouse, Paris–Nizza und Athen–Thessaloniki), die jährlich über eine Million Reisende befördern, sowie die Strecken Madrid–Barcelona, Frankfurt–Berlin und München–Berlin.
- Die meisten Strecken mit einer Bahnreisezeit von unter sechs Stunden sind Inlandsstrecken und befinden sich hauptsächlich in Deutschland, Frankreich und Spanien; es gibt jedoch auch einige internationale EU-Binnen-Verbindungen unter sechs Stunden, wie Stockholm–Kopenhagen, Paris–Amsterdam, Paris–Frankfurt oder Paris–München.
- 21 der 150 wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU können mit dem Zug in weniger als vier Stunden zurückgelegt werden. Mit Ausnahme der Strecken Amsterdam–Paris, Amsterdam–Frankfurt, Brüssel–Frankfurt und Paris–Frankfurt handelt es sich hierbei um Inlandsstrecken. Alle diese Strecken verfügen über Direktverbindungen und werden tagsüber bedient.
- Bei drei dieser Strecken beträgt die Fahrtzeit mit dem Zug sogar nur rund zwei Stunden (wie z. B. Paris–Lyon, Paris–Bordeaux oder Paris–Nantes); auf diesen Strecken wird der Flugverkehr **nach der Verabschiedung des französischen Klimagesetzes** jedoch nur teilweise untersagt.
- Im Jahr 2021 gibt es nur für 41 (27 Prozent) der 150 meistgenutzten Flüge innerhalb der EU alternative Direktnachtzugverbindungen.

| Fahrdauer | Anzahl der Strecken | Prozentanteil dieser Strecken | Kumulierte Anzahl der Fluggäste auf diesen Strecken (Mio.) |
|-----------------------------|---------------------|-------------------------------|--|
| Unter 4 Stunden | 21 | 14 % | 24,1 |
| 4–6 Stunden | 30 | 20 % | 33,6 |
| 6–8 Stunden | 15 | 10 % | 15,1 |
| 8–16 Stunden | 58 | 39 % | 54,9 |
| Über 16 Stunden | 23 | 15 % | 21,4 |
| Nicht mit dem Zug bedienbar | 3 | 2 % | 2,4 |
| Gesamt | 150 | 100 % | 151,5 |

Dauer der Zugfahrt auf den 150 wichtigsten EU-Binnen-Flugstrecken (2021)

Im Anhang finden Sie eine Liste der 150 wichtigsten Flugverbindungen innerhalb der EU, die auch mit Zügen bei einer Fahrtzeit von unter sechs Stunden, mit Direktnachtzügen oder mit Nachtzügen bei einer Fahrtzeit von unter 12 Stunden bedienbar sind.

Welche der meistgenutzten Flüge in der EU, in Norwegen, in Großbritannien und in der Schweiz können durch Züge ersetzt werden?

Eine umfassendere Analyse der 250 wichtigsten Flugverbindungen umfasst neben der EU auch Norwegen, die Schweiz und Großbritannien. Rund 34 Prozent der Fluggäste entfielen auf Inlandsstrecken und rund 36 Prozent auf internationale EU-Binnen-Strecken; rund 28 Prozent der Reisenden – also ganze 72,4 Millionen Menschen – waren zwischen der EU und Großbritannien, Norwegen oder der Schweiz unterwegs. Die überwiegende Mehrheit dieser Personen unternahm Flugreisen in bzw. aus Großbritannien, insbesondere auf deutsch-britischen oder spanisch-britischen Strecken. Flugverbindungen von und zu Inseln, die nicht auch mit dem Zug bedienbar sind, wurden im Report nicht berücksichtigt.

Für 29 Prozent der 250 wichtigsten europäischen Flugstrecken benötigen Reisende weniger als sechs Stunden mit dem Zug – ein ähnlicher Prozentsatz wie bei den Zugalternativen zu den 150 wichtigsten Kurzstreckenflügen innerhalb der EU.

Zu diesen Strecken gehören 11 der 30 meistgenutzten europäischen Strecken. Bei fünf dieser Strecken beträgt die Fahrzeit mit dem Zug sogar weniger als oder rund zwei Stunden (wie z. B. Brüssel–London und London–Manchester) oder weniger als vier Stunden (wie z. B. Zürich–Genf). Bei London–Amsterdam, der meistgefliegenen Strecke Europas, beträgt die Fahrzeit mit dem Zug weniger als sechs Stunden. Über zwei Millionen Fluggäste nutzen jedes Jahr die beiden innernorwegischen Flugstrecken Oslo–Bergen und Oslo–Trondheim, obwohl diese Strecken auch mit einem Direktnachtzug bedient werden.

Die meisten Strecken mit einer Bahnreisezeit von unter sechs Stunden sind Inlandsstrecken und befinden sich hauptsächlich in Deutschland, Frankreich und Spanien; es gibt jedoch auch einige internationale europäische Verbindungen wie Paris–London, Stockholm–Kopenhagen und Paris–Amsterdam mit einer Fahrzeit von unter sechs Stunden.

Im Jahr 2021 gibt es nur zu **51 (20 Prozent)** der 250 meistgenutzten Flüge in der EU, in Norwegen, im Vereinigten Königreich und in der Schweiz Direktnachtzug-Alternativen.

Kurzstreckenflüge verursachen eine unverhältnismäßig hohe Klimabelastung

Langstreckenflüge verursachen den größten Teil der CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr und müssen zur Erreichung des 1,5-°C-Ziels drastisch reduziert werden. **Kurzstreckenflüge verursachen jedoch mehr CO₂-Emissionen pro Fluggast und zurückgelegtem Kilometer als Langstreckenflüge** (und zwar aufgrund der energieintensiven Startphasen); außerdem sind bereits oft alternative Zugverbindungen vorhanden, die zum Teil mit wenig Aufwand ausgebaut werden könnten. Wenn man alle CO₂-Emissionen von der Quelle bis zum Tank („from well to tank“) zusammenrechnet, emittieren Züge im EU-Durchschnitt fünfmal weniger CO₂ als ein Flugzeug auf der gleichen Strecke; aus diesem Grund sind Zugfahrten, wo immer möglich, die logische klimafreundliche Alternative zu Flügen. Berücksichtigt man auch die Nicht-CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr (z. B. NO_x und Wasserdampf), die doppelt so viel zur globalen Erwärmung beitragen wie das von den Flugzeugen emittierte CO₂, so ist die gesamte durch Flugreisen verursachte Klimabelastung im Vergleich zum Bahnfahren möglicherweise mehr als 80-mal so hoch (z. B. in **Österreich oder Frankreich**).

Paris - Amsterdam:

Flug: 119 kg CO_{2e} pro Passagier:in*
Zugfahrt: 11,5 kg CO_{2e} pro Passagier:in

Das Flugzeug emittiert 10-mal mehr CO_{2e} als der Zug. Dennoch nutzen jedes Jahr über eine Million Passagier:innen diese Flugstrecke; mit dem Zug dauert die Reise 3 Stunden und 23 Minuten.
Source: eco passenger

Bruxelles - Amsterdam:

Flug: 119 kg CO_{2e} pro Passagier:in*
Zugfahrt: 9,1 kg CO_{2e} pro Passagier:in

Das Flugzeug emittiert 13-mal mehr CO_{2e} als der Zug. Dennoch nutzen jedes Jahr über eine Million Passagier:innen diese Flugstrecke; mit dem Zug dauert die Reise 1 Stunde und 52 Minuten.
Source: eco passenger

Frankfurt - Berlin:

Flug: 126,9 kg CO_{2e} pro Passagier:in*
Zugfahrt: 10,8 kg CO_{2e} pro Passagier:in

Das Flugzeug emittiert 12-mal mehr CO_{2e} als der Zug. Dennoch handelt es sich um einen der meistbenutzten Flüge innerhalb Europas und den meistbenutzten Flug innerhalb Deutschlands. Wenn man diese Strecke mit dem Zug zurücklegt, ist man 3 Stunden und 54 Minuten unterwegs.
Source: eco passenger

Barcelona - Madrid:

Flug: 140,8 kg CO_{2e} pro Passagier:in*
Zugfahrt: 16,5 kg CO_{2e} pro Passagier:in

Das Flugzeug emittiert 9-mal mehr CO_{2e} als der Zug. Dennoch handelt es sich um einen der meistbenutzten Flüge innerhalb Europas und den meistbenutzten Flug innerhalb Spaniens. Die Strecke kann mit dem Zug in 2,5 Stunden zurückgelegt werden; die Zugfahrt ist somit schneller als die gesamte Flugreise.
Source: eco passenger | Omio

* Unter Berücksichtigung der gesamten Klimabelastung.

Welche der meistgenutzten Flüge in der EU, in Norwegen, in Großbritannien und in der Schweiz können durch Züge ersetzt werden?



Wir brauchen mehr und bessere Zugverbindungen

Die Luftfahrtindustrie war schon immer auf öffentliche Unterstützung angewiesen, um zu expandieren. Staatliche Beihilfen für Flughäfen sowie Befreiungen auf Mehrwert- und Kerosinsteuer haben die Flugpreise künstlich niedrig gehalten und waren einer der Hauptgründe, warum diese Branche so schnell wachsen konnte. Gleichzeitig wurden in den letzten Jahrzehnten viele öffentliche Verkehrsdienste wie Nachtzüge oder kurze grenzüberschreitende Bahn- und Busverbindungen zwischen europäischen Städten vernachlässigt oder eingestellt.

Generell ist die Situation des Zugverkehrs in Europa im Jahr 2021 schlechter als im Jahr 2019; dies liegt vor allem daran, dass einige Angebote im Zuge der COVID-19-Pandemie eingestellt wurden. Mit der Beendigung der meisten Pandemie-bedingten Reiseeinschränkungen sollten diese Dienste wieder aufgenommen werden; dies ist jedoch nicht automatisch der Fall.

Eingestellte Nachtzugverbindungen

Was die in diese Untersuchung einbezogenen Strecken betrifft, so gehört die Einstellung der Nachtzugverbindungen zwischen Hendaye (Frankreich) und Lissabon sowie zwischen Venedig, Mailand und Paris zu den schwerwiegendsten Maßnahmen. Es handelte sich um äußerst nützliche Verbindungen zwischen Portugal und anderen Ländern bzw. zwischen Italien und anderen Ländern. Vor diesen Einstellungen dauerte eine Zugfahrt von Paris nach Porto 18 Stunden und 25 Minuten; jetzt ist man auf dieser Strecke 34 Stunden und 2 Minuten unterwegs. Ähnliche Auswirkungen gab es auf Zugfahrten nach Lissabon. Das Gleiche gilt für alle anderen Strecken, die die Nachtzugverbindung zwischen Hendaye und Lissabon genutzt haben: Dazu zählen unter anderem Verbindungen von Portugal nach Brüssel, Genf, London und Lyon.

Der Nachtzugverkehr innerhalb Frankreichs und über die Grenzen hinaus wurde durch die Reduzierung des Angebots zwischen Paris und Portbou noch zusätzlich beeinträchtigt; unter der Woche wird nur noch die Strecke Paris–Toulouse bedient. Dies hatte Auswirkungen auf zahlreiche Zugverbindungen zwischen Spanien und anderen Ländern, die stark auf die Strecke Barcelona–Portbou–Paris angewiesen waren; die derzeitigen Zugreisemöglichkeiten zwischen Toulouse und Barcelona sind sehr begrenzt. So dauert eine Nachtzugfahrt von London nach Valencia jetzt 27 Stunden und 24 Minuten (im Vergleich zu 20 Stunden und 24 Minuten im Jahr 2019); von Barcelona nach Frankfurt sind Nachtzugreisende jetzt 26 Stunden und 54 Minuten unterwegs (im Vergleich zu 21 Stunden und 32 Minuten im Jahr 2019). Auch der Nachtzugverkehr zwischen Rom, Bari und Brindisi wurde teilweise eingestellt; auf dieser Strecke verkehrt der Nachtzug jetzt nur noch an Wochenenden.

Schon vor 2019 wurden in der EU viele nationale und internationale Nachtzüge eingestellt; dies hat zur Folge, dass den Reisenden für längere Strecken innerhalb Europas derzeit kaum Bahnalternativen zur Verfügung stehen. Früher gab es auf wichtigen Strecken, die als Korridore für den europäischen Personenverkehr dienen, Direktnachtzüge; in den 2010er Jahren wurden jedoch die Direktnachtzüge Kopenhagen-Amsterdam, Basel-Prag, Paris-Berlin und Paris-Madrid bzw. -Barcelona eingestellt.

Unzureichende Zugverbindungen

Das Zugreiseangebot ist im Jahr 2021 im Vergleich zu 2019 auch deshalb zurückgegangen, weil der Eurotunnel-Betreiber Eurostar die Zugverbindungen zwischen London und Paris sowie zwischen London und Amsterdam via Brüssel reduziert hat und weil nun vergleichsweise weniger Tagesverbindungen zwischen Barcelona und Paris angeboten werden. Infolgedessen ist es zum Beispiel nicht mehr möglich, innerhalb eines Tages von London nach Warschau, Prag oder Valencia zu reisen; dasselbe gilt für die Strecken Alicante–London und Paris–Malaga. Darüber hinaus wurden alle Zugverbindungen zwischen Schweden und Norwegen durch Busse ersetzt.

Auf der Strecke Frankfurt–Lyon, einer wichtigen Verbindungsachse zwischen Deutschland und Frankreich, verkehrt pro Tag nur ein Direktzug. Auf der Strecke Berlin–Warschau werden nur sehr wenige Zugverbindungen pro Tag angeboten. Nachtzüge sind in der Ferienzeit oft schon Wochen im Voraus ausgebucht.

Auf einigen der Strecken, die in der Liste der 150 wichtigsten Flugverbindungen innerhalb der EU aufgeführt sind, müssen die Reisenden mit drei oder sogar vier verschiedenen Zügen fahren. Auf mehreren relativ kurzen Eisenbahnstrecken, darunter sehr beliebten Strecken wie Amsterdam–Kopenhagen, Barcelona–Lissabon, Madrid–Lissabon und Paris–Kopenhagen, ist die Zahl der Umsteigevorgänge hoch. Es gibt klaren Verbesserungsbedarf, vor allem braucht es mehr Direktverbindungen.

Der Untersuchung zufolge müssen Reisende, die auf den 150 wichtigsten Strecken innerhalb der EU (beispielsweise von Frankreich, Deutschland, den Niederlanden oder Belgien nach Spanien) einen Nachtzug benutzen wollen, meistens über Paris fahren. Dies macht deutlich, dass wir auch ein dezentraleres Netz von Tages- und Nachtzügen, das alle europäischen Regionen miteinander verbindet, brauchen.

Neue Nachtzugverbindungen

Positiv zu vermerken ist, dass in Frankreich einige Nachtzugverbindungen wiederbelebt wurden bzw. noch werden (Paris–Nizza im Juni 2021 und Paris–Tarbes im Dezember 2021) und dass kürzlich drei neue Nachtzugverbindungen auf den Strecken Stockholm–Berlin, Wien–Amsterdam und Wien–Brüssel eingerichtet wurden. Somit steht Reisenden nun auch auf der Strecke London–Stockholm eine Nachtzugoption zur Verfügung.

Ab Dezember 2021 werden zwischen Wien und Paris sowie zwischen Zürich und Amsterdam neue Nachtzüge verkehren. Ab Dezember 2022 werden Zugverbindungen zwischen Zürich und Rom zur Verfügung stehen. Im Dezember 2023 wird es eine neue Zugverbindung zwischen Wien und Paris via Berlin und Brüssel geben. Auch in Zentral- und Osteuropa ist ab 2022 **mit der Einrichtung weiterer Nachtzüge zu rechnen.**





Das Wichtigste aus den analysierten Ländern



Österreich

Für 20 Prozent der 30 wichtigsten österreichischen Flugstrecken innerhalb der EU benötigen die Fahrgäste weniger als sechs Stunden mit dem Zug. Die meisten Strecken mit einer Reisezeit von weniger als sechs Stunden sind internationale Strecken: Wien-München (535.673 Fluggäste/Jahr, 4:00), Graz-München (225.569 Fluggäste/Jahr, 5:56), Linz-Frankfurt (177.638 Fluggäste/Jahr, 5:33) und Wien-Prag (180.795 Fluggäste/Jahr, 4:25). Als ein Land, dessen Bewohner:innen der Klimaschutz am Herzen liegt, würde Österreich daher sehr von europäischen Klimaschutzmaßnahmen profitieren, wenn Kurzstreckenflüge durch Züge ersetzt werden. Zwei der drei wichtigsten österreichischen Inlandsstrecken werden von Zügen bedient, die weniger als 4 Stunden benötigen. Das sind Wien-Graz (131.918 Fluggäste/Jahr, 2:35) und Wien-Klagenfurt (119.688 Fluggäste/Jahr, 3:55). Eine Strecke, Wien-Innsbruck (204.896 Fluggäste/Jahr, 4:14), dauert weniger als 6 Stunden. Wien-Salzburg (92.555 Fluggäste/Jahr, 2:22) ist die einzige Flugstrecke, die im Rahmen des Rettungspakets für Austrian Airlines seit 2010 eingestellt wurde. Für 53 Prozent der 30 wichtigsten österreichischen Flugverbindungen gibt es alternative direkte Nachtzüge, weit mehr als für jedes andere in die Analyse einbezogene Land.



Belgien

Für 20 Prozent der 30 meistgenutzten belgischen Flugstrecken innerhalb der EU benötigen Fluggäste weniger als sechs Stunden mit dem Zug. Keine dieser Strecken ist ein Inlandsflug. Ein Beispiel ist der Flug Brüssel-Frankfurt, auf dem jedes Jahr 578.559 Fluggäste befördert werden. Die Bahn benötigt für diese Strecke nur 3:07 Stunden, die Gesamtreisezeit mit dem Flugzeug beträgt - einschließlich durchschnittlicher Zeiten für Check-in und Transfers mit der U-Bahn zu den Flughäfen - durchschnittlich 3:15 Stunden. Zwei Strecken liegen unter zwei Stunden Dauer: Brüssel-Paris (196.534 Fluggäste/Jahr, 1:22 Stunden) und Brüssel-Amsterdam (281.812 Fluggäste/Jahr, 1:52 Stunden). Nur eine einzige der 30 wichtigsten belgischen Flugstrecken innerhalb der EU wird mit einem Nachtzug bedient (Wien-Brüssel), und das, obwohl Belgien an vier verschiedene Länder grenzt.



Frankreich

Auch Frankreich trägt eine große Verantwortung für den Luftverkehr in Europa, da 30 der 150 wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU von Frankreich ausgehen und/oder in Frankreich landen. 19 der 40 wichtigsten französischen Flugstrecken innerhalb der EU können in weniger als sechs Stunden mit dem Zug zurückgelegt werden. Das gilt auch für die beiden verkehrsreichsten Flugrouten in Frankreich und zugleich in der EU, Paris-Toulouse und Paris-Nizza, auf denen jeweils rund 3,2 Millionen Fluggäste befördert werden. Die meisten Strecken mit einer Reisezeit unter sechs Stunden sind Inlandsstrecken. Frankreich ist aber auch stark in den Top 5 der meistgenutzten internationalen Flugstrecken in der EU vertreten, die in weniger als sechs Stunden mit dem Zug zurückgelegt werden können, und zwar mit Paris-Amsterdam (1.388.051 Fluggäste/Jahr, 3:23 mit dem Zug), Paris-Frankfurt (1.042.112 Fluggäste/Jahr, 3:50) und Paris-München (1.014.392 Fluggäste/Jahr, 5:47). Die drei meistgenutzten internationalen Flugstrecken in der EU – Paris-Barcelona (2.705.785 Fluggäste/Jahr, 6:41), Paris-Madrid (2.554.563 Fluggäste/Jahr, 10:43) und Paris-Rom (2.251.688 Fluggäste/Jahr, 11:05) – benötigen tagsüber mehr als sechs Stunden mit dem Zug, könnten aber problemlos über Nacht zurückgelegt werden, wenn es wie früher direkte Nachtzugverbindungen gäbe. Im Jahr 2021 werden nur vier der 40 wichtigsten Strecken innerhalb der EU und der 40 wichtigsten Inlandsstrecken in Frankreich täglich von einem direkten Nachtzug bedient (Paris-Toulouse, Paris-Nizza, Paris-Marseille und Paris-Toulon) sowie - nur an Wochenenden - Paris-Perpignan.



Deutschland

Deutschland trägt die größte Verantwortung für den Luftverkehr in Europa, da ein Drittel der 150 meistgenutzten Flugstrecken innerhalb der EU von Deutschland ausgehen und/oder in Deutschland ankommen. 38 Prozent der 40 wichtigsten deutschen Flugstrecken innerhalb der EU können mit dem Zug in weniger als sechs Stunden zurückgelegt werden. Zu diesen Strecken gehören 9 der 10 meistgenutzten Strecken in Deutschland, die alle mehr als eine Million Fluggäste pro Jahr befördern. 11 der 15 Strecken mit einer Reisezeit von weniger als sechs Stunden sind innerdeutsche Strecken. Deutschland ist auch stark in den Top 5 der meistgefliegenen internationalen Strecken in der EU vertreten, die alternativ in bis zu sechs Stunden mit der Bahn zurückgelegt werden können: nämlich die Flüge Paris-Frankfurt (1.042.112 Fluggäste/Jahr, 3:50 mit der Bahn), Paris-München (1.014.392 Fluggäste/Jahr, 5:47 mit der Bahn) und Amsterdam-Berlin (1.004.745 Fluggäste/Jahr, 6:00 mit der Bahn). Nur zwölf der 40 wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU in Deutschland und nur acht der 40 meistgefliegenen Inlandsflüge werden im Jahr 2021 mit direkten Nachtzugverbindungen bedient.



Niederlande

Für 20 Prozent der 30 wichtigsten niederländischen Flugstrecken innerhalb der EU benötigen die Fahrgäste weniger als sechs Stunden für die Reise mit dem Zug. Unter diesen Strecken befinden sich zwei der zehn meistgenutzten Strecken in den Niederlanden - darunter Amsterdam-Paris, die mit jährlich rund 2,8 Millionen Fluggästen am häufigsten genutzt wird. Eine dieser Strecken dauert weniger als zwei Stunden (Brüssel-Amsterdam), während die übrigen etwas mehr als drei Stunden für die Bahnfahrt benötigen. Keine dieser Strecken ist eine Inlandsstrecke. Nur zwei der 30 wichtigsten niederländischen Flugstrecken innerhalb der EU werden mit einem Nachtzug bedient: Amsterdam-Wien/München. Daher wäre das Land ein großer Nutznießer von europäischen Klimaschutzmaßnahmen im Bahnbereich.



Italien

40 der 150 wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU kommen aus Italien und/oder landen dort. 15 Prozent der 40 wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU in Italien können mit dem Zug in weniger als sechs Stunden zurückgelegt werden. Dabei handelt es sich ausschließlich um Inlandsstrecken. Zu diesen zählt auch die Strecke Mailand-Neapel, die mit 1.376.954 Fluggästen/Jahr am zehnten Platz der meistgenutzten Strecken Italiens liegt, obwohl es sowohl eine Tageszugoption mit einer Fahrzeit von 4:33 Stunden als auch einen Nachtzug gibt. Eine dieser Strecken, Rom-Mailand, dauert weniger als drei Zugstunden. 35 Prozent der wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU in Italien haben direkte Nachtzug-Alternativen (und zwei weitere nur an Wochenenden). Allerdings wurden die internationalen Verbindungen von Mailand und Venedig nach Paris im Zuge der Pandemie gestrichen. Die wichtigste internationale Strecke Italiens ist Rom-Paris (2,3 Mio. Fluggäste pro Jahr), die in der Vergangenheit mit einem Nachtzug bedient wurde.



Spanien

Auf 25 Prozent der 40 wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU von und nach Spanien benötigen die Passagiere weniger als sechs Stunden für die Reise mit dem Zug. Zwei Strecken dauern mit dem Zug nur knapp über zwei Stunden: Madrid-Sevilla mit 486.437 Fluggästen pro Jahr und Madrid-Barcelona. Letztere zählt zu den meistgenutzten Flugstrecken Spaniens innerhalb der EU und mit mehr als einer Million Fluggästen pro Jahr auch zu den verkehrsreichsten Flugstrecken Europas. Alle Strecken mit einer Reisezeit von weniger als sechs Stunden sind Inlandsverbindungen. Die wichtigste internationale Flugstrecke innerhalb der EU für Spanien ist Barcelona-Paris (2,7 Millionen Fluggäste pro Jahr), die bis 2013 mit einem Nachtzug bedient wurde. Die letzte Nachtzugverbindung zwischen Spanien und seinen Nachbarländern wurde im Jahr 2020 eingestellt. Keine der 40 wichtigsten spanischen Inlandsstrecken wird heute mit einem direkten Nachtzug bedient.

Was macht die EU zu Kurzstreckenflügen?

Mai 2019, Frans Timmermans als Kandidat für das Amt des EU-Kommissars:

“Kurzstreckenflüge sollten abgeschafft werden?”

“Ja! Aber dann muss es auch eine gute Eisenbahn geben.”

Statements von Kommissions-Vizepräsident Timmermans, zuständig für den Europäischen Green Deal, nach seiner Ernennung.

9. Dezember 2020, am Tag der Veröffentlichung der Mobilitätsstrategie der EU Kommission:

“Wir müssen Kurzstreckenflüge begrenzen und sicherstellen, dass Reisen innerhalb Europas unter 500 km klimaneutral werden.”

Mai 2021:

“Wir wollen die Kurzstreckenflüge abschaffen, aber nicht mit Verboten. Wenn wir gleichzeitig gute und bezahlbare Zugverbindungen mit Schnellzügen oder Nachtzügen anbieten, entstehen den Bürger:innen keine Nachteile.”

Die EU hat es verabsäumt, konkrete Maßnahmen zu verabschieden, die den Luftverkehr eindämmen und vor allem Kurzstreckenflüge auslaufen lassen sollen. Die Einführung einer Kerosinsteuer ist ein wesentlicher Baustein, doch wird die Kerosinsteuer laut den “Fit-for-55“-Vorschlägen der Europäischen Kommission erst im Jahr 2033 in vollem Umfang eingeführt, und der Vorschlag ist durch eine Ausnahmeregelung für reine Frachtflüge aufgeweicht. Der Mindeststeuersatz im Jahr 2033 (38 Cent pro Liter Kraftstoff) wird unter dem **durchschnittlichen Steuersatz** für Diesel und Benzin liegen, den Autofahrer:innen heute zahlen. Wenn die nationalen Regierungen und das Europäische Parlament nicht beschließen, den Vorschlag zu verschärfen, wird die Kerosinsteuer zumindest kurzfristig nicht zu einer nennenswerten Verringerung der Luftverkehrsemissionen führen. Darüber hinaus sind Nicht-EU-Flüge sowohl von der CO₂-Bepreisung im Rahmen des Emissionshandelssystems (ETS) als auch von der Kerosinsteuer ausgenommen, da die Europäische Kommission die Umsetzung des globalen und unwirksamen CORSIA-Offsetting-Systems bevorzugt.

Forderungen an die EU

43 Prozent aller Fluggäste auf den 150 wichtigsten Flugstrecken innerhalb der EU entfallen auf Inlandsflüge. Daher sind neben mutigen Entscheidungen der nationalen Regierungen auch politische Maßnahmen auf europäischer Ebene erforderlich.



- Die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen in den Umstieg der Passagier:innen vom Flugzeug auf die Bahn investieren. Dazu muss ein europaweites Netz aufgebaut werden, das sowohl Großstädte innerhalb der jeweiligen Länder sowie über die Landesgrenzen hinweg miteinander verbindet, als auch Kleinstädte und ländliche Gemeinden anbindet. Zudem müssen Maßnahmen zur Reduzierung des Flugverkehrs gesetzt werden:

- **Einführung eines Verbots von Kurzstreckenflügen**, wenn es für dieselbe Strecke einen Zug gibt, der weniger als sechs Stunden braucht. Dabei muss sichergestellt werden, dass die freiwerdenden Zeitslots auf den Flughäfen nicht für zusätzliche längere Flüge verwendet werden.
- **Aktivierung und Wiederbelebung wenig genutzter Zugstrecken für Tag- und Nachtzugverbindungen**, wobei noch 2021 mindestens 30 neue Strecken angekündigt werden müssen. Die nationalen Regierungen müssen zusammenarbeiten und von der EU dabei unterstützt werden, insbesondere bei der Entwicklung grenzüberschreitender Tages- und Nachtzugverbindungen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Diese Dienste müssen für alle zugänglich gemacht werden, einschließlich Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Haushalte mit geringem Einkommen, Radfahrer:innen und alle Nutzer:innen mit besonderen Bedürfnissen. Die Zugfrequenz muss durch regelmäßige Züge am Tag und mehr als einen Nachtzug pro Nacht in einem abgestimmten europäischen Fahrplan verbessert werden.
- **Aufstockung der Mittel für ein besseres Eisenbahnsystem**. Die EU muss mehr Mittel für den Ausbau und die Modernisierung der europäischen Eisenbahninfrastruktur, die Wiedereröffnung von Eisenbahnverbindungen und die Beseitigung von Engpässen im grenzüberschreitenden Verkehr sowie für die Modernisierung und den Ausbau kompatiblen rollenden Materials bereitstellen, damit mehr Tag- und Nachtzüge fahren können.
- **Reisen mit der Bahn muss billiger und einfacher gemacht werden als Fliegen**. Dies kann durch die schrittweise Abschaffung von Subventionen für Flugreisen, die Einführung einer Kerosinsteuer, die Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiungen, die Senkung der Trassenpreise bei den Bahnen, die Einführung von Sozialtarifen auf Bahnfahrkarten und die Befreiung internationaler Strecken von der Mehrwertsteuer geschehen (internationale Flugtickets sind von der Mehrwertsteuer befreit, während diese in einigen Ländern auf internationale Bahnreisen eingehoben wird). Die gemeinsame Nutzung von Echtzeit- und Fahrscheindaten sollte für Bahnbetreiber in allen EU-Ländern verpflichtend sein.

- Die EU muss die Arbeitnehmer:innen des Verkehrssektors schützen. Die Streichung von Flugrouten wird sich auf die Beschäftigten im Luftverkehr und die Zahl der Arbeitsplätze auswirken. Ihr Einkommen und ihre Löhne, ihre Gesundheit und ihr Lebensunterhalt müssen gesichert werden, indem ihnen Umschulungsmöglichkeiten und ein fairer Übergang angeboten werden. In der Schweiz etwa wurde ehemaligen Pilot:innen eine **Stelle im Bahnsektor** angeboten. Alle Arbeitnehmer:innen des Sektors sollten von hohen Sozialstandards profitieren und nicht länger unter schlechten Arbeitsbedingungen und Lohndumping leiden.

Die Verlagerung der 150 meistgenutzten Kurzstreckenflüge innerhalb der EU, für die es heute eine Zugalternative von weniger als sechs Stunden gibt, auf die Schiene würde zu einer CO₂-Einsparung von rund 3,5 Millionen Tonnen pro Jahr führen.

Die Verlagerung aller 250 wichtigsten Kurzstreckenflüge in Europa auf die Schiene, mit Ausnahme derjenigen, für die es keinen Zug gibt oder deren Zugstrecke mehr als fünfmal so lang ist (z. B. Helsinki - Oslo), würde zu einer Einsparung von rund 23,4 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr führen, so viel wie die jährlichen **CO₂-Emissionen Kroatiens**

Achtung Greenwashing!

Im Rahmen des französischen Klimagesetzes von 2021 werden nur Inlandsflüge, die mit dem Zug in weniger als 2,5 Stunden zurückgelegt werden können, gestrichen. Aber aufgrund der Ausnahmeregelungen wird die Maßnahme wahrscheinlich nur für eine bis drei von mehr als hundert Inlandsflugstrecken gelten. Die erwartete Auswirkung auf das Klima ist eine Verringerung der CO₂-Emissionen des französischen Luftverkehrssektors um weniger als ein Prozent.

Liste der Verbindungen aus den Top 150 Flugstrecken innerhalb der EU, für die es entweder Züge unter sechs Stunden, direkte Nachtzüge oder Nachtzugverbindungen unter zwölf Stunden gibt

| Strecke | Dauer des Tagzugs | Weniger als 6 Stunden | Direkter Nachtzug | Nachtzugverbindung unter 12 Stunden | Passagiervolumen (2019) |
|---------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Amsterdam-Frankfurt | 3:53 | | | x | 882,532 |
| Amsterdam-München | 11:41 | | x | x | 971,192 |
| Amsterdam-Paris | 3:23 | x | | | 1,388,051 |
| Athen-Thessaloniki | 4:23 | x | | | 2,621,638 |
| Barcelona-Malaga | 5:14 | x | | | 848,962 |
| Barcelona-Sevilla | 5:16 | x | | | 1,045,029 |
| Berlin-Düsseldorf | 4:20 | x | | | 1,233,072 |
| Berlin-Köln | 4:42 | x | | | 1,434,481 |
| Berlin-Stuttgart | 5:31 | x | | x | 1,235,068 |
| Brüssel-Frankfurt | 3:07 | x | | | 578,559 |
| Frankfurt-Berlin | 3:53 | x | x | x | 2,248,754 |
| Frankfurt-Budapest | 10:22 | | | x | 725,600 |
| Frankfurt-Hamburg | 3:37 | x | x | x | 1,426,732 |
| Frankfurt-München | 3:28 | x | x | x | 1,146,439 |
| Hamburg-Düsseldorf | 3:11 | | | | 522,362 |

| | | | | | |
|-----------------------|-------|---|---|---|-----------|
| Hamburg-München | 5:48 | x | x | x | 1,745,720 |
| Hamburg-Stuttgart | 5:01 | | | x | 738,375 |
| Helsinki-Oulu | 5:53 | | x | x | 956,641 |
| Helsinki-Rovaniemi | 8:22 | x | x | x | 543,716 |
| Kopenhagen-Aalborg | 5:00 | | | x | 782,849 |
| Lissabon-Porto | 2:58 | x | | | 1,008,288 |
| Lyon-Bordeaux | 5:05 | x | | | 584,312 |
| Lyon-Nantes | 4:51 | | | x | 562,382 |
| Madrid-A Coruña | 5:12 | | | | 680,075 |
| Madrid-Barcelona | 2:30 | x | | | 2,572,844 |
| Madrid-Bilbao | 5:04 | x | | | 835,731 |
| Madrid-Lissabon | 10:37 | | wurde im Zuge der COVID-Krise eingestellt | * | 1,558,577 |
| Madrid-Oviedo | 4:46 | | | x | 548,209 |
| Madrid-Porto | 10:08 | | wurde im Zuge der COVID-Krise eingestellt | x | 969,125 |
| Madrid-Santiago | 4:40 | | | x | 719,692 |
| Madrid-Vigo | 5:40 | x | | | 683,927 |
| Mailand-Bari | 7:17 | | x | x | 1,159,746 |
| Mailand-Brindisi | 8:14 | x | x | | 885,734 |
| Mailand-Catania | 13:37 | | x | | 2,026,011 |
| Mailand-Lamezia Terme | 7:34 | | x | x | 1,204,651 |
| Mailand-München | 7:21 | x | x | x | 503,772 |
| Mailand-Neapel | 4:33 | x | x | x | 1,376,954 |
| Mailand-Palermo | 15:05 | | x | | 1,539,626 |
| Mailand-Paris | 7:16 | | wurde im Zuge der COVID-Krise eingestellt | x | 2,160,528 |
| München-Berlin | 3:58 | x | | | 1,934,712 |
| München-Düsseldorf | 5:02 | x | x | x | 1,488,902 |
| München-Hannover | 4:17 | x | x | x | 542,253 |
| München-Köln | 4:38 | x | x | x | 1,018,045 |
| München-Paris | 5:47 | x | | | 1,014,392 |

¹ Der Nachtzug von/nach Stockholm hält in Høje Taastrup, das zum Großraum Kopenhagen gehört.

| | | | | | |
|----------------------|-------|---|---|---|-----------|
| Paris-Bayonne | 3:57 | x | | | 629,775 |
| Paris-Bordeaux | 2:04 | x | | | 1,219,673 |
| Paris-Brest | 3:28 | | | x | 562,128 |
| Paris-Frankfurt | 3:50 | x | | | 1,042,112 |
| Paris-Lyon | 1:58 | x | | | 715,117 |
| Paris-Marseille | 3:04 | x | x | x | 1,569,716 |
| Paris-Montpellier | 3:29 | x | | | 989,296 |
| Paris-Nantes | 2:06 | x | | | 568,942 |
| Paris-Nizza | 5:55 | x | x | x | 3,191,073 |
| Paris-Toulouse | 4:22 | x | x | x | 3,221,467 |
| Rom-Bari | 3:59 | x | x | x | 765,162 |
| Rom-Brindisi | 4:57 | x | x | | 525,571 |
| Rom-Catania | 8:27 | | x | x | 1,824,588 |
| Rom-Mailand | 2:59 | x | x | x | 1,198,119 |
| Rom-München | 9:08 | x | x | | 718,525 |
| Rom-Palermo | 10:27 | | x | x | 1,582,685 |
| Rom-Wien | 11:40 | | x | x | 558,401 |
| Stockholm-Berlin | 13:34 | | x | | 516,452 |
| Stockholm-Göteborg | 2:59 | x | | | 1,148,015 |
| Stockholm-Kopenhagen | 5:01 | x | x | x | 1,397,474 |
| Stockholm-Luleå | 13:15 | | x | | 1,045,828 |
| Stockholm-Malmö | 4:27 | x | x | x | 1,022,621 |
| Stockholm-Umeå | 9:01 | x | x | | 872,118 |
| Turin-Rom | 4:20 | x | x | x | 489,190 |
| Venedig-Neapel | 5:10 | x | | x | 535,778 |
| Venedig-Paris | 11:39 | | wurde im Zuge der COVID-Krise eingestellt | | 1,212,566 |
| Wien-Amsterdam | 11:14 | | x | | 943,844 |
| Wien-Berlin | 8:15 | x | x | x | 966,659 |
| Wien-Bukarest | 19:22 | x | x | | 634,044 |

| | | | | | |
|-----------------|------|---|---|---|-----------|
| Wien-Düsseldorf | 8:21 | x | x | x | 771,175 |
| Wien-Frankfurt | 6:49 | | x | x | 1,109,793 |
| Wien-Hamburg | 9:04 | x | x | | 720,332 |
| Wien-Mailand | 9:45 | x | x | | 562,246 |
| Wien-München | 4:00 | x | x | x | 535,673 |
| Wien-Stuttgart | 6:29 | x | | | 558,006 |

- Hinweise: Die in dieser Tabelle aufgeführten Nachtzüge müssen folgende Kriterien erfüllen: Fahrtdauer von mehr als 6 Stunden, Abfahrtszeit vor 01:00 Uhr, Ankunftszeit nach 05:00 Uhr und Liegewagen oder Schlafwagen verfügbar. Einige Nachtzüge verkehren nur an einigen Tagen pro Woche, wie z. B. Rom-Brindisi. Ab Dezember 2021 wird ein neuer Nachtzug zwischen Wien und Paris verkehren, der eine Verbesserung für einige der Top 150 Flugstrecken innerhalb der EU darstellen wird.

GREENPEACE

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa

Wiedner Hauptstraße 120-124, 1050 Wien

www.greenpeace.at

service@greenpeace.at

Englische Originalfassung: Greenpeace EU Unit

Übersetzung ins Deutsche: www.veronikaneuhold.at