



Wortprotokoll der 26. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 14. Januar 2015, 11:00 Uhr
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Raum 3.101 (Anhörungsraum)

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 3

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig,
Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer
Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

**Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht-
und Autoreisezügen stoppen - Nachhaltige
Reisekultur in Europa fördern**

BT-Drucksache 18/2494

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Ausschuss für Tourismus

Berichterstatter/in:

Abg. Kirsten Lüthmann [SPD]

Inhaltsverzeichnis / Stellungnahmen
der Sachverständigen

Seite 21

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Schwarzer, Christina Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lay, Caren Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Einzigiger Tagesordnungspunkt

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen - Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern

BT-Drucksache 18/2494

Vorsitzender: Ich begrüße alle Anwesenden, auch die Zuhörerinnen und Zuhörer, recht herzlich zur 26. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, mit der öffentlichen Anhörung zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens und weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE zum Thema „Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen - Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern“.

Alle Fraktionen haben dem Antrag des Dokumentarfilmregisseurs Helge Renner zugestimmt, dass er während der öffentlichen Anhörung Filmaufnahmen machen darf.

Autoreisezüge, meine Damen und Herren, wurden bereits vor über 80 Jahren erfunden. Seitdem hat sich manches geändert. Heute kann man hierfür sogar Plätze im Internet buchen, auch wenn das vielleicht einiges Geschick erfordert. Nun stehen die Autoreisezüge zur Disposition. Ich freue mich auf eine sicher interessante Anhörung und begrüße hierzu die folgenden Gäste und Sachverständigen: Herrn Dipl.-Ing. Christoph Gipp vom IGES Institut, Herrn Joachim Holstein, den Stellv. Betriebsratsvorsitzenden in der Hamburger Niederlassung und Sprecher des Wirtschaftsausschusses des Gesamtbetriebsrates bei der DB European Railservice GmbH, Herrn Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB ML AG, Frau Marion Jungbluth von der Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV), den Vorsitzenden der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Herrn Alexander Kirchner, Dipl.-Verkehrswirtschaftler Jakob Kunze von Probst & Consorten und Herrn Dr.-Ing. Thomas Sauter-Servaes von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Allen ein herzliches Willkommen. Den Sachverständigen darf ich im Namen

des Ausschusses für die schriftlichen Stellungnahmen danken, die sie uns übermittelt haben. Diese liegen heute aus und sind im Übrigen auch im Internet abrufbar. Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen gibt, weil alles schriftlich ausführlich vorliegt. Wir werden also gleich mit der ersten Fragerunde beginnen, der sich in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit mehrere Fragerunden anschließen können. Wir gehen jetzt mal von zwei bis drei Fragerunden aus. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Die angesprochenen Sachverständigen antworten dann unmittelbar und anschließend kommt der nächste Fragesteller aus der nächsten Fraktion an die Reihe. Ich gehe davon aus, dass – wie üblich – der Ausschuss damit einverstanden ist, dass die Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse – soweit sie anwesend sind oder kommen – nach einer Runde, bei der jeweils ein Vertreter jeder Fraktion zu Wort gekommen ist, ihre Fragen stellen dürfen. Es erhebt sich kein Widerspruch, dann ist das so vereinbart. Von der öffentlichen Anhörung werden wir ein Wortprotokoll erstellen. Das ist üblich bei öffentlichen Anhörungen. Das Protokoll wird Ihnen dann zur Verfügung gestellt, aber auch allen Interessierten zugänglich sein, weil wir es im Internet einstellen werden. Wir versuchen, dass das Protokoll zum Ende dieser Woche vorliegt. Wir gehen in der ganz normalen Reihenfolge vor, sodass die erste Frage an die CDU/CSU-Fraktion geht und dort der Kollege Dirk Fischer beginnt.

Abg. **Dirk Fischer** (CDU/CSU): Ich würde gerne zwei Fragen an Herrn Homburg richten, da er als Vorstand Personenverkehr für diesen Sektor verantwortlich ist, damit wir die Grundlagen unserer Beratung von ihm noch einmal erläutert bekommen. Die erste Frage ist: Wie hat sich aus der Sicht Ihres Unternehmens die Nachfragesituation verändert? Welche Faktoren haben darauf eingewirkt? Wie ist die Entwicklung im Zuwachs oder im Verlust der Nachfragesituation? Wie sind die saisonalen Effekte? Die zweite Frage ist: Wie ergibt sich aus der Sicht des Unternehmens das daraus resultierende Wirtschaftsergebnis in der



Entwicklung der letzten Jahre, was ja in der Verantwortung eines Vorstandes einer Aktiengesellschaft eine ganz besonders wichtige Größe ist, um den Verpflichtungen des Aktiengesetzes als Management gerecht zu werden?

Vorsitzender: Herr Homburg, bitteschön!

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Die erste Frage, Nachfragesituation der Nachtzüge: Stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht. Es gibt – ich sage mal derzeit – noch keine Signifikanz im Sinne von Trendableitung, was durch den Aufbau der Nachtbusnetze passiert, weil die gerade erst in der Entstehung sind. Es ist aber davon auszugehen, dass es dort ähnliche Verlagerungstendenzen gibt wie im Tageslinienverkehr.

Zur Frage der wirtschaftlichen Entwicklung: seit Jahren kontinuierlich negativ, mit stark steigender Tendenz, und das, obwohl die Züge gut gebucht sind. Hier gibt es eine Entwicklung, die uns insgesamt auch im anderen Kontext Sorge macht. Wir haben einen starken Anstieg der Kostensituation im Ausland. Diese ist u.a., gerade wenn Sie auf Frankreich schauen, durch steigende Infrastrukturpreise sehr stark angestiegen. Das führt dazu, dass wir hier im Jahr 2014 im Segment Auto-/Nachtzug über einen Jahresverlust reden, der größer als 30 Millionen Euro pro Jahr ist.

Vorsitzender: Danke! Dann für die Fraktion DIE LINKE. die Kollegin Leidig.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte, auch als Antragstellerin, die Gelegenheit nutzen, vier Vorbemerkungen zu meinen Fragen zu machen. Erstens: Ich finde es sehr richtig und gut, dass der Verkehrsausschuss mit dem Thema „Nachtzüge“ befasst ist, weil es keineswegs so ist, wie die Frage vom Kollegen Fischer gerade nahelegte, dass es sich ausschließlich um eine Frage des Wirtschaftens der Bahn handelt, sondern wir haben es mit einem essenziellen Bestandteil des Fernzugverkehrs zu tun. Und die Bundesregierung, also der Bund, ist verantwortlich für das Angebot auf der Schiene, was den Fernverkehr

angeht. Das ist im Grundgesetz festgelegt, in Art 87e Grundgesetz. Daher ist es richtig, dass sich der Bund damit beschäftigt und auch entsprechende Schlüsse und politische Beschlüsse daraus ableitet. Zweitens: Es ist in diesem Grundgesetzartikel von den Verkehrsbedürfnissen die Rede, die Grundlage für die Ausgestaltung des Fernverkehrsangebotes sind. Ich finde es beachtlich, in welchem großem Umfang das Bedürfnis nach Nachtzügen in den letzten Monaten zum Ausdruck gebracht worden ist. Wir haben nicht nur durch die Aktivitäten der Betriebsräte und Beschäftigten, die mit einer Kampagne eine – finde ich – hervorragende Öffentlichkeitsarbeit geleistet haben. Wir haben Aktionen, an denen sich auch viele Kundinnen und Kunden beteiligt haben. Wir haben mehrere Petitionen in verschiedenen Ländern, wo sich Nutzerinnen und Nutzer engagieren, um diese notwendigen Verbindungen aufrechtzuerhalten. Auch die E-Mails, die eingehen – wahrscheinlich auch bei Ihnen – sind, finde ich, sehr eindrucksvoll von einer ganz konkreten Sachkenntnis geprägt und auch eigentlich – aus meiner Sicht – von erschreckenden Informationen darüber, wie schwer es den Nachtzugnutzer/innen teilweise gemacht wird, dieses Verkehrsmittel tatsächlich zu nutzen, das wirklich eine umweltfreundliche Alternative zum Fliegen ist. Drittens: Ich finde die vorliegenden Stellungnahmen ausgesprochen spannend und lesenswert. In weiten Teilen sind sich die Sachverständigen einig darüber, dass es sinnvoll und nötig ist, die Nachtzüge tatsächlich als umweltfreundliche Alternative zum Flugverkehr auch europaweit weiterzuentwickeln, dass es Veränderungen in den politischen Rahmenbedingungen braucht und dass die Benachteiligungen des Schienenverkehrs insgesamt aufgehoben oder zumindest gemindert werden. Vierte Vorbemerkung: Von den sieben schriftlichen Stellungnahmen fallen aus meiner Sicht zwei aus dem Rahmen. Die eine ist die von Herrn Homburg, die ich – muss ich sagen – ausgesprochen dünn finde. Ich habe mir durchaus viel mehr vorgestellt. Also die Frage von Herrn Fischer, die gerade gestellt wurde, nach der konkreten Entwicklung der Zahlen, wird in der Stellungnahme überhaupt nicht beantwortet. Und das ist die einzige Stellungnahme, die nicht konstruktiv mit der Frage umgeht und keinerlei konzeptionelle und zukunftsgerichtete Vorschläge enthält. Die andere Stellungnahme, die mir im Gegensatz



dazu positiv auffällt, ist die von Herrn Holstein, der sehr detailliert und sehr kenntnisreich darstellt, was sich genau verändert hat in den letzten Jahren, was die Nachtreisezüge und auch die Autoreisezüge betrifft. Und der damit im Zusammenhang auch sehr konkrete und sehr anschauliche Ansatzpunkte nennt, was man verbessern kann. Ich finde, dass allein dadurch sichtbar wird, warum eine Forderung begründet ist, die da lautet: Die Beschäftigten sollen auch in wirtschaftlichen Angelegenheiten mitbestimmen können, weil da so viel Wissen vorhanden ist, auf das man eigentlich nicht verzichten kann.

Zu meiner ersten Frage: Die bezieht sich tatsächlich nochmal auf die Zahlen. Ich finde, Herr Homburg, dass es nicht ausreicht, die sinkende Wirtschaftlichkeit auf die Kostenanstiege in Frankreich zu projizieren. Es gibt in der Stellungnahme von Herrn Holstein eine ganze Menge Ansatzpunkte, die zumindest die Frage aufwerfen, ob denn in die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Deutschen Bahn AG die richtigen Ausgangsannahmen einfließen, beispielsweise, was die Auslastung der Nacht- und Autoreisezüge angeht. Sie haben jetzt gesagt, die Auslastung ist gut. Das finde ich nicht sehr konkret. Ich wünsche es mir konkreter. Wie ist die Auslastung? Wie hat sich die Nachfrage verändert? Auch durch die Veränderung der Angebote bzw. auch durch die Einschränkung von Angeboten. Die zweite Frage betrifft die Wirtschaftlichkeit. Es gab in der Vergangenheit eine Pauschale von 5,4 Mio. Euro, die praktisch als Service ...

Vorsitzender: Frau Kollegin Leidig, wir haben da eine Meldung zur Geschäftsordnung. Kollege Lange, bitte!

Abg. **Ulrich Lange** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, Sie haben vorhin ganz klar die Regeln für diese Anhörung benannt. Frau Kollegin Leidig, es passiert zum wiederholten Mal, und das ist wirklich sehr „leidig“, hat sich nicht daran gehalten, Fragen – keine Referate, ganz konkrete Fragen – zwei Fragen oder eine Frage an zwei Sachverständige zu stellen. Es ist vom Vorsitzenden vorhin ganz genau zur Geschäftsordnung erklärt worden, woran sich hier alle zu halten haben. Auch für Sie gelten die Spielregeln. Es wäre einfach nett, wenn

sich die Linken im Ausschuss auch an Spielregeln halten würden.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Kollege Lange, Sie haben natürlich jetzt eine große Beifallsbekundung in Ihrer Fraktion ausgelöst.

Vorsitzender: Frau Leidig, ich erinnere daran, wir werden am 28. Januar nochmal einen Tagesordnungspunkt zu dem Thema haben, nach der Anhörung, wo die Fraktionen ihre Stellungnahmen abgeben können. Deswegen bitte konkret die Fragen.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Danke! Ich werde dann auch nochmal meine Stellungnahme abgeben. Aber ich möchte einfach festhalten, dass sich Bundestagsabgeordnete im Ausschuss nicht den Mund verbieten lassen sollen. Ich finde, daran sollten wir festhalten, dass wir in einen Meinungsaustausch eintreten.

Ich möchte die Frage an Herrn Homburg nach den konkreten Berechnungen nochmal konkretisieren. Und würde dann darum bitten, dass Herr Holstein aus seiner Sicht ergänzt, wenn es Ergänzenwertes gibt, was die Frage der Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge angeht.

Vorsitzender: An wen war die Frage, Frau Leidig? An Herrn Homburg und dann an Herrn Holstein. Herr Homburg, bitte!

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Es ist etwas schwierig zu beantworten. Die Berechnung der Angebote im Fernverkehr folgt einem ganz normalen ökonomischen Prinzip, indem Aufwand und Kosten gegenüber gestellt werden, die in dem Bereich anfallen. Da gibt es keine Sonderregelung, sondern das wird für alle Leistungen, die das Unternehmen erbringt, in gleicher Art und Weise durchgeführt. Daher verstehe ich nicht, wie ich auf diese Frage antworten soll, weil ich vermute, dass Sie irgendein Detail im Hintergrund haben. Aber dazu müsste ich das dann schon kennen.



Vorsitzender: Dankeschön! Dann Herr Holstein, bitte!

Joachim Holstein (Betriebsrat DB European Railservice GmbH): Die Frage nach der Auslastung. Ich kann erstmal das bestätigen, was Herr Homburg gesagt hat. Die Nachtzüge sind gut ausgelastet. Sie sind so gut ausgelastet, dass viele Reisende keine Plätze mehr bekommen. Ich habe in meiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Methode, mit der die Deutsche Bahn normalerweise die Auslastung ihrer Züge misst, für die Nachtzüge und auch die Autoreisezüge nicht ganz passend ist. Wenn man nämlich die Personenkilometer durch die Platzkilometer dividiert, dann ist das wunderbar machbar bei ICE's, Euro-Citys, Regionalzügen. Wenn da einer eine Teilstrecke fährt und aussteigt, wird der Platz frei und der nächste Fahrgast kann einsteigen. Bei einem Nacht- oder Autoreisezug, der von Berlin nach Zürich fährt, ist der Platz natürlich zu 100 Prozent belegt, wenn jemand eine Fahrkarte von Berlin bis nach Mannheim oder bis Freiburg im Breisgau bucht. Die Bahn kassiert für den Zuschlag dasselbe Geld, egal wie lang diese Strecke ist. Hinzu kommt, dass jemand, der ein Schlafwagenabteil zur Alleinbenutzung bucht, sozusagen drei Plätze belegt. Da fahren dann 3.000 Platzkilometer durch die Gegend und der eine Reisende, der das benutzt, ist 800 Kilometer an Bord. Dann haben wir rechnerisch eine Auslastung von ca. 24 Prozent. Herr Homburg, korrigieren Sie mich, aber das sind jedenfalls die Eckdaten, die uns bekannt sind, wie gerechnet wird. Von daher haben die Beschäftigten auf diesen Zügen den Eindruck, dass diese Auslastung systematisch unterschätzt wird. Was die Wirtschaftlichkeit angeht, sind von der Deutschen Bahn verschiedene Zahlen genannt worden. Es war in der Presse zu lesen, der Verlust bei den Nachtzügen seien 18 Mio. Euro gewesen im Jahr 2013. Dann wurde anderswo gegenüber unserer Belegschaft mal großzügig aufgerundet auf 20 Mio. Euro. Wir kennen Stellungnahmen, bei denen man, wenn man genau las, feststellte, dass dort Nachtzüge und Autoreisezüge zusammengezogen wurden. Also ein tatsächlicher Fahrgastrückgang bei den Autoreisezügen über 5 bis 10 Jahre hinweg dann vermischt wurde mit den Zahlen des Nachtverkehrs. Wir haben eben auch

feststellen müssen, dass eine weitere Besonderheit der Nachtzüge anscheinend nicht berücksichtigt wurde. Ihre Nachtzüge sind zugleich auch Intercityzüge. Wenn Sie sich in Berlin den Nachtzug in Richtung Zürich betrachten – der hat glaube ich die Zug-Nummer 1258 –, dann finden Sie am Wagenstandanzeiger auch Hinweise auf einen Intercity 6-1258. Das sind Sitzwagen, die fahren bis in die Schweiz. Die sind bis Erfurt für Pendler zugänglich, da kann man Einsteigen ohne Reservierung. In Erfurt werden die Wagen verschlossen, in Frankfurt -Süd werden sie wieder aufgeschlossen. Und dann können morgens die Pendler zwischen Frankfurt, Mannheim und Basel diese Fahrzeuge benutzen. Diese Pendlerwagen, die es auf verschiedenen Linien gibt – ich nehme an, dass ich die Zahlen nennen darf, Herr Homburg – sind laut offiziellen Zahlen der Deutschen Bahn im Jahre 2013 von 1,2 Millionen Reisenden benutzt worden. Diese 1,2 Millionen Reisenden muss man addieren zu den Zahlen, die die Deutsche Bahn bisher genannt hat, also 1,4 oder 1,6 Millionen, die sich nur auf die Schlafwagen- und Liegewagenreisenden beziehen und auf diejenigen, die im Sitzwagen vom Anfang bis zum Ende durchfahren. Was die Wirtschaftlichkeit betrifft, muss man die Leistung mit einkalkulieren, die die Fahrgäste bringen. Auch die Zahl muss – Herr Homburg – in diesem Zusammenhang genannt werden. So lange es noch die Firma DB Autozug gab, hat diese Firma als Betreiber der Nachtzüge von DB Fernverkehr eine – ich nenne es mal – Servicepauschale bekommen, in mittlerer einstelliger – so würde man es wahrscheinlich nennen – Millionenhöhe. Bei der Veränderung von 2012 auf 2013, als die Firma DB Autozug GmbH aufgelöst wurde, hat man plötzlich diese 5,5 Mio. Euro nicht mehr mitgerechnet. Und wenn man dann sagt, das Defizit der Nachtzüge hat sich um 9 Mio. erhöht, aber 5,4 Mio. beruhen darauf, dass man anders bucht, dann muss man sehr stark hinterfragen, ob hier mit Zahlen gerechnet wird, die diesem Verkehrssystem gerecht werden. Oder ob hier womöglich – den Verdacht haben viele Fahrgäste und Mitarbeiter – schlecht gerechnet wird, um eine getroffene Richtungsentscheidung nachträglich zu rechtfertigen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommt für die SPD-Fraktion die Kollegin Lühmann.



Abg. **Kirsten Lüthmann** (SPD): Ich lese die Stellungnahmen etwas anders. Ich habe eine Übereinstimmung festgestellt. Aus meiner Sicht haben alle festgestellt, dass die Nachtzüge – und ich möchte mich in dieser Runde auf die Nachtzüge beschränken – nicht mehr kostendeckend sind. Die DB hat nur für die Nachtzüge Zahlen vorgelegt. Ich unterstelle, dass sie richtig sind. Dann ist das eine Unterdeckung von mehr als 20 Prozent. Dafür sind Gründe genannt worden. Und ich finde es bei dieser Anhörung wichtig, dass wir mal überlegen, wie man diese Nachtzüge zumindest wieder zu einer „schwarzen Null“ bekommt. Dazu in dieser Runde zwei Fragen. Die erste an Frau Jungbluth. Wenn die Preise den Aufwand nicht decken, müsste man die Preise anheben. Aber wir wissen, das können wir nicht unbegrenzt tun. Wie lässt sich also das Angebot für Fahrgäste generell und jetzt auch speziell auf unser Segment Nachtzüge bezogen, ggfls. verändern, also verbessern, damit die Fahrgäste bereit sind, einen höheren, im Idealfall kostendeckenden Preis zu zahlen? Was gibt es dort für Ideen?

Und die Frage an Herrn Kirchner: Was haben die Gewerkschaften für Ideen, die aus einer Innensicht kommen, um diese Kostendeckung wieder herzustellen? Und was hat das für Auswirkungen auf das Personal? Die DB AG hat in ihrer Stellungnahme Äußerungen über aktuelle Personalveränderungen zum 1. Januar 2015 gemacht. Wie sieht das die Gewerkschaft?

Vorsitzender: Die erste Frage geht an Frau Jungbluth, bitte!

Marion Jungbluth (VZBV): Vielen Dank für die Einladung, vielen Dank für diese Anhörung. Das Kapitel Nachtzug ist meiner Meinung nach besonders geeignet, um aufzuzeigen, welche Qualität den Fahrgästen in der Bahn angeboten wird. Wahrscheinlich ist die Situation in den Nachtzügen potenziert im Verhältnis zu dem, was man tagsüber erlebt. Aber grundsätzlich stellen wir fest, dass der Fahrgast bei der Angebotsgestaltung der Bahn nicht die ausreichende Beachtung findet. Das möchte ich an wenigen Beispielen deutlich machen. Informationen sind für Fahrgäste extrem wichtig, besonders bei Verspätungen oder bei Ereignissen besonderer Art. Das haben wir am

Wochenende wieder gesehen in Hamburg, wo aufgrund des Sturms die Züge nicht gefahren sind, aber auf der Website der DB AG auch um 19.00 Uhr noch stand: „Aktuell liegen keine Meldungen vor“. Das hat dazu geführt, dass die Fahrgäste an den Bahnhof gekommen sind und dann erst festgestellt haben, dass gar kein Zug fährt. Diese Situation ist in den Nachtzügen besonders extrem. Unpünktlichkeit ist da sehr häufig, manchmal bis zu drei Stunden, was gerade für die Fahrgäste eine Katastrophe ist, die noch weiterreisen wollen. Wenn man den Verspätungsmelder im Nachtzug aktiviert hat, dann bekommt man einen Link geschickt. Das bringt einem aber nachts nichts, wenn man gerade keine Funkverbindung hat. Und von W-LAN im Nachtzug können die Fahrgäste wahrscheinlich noch lange träumen. Überhaupt sind die Nachtzugabteile, besonders die Liegewagen im Vierer- und Sechser-Abteil, nicht das, was man heute so „State of the Art“ nennen könnte. Zwar gibt es viele Fahrgäste die sagen: „Das ist doch toll, das erinnert mich an die Jugendherbergen in den siebziger Jahren und dann fühle ich mich nochmal richtig jung und es macht Spaß. Man lernt nette Leute kennen“. Sicherlich ist das Angebot aber nicht ausreichend, um auch neue Fahrgäste zu gewinnen oder auf Dauer diese Alternative des Reisens auch wirklich in seine Planungen einzubeziehen. Wir plädieren dafür, den Nachtzug wirklich auf neue Beine zu stellen und auch irgendwie an dem vorhandenen Angebot herumzudoktern, vielleicht einen kleinen Bezug auszuwechseln oder bei einer Gardine die Farbe zu verändern. Ich finde, man kann sehr viel lernen aus den Entwicklungen des Hotelgeschäftes, das wir betrachten. Es gibt viele Low-Budget-Hotels, die mit sehr einfachen, aber praktischen und natürlich auch nicht so kostenintensiven Möglichkeiten den Gästen ein schönes Ambiente bieten, das auch gerne angenommen wird. Können Sie sich ein Hotel vorstellen, das kein Frühstück anbietet oder keine Möglichkeit, abends noch in der Bar einen Drink zu nehmen? Das macht aber das „Hotel auf Rädern“, also der Nachtzug der Deutschen Bahn, der hat den Speisewagen abgeschafft. Das ist für mich sozusagen ein Affront für jeden Fahrgast, der wirklich etwas von dieser Fahrt haben möchte. Zwar bietet die Bahn eine Frühstücksbox an, die man auch im Liegewagen und in den Sitzwagen erhalten kann. Allerdings ist das so eine Art „Secret Service“,



davon weiß keiner etwas. Diese Box, ich weiß nicht, ob Sie diese schon mal gesehen haben, verleitet dann auch vielleicht ein bisschen zu Depressionen, aber nicht zu einem irgendwie fröhlichen Frühstückserlebnis.

Dann nochmal zum Thema W-LAN- und „State of the Art“: in Fernbussen ist das heute üblich. Bei der Bahn – das ist mir klar – gibt es andere Probleme. Kleine Entertainmentangebote, die auch die Busse anbieten, sind dagegen gar nicht so aufwendig anzubieten und würden auch eine Fahrt verkürzen. Im Nachtzug heute findet man kein W-LAN, noch nicht mal eine Steckdose, um sein Handy aufzuladen. Das sind Zustände, wo es einen dann nicht wundert, dass dieses Segment nicht sehr gut von den Fahrgästen angenommen wird. Wobei die Auslastung ja noch stimmt. Aber wenn man in die Zukunft blickt, muss das Angebot ein ganz anderes sein. Für uns ist das Grundproblem bei der Bahn, und das wird an den Nachtzügen so schön deutlich, dass die Politik die Interessen der Fahrgäste nicht hinreichend adressiert und die Leitung der Unternehmen die Interessen der Fahrgäste nicht hinreichend berücksichtigt. Deswegen schlagen wir vor, gerade bei den Nachtzügen, dass man ein unabhängiges Gutachten in Auftrag gibt, das die Chancen von wirklich attraktiven Angeboten in der Nacht eruiert und auch eine Kosten-Nutzen-Analyse aufstellt, denn die Gewinn- und Verlustrechnung der Bahn kennen wir gar nicht. Insofern kann man auch nicht sagen, welche Punkte verändert werden könnten, wobei es Hinweise gibt, dass es eine Bereitschaft gibt, auch etwas mehr für eine gute Nachtfahrt zu zahlen. Grundsätzlich plädieren wir dafür, dass die Stimme der Fahrgäste in einer sehr starken, unabhängigen und institutionell geförderten Fahrgastvertretung gebündelt wird. Das halte ich für sehr wichtig. Es gibt auch Beispiele in Großbritannien und in Dänemark, wo das sehr gut funktioniert. Was eben fehlt, ist eine Rückmeldung der Fahrgäste sowohl an die Politik als auch an die Unternehmen, was die Zufriedenheit angeht und die Wünsche, was zu ändern ist. Um dann ein Angebot zu haben, was die Fahrgäste auch glücklich macht. Ich gehe mal davon aus, dass sie gerne investieren in einen Personenverkehr, der Fahrgäste zufriedener reisen und damit auch bei der Schiene verbleiben lässt.

Vorsitzender: Danke, Frau Jungbluth! Dann Herr Kirchner, bitte.

Alexander Kirchner (EVG): Vielen Dank für die Einladung und die Möglichkeit, unsere Position hier darzustellen. Auf die Frage von Frau Lühmann bezogen möchte ich sagen, dass wir über das Produkt Nachtzug und Autoreisezug als Nische des Schienenpersonenfernverkehrs reden. Wir sind der Auffassung, dass genau darin ein Problem liegt. Er wird als Nischenprodukt behandelt. Wenn es eine Lösung geben kann, und wir sehen die, dann muss dieses Produkt heraus aus der Nische, als fester Bestandteil des Schienenpersonenfernverkehrs diskutiert werden, und man muss versuchen es weiterzuentwickeln. Der Nachtzug wie auch der Autoreisezug leiden darunter, dass sie als Nischenprodukte in den letzten Jahren auch bei den Investitionen nicht ausreichend Zuschüsse oder Zuwendungen bekommen haben. Das führt, wie Frau Jungbluth vorhin dargestellt hat, dazu, dass das Fahrzeugmaterial überaltert ist. Das hat zwei Aspekte, den einen hat Frau Jungbluth dargestellt, nämlich, dass das Angebot immer unattraktiver wird für den Reisenden und damit auch immer weniger Menschen Interesse haben es zu nutzen und auch Ausbauchancen nicht bestehen. Andererseits muss man sich aber auch im Klaren sein, dass in dem Augenblick, in dem man richtig investiert, das auch zu höheren Abschreibungskosten führt, die dann auch wieder verdient werden müssen. Das ist ein Teufelskreis, in dem sich der Nachtzug und der Autoreisezug in den letzten Jahren befinden, der eigentlich den schleichenden Tod bedeutet. Das, was wir hier heute sehen, ist ja nur die aktuelle Entwicklung. Wir müssen uns eigentlich anschauen, wie sich der Nachtzug, der Autoreisezug, in den letzten Jahren entwickelt hat, und darüber nachdenken, was es für die nächsten Jahre bedeutet, wie dieser Prozess weitergeht. Ich bezeichne es als schleichenden Tod, der am Ende dazu führt, dass wir leider – ähnlich wie in anderen europäischen Ländern – weder einen Autoreisezug noch ein Nachtzugangebot im Schienenverkehr haben werden. Deshalb ist unser Ansatz: raus aus der Nische und ein Gesamtkonzept zu erstellen und damit auch diese Fragen beantworten, die vorhin gestellt worden sind. Was muss investiert werden? Wie muss das Produkt komplett neu



aufgesetzt werden? Ein wesentlicher Bestandteil aus unserer Sicht ist, dass wir eine nationale Sicht brauchen und eine grenzüberschreitende europäische Sicht. Das ist aus Herrn Homburgs Beitrag zum Thema „Trassenpreise“, glaube ich, deutlich geworden. Es gelingt uns vielleicht noch, Nachtzüge über eine Zeit national zu halten. Aber wenn wir den europäischen Nachtzug haben wollen, wenn wir den europäischen Autoreisezug weiter haben wollen, dann brauchen wir einen europäischen Ansatz und eine europäische, nicht nur eine nationale Lösung. Deshalb plädieren wir dafür, auch hier, über die Europäische Kommission, aber auch mit den europäischen Eisenbahnen insgesamt, nach Lösungsmodellen für eine Zukunft dieser Produktparte zu suchen.

Die zweite Frage: Was heißt das für die Beschäftigten in diesem Bereich? Einerseits muss man sehen, dass ein Großteil dieser Beschäftigten über Jahre oder teilweise Jahrzehnte sehr spezifisch im Segment Nachtzug/Autoreisezug tätig war. Sie sind dort spezifisch ausgebildet und eingesetzt worden und tun sich natürlich sehr schwer, andere Tätigkeiten im Bereich des Bahnkonzerns wahrnehmen zu müssen, trotz eines sehr guten Tarifvertrages, der Beschäftigungssicherung für den Bereich garantiert. Dennoch kann das nicht die Lösung sein, eine weitere Beschäftigung für die Kollegen zu finden, sondern eigentlich müsste die Lösung sein, die Beschäftigung mit der Tätigkeit, die sie haben, weiter zu ermöglichen. Was die Zahl der Betroffenen anbelangt, ist für die Antwort entscheidend, ob man nur die momentane Situation sieht oder diesen von mir beschriebenen schleichenden Tod unterstellt und fragt: Was wäre, wenn das Gesamtprodukt mal vom Markt ist und nicht mehr da ist? Dann sind es weitaus größere Zahlen, die man nochmal differenzieren muss, zwischen direkt betroffenen Mitarbeitern, die in diesem Segment arbeiten und den indirekt betroffenen Mitarbeitern, die im Bahnkonzern indirekt von dieser Leistung betroffen und mit ihrem Arbeitsplatz letztendlich davon abhängig sind. Wir gehen davon aus, dass es bei einer Gesamtbetrachtung etwa 1.000 Beschäftigte sein werden, deren Arbeitsplatz im Bahnkonzern an dieser Produktpalette hängt.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Kirchner! Dann für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Gastel.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir sind sehr froh, dass wir heute im Rahmen dieser öffentlichen Anhörung die notwendigen Fragen stellen dürfen zu einem sehr spannenden und interessanten Angebot für verschiedene Zielgruppen - Einzelreisende, Geschäftsreisende, Familien, Urlauber etc. Die Diskussionen der letzten Monate haben uns sehr viele Briefe beschert. Ich denke, dem DB Konzern ebenfalls. Das zeigt eben, dass das Interesse an diesem Angebot groß ist. Ich selber bin auch Intensivnutzer des Nachtzuges und richte deswegen meine erste Frage an Sie, Herr Homburg. Sie haben in Ihrer Stellungnahme – da muss man vielleicht noch sagen, Kollegin Leidig, es gibt jetzt eine schriftliche Stellungnahme der DB, letztes Mal gab es so etwas gar nicht – deswegen bin ich auch froh, direkt darauf bezugnehmend meine erste Frage stellen zu können. Sie haben in Ihrer Stellungnahme, Herr Homburg, geschrieben: „Viele Fahrzeuge erreichen in der nächsten Zeit ihre maximale Lebensdauer“. Klar ist uns aber auch, dass ist jetzt meine Sicht darauf, dass ohne Neuinvestitionen, neue Züge oder Sanierung der bestehenden Züge natürlich irgendwann gar keine Nachtzüge mehr fahren können. Wann gedenkt denn die DB wieder in Wagenmaterial für den Nachtzugverkehr zu investieren, also entweder in die Anschaffung neuen Wagenmaterials, oder in die Sanierung des Bestehenden?

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Kunze. Sie haben sich intensiv mit der Situation und mit den Perspektiven für die Zukunft des Nachtzugverkehrs beschäftigt. Welche Angebotsqualität muss der Nachtzug aus Ihrer Sicht, aus Ihrer Kenntnis – erfüllen, um den heutigen Marktanforderungen gerecht zu werden und damit auch eine Zukunft zu haben?

Vorsitzender: Danke! Dann Herr Homburg, bitte!

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Sie haben treffend die Situation be-



schrieben, dass in durchaus mittelfristigen Zeiträumen die Fahrzeuge in unterschiedlicher Abfolge ihre wirtschaftliche Lebensdauer erreichen. Die Frage der Investition ist sehr einfach. Die Investition wird dann von uns vorgenommen, wenn wir ein mittelfristig tragfähiges, wirtschaftliches Gesamtkonzept für ein Produkt Nachtzug erkennen, im deutschen und im internationalen Markt. Ich glaube, das ist nachvollziehbar. Und wie schwierig die Situation in diesem Segment insgesamt ist, ist wohl daraus erkennbar, dass die Deutsche Bahn in Europa noch der größte Nachtzugbetreiber ist. Viele andere Länder haben sich aus diesem Segment schon zurückgezogen. Übrigens ist es in vielen anderen europäischen Ländern Standard, dass die Nachtzugverkehre bezahlt werden und nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Das ist in Frankreich so, in Österreich, in Tschechien, in Großbritannien. Das verdeutlicht, glaube ich, warum das Umfeld insgesamt sehr schwierig ist. Aber die Frage hoffe ich richtig beantwortet zu haben. Egal, ob es um grundlegende Sanierung, Modernisierung von Fahrzeugen oder Neuanschaffungen geht, die natürlich auch den gestiegenen Kundenerwartungen gerecht werden müssen, werden wir Investitionen dann auslösen, wenn wir eine mittelfristig tragfähige wirtschaftliche Basis für dieses Geschäft gefunden haben.

Vorsitzender: Danke! Dann Herr Kunze, bitte!

Jakob Kunze (Probst & Consorten): Wir sprechen von Anforderungen an den Service, Anforderungen seitens der Kunden. Ziel ist es natürlich auch, Zahlungsbereitschaft abzuschöpfen, um in Zukunft höhere Fahrpreise generieren zu können. Wenn das Produkt zukunftsfähig sein soll, müssen wir auch dieses Hochpreissegment bedienen. Wir müssen natürlich eine deutlich höhere Serviceleistung als bisher schaffen. Es beginnt damit, dass praktisch kein „aktives“ Cateringangebot besteht. Man muss nachfragen, wenn man im Nachtzug etwas kaufen möchte. Das ist schon etwas schwierig. Der Vertrieb funktioniert aktuell auch nicht auf einem professionellen Level. Wir haben unterschiedliche Angebote in unterschiedlichen Buchungskanälen, häufige Buchungssperren, obwohl noch Plätze frei sind und weitere Themen, die wir in Zukunft viel besser machen müssen.

Andere Bahnen bieten Wunschplatzreservierungen an. Da kann ich mir genau aussuchen, welches Bett ich mir wünsche, mit Wagenskizzen, ob oben, unten oder in der Mitte. Das kann sogar die ukrainische Bahn. Hier ist es aktuell sehr schwierig und höchstens mit guter Kenntnis an einem von Personen bedienten Vertrieb möglich. Weitere Sachen wurden genannt. Natürlich sollte eine Steckdose vorhanden sein. W-LAN und Entertainmentangebot sind in Nachtzügen nicht unbedingt notwendig, ein Nachtzug ist zum Schlafen da. Das ist auch das Alleinstellungsmerkmal, das wir im Nachtzug haben. Das kann ein Fernbus nicht bieten. Damit kann ich nicht liegend reisen und am nächsten Morgen ausgeruht zum Termin kommen oder mit der Familie einen Urlaub antreten. Es geht weiter mit kleinen Dingen, wie der Verfügbarkeit von Kleiderhaken, Kleiderbügeln. Selbst solche einfachen Dinge fehlen aktuell im Nachtzug. Das sind aus unserer Sicht keine großen Investitionen, die dafür notwendig sind. Solche Themen könnten hier weiter professionalisiert werden und führen letztendlich dazu, langfristig auch hier höhere Erträge zu erzielen. Trotzdem müssen wir auch den Bereich der Kosten in Betracht ziehen. Aber dazu würde ich dann auf spätere Fragen verweisen.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann würden wir in die zweite Runde gehen. Für die CDU/CSU-Fraktion die Kollegin Ludwig!

Abg. **Daniela Ludwig** (CDU/CSU): Vielen Dank! Ich möchte gerne die Rahmenbedingungen, insbesondere für die Nachtzüge, näher beleuchten, die ja nicht nur daraus bestehen, wie der eine oder andere Fragesteller vielleicht suggerieren möchte, dass es böser Wille der Bahn sei, nicht weiterzumachen oder das Streckennetz auszudünnen. Wie in den Antworten angesprochen wurde, haben wir insbesondere durch die steuerliche Belastung deutliche Preissteigerungen zu verzeichnen. Und wir haben natürlich auch im freien Wettbewerb neue Player, die sich entwickeln. Das gilt im Hinblick auf das Nachtbusnetz, wie auch für Züge, die tagsüber sehr schnell fahren und natürlich auch für Billiganbieter im Flugverkehr. Das muss man im Gesamtkontext mit betrachten, jenseits dieser Frage – ist das Angebot der Deutschen



Bahn besonders bei den Nachtzügen noch attraktiv genug, um diesem Wettbewerb standzuhalten? Insofern würde ich gerne nochmal Herrn Sauter-Servaes um nähere Erläuterungen bitten. Mich würde zum einen das Thema der Wettbewerbsnachteile interessieren, insbesondere die Steuern im grenzüberschreitenden Reiseverkehr. Wie haben andere Anbieter in anderen europäischen Ländern auf diese Wettbewerbsprobleme reagiert? Gibt es staatliche Zuschüsse oder einen Rückzug aus diesen Angeboten?

Die zweite Frage: Wie beurteilen Sie langfristig die Nachfragesituation bei Nachtzügen, gerade in Anbetracht der Tatsache, dass es Nachtbusnetze, schnelle Tageszüge, sehr günstigen Flugverkehr gibt. Man kann über das Angebot natürlich trefflich debattieren, wenn die Nachfrage jetzt schon stark nachlässt und die Leute sich ohnehin aufgrund eines deutlich veränderten Mobilitätsverhaltens anders orientieren. Das würde mich sehr interessieren.

Vorsitzender: Uns alle interessiert es! Herr Sauter-Servaes, bitte!

Thomas Sauter-Servaes (ZHAW): Es freut mich, dass auch Sie sich dafür interessieren, Herr Burkert!

Herzlichen Dank, dass ich eingeladen wurde. Ich durfte gleich heute früh schon den Nachtzug genießen. Ich kann sozusagen aus erster Hand sprechen. Zur steuerlichen Situation: Ja, es ist so, dass der Nachtzug tatsächlich im Wettbewerb benachteiligt ist in grenzüberschreitenden Verkehren. Ganz einfach deswegen, weil wir 19 Prozent Mehrwertsteuer zahlen müssen, wenn wir in Deutschland ein Ticket für den Nachtzug kaufen. Wenn ich ein Flugticket für die gleiche Strecke kaufen möchte – z.B. von Berlin nach Zürich – muss ich diese 19 Prozent nicht zahlen. 19 Prozent sind ein erheblicher Batzen. Das ist kein Thema, was erst gestern aufgekommen ist, sondern das gebetsmühlenartig an die Politik aus der Wissenschaft herangetragen wird. Seit Jahren ist an der Stelle nichts passiert. Der Verkehrswissenschaftler in mir ist da fast schon depressiv. Wenn ich auf der einen Seite einen klimaverträglichen Verkehr anbieten möchte oder das propagiere, auf

der anderen Seite aber den Zug als umweltfreundlichste Alternative so benachteilige, muss man sich fragen, ob tatsächlich in der Politik der Wunsch besteht, an dieser Stelle tätig zu werden. Zu diesen Punkten kommen natürlich noch Themen hinzu wie Ökosteuer oder Stromsteuer, die der Zug bezahlen muss. Auf der anderen Seite steht der Flieger, der ohne Kerosinsteuer unterwegs ist. Auch da liegt ein klarer Wettbewerbsnachteil vor. Erst, wenn diese Nachteile irgendwann aufgehoben werden – ja, Herr Lange, Sie dürfen gerne nachfragen – haben wir eine Chance, im Nachtzug attraktiv zu werden. Aktuell glaube ich nicht, dass wir eine Möglichkeit haben, mit dem Nachtzugverkehr gegen den Flieger anzukämpfen, weil es so große Nachteile gibt. Derzeit sind wir preislich mit dem Nachtzug nicht konkurrenzfähig. Auch da sagt der Verkehrswissenschaftler eher wieder: der Nachtzug ist nicht zu teuer, sondern die Konkurrenten sind zu günstig. Mobilität ist noch zu günstig. Wenn wir uns den Klimawandel anschauen, muss man an der Stelle handeln; erst dann besteht die Möglichkeit, dass der Nachtzug in Zukunft attraktiver werden kann, weil er das Geld, das er kostet, auch wieder hereinholen kann.

Vorsitzender: Danke! Dann bitte, für die Fraktion DIE LINKE, Frau Leidig!

Abg. **Sabine Leidig (DIE LINKE.):** Vielen Dank, auch für diese klare Stellungnahme. Ich möchte aus den Gutachten eine Frage aufgreifen. Herr Kunze hat über die Trassenpreise geschrieben, dass die Trassenkosten wesentlicher Bestandteil sind, nämlich 20 bis 30 Prozent. Ferner, dass im europäischen Vergleich das Preisniveau für Personenzüge, also auch für die Nachtzüge, in Deutschland eines der höchsten sei, wohingegen der Güterverkehr deutlich geringere Trassenpreise zahlt. Nun meine Frage an Herrn Homburg: Wieviel Trassengebühr fällt für die Nachtzüge in Deutschland an? Wie werden die im Konzern verbucht? Meine Vorstellung ist, dass Ausgaben für das Segment Nachtzug zu Einnahmen der DB Netz an anderer Stelle führen. Ist das in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung berücksichtigt?

Die zweite Frage geht an Herrn Holstein. Wenn ich es richtig verstehe, sagt die Bahn jedenfalls,



sie will ein tragfähiges Konzept für die Nachtzüge entwickeln und sucht noch danach. Dafür hat sie jetzt aber mehrere Nachtzugverbindungen aus dem bestehenden Fahrplan gestrichen, um bessere Voraussetzungen für ein anderes Konzept zu haben. Meine Frage an Sie ist: Sehen Sie schon Verbesserungen durch diese aktuellen Maßnahmen? Oder würden Sie sagen, diese Maßnahmen sind nicht geeignet, stattdessen wären andere Maßnahmen geeignet? Was wäre aus Ihrer Sicht geeignet, was könnte die Bahn jetzt tun, ohne dass schon politische Rahmenbedingungen geändert sind? Ich glaube, es besteht sehr große Einigkeit, dass diese geändert werden müssen. Keine vollständige, aber doch große Einigkeit.

Vorsitzender: Erst Herr Homburg und dann Herr Holstein, bitte!

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Ich kann jetzt nicht exakt den Trassenpreis pro Zugkilometer Nachtzug sagen. Ich nenne Ihnen einfach die Zahl, die der Fernverkehr im Durchschnitt zahlt. Das sind 7 Euro pro Zugkilometer in Deutschland für die Nutzung der Infrastruktur. Das erfolgt gemäß Trassenpreiskatalog der DB Netz AG, in dem festgelegt ist, welcher Nutzer wieviel für die Nutzung der Schieneninfrastruktur bezahlen muss. Mit diesem Geld wird bei der DB Netz AG der laufende Betrieb des Netzes finanziert, also das Personal, das den laufenden Betrieb ermöglicht, und die Instandhaltung des Netzes. So simpel ist die Rechnung. Deutschland hat sicherlich ein sehr hohes Trassenpreisniveau. Frankreich ist allerdings noch deutlich teurer und hat in den letzten Jahren auch deutlich höhere Preissteigerungen – nahe am zweistelligen Bereich pro Jahr – durchgeführt. Da sind wir in Deutschland sicherlich deutlich moderater unterwegs.

Joachim Holstein (Betriebsrat DB European Railservice GmbH): Ich bin erstmal dankbar für Blicke von außen auf unser Zugsystem. An Reaktionen von Fahrgästen, von Sachverständigen oder auch von völlig fachfremden Leuten bemerkt man Dinge, die einem selbst im alltäglichen Betrieb gar nicht mehr auffallen. Bei manchem, was

ich in der Stellungnahme gelesen habe, bin ich zusammengezuckt. Service an Bord. Da muss ich immer daran denken, wie unsere Chefs versuchen, das Personal noch weiter zu kürzen und wie wir als Betriebsräte immer sagen: Um Himmels Willen, wer soll den Fahrgästen beim Einchecken helfen und ihnen anbieten, sich etwas zu bestellen? Da beißt sich der Sparsamkeitstrieb mit dem Serviceanspruch, den man eigentlich hat. Bei den Fragen nach Upgrades, die einem an Bord angeboten werden sollten, muss ich sagen: Das geht technisch überhaupt nicht, weil unsere mobilen Terminals nicht online sind. Man kann am heimischen Computer oder am Bahnschalter noch Fahrkarten kaufen, während der Zug schon vier Stunden unterwegs ist. Davon bekommt das Personal an Bord nichts mit. Es kann also passieren, dass man mit unbesetzten Plätzen im Schlaf- oder Liegewagen die ganze Strecke zurücklegt, weil man Sitze bis zum letzten Einstiegsbahnhof freihalten muss. Und der Fahrgast, der schon in Zürich gesagt hat, er hätte gerne einen Umstieg von Liegewagen auf Schlafwagen, ist nicht bereit, bis 00.45 Uhr zu warten. Und dann sind der Bahn 70, 80, oder 100 Euro an Einnahmen verloren gegangen. Das könnte man technisch sicher anders lösen. Es gibt aus dem Bereich der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aus dem Bereich der zuständigen Gewerkschaft eine ganze Reihe von Vorschlägen, was man verbessern könnte. Beim Thema „Kleiderhaken“ kann ich mir eine Bemerkung nicht verkneifen: Wir haben zumindest in unseren Liege- und Schlafwagen mehr Kleiderhaken als es in den Waschräumen hier in diesem Gebäude gibt. Kleiderbügel versuchen wir dauernd nachzurüsten, aber Gäste nehmen sie auch mit. Den Wunsch nach W-LAN hören wir jede Nacht, den Wunsch nach Steckdosen auch. Es gibt viele Abteile, in denen es eine bis zwei Steckdosen gibt. Wenn aber sechs Handys oder sechs Tablet-Computer auf dieses Abteil kommen, dann sind die Servicekräfte damit beschäftigt, die Geräte einzusammeln, ins Dienstabteil zu packen und dort an die Steckdose zu hängen. Wir versuchen an Bord all das aufzufangen, was technisch wünschenswert wäre, aber eben leider noch nicht vorhanden ist.

In Herrn Homburgs Stellungnahme ist mir eine Passage aufgefallen. Am Ende der ersten Seite und Beginn der zweiten Seite schreiben Sie: „Die



freiwerdenden Wagen – also aus den abgeschafften Zügen – erhöhen die Fahrzeugverfügbarkeit und Betriebsstabilität auf den verbleibenden Verbindungen“. Das stimmt nicht ganz, wir erleben es leider immer noch, dass Liegewagen statt Schlafwagen eingesetzt werden. „Zunächst werden hierdurch die höher nachgefragten Verkehre gestärkt, um dann an einem zweiten Schritt neue Strukturen für einen langfristig erfolgreichen Nachtzug zu schaffen“. Die Interessenvertretungen in unseren Firmen haben leider noch nicht gehört, wie die Bahn sich einen solchen zweiten Schritt vorstellt. Das klingt für mich danach, dass man irgendwann wieder expandieren will. Aber nach meinem Verständnis werden dazu Investitionen an Fahrzeugen notwendig.

Auf einen Punkt würde ich gern noch eingehen, auf die steuerliche Benachteiligung. Übernachtungspreise in Hotels werden seit einigen Jahren nur mit 7 Prozent Umsatzsteuer belegt. Der einzige Beherbergungsbetrieb, der nach wie vor 19 Prozent Umsatzsteuer auf seine Beherbergungsleistung erheben muss, ist die Deutsche Bahn. Wenn jemand eine Bettkarte für 107 Euro kauft, sind 19 Prozent Umsatzsteuer enthalten. Die Frühstücksleistung macht rechnerisch 6,60 Euro aus. Alles andere könnte man auch mit 7 Prozent belegen. Wenn ich unsere Gastronomieleistungen ansehe, verlangt der Staat grundsätzlich 19 Prozent. Bei Zügen, die im Ausland beginnen, werden die entsprechenden ausländischen Mehrwertsteuersätze erhoben. Wenn man in einen Zug kommt, der in Amsterdam eingesetzt wurde, stellt man plötzlich fest, dass beim Verkauf eines Getränks zum Mitnehmen die Datenkasse angibt „6 Prozent Umsatzsteuer sind in diesem Preis enthalten“, bei Speisen 21 Prozent. Dann fragt man sich, warum jemand, der bei Mc Donalds etwas am Tresen holt und mit ins Auto nimmt, nur 7 Prozent bezahlen muss, während jemand, der zu mir in die Verkaufsstelle im Schlafwagen kommt und sich seine Cola oder sein Bier holt und damit in sein Abteil geht, 19 Prozent bezahlen muss. Es gibt eine ganze Reihe von Stellschrauben und es wäre wirklich sehr sinnvoll, nach einer gewissen Zeit zusammen zu schauen, welche Dinge man verändern kann, um dieses System auf vernünftige Füße zu stellen. Es ist zwar nicht so schlecht, wie das manchmal klingt, aber es muss in der Tat etwas geschehen. Und wir sind dazu bereit und

sind für Sachverstand und Zusammenarbeit sehr dankbar.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Holstein! Das Fragerecht geht jetzt an die SPD-Fraktion, an den Kollegen Martin Burkert.

Abg. **Martin Burkert** (SPD): Meine erste Frage geht an Sie, Herr Homburg. Wie schätzen Sie insgesamt die Vermarktungsmöglichkeiten von Nachtzügen ein? Und vor allem, was muss passieren, damit es mittelfristig ein Geschäftsmodell der Deutschen Bahn AG werden kann? Vielleicht können Sie uns aus Ihrer Sicht sagen, welche politischen oder anderen Rahmenbedingungen verändert werden müssten, damit dies ein Geschäftsmodell bei Ihnen wird.

Die zweite Frage geht an Herrn Kirchner: Welche Alternative gibt es Ihrer Meinung nach zum aktuellen Status Quo für die Bereiche der Nacht- und Autoreisezüge? Gibt es eine Alternative oder sehen Sie keine? Vielen Dank!

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Herr Burkert, ich will das gerne aufgreifen. Was wir in den nächsten ein bis zwei Jahren erarbeiten wollen, ist ein Satz von Rahmenbedingungen, sowohl unternehmensintern wie extern, die in der Lage sind, eine Basis dafür zu schaffen, dass man Nachtzugverkehre dauerhaft betreiben kann. Und zwar unter dem Aspekt, dass dieses Angebot dann auch zumindest weit überwiegend dem Kundeninteresse entspricht, nämlich gerade im Hinblick auf die jetzt diskutierten Themen. Ich will jetzt nicht auf das Thema W-LAN eingehen. Solange Mobilfunknetze nicht leistungsfähig sind, bleibt das schwierig. Und insbesondere, solange Mobilfunknetze nicht entlang der Strecken existieren. Aber ich glaube, das ist der Weg, den wir beschreiten müssen. Wichtig ist die Betrachtung der Randbedingungen, wie auch meine Vordredner gesagt haben. Wenn Sie das alles konsequent in einem Gesamtkonzept nebeneinander schreiben, stellen Sie fest, dass die Schiene und hier der Nachtzug ohne Ausnahme gegenüber anderen Verkehrsträgern schlechtere Rahmenbedingungen haben. Wenn Sie sehen, was eine durchschnittliche Nachtzugfahrt z.B. ins benachbarte



Ausland kostet, dann sind 19 Prozent Mehrwertsteuer ein Riesenbatzen, der Sie evtl. daran hindert, auf eine wirtschaftliche Tragfähigkeit zu kommen. Aber ich will, dass Sie nicht nur alleine darauf abstellen. Es gibt einen ganzen Strauß von Themen, die wir beleuchten werden, auch in ihrer kommerziellen Wirkung und ihrer Auswirkung auf den Markt, sprich den Kunden. Da werden wir all die Dinge auch einfließen lassen, die von der Arbeitnehmerseite wie auch von externer Seite an uns heran getragen werden. In einer überschaubaren Zeit von ein bis anderthalb Jahren werden wir sehen, ob es ein Konzept gibt bzw. unter welchen Randbedingungen es möglich ist, das Produkt attraktiv zu gestalten. Das wird eine Diskussion sein, die auch im politischen Raum geführt werden muss. Über die Frage der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern müssen wir natürlich mit den politischen Entscheidungsträgern reden.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank! Die Zweite Frage ging an Sie, Herr Kirchner.

Alexander Kirchner (EVG): Gestatten Sie mir, kurz eine Anmerkung zu machen. Die steuerliche Benachteiligung betrifft nicht nur den Nachtzug, sondern den Schienenverkehr generell und insbesondere den Schienenpersonenfernverkehr. Ein weiteres Thema neben den steuerlichen Aspekten ist beispielsweise der Bahnstrom. Fast alle europäischen Länder verlangen keine Steuer für Bahnstrom. Deutschland ist nach Österreich das Land, das mit Abstand den höchsten Steuersatz für Bahnstrom verlangt, was eine zusätzliche Belastung für das System bedeutet. Die Frage nach Alternativen im Kontext der Wettbewerbsbedingungen mit anderen Verkehrsträgern ist aus meiner Sicht ein Gesamtkonzept des Schienenpersonenfernverkehrs, in dem der Nachtzug integrierter Bestandteil ist und nicht als Nischenprodukt oder Auslaufprodukt gesehen wird. Für die grenzüberschreitenden Verkehre brauchen wir einen europäischen Ansatz. Ich glaube, dass es nur gelingen wird, grenzüberschreitenden Verkehr im Nachtzug zu halten, wenn die großen europäischen Bahnen zusammen arbeiten, zusammen vernünftige Produkte erstellen und diese auch gemeinsam vermarkten. Wenn das nur national gemacht

wird, ist das aus meiner Sicht nicht effektiv und natürlich nicht wirtschaftlich darstellbar unter den jetzigen Rahmenbedingungen. Von daher würde ich einen Ansatz begrüßen, ein solches Konzept nicht nur national zu diskutieren, sondern europäisch und unter Einbeziehung der anderen europäischen Bahnen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das Fragerecht ist bei der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Gastel, ich erteile Ihnen das Wort. Stellen Sie bitte Ihre Fragen.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine dritte Frage bezieht sich auf den Aspekt Buchung und Vertrieb und richtet sich an Herrn Homburg. Uns wird immer wieder berichtet, auch jetzt aktuell, dass sich über die Homepage der DB bestimmte Nachtzugverbindungen anderer Anbieter nicht mehr buchen lassen, die noch bis vor wenigen Wochen über diese Seite gebucht werden konnten. Gleichzeitig erfahren wir, dass Angebote der DB manchmal als ausgebucht angezeigt werden, obwohl es freie Kapazitäten gibt. Die Kunden erwarten natürlich, dass sie einfach, aber auch auf verschiedenen Wegen an ihre gewünschte Fahrkarte kommen. Deswegen die Frage an Sie: Was wird die DB machen, um möglichst schnell zu einem einfacheren, besseren Vertrieb ihrer, aber auch anderer Angebote im Nachtzugbereich zu kommen?

Meine vierte Frage bezieht sich auf die Aussage von Herrn Gipp vom IGES Institut, richtet sich aber an die DB. In dem schriftlichen Vorbericht steht, dass der Nachtbus boomt und inzwischen den Nachtzug überholt hätte. Jetzt hatten Sie, Herr Homburg, bei Ihrer Antwort gesagt, Sie könnten keine Trendumkehr bei der Auslastung der Nachtzüge erkennen, obwohl die Nachtbusse boomen. Deswegen die Frage an Sie: Welche Schlussfolgerung ziehen Sie aus der Situation – wachsender Nachtbusmarkt und zumindest stagnierender Nachtzugmarkt? Welche Schlussfolgerungen ziehen Sie für das Marktpotenzial in den Nachtstunden?

Vorsitzender: Dankeschön. Zwei Fragen an Herrn Homburg. Ich will darauf hinweisen, Herr Gipp,



falls Sie nicht dran sind, bekommen Sie in der dritten Runde trotzdem das Wort.

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Abg. Gastel, die Frage, warum jetzt angeblich andere Anbieter auf der Buchungsplattform nicht mehr einseh- oder buchbar sind, kann ich nur überprüfen. Wenn das seit dem Fahrplanwechsel so sein sollte, fällt mir keine sinnvolle Erklärung ein. Deswegen gehe ich der Sache nach. Ggf. besteht die Möglichkeit, das zum Protokoll hinzuzufügen.

Vorsitzender: Das machen wir Herr Homburg, das nehmen wir dazu.

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Der zweite Punkt ist ein Thema, das uns auch bedrückt, dass Sie zum Teil über unsere Buchungsplattform Plätze im Zug nicht mehr buchen können, obwohl sie nachher frei sind. Das ist überwiegend unserer Zusammenarbeit mit den europäischen Partnerbahnen geschuldet. Wir geben bei den grenzüberschreitenden Linien bestimmte Kontingente an die Partnerbahnen ab, die dann bei uns zur Buchung gesperrt sind. Leider ist es so, dass die europäischen Partner die nicht verkauften Kontingente sehr spät oder gar nicht zurückgeben und somit bei uns der Platz gesperrt ist. Das ist auch der Situation geschuldet, dass die Vertriebssysteme europaweit extrem unterschiedlich sind und es keine Online-Echtzeitverknüpfung gibt. Im Laufe dieses Jahres beginnt die Einführung des neuen mobilen Terminals, was dann Online ist und ein wesentlicher Schritt nicht nur im Nachtzug-, sondern auch im Tageslinienverkehr ist. Viele Dinge, die heute daran scheitern, dass es keine Echtzeitverbindung zwischen den Mitarbeitern und dem System gibt, können hoffentlich abgestellt werden.

Zu der Frage des Nachtbusbooms sehen wir noch keine Entwicklung. Der Zeitraum ist so kurz, dass ich vorsichtig bin, schon Trends mit einer Größenordnung abzuleiten. Die Nachtbusverkehre sind erst in den letzten Monaten hoch gelaufen und es gibt deutlich mehr Verbindungen als bei den Nachtzügen. Diese Entwicklung müssen wir kritisch sehen. Es wäre ein Wunder, wenn diese

Nachtbusverbindungen nicht auch Kunden aus dem Nachtzug abziehen würden, so wie sie es im Tageslinienverkehr auch machen, weil sie Kundenschaft haben, die extrem preissensibel ist. Und das Nachtzugangebot, wie wir alle wissen, ist kein Angebot am unteren Preisrand. Insofern könnte es da durchaus ähnliche Entwicklungen geben. Ich sehe mich nur heute nicht in der Lage, aufgrund von wenigen Monaten einen Trend mit Prozentzahlen abzuleiten. Da sind wir sicherlich Mitte 2015 ein ganzes Stück klüger.

Vorsitzender: Dankeschön Herr Homburg! Dann gehen wir wieder zur Fraktion der CDU/CSU.

Abg. **Dirk Fischer** (CDU/CSU): Ich würde gerne an Herrn Homburg und an Herrn Gipp die Frage stellen zu dem Pilotprojekt Auto und Zug. Mich interessieren die zwischenzeitlichen Erfahrungen bei der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit. Bis wann soll dieses Pilotprojekt laufen? Wann ist die Möglichkeit da, Ergebnisse zu evaluieren? Wann kommt eine endgültige Beschlussfassung über die Fortführung? Wie ist die ökologische Bewertung der Verlagerung von Verkehr von der Schiene auf die Straße?

Vorsitzender: Dankeschön. Herr Homburg!

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Ich denke, wir werden in den nächsten Monaten Erkenntnisse über die Akzeptanz haben. Dieses Modell zielt darauf ab, dass die Menschen zumindest mit dem Zug fahren und das Auto bei der Autoverladung mit sechs bis acht anderen Fahrzeugen transportiert wird. Wenn es mehr wären, könnte man sich als Variante auch einen Zugtransport mit DB Schenker Rail vorstellen. Da haben wir aber noch keine endgültigen Erkenntnisse. Die ersten Versuche haben gezeigt, dass dies bei mehr als 2/3 der Kundschaft gut ankommt, die sehr froh darüber ist, das Auto nicht selber verladen zu müssen. Es gibt allerdings eine relativ ‚harte‘ Klientel. Das sind Kunden, die spezielle Fahrzeuge bewegen und es strikt ablehnen, dass irgendein Dritter dieses Fahrzeug bewegt,



Oldtimer und Ähnliches. So ist im Moment der aktuelle Stand.

Die Beschlussfassung zum Autozug ist schon lange erfolgt. Der Autozugverkehr wird mit dem Erreichen der Lebensdauer des letzten Fahrzeugmaterials Ende 2017 in der heutigen klassischen Prägung eingestellt.

Vorsitzender: Jetzt sind wir bei der Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte nochmal auf das Nachtzugerhaltungskonzept zurückkommen, was aus meiner Sicht, Herr Homburg, von Ihnen noch nicht mal andeutungsweise skizziert worden ist. Aus dem, was Sie bisher gesagt haben, ist mir nicht klar geworden, in welche Richtung es gehen soll und was die Schritte sind, die Sie bahnsseitig in Angriff nehmen wollen, um eine Perspektive zu entwickeln. Da ich auch jetzt keine konkreten Antworten erwarte, würde ich diese Frage gerne an Herrn Kunze stellen. Sie haben in Ihrer Stellungnahme zumindest skizziert, was ein zukunftsfähiges Erhaltungs- und Ausbaukonzept für die Nachtzüge für Deutschland und auch für europäische Relationen wäre. Meine Frage an Sie lautet: Wenn Sie Bahnchef wären, welche drei Schritte würden Sie als erstes unternehmen, um diesem Konzept näher zu kommen? Denn das ist aus meiner Sicht die Anforderung, die wir auch als politisch Verantwortliche an den Bahnvorstand stellen sollten, zumindest zu sagen, was geklärt werden muss und wo die zentralen Stellschrauben sind.

Meine zweite Frage geht an Herrn Holstein. Sie haben, finde ich, sehr anschaulich und lebendig beschrieben, was die „Renner“ im Nachtzugverkehr gewesen sind. Ich habe die Passage über die Skigebiete mit großem Vergnügen gelesen, wo man abends in Nordrhein-Westfalen einsteigt und morgens auf der Skipiste losfahren kann. Wir haben jetzt mehrfach darüber gesprochen, dass die Kundschaft, die potenzielle oder tatsächliche Kundschaft, viel Geld hinlegen muss. Ich muss sagen, so teuer finde ich es gar nicht. Ich habe jetzt München – Berlin gebucht. Wenn man nicht ein Einzelbett o.ä. haben will, kann man für 70 Euro fahren. Das ist nicht so viel, dass man sagen

müsste, nur wer reich ist, kann Nachtzug fahren. Meine Frage an Herrn Holstein: Was für Leute fahren eigentlich mit den Nachtzügen und was sind die Produkte oder Angebote, mit denen man auch normale Menschen an die Nachtzüge binden kann? Es ist nicht so, dass die Kunden weglaufen. Das will ich festhalten. Keiner hat gesagt, dass die Nachfrage deutlich zurückgeht, im Gegenteil. Es wird überall davon gesprochen, dass die Auslastung gut ist. Ist es wirklich nur ein Hochpreissegment oder kann man auch gute Angebote für jedermann machen?

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt werden wir gleich Herrn Kunze und Herrn Holstein hören. Abg. Fischer hat Herrn Kipp gerade gefragt. Herr Kipp, Sie kommen nach den beiden dran.

Jakob Kunze (Probst & Consorten): Letztlich müssen sich Nachtzugverkehre wirtschaftlich tragen. Die Kosten müssen gedeckt werden, d. h., als Bahnchef muss ich das Thema „Kosten“ im Blick haben, wenn ich jetzt mein Programm aufsetzen würde. Hierbei haben wir Anforderungen an die Politik formuliert, um die Rahmenbedingungen in ein Gleichgewicht zu bringen. Das ist eine Grundvoraussetzung, die ich auf nationaler Ebene habe, aber die auch auf europäischer Ebene für einen Nachtzugverkehr in den dargestellten Ausbaustufen essenziell ist. Operativ, auf Seiten der Erträge und der Fahrgäste, würde ich im ersten Schritt anfangen, die Basics sicher zu machen, d. h. die Zugangshürden zu senken für die Menschen, die sich mit dem Produkt nicht auskennen. Das beobachte ich häufig, wenn ich Nachtzug fahre. Ich fahre mindestens 20 Mal im Jahr mit dem Nachtzug. Viele Kunden kennen sich nicht aus und sind total unsicher im Nachtzug. Viele Erstnutzer, die aus irgendeinem Grund auf dieses Produkt gestoßen sind, finden sich nicht zurecht. Das einzige, was ihnen lang und breit erklärt wird, sind die Sicherheitsvorschriften, was man beachten muss und wie gut man sein Abteil verriegeln muss. Solche Prozesse zu ändern und die wirklichen Fragen zu lösen, wäre ein Schritt; den Kunden zu erklären, was man bekommen kann, welches Frühstück, welches Begrüßungsgetränk etc. Auch bei der Frage, welche Details bei den Basics verbessert werden könnten, müssen die Kosten



bedacht werden. Die Kosten sind teilweise exorbitant, z.B. im Frankreichverkehr. Es ist nicht machbar, solche Verkehre aufrecht zu erhalten.

Joachim Holstein (Vorstand DB European Railservice GmbH): Was für Reisende sind in den Nachtzügen? Eigentlich ein bunter Querschnitt durch die Gesellschaft. Wir bieten Angebote vom Niedrigpreis bis zum Hochpreis. Das Billigste, was ich gestern gefunden habe, von Berlin nach München für 39 Euro, an manchen Terminen für 29 Euro. Da geht es ungefähr los. Das ist ein Preis im Sitzwagen und bei manchen, die man sieht, denkt man, ihr hättet nur 10 oder 15 Euro drauf legen müssen und euch eine Reise im Liegewagen leisten können. Es sind viele sehr preissensible Kunden, ob nun Studierende auf dem Weg hin und zurück von der Uni und „Interrailer“. Davon gehen aber viele ganz bewusst nicht in den Liegewagen, sondern in den Sitzwagen, weil man da Party machen kann, ohne dass gleich der Nachbar an die Holzwand klopft und Ruhe fordert. „Interrailer“ sind inzwischen auch Menschen bis ins Seniorenalter, die auf diese Art und Weise unterwegs sind. Für die ist eine Reise im Nachtzug Teil einer Kreuzfahrt auf Schienen. Die wollen die Tage nutzen, um die Städte zu besuchen und nicht in München 150 Euro für ein Hotelzimmer ausgeben, sie nutzen den Nachtzug als preiswerte Unterkunft. Wir haben die Geschäftsreisenden, die morgens ihre Termine wahrnehmen wollen. Auf bestimmten Verbindungen merkt man, dass solche Züge nicht durch ICEs ersetzbar sind, denn wer will sich um 3.25 Uhr in einen ICE setzen. Da muss man sich selbst in Hamburg ein Taxi zum Bahnhof nehmen, weil man zu der Zeit mit Nachtbussen oder Nacht-S-Bahnen nicht weit kommt. Es gibt viele Reisende, die mit großem Gepäck unterwegs sind und für die es eigentlich ein unverzichtbarer Qualitätsanspruch ist, dass sie so selten wie möglich umsteigen müssen. Für Mütter mit Kindern an der Hand, mit Kinderwagen und Koffern ist es nicht machbar, dreimal umzusteigen. Und sie wissen im ICE nicht, wo sie die Sachen unterbringen können. Die Leute kommen zu uns an den Nachtzug und wissen, dass sie gut wegkommen, dass das Personal ihnen hilft, die Sachen zu verstauen. Wir machen manchmal Unmögliches möglich. Nachtzüge sind die einzigen Fernzüge über weite Strecken, von wenigen

Eurocitys mal abgesehen, bei denen Sie Fahrräder mit ins Ausland nehmen können. Mit dem Fahrrad nach Dänemark ist seit der Streichung des Nachtzuges ein Desaster. Ich habe mir das gestern nochmal angeschaut. Wer in dieses beliebte Fahrradland will, muss von Hamburg aus viermal umsteigen und es dauert acht bis elf Stunden. Nebenbei fährt alle zwei Stunden der ICE von Hamburg nach Kopenhagen, nimmt aber keine Fahrräder mit. Die ganze Gruppe der ökologisch bewussten Reisenden ist in vielen Fällen auf einen Nachtzug angewiesen. Und dann gibt es natürlich Reisende, die wollen die Sicherheit haben, keine Anschlüsse zu verpassen. Ich habe gestern eine E-Mail von einer Französin bekommen, die mich wirklich erschüttert hat. Die wollte von Göttingen nach Paris fahren, ist früher immer Nachtzug gefahren und hatte dort kein Problem: 23.30 Uhr einsteigen, 9.24 Uhr ankommen. Letzte Woche musste sie Tageszug fahren. Der ICE in Mannheim kam zu spät an, der Anschluss hat nicht geklappt. Die Reisende wurde nach Saarbrücken gebracht. Dort sollte sie ins Hotel gehen und am nächsten Morgen um 4.24 Uhr in den Regionalzug nach Metz steigen, dort nochmal zwei Stunden warten und mit dem TGV nach Paris fahren. Man hat ihr das auf der Fahrkarte notiert. Die Frau macht das, steigt in den französischen TGV ein und wird gezwungen, 70 Euro nachzubezahlen, weil die Fahrkarte nicht anerkannt wurde. Das sind Dinge, da zweifelt man an der Kompetenz der beiden beteiligten Bahngesellschaften. Da zweifelt man an Europa und leidet richtig mit. Wir haben Touristen, wenn die von Hamburg nach Paris fahren wollen, steigen sie morgens um 4.30 Uhr in Karlsruhe aus und fahren mit dem Regionalzug nach Mannheim, um 6.40 Uhr geht der ICE nach Paris. Diese Fahrgäste gehörten zu unserer Stammkundschaft im Nachtzug. Mit viel Gepäck, mit Familie, bequem über 1.500 km fahren können. Wir haben von vielen die Reaktion gehört, wenn es keine Nachtzüge mehr gibt, würden nur 25 Prozent der Nachtzugreisenden der Deutschen Bahn als Kunden erhalten bleiben, 75 Prozent würden weggehen, aus zeitlichen oder aus finanziellen Gründen. Diese Personen sagen, sie müssten dann fliegen, und wenn sie irgendwo einen Nachtbus finden, dann nutzen sie den Nachtbus. Es ist nicht so, dass es der Deutschen Bahn schlechter gehen würde, weil es die Nachtbusse gibt, sondern in vielen Fällen stoßen die Nachtbusse einfach in



Lücken, die die Deutsche Bahn aufgerissen hat. Das jetzige Nachtbusnetz ist im Grunde genommen eine Karte der gestrichenen Nachtzugverbindungen aus den letzten zehn Jahren. Das Fahrgästepotenzial ist da. Meine Firma hat in den Schlaf- und Liegewagen im Jahre 2013 20 % mehr Fahrgäste befördert als fünf Jahre vorher, und 2014 liegen die Zahlen auf ähnlichem Niveau. Wir halten dort stabil unsere Fahrgäste. Wir bauen die sogar aus. Wer immer die Chance hat, zum Nachtzug zu kommen, der tut das.

Vorsitzender: Dankeschön! Es ist mehrfach auf Ihre Stellungnahme Bezug genommen worden, Herr Gipp. Herr Fischer hat Sie auch angesprochen. Bitteschön!

Christoph Gipp (IGES Institut GmbH): Ich möchte zunächst versuchen, den Konkurrenten auf der Straße ein bisschen ins Licht zu rücken. Nun haben wir seit zwei Jahren dieses Produkt auf der Straße und seit wenigen Monaten, Herr Homburg hat es gesagt, findet dieses Produkt nun auch in der Nacht statt. In diesen wenigen Monaten ist es gelungen, ein recht erkleckliches Netz aufzubauen, das eine höhere Dichte für den Fahrgast aufweist. Der Fahrgast muss allerdings auch mit der „Kleinigkeit“ leben, dass er nicht die gleiche Auswahl an Komfort hat wie im Nachtzug. Während man dort die verschiedenen Klassen bis hin zum Hotelkomfort auswählen kann, hat man im Fernbus zurzeit noch die „Auswahl“ zwischen einem Sitz. Diese Auswahl wird sich in der Zukunft verändern. Es gibt Anzeichen in der Branche, dass eine Diversifizierung der Serviceklassen auch im Fernbusmarkt zu erwarten ist. Natürlich wird es nicht zum Hotelzimmer auf Rädern kommen. Gleichwohl ist festzustellen, dass wir zurzeit einen Anteil an allen Verkehrsleistungen im Fernbusmarkt von ca. 5 % bis 10 % haben. Wir wissen noch nicht, ob das ein Trend ist. Herr Homburg hat Recht, das ist noch zu kurzlebig. Allerdings haben wir in den ersten Schlaglichtern unserer Analysen – wenn auch noch nicht empirisch nachgewiesen – festgestellt, dass der Auslastungsgrad dieser Nachtbusse sogar höher ist als der Tagesfernbusverbindungen. Das zeigt ganz deutlich, dass insbesondere das Low-Budget-Seg-

ment und damit sehr preissensible Kunden extrem stark angesprochen wird. Natürlich gelingt es dem Fernbus, den Nachtzug ständig zu unterbieten. Mit anderen Kostenstrukturen ist das sehr leicht möglich, und natürlich haben wir auch keine hohen Trassenpreisentgelte auf der Straße, sondern ein anderes Instrumentarium. Wir haben die Mineralölsteuer etc. und zurzeit noch keine Maut. Das heißt, wir haben grundsätzlich andere Randbedingungen. Aber von der Nachfrage ausgehend ist es so, dass hier tatsächlich ein gewisses Marktsegment neu entsteht, ein Teilmarktsegment der Bahn verloren gehen wird. Es bleibt zu hoffen, dass eine Veränderung des Nachtzugsegments hin zu mehr Attraktivität sehr schnell vorstättengeht, um den Gewöhnungseffekt hin zu einem halbwegs akzeptablen Service und Komfort im Nachtbus nicht zu Lasten der Bahn gehen zu lassen.

Vorsitzender: Dankeschön! Für die Fraktion der SPD die Abg. Sawade, bitte.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Ich werde Ihnen meine leidvollen Erfahrungen, die ich letzten Montag mit dem Nachtzug von Karlsruhe nach Berlin gemacht habe, nicht schildern. Das können Sie nachlesen. Ich habe zwei Fragen an Herrn Homburg. In Ihrer Stellungnahme stand, dass Sie die Linien zurückbauen und dann durch anderes Zugmaterial ergänzen. Heißt das, dass Sie nur das Material, das Sie gerade haben, verwenden oder haben Sie auch vor, in der nächsten Zeit echte Verbesserungen zu machen? Inwieweit schauen Sie perspektivisch? Wir haben im Jahr 2017 in Wien eine Neueröffnung ab Nürnberg, die Schnellbahntrasse Thüringen – Berlin und die Anbindung an Stuttgart. Ich kann mir vorstellen, dass man vielleicht auch das Nachtzugangebot verbessern könnte, weil Ost-West-Verbindungen einfach fehlen.

Vorsitzender: Herr Homburg bitte!

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Zum Thema „Wir verwenden nur das



vorhandene Material.“ Es gibt aktuell keine einzige Neuinvestition, weil – ich wiederhole mich jetzt – noch kein Konzept vorliegt, das wirtschaftlich mittel- oder langfristig, die Tragfähigkeit bestätigt. In der Situation wäre es sträflich, als Verantwortlicher in dem Unternehmen Investitionen in ein solches Segment zu lenken, die letztendlich woanders fehlen. Wir wissen, die Nachfragezahlen sind gut, das ist unbestritten. Das ist übrigens einer der wenigen Punkte, wo es breite Einigkeit gibt. Trotzdem werden in dem Bereich hohe negative Ergebnisse erwirtschaftet, und die müssen gegenfinanziert werden. Man kann sich bei der Wettbewerbssituation im Tageslinienverkehr kaum vorstellen, dass jemand bereit wäre, dort höhere Preise zu zahlen, um ein nicht kostendeckendes Angebot in der Nacht mit zu finanzieren. Darüber müssen wir uns im Klaren sein, wenn wir über die Wechselwirkungen in dem Geschäft reden.

Zweiter Punkt: „perspektivisch“. Das wäre Spekulation, wenn ich Ihnen sagen würde, wir machen vielleicht das oder das. Ich wehre mich auch dagegen, wenn gesagt wird, wir erzählen nicht, was wir tun. Wenn Sie ein Konzept erarbeiten, dann nehmen Sie alles, was an Einflussfaktoren, an Daten und Fakten da ist, und bauen darauf verschiedene Szenarien auf. Wir werden in einer gewissen Zeit in eine Arbeitsphase kommen, wo man verschiedene Szenarien bewerten kann im Hinblick auf Angebot, Attraktivität und wirtschaftliche Auswirkungen. In einem Punkt bin ich mir relativ sicher. Es wird Ende 2017 keine neue Nachtzugverbindung von München nach Berlin auf der Schnellfahrstrecke geben, weil wir dafür keine Fahrzeuge haben, die das bewerkstelligen könnten. Man fährt dann zukünftig auch in weniger als vier Stunden von München nach Berlin. Das ist alleine schon eine Konkurrenzsituation, auch zum Nachtzug, in dem man heute deutlich länger unterwegs ist.

Vorsitzender: Dankeschön! Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Abg. Gastel.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine fünfte und sechste Frage bezieht sich auf das Thema „Trassenpreise“. Herr Homburg, die erste dieser beiden Fragen geht an Sie.

2017 soll ein neues Trassenpreissystem kommen, und wir haben gehört, dass die Trassenpreise auch im Bereich Nachtzugverkehr 20 % bis 30 % der Kosten ausmachen. Ich hoffe übrigens sehr, dass bis dahin keine weitere Ausdünnung im Nachtzugverkehr stattfindet. Das heißt, wenn dieses Trassenpreissystem so kommt, wie es sich abzeichnet, dann wird in den Nachtstunden eine Entlastung bei den Preisen stattfinden, von der der Nachtzug profitieren kann. Die Frage, daraus abgeleitet, lautet: Bei einer Veranstaltung der DB für Abgeordnete zum Thema Fahrplanwechsel wurde gesagt, durch die jetzt eingestellten und gekürzten Nachtzugverbindungen würde etwa die Hälfte des Defizits abgebaut. Können Sie – vielleicht sind Sie so mutig und wagen da eine Prognose – absehen, ob die Verluste dann ausgeglichen sind oder wie groß die Verluste sind, wenn die Trassenpreise sich ab 2017 so entwickeln wie angedeutet, nämlich dass sie in den Nachtstunden günstiger sind.

Die zweite Frage zum Thema „Trassenpreise“ richtet sich an Herrn Kunze. Welche Chancen sehen Sie bei der Neugestaltung der Trassenpreissysteme, mit denen Sie sich in Ihrem Gutachten sehr intensiv beschäftigt haben, für die Nachtzugverkehre? Was für Veränderungen wären da notwendig und sinnvoll und was für Chancen liegen darin?

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Homburg.

Ulrich Homburg (Vorstand Personenverkehr DB ML AG): Zum Trassenpreissystem und dem, was Sie hören, kann ich mich aktuell definitiv nicht äußern. Wir hören aktuell aus den Kreisen der Bundesnetzagentur sehr viele Tendenzen, was deren Vorstellungen und Logik im Preissystem angeht. Offiziell gibt es für die Eisenbahnverkehrsunternehmen noch keine verlässliche Information, die in irgendeiner Form auch nur eine Schätzung zulassen würde, was kommerziell passiert. Um Ihnen zu verdeutlichen, warum wir im Moment gut beraten sind, erstmal abzuwarten, bis sich offiziell Randbedingungen verfestigen: Es gibt Diskussionen bei der Bundesnetzagentur, den Nahverkehrsmarkt im Trassenpreis zu segmentieren im Sinne dieser europäisch geförderten Tragfähigkeit „Metropolverkehre verteuern – Fläche



verbilligen“. Ich glaube, Sie alle als politisch Verantwortliche wissen, was das für die Aufgabenträger in Deutschland bedeuten würde. Ein Chaos, weil Sie da, wo die Menschen zunehmend in Züge drängen und Ausweitungen stattfinden, das System auf einmal verteuern müssen. Ich bin im Moment sehr skeptisch.

Der nächste Punkt ist, wenn Sie in der Nacht die Trassenpreise absenken, wird das vermutlich den Güterverkehr sehr stark im positiven Sinne treffen. Der nächste Punkt ist: die Bundesnetzagentur, zumindest hören wir das bisher, hat gesagt, in Summe müssen aber genauso viel Trasseneinnahmen entstehen wie vorher. Alles, was sie irgendwo senken, müssen sie an anderer Stelle dann offensichtlich aufschlagen. Da fehlt mir im Moment noch die Fantasie, wo das passiert. Deswegen wäre meine Bitte im Moment, an der Stelle nicht zu spekulieren, sondern abzuwarten. Ich glaube, im Laufe des Frühjahrs soll es die ersten offiziellen Gesprächsrunden mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Bundesnetzagentur zu diesem Thema geben. Ich könnte jetzt sagen, wenn der Trassenpreis halbiert wird oder so etwas, kommen wir vielleicht in die Richtung einer schwarzen Null, aber das ist Kaffeesatzleserei. Sie haben Recht, dass wir mit den jetzt eingestellten Verbindungen den Verlust in etwa halbiert haben.

Jakob Kunze (Probst & Consorten): Es gibt nicht allzu viel zu ergänzen. Selbstverständlich wird, wenn der Trassenpreis für die Nachtzüge sinkt, die Wirtschaftlichkeit verbessert. Das ist grundsätzlich positiv. Wie das passieren kann, ob man nachts generell eine Preissenkung macht, ist noch die Frage. Es gibt auch andere Instrumentarien.

Hier in eine Richtung zu gehen, ist tatsächlich Spekulation. Man muss natürlich auch sagen, dass die Nachtzugsegmente im gesamten Netzmarkt der Eisenbahnverkehrsunternehmen einen so geringen Teil bilden, dass es kaum ins Gewicht fällt, wenn wir die Preise für Nachtzüge senken würden, das heißt die anderen Träger müssten in Summe kaum mehr zahlen.

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt frage ich die Fraktionen, ob es noch Fragebedarf gibt. Das ist nicht der Fall. Dann bedanken wir uns recht herzlich bei den Sachverständigen. Die Ausführungen werden im Protokoll nachzulesen sein, und wir werden das Thema in 14 Tagen nochmal auf der Tagesordnung des Ausschusses haben. Die Ausführungen werden in den Fraktionen sicherlich Diskussionsgrundlage für die Sitzung in 14 Tagen sein. Somit sind wir am Ende unserer Ausschusssitzung. Ich bedanke mich und wünsche einen guten Nachhauseweg, auch den Zuhörern, die heute die Anhörung mitverfolgt haben. Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 12.32 Uhr

Martin Burkert, MdB

Vorsitzender



Liste der Stellungnahmen A-Drs. 18(15)162 A-G
Öffentliche Anhörung
am Mittwoch, 14. Januar 2015 ab 11.00 Uhr,
Autoreise- und Nachtzüge

Stand: 21. Januar 2015

A-Drs. 18(15)162-A Joachim Holstein DB European Railservice GmbH	Seite 1
A-Drs. 18(15)162-B Dipl.-Verkehrswirtschaftler Jakob Kunze Probst & Consorten	Seite 24
A-Drs. 18(15)162-C Dr.-Ing. Thomas Sauter-Servaes Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW)	Seite 27
A-Drs. 18(15)162-D Dipl.-Ing. Christoph Gipp IGES Institut GmbH	Seite 32
A-Drs. 18(15)162-E Ulrich Homburg Vorstand Personenverkehr DB ML AG	Seite 36
A-Drs. 18(15)162-F Marion Jungbluth Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV)	Seite 41
A-Drs. 18(15)162-G Alexander Kirchner Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)	Seite 45

Deutscher BundestagAusschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur**Ausschussdrucksache****18(15)162-A**Stellungnahme zur ÖA am
14.01.2015**Joachim Holstein****Neubergerweg 84****22419 Hamburg**

Sprecher des Wirtschaftsausschusses

DB European Railservice GmbH

Stellv. Betriebsratsvorsitzender

DB ERS GmbH Niederlassung Hamburg

**Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen –
Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern**

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE ist grundsätzlich zu begrüßen, da die Nacht- und Autoreisezüge der Deutschen Bahn AG

- wichtige und für viele Nutzer unverzichtbare Verkehrsmittel sind,
- nach wie vor stark nachgefragt werden und besser ausgelastet sind als die DB AG es bisher nach außen darstellt,
- umweltfreundlicher sind als ihre denkbaren Alternativen,
- in der Vergangenheit unter einigen Sonderfaktoren gelitten haben, so dass insbesondere die Jahre 2012 bis 2014 kein geeigneter Maßstab für ein negatives Urteil über ihre Wirtschaftlichkeit sind.

Der Antrag ist ferner zu begrüßen, weil die Deutsche Bahn 2012 bei Autozügen und 2014 beim Nachtzug nach Kopenhagen in den laufenden Fahrplan eingegriffen und Züge gestrichen hat, für die bereits Buchungen vorlagen. Wenn die Kunden der DB sich nicht mehr darauf verlassen können, dass die DB Linienverkehr betreibt, sondern man jederzeit damit rechnen muss, dass via Facebook oder Twitter beiläufig bekanntgegeben wird, dass ein ganzes Land vom Nachtverkehr abgehängt wird, ist das ein fatales Signal an die Kundschaft. Daher wäre ein Moratorium bei dem von der DB betriebenen Abbau der Nacht- und Autoreisezüge eminent wichtig.

Die durch das Moratorium gewonnene Zeit wäre auch hilfreich, um wesentliche Kennziffern zu überprüfen, die den Entscheidungen zugrunde liegen:

- Sind die Angaben der DB zur Auslastung ihrer Nacht- und Autoreisezüge zutreffend? Oder wird diese Kennziffer systematisch verzerrt und kleingerechnet?
- Treffen die Angaben der DB zu den Fahrgastzahlen zu? Oder wurden bei den Nachtzügen die Reisenden in den mitgeführten InterCity-Sitzwagen nicht mitgezählt?
- Sind die Angaben der DB zum Betriebsergebnis bei den Nacht- und Autoreisezügen zutreffend? Oder gab es buchhalterische Veränderungen bei der Zuweisung von Einnahmen und Kosten zu Lasten der Nacht- bzw. Autoreisezüge?

Zunächst zur Begrifflichkeit:

Unter **Nachtzügen** werden Züge verstanden, die über Nacht fahren **und** die über Schlaf- und/oder Liegewagen verfügen. Die meisten dieser Züge führen auch Ruhesesselwagen bzw. Sitzwagen für Nachtreisende, manche dieser Züge führen auf Teilstrecken zusätzliche Sitzwagen für Pendler in Tagesrandlagen. Die Züge fahren unter Bezeichnungen wie CityNightLine (CNL) und EuroNight (EN), früher auch unter Namen UrlaubsExpress (UEx), InterCityNight (ICN), oder schlicht Nachtzug (NZ). ICEs und ICs, die über Nacht fahren, gelten nicht als Nachtzüge.

Autoreisezüge – von der DB AG auch kurz als Autozüge bezeichnet – befördern ausschließlich Reisende mit ihrem Kraftfahrzeug im selben Zug über lange Strecken, seit einigen Jahren ausschließlich über Nacht. Den Reisenden stehen Schlaf- und Liegewagen zur Verfügung, Züge ins Ausland hatten auch einen Speisewagen. Davon zu unterscheiden ist der Autozug Niebüll-Westerland (»Sylt Shuttle«), den die DB nicht aufgeben will und der daher nicht Gegenstand dieser Stellungnahme ist.

Nachtzüge mit Autobeförderung gibt es bei der DB auch. Sie firmieren als CNL und führen Fahrzeugtransportwagen mit.

Im Fahrplanjahr 2015 betreibt die DB neben mehreren »reinen« Nachtzügen nur noch einen Nachtzug mit Autobeförderung (CNL 487/486 Hamburg-München-Hamburg) und einen Autoreisezug (CNL 1499/1498 Hamburg-Lörrach-Hamburg).

Inhaltsübersicht

- 1 Nachtzüge als wichtiges und für viele Nutzer unverzichtbares Verkehrsmittel
- 2 Autoreisezüge als wichtiges und für viele Nutzer unverzichtbares Verkehrsmittel
- 3 Wie wird die Auslastung der Nacht- und Autoreisezüge ermittelt?
- 4 Wie hoch sind Gewinn oder Defizit der Nacht- und Autoreisezüge?
- 5 Stiefmütterliche Behandlung der Nacht- und Autoreisezüge
- 6 Schwierigkeiten bei der Buchung
- 7 Die Jahre 2012 bis 2014 sind wegen Sonderfaktoren nicht geeignet, um die Abschaffung von Nacht- und Autoreisezügen zu rechtfertigen
 - 7.1 Baustellen und Hochwasserschäden
 - 7.2 Europäische Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV)
 - 7.3 Flügelzugkonzept
 - 7.4 Verlängerung der internationalen Autoreisezüge
 - 7.5 Veränderung beim Einsatz der Zugführer
 - 7.6 Nachtwachen in der Schweiz und in Frankreich
 - 7.7 Seitenselektive Türsteuerung in Italien
 - 7.8 Fazit der Faktoren: Steigerung der Personalstärke bis 50 Prozent
 - 7.9 Nutzlastbeschränkung der Fahrzeugtransportwagen
- 8 Ausblick auf 2020

Anhang: Fahrplanvergleich 2007 – 2014 – 2015

1 Nachtzüge als wichtiges und für viele Nutzer unverzichtbares Verkehrsmittel

Die DB hat in ihren Fahrplanbroschüren¹ die Vorteile der Nachtzüge für Urlaubs- und Geschäftsreisende wie folgt dargestellt:

Ihre Urlaubsvorteile mit dem Nachtzug:

- *Sie erreichen ausgeruht Ihr Urlaubsziel.*
- *Sie gewinnen über Nacht mehr als einen ganzen Urlaubstag.*
- *Sie reisen sicher und wetterunabhängig.*
- *Sie können Ihr Gepäck, auch Ihre Fahrräder, problemlos mitnehmen.*
- *Sie reisen allein, zu zweit oder mit der ganzen Familie – auf Wunsch im eigenen Abteil.*
- *Sie genießen auch Ihren Abreisetag unbeschwert, da Sie Ihre Heimreise erst abends antreten.*

Das macht den Nachtzug für Tages- und Geschäftsreisen interessant:

- *Sie reisen einfach entspannter – in jeder Komfortklasse.*
- *Sie können die Zeit an Bord zur Erholung oder Arbeit nutzen.*
- *Sie müssen sich nicht von den Strapazen einer anstrengenden Autoreise erholen.*
- *Sie »landen« vor 9.00 Uhr mitten in der City – besser ausgeschlafen als mit jeder Morgenverbindung.*
- *Sie sparen zusätzliche Transferkosten und Zeit für die Fahrt ins Zentrum.*
- *Sie können optimal kombinieren: morgens mit dem Nachtzug vor Ort und abends wieder abreisen oder mit dem passenden Tageszug zurück.*

Neben Vorteilen gegenüber Auto und Flugzeug stellen einige Argumente auch Vorteile gegenüber Tageszügen dar: frühes Ankommen am Zielort, Gewinn von ein oder zwei Urlaubstagen und Fahrradmitnahme.

Ein anderer wichtiger Vorteil hingegen ist hier nicht aufgeführt: mit Nachtzügen lassen sich oftmals lange Strecken ins Ausland ohne Umsteigen zurücklegen, während mit Tageszügen oft mehrmals umgestiegen werden muss.

1.1 Zeitgewinn durch Nachtzüge

»Ausgeschlafene reisen nachts«, »Sparen Sie Zeit – reisen Sie nachts«, »Paris ist nicht zum Schlafen da«: Die DB beweist mit ihren Werbeslogans, dass sie diesen Vorteil der Nachtzüge kennt. Ein Wochenende in Paris bedeutete für Nachtzugnutzer bisher einen Aufenthalt von Samstagmorgen 9:30 Uhr bis Sonntagabend 20 Uhr (für Münchner bis vor wenigen Jahren von Samstag 7 Uhr bis Sonntag 22:30 Uhr). Ohne Nachtzug erreicht man von Berlin, Hamburg und München aus Paris, wenn man nicht gerade um 3:25 Uhr in den allerersten ICE einsteigen will, zwischen 12:30 Uhr und 16:00 Uhr und muss es am Sonntag zwischen 16 Uhr und 17:30 Uhr wieder verlassen, mit jeweils sechs bis neun Stunden Fahrt in Tageszügen mit

¹ Hier zitiert aus dem Sommerkatalog 2007 »Nachtzüge – entspannt reisen und ausgeruht ankommen«, Seite 5

bis zu dreimaligem Umsteigen. Es liegt auf der Hand, dass sich viele Reisende unter diesen Umständen für Flugzeug oder Fernbus entscheiden werden.

Der letzte von der DB in ihrer Broschüre genannte Punkt scheint bisher ebenfalls unterschätzt zu werden: Wer einen Tagetermin hat, kann durch eine Anreise mit dem Nachtzug und eine Rückreise mit einem von mehreren getakteten Tageszügen Zeit und Hotelübernachtung(en) sparen; sollte sich der Termin verzögern, kann auch flexibel auf den nächsten Nachtzug ausgewichen werden. Ohne Nachtzugverbindung müssten viele dieser Reisenden auf das Flugzeug ausweichen, womit sie der DB auch für die Rückfahrt im Tageszug als Kunden verlorengehen.

Fahrplanbeispiele für einige bedeutende Verbindungen sind im Anhang aufgeführt: Für die Fahrplanjahre 2007, 2015 und ggf. auch 2014 sind die jeweiligen Nachtzugverbindungen und alternative Verbindungen mit Tageszügen aufgeführt. Deutlich wird: Auf den Distanzen, die typischerweise über Nacht zurückgelegt werden, stellen Tagesverbindungen keine akzeptable Alternative dar. Dänische Verkehrs- und Umweltverbände² schätzen, dass 75 Prozent aller Reisenden, die bisher den Nachtzug von Kopenhagen nach Köln und Amsterdam, Frankfurt und Basel sowie Berlin und Prag genutzt haben, auf das Flugzeug umsteigen werden.

Ein besonders prägnantes Beispiel stellt der Wintersportverkehr dar. Jahrzehntlang fuhren Nachtzüge der DB am Wochenende ab Dortmund und Hamburg in die Alpenregionen; zum Beginn der Hamburger Frühjahrsferien waren dies noch um die Jahrtausendwende zwei Züge nach Brig (incl. eine Garnitur der SBB) und jeweils ein Zug nach Chur, Innsbruck via Arlberg, Oberstdorf, Bozen mit Zell am See und Klagenfurt. Die Reisenden kamen am Samstagvormittag quasi in Sichtweite der Talstation an, konnten nach Deponierung ihres Gepäcks sofort auf die Piste und nutzten auch noch den Samstag der Abreise ganztägig zum Skifahren, bevor sie nach Einbruch der Dunkelheit in den UrlaubsExpress stiegen. Die Züge waren gut ausgelastet und erzielten weit überdurchschnittliche Gastronomieumsätze. Dennoch stellte die DB sie ein und vermietete nur noch einige Garnituren an dänische Reisebüros. Deutsche Reisende wurden auf Fahrten mit ICE und IC am Samstag verwiesen, was zwei Urlaubstage kostete, und wichen daher in großer Zahl auf das Flugzeug, das Auto (Privat-Pkw oder Mietwagen) oder die private Konkurrenz aus. Wer 2015 auf www.bahn.de eine Verbindung von Hamburg in die Region Arlberg/Innsbruck/Gasteiner Tal sucht, wird auf einen Direktzug der Firma Müller Touristik hingewiesen, der mit Gastronomie und Reiseleitung jede Woche in die Skigebiete pendelt. Werbeslogan dieser Firma: »Im Nachtzug direkt auf die Skipiste«. ³ Es ist unverständlich, warum sich die DB dieses Geschäft entgehen lässt.

Deutschland als großes Transitland im Herzen von Westeuropa hat nicht nur eine Verantwortung für in Deutschland lebende Reisende, sondern sieht sich auch den Reisebedürfnissen von Menschen aus den Nachbarländern und aus Übersee gegenüber. Europäische Touristen mit Interrail – vom Junior bis zur Seniorin – und Touristen aus Übersee mit Eurail-Pässen 1. Klasse zu teilweise vierstelligen Dollarpreisen sind es bisher als

² Unter anderem Greenpeace, NOAH Friends of the Earth Denmark, Rådet for bæredygtig trafik, Vervarende Energi, Danmarks Naturfredningsforening. Vgl. <http://kattler.dk/CNL-hvad-sker-der.html>

³ <http://www.schnee-express.com>

selbstverständlich gewohnt, bei Bedarf auch mehrere Tausend Kilometer »am Stück« reisen zu können und nacheinander Tages- und Nachtzüge zu nutzen. Nachtzüge abzuschaffen, hieße diese Reisenden zu zwingen, sich abends eine Unterkunft zu suchen und am nächsten Morgen weiterzureisen. Das wäre ein Rückfall ins Postkutschenzeitalter und ein Armutszeugnis für ein Europa, das weiter zusammenwachsen will. Ein Berliner, Münchner oder Kölner Hauptbahnhof voller gestrandeter Passagiere, die auf dem Boden schlafend die Zeit überbrücken, in der in Deutschland die Bahnsteige hochgeklappt wären, ist kein Anblick, den man sich wünschen sollte. Nachtzüge sind also keine Nostalgie, sondern Bestandteil eines modernen Transportsystems.

1.2 Nachtzüge als bequemste Verbindung

Am 21.10.2002 äußerte der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn in einem Fernsehinterview: *»Zugfahrten über vier Stunden sind eine Tortur.«* Er bezog sich auf Fahrten im ICE. Sicherlich würden viele Reisende ihm widersprechen oder zumindest ihre persönliche Schmerzgrenze deutlich höher ansetzen, aber beim Vergleich zwischen einer zehn- bis dreizehnstündigen Fahrt in Tageszügen mit ein- bis viermaligem Umsteigen mit der Angst, einen Anschluss zu verpassen, und einer zwölf- bis fünfzehnstündigen umsteigefreien Fahrt im Nachtzug mit Dusche und Frühstück hat der Nachtzug sicherlich die Nase vorn.

Er bietet die Möglichkeit, sich als Familie, Gruppe, Pärchen oder auch als Einzelreisende(r) in ein eigenes Abteil zurückzuziehen und ein »Hotel auf Rädern« zu genießen. Reisende mit kleinem Budget, die im Liegewagen oder im Sitzwagen unterwegs sind, genießen – oder genossen – ebenfalls den Vorteil, umsteigefrei z.B. von Kopenhagen nach Basel und München, von Amsterdam nach Mailand oder von München nach Rom zu kommen und dabei deutlich mehr Gepäck einschließlich Fahrrad unterbringen zu können als in Tageszügen.

Als in den Nachtzügen noch Speisewagen zum Standard gehörten, waren diese oft bis spät in der Nacht oder gar bis zum frühen Morgen gut besucht. Insbesondere die auf den Verbindungen in die Schweiz eingesetzten »Sternenhimmel«-Bordrestaurants erfreuten sich großer Beliebtheit und waren für manche Fahrgäste der ausschlaggebende Grund, den Nachtzug dem Flugzeug vorzuziehen. Indem die Deutsche Bahn bis Ende 2013 die Speisewagen aus den Nachtzügen gewissermaßen Zug um Zug herausnahm, beraubte sie diese Verkehrsart auch dieser spezifischen Attraktivität.

1.3 Nachtzüge als Ergänzung zum Tagesverkehr

Dass Nachtzüge und Tageszüge sich ergänzen (sollten), scheint oft aus dem Blickfeld zu geraten. Auf die für viele Reisende attraktive Option, mit einem Nachtzug an- und mit einem Tageszug zurückzureisen, wurde schon hingewiesen. Aber auch als Rückfallebene bei Terminverzögerungen oder Zugverspätungen erfüllen Nachtzüge eine wichtige Funktion: Wer den letzten Tageszug nicht mehr erreicht, kann mit dem Nachtzug fahren und kommt morgens an seinem Zielort an und erreicht seinen Arbeitsplatz oftmals noch rechtzeitig, jedenfalls früher als bei Hotelübernachtung plus Frühzug oder Frühmaschine.

Notwendig dafür ist eine universelle Geltung der Fahrkarten in Tages- und Nachtzügen. In den Jahren um die Jahrtausendwende praktizierte die DB das Gegenteil. Damals hieß es in den Nutzungsbedingungen des »DB NachtZug«:

Die regulären Normalpreis-Fahrscheine und BahnCard-Fahrscheine für ICE, IC/EC oder IR gelten nicht. Es sind die angegebenen Globalpreise zu zahlen.⁴

Dies bedeutete, dass ein Fahrgast mit einer normalen Fahrkarte der DB z.B. von Rottweil nach Rostock den Nachtzug Stuttgart-Stralsund nicht benutzen konnte, sondern einen Globalpreis für diesen Zug kaufen und sich nach Ende der Reise um Erstattung des ungenutzten Teils seiner normalen Fahrkarte bemühen musste. Dies senkte die Attraktivität der Nachtzüge. Erfreulicherweise hat die DB diesen Fehler relativ schnell korrigiert und ermöglicht heutzutage die Nutzung der Nachtzüge mit normalen Fahrkarten plus Aufpreis je nach Komfortstufe; die Nachtzüge sind auch in die Sparangebote integriert.

1.4 Werden alle Reisenden in Nachtzügen als Nachtzugreisende gezählt?

Nachtzüge sind auf manchen Strecken auch für Reisende konzipiert, die nicht über Nacht fahren, sondern in der Tagesrandlage als Pendler unterwegs sind: Mitgeführte Sitzwagen zwischen München und Stuttgart (Nachtzug München-Amsterdam), Basel und Duisburg via Frankfurt Flughafen (Nachtzug Zürich-Amsterdam), Berlin und Erfurt sowie Frankfurt und Basel (Nachtzug Berlin-Zürich), Prag und Erfurt (Nachtzug Prag-Zürich), Berlin und Prag (Nachtzug Oberhausen-Prag), Hamburg und Nürnberg (ÖBB-Nachtzug Hamburg-Wien) sowie Hamburg und Hannover (Nachtzug Hamburg-München) ermöglichen es, spätabends noch nach Hause bzw. frühmorgens zur Arbeit zu gelangen sowie zu »unmöglichen« Zeiten Flughäfen zu erreichen oder von ihnen wegzukommen. Diese »Pendlerwagen« laufen allerdings unter einer eigenen Zugnummer mit der Kennung eines Intercity: statt als CNL 40478 stehen sie als IC 60478, statt als CNL 487 stehen sie als IC 60487 usw. im Fahrplan und auf dem Wagenstandanzeiger.⁵

Offenbar werden die Reisenden in diesen Pendlerwagen von der DB nicht als Nachtzugreisende betrachtet und fallen auch bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung unter den Tisch. Die DB AG nannte gegenüber der Presse mehrfach die Zahl von 1,4 Millionen Nachtzugreisenden im Jahr 2013.⁶ In dieser Zahl sind die Reisenden in den mitgeführten »Pendlerwagen« der Zugnummern IC 60xxx offensichtlich nicht enthalten, sie werden anscheinend als InterCity-Reisende und damit als Reisende des Tagesverkehrs angesehen.

⁴ Katalog Nachtreisezüge, Sommer 2002, Seite 47, zitierte Angabe gültig für die Zuggattung »DB NachtZug«. In den als CityNightLine, UrlaubsExpress und D-Zug bezeichneten Nachtzügen galten jeweils andere Bedingungen, teilweise wurden Fahrkarten des Tagesverkehrs anerkannt.

⁵ Einige »Ansatzpunkte der am 09.12.2014 von Bündnis 90/Die Grünen vorgestellten Studie zum Nachtreiseverkehr sind in diesen Zügen also schon längst Praxis; die laut Studie angestrebten »Synergien mit dem Tagesverkehr« werden bereits genutzt, indem »Teilstrecken im Berufsverkehr« freigegeben sind. Vgl. Probst & Consorten: Aktuelle Situation und Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des Nachtreisezugverkehrs in Deutschland, Seite 75

⁶ So unter anderem im »Münchner Merkur« vom 11.08.2014: »Nacht- und Autozüge werden gestrichen«

Bei einer gewissenhaften Betrachtung von Auslastung, Wirtschaftlichkeit und Bedeutung der Nachtzüge müssen diese Reisenden aber mitgezählt werden, zumal das Personal der Nachtzüge bei ihnen für Fahrkartenkontrolle und -verkauf sowie für gastronomischen Service zuständig ist. Außerdem würden bei einer Abschaffung des Nachtzuges diese Reisenden trotzdem noch fahren wollen. Die DB Fernverkehr AG müsste also wiederum eine Lok, einen Triebfahrzeugführer und einen Zugführer stellen, müsste das Rollmaterial vorhalten sowie Trassen- und Stationsgebühren an die entsprechenden Konzernunternehmen entrichten.

2 Autoreisezüge als wichtiges und für viele Nutzer unverzichtbares Verkehrsmittel

Vieles von dem, was für Nachtzüge gilt, trifft auch auf Autoreisezüge zu, obwohl sich die Beförderungssituation deutlich unterscheidet.

Wichtigste Nutzergruppen sind Familien mit (oftmals kleinen und oftmals vielen) Kindern, Senioren, Motorradfahrer und Besitzer von Oldtimern oder Sportwagen. Von ausländischen Gästen werden oft die wegen des fehlenden allgemeinen Tempolimits als stressig empfundenen Zustände auf deutschen Autobahnen als Grund dafür genannt, dass man zwischen Hamburg, Düsseldorf oder Berlin und der Grenze zur Schweiz oder bis nach Österreich, Italien oder Frankreich bzw. von der Schweizer Grenze bis nach Hamburg lieber den Autoreisezug nutzt.

Hinzu kommt die extreme Zeitersparnis, wenn man bis zu 1.600 km zurücklegen kann, ohne am Steuer sitzen und ein oder zwei Mal ein Nachtquartier suchen bzw. das gebuchte Nachtquartier auch unter widrigen Umständen erreichen zu müssen.

Vor fünf Jahren, zum 80-jährigen Jubiläum der Autoreisezüge, benannte Bahnchef Dr. Rüdiger Grube die Vorzüge dieses Verkehrsmittels wie folgt:

»Am 1. April 1930 startete der erste Autozug von Hamburg nach Basel. Bequem reisen und am Ankunftsort mobil sein – das war die Idee dieser Innovation, die auch heute noch aktuell ist. ...

Auch der Autozug liegt voll im Trend des umweltbewussten Reisens. Eine Fahrt mit dem Autozug verursacht rund 67% weniger CO₂-Emissionen pro Personenkilometer als eine vergleichbare Fahrt per Pkw und 75% weniger als bei einer Flugreise. Außerdem steht ein Auto, das Zug fährt, nicht im Stau!«⁷

Neben anderen Prominenten wurde in diesem Katalog Dr. Hermann Otto Solms, Mitglied der Motorradsporthgruppe der Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages, zitiert:

»Wie viele leidenschaftliche Motorradfahrer liebe ich entspannte Touren in den Alpenregionen. Mit dem Autozug beginnt mein Urlaubsvergnügen bereits mit der Anreise ab Berlin, ohne erst hunderte von ermüdenden Autobahnkilometern zurücklegen zu müssen. Im Sinne aller passionierten Biker: Herzlichen Glückwunsch zum 80sten Jubiläum – und alles Gute für die Zukunft!«⁸

⁷ Sommerkatalog 2010 »Mit dem Autozug über Nacht durch den Sommer«, Seite 4

⁸ Ebenda, Seite 17

Viele Reisende haben gegenüber dem Zugpersonal ihr Unverständnis gegenüber den Kürzungen des Angebots ausgedrückt, und nicht wenige haben bedauernd geäußert, dass sie nach dem Ende des Autoreisezuges keine weiten Urlaubsreisen mehr antreten könnten: Betroffen sind vor allem Menschen mit Flugangst oder medizinischem Flugverbot und Menschen mit eingeschränkter Beweglichkeit. Entschiedenem Widerspruch unter den Reisenden hat die Behauptung der DB geerntet, der Trend zu Billigfliegern und Mietwagen habe sich negativ auf das Geschäft ausgewirkt: Die Reisenden weisen dann darauf hin, dass sie gar nicht so viel Gepäck ins Flugzeug mitnehmen könnten, wie sie im Auto dabei haben, und dass es zur Urlaubsqualität gehöre, mit dem vor der heimischen Garage gepackten Auto ohne Umladen bis zum Urlaubsquartier fahren zu können.

Auf energische Ablehnung stößt bei Reisenden auch die von der DB propagierte Alternative, ihr Auto auf einen LKW zu verladen. Die Umweltschädlichkeit des LKW-Transports, die Unsicherheit dieser Beförderungsart, die erzwungene Trennung zwischen Fahrzeug und Besitzer sowie die in vielen Fällen erzwungene Hotelübernachtung werden als Hauptgründe genannt. Manche Reisende haben gesagt, dass sie den »Versuch« des LKW-Transports für eine Alibiveranstaltung halten, damit die DB nach ein bis zwei Jahren die Fahrzeugbeförderung ganz einstellen könne.

3 Wie wird die Auslastung der Nacht- und Autoreisezüge ermittelt?

Die DB hat in zahlreichen Aussagen gegenüber Medien behauptet, die Auslastung der Nacht- und Autoreisezüge sei zu schlecht. Im »Spiegel« hieß es Ende 2013 über die Autoreisezüge:

Die Auslastung der Züge ist meist mager, in der Hochsaison liegt sie bei knapp über 60 Prozent, in den restlichen Monaten bei rund 30 Prozent.⁹

Die DB hat meines Wissens an keiner Stelle öffentlich erklärt, wie sie zu diesen Zahlen kommt. Sie sind für Mitarbeiter und Fahrgäste nicht nachvollziehbar, denn die Abteile mit Dusche und WC waren meistens schon am ersten Buchungstag ausverkauft und viele Schlafwagen wenige Wochen später, so dass für viele Termine Wartelisten geführt wurden.

Üblicherweise wird die Auslastung ermittelt, indem Personenkilometer durch Platzkilometer oder Trassenkilometer geteilt werden:

In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs ist die führende marktbezogene Leistungskennzahl die in Personenkilometern (Pkm) gemessene Verkehrsleistung. Dies gilt insbesondere für den eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr. Die relative Auslastung der Fahrzeuge wird hier zusätzlich durch die Kennzahlen Personen pro Zug sowie prozentuale Sitzplatzauslastung gemessen.¹⁰

Diese Messmethode ist für Tageszüge geeignet, deren Sitzplätze von Reisenden, die nur Teilstrecken zurücklegen, nacheinander belegt werden können.

⁹ DER SPIEGEL, 48/2013, Seite 88

¹⁰ DB: Geschäftsbericht 2013, Seite 82

Sie führt aber bei Nacht- und Autoreisezügen systematisch zu einer zu geringen Messgröße, weil erstens ein Bett oder eine Liege pro Nacht nur einmal verkauft werden kann und damit die reale Auslastung eines Platzes schon dann 100 Prozent beträgt, wenn er in einem Zug von Hamburg nach Zürich nur zwischen Göttingen und Freiburg gebucht wird. Zweitens kann in Schlaf- und Liegewagen rechnerisch mehr als ein Platz pro Person gebucht werden:

In dem seit dem 14.12.2014 ausschließlich eingesetzten Schlafwagen der Baureihe 173 gibt es 12 Abteile mit jeweils drei Betten, also 36 Betten. Die Abteile können in den Kategorien »Tourist« (alle drei Betten können belegt werden), »Double« (es können nur zwei Betten belegt werden) und »Single« (das Abteil wird durch eine einzige Person exklusiv belegt) gebucht werden. Wenn fünf Einzelreisende, fünf Paare und zwei dreiköpfige Familien gebucht haben, ist dieser Schlafwagen effektiv zu 100 Prozent ausgebucht, denn alle 12 Abteile sind belegt, so dass kein weiteres Bett verkauft werden kann. Da aber diese volle Belegung bei 21 Personen auf 36 Plätzen erreicht wird, würde die Kennziffer »Personenkilometer geteilt durch Platzkilometer« die Auslastung maximal mit 58 Prozent angeben. Wenn dann auch noch zahlreiche Reisende nicht auf der gesamten Strecke gebucht haben, sinkt die nach dieser Methode errechnete Auslastung schnell unter 50 Prozent.

Wenn beispielsweise 12 Bundestagsabgeordnete mit dem Schlafwagen von Berlin ins 700 km entfernte Karlsruhe fahren und jeweils Einzelbelegung gebucht haben, ist dieser Schlafwagen zu 100 Prozent ausgelastet, denn es kann niemand sonst ein Bett in diesem Wagen buchen. Da der Wagen aber 36 Betten hat und der Zug ins rund 1.000 km entfernte Zürich fährt, ergibt sich als Quotient aus $12 * 700 = 8.400$ Personenkilometern und $36 * 1.000 = 36.000$ Platzkilometern auf dem Papier eine Auslastung von 23 Prozent.

Vergleichbares gilt für den Liegewagen. Dessen Abteile weisen sechs Liegen auf, können in Nachtzügen aber auch als »Viererbelegung« gebucht werden, bei der zwei Liegen garantiert frei bleiben; durch den erhöhten Preis der Liegekarte haben die Reisenden diese Plätze quasi mitbezahlt. Eine vierköpfige Gruppe, die solch eine Buchung vornimmt, würde folglich bei der Kennziffer »Personenkilometer geteilt durch Platzkilometer« mit einem komplett reservierten Abteil eine scheinbar nur 66 Prozent betragende Auslastung erzeugen.

Bei Autoreisezügen verstärkt sich das Phänomen: Dort werden Schlafwagenabteile stets nur als Ganzes verkauft, so dass Einzelreisende immer ein Abteil für sich allein haben, und im Liegewagen kann man auch komplette Abteile buchen. Da diese Abteile sechs Sitzplätze bzw. sechs Liegen haben und von maximal fünf Personen belegt werden dürfen, würde ein Ehepaar, das ein komplettes Abteil bucht, bei der Kennziffer »Personenkilometer geteilt durch Platzkilometer« einen Wert von 40 Prozent oder sogar nur von 33 Prozent erzeugen, obwohl das Abteil zu 100 Prozent verkauft ist und die DB von diesen zwei Reisenden genauso viel für das Abteil kassiert wie von einer fünfköpfigen Familie.

Dies bedeutet folglich, dass die von der DB verwendete »führende marktbezogene Leistungskennzahl« Personenkilometer sowie die »prozentuale Sitzplatzauslastung« zu Ergebnissen führen, die mit der effektiven Leistung und Auslastung der Nacht- und Autoreisezüge nichts zu tun haben.

4 Wie hoch sind Gewinn oder Defizit der Nacht- und Autoreisezüge?

Die DB beklagt in den letzten Jahren Verluste bei Nacht- und Autozügen. Bei den Nachtzügen gibt sie das Defizit für 2013 meist mit 18 Mio. Euro an¹¹ und nennt teilweise Daten für einzelne Linien:

... sagte eine Bahnsprecherin. Aber erst einmal müsse weiter gespart werden – bei den drei unwirtschaftlichsten Verbindungen, die 2013 bei einem Umsatz von 48 Millionen Euro ein Defizit von zwölf Millionen Euro verbucht hätten.¹²

Die Umweltorganisation Robin Wood hat sich mit diesen Zahlen auseinandergesetzt:¹³

Offizielle Begründung der Bahn für die Abschaffung des Nachtzuges nach Paris ist ein jährliches Defizit von 6 Millionen Euro durch diesen Zug für die DB Fernverkehr. Schon Ende Oktober wurde der Nachtzug nach Kopenhagen eingestellt, wegen angeblich 3 Millionen Euro Defizit. Insgesamt beträgt das Defizit durch Nachtzüge für die DB Fernverkehr nach Konzernangaben 18 Millionen Euro.

Gegenüber der Presse rundet die DB diesen Betrag konsequent locker auf 20 Millionen Euro. Wenn aber 2 Millionen Euro so unbedeutend sind, dass sie mal eben aufgerundet werden, können 3 Millionen Euro kaum der Grund für die Streichung der Kopenhagenlinie sein. Wichtiger noch: Einen beträchtlichen Teil der 18 Millionen Euro zahlt die Bahntochter DB Fernverkehr als Trassen- und Stationsgebühren an ihre Schwester DB Netze – und schafft damit eine Einnahme für die Konzernbilanz.

Vor knapp zehn Jahren hingegen hat die DB nach eigener Aussage auf manchen Autozugstrecken noch Gewinne geschrieben:

Nach Angaben des Sprechers der DB Autozug wird auch der Bahnhof Stuttgart-Kornwestheim geschlossen, von dem im Sommer Züge an die Nord- und an die Ostsee führen. Die Autoreisezüge seien zwar gut ausgelastet gewesen, im Winter allerdings habe der Bahnhof nicht genutzt werden können. ...

Ertragreich und damit sicher sind dem Sprecher zufolge Autoreisezüge auf langen Strecken, die vor allem nachts fahren. Er nannte Züge aus Nord- und Westdeutschland nach Frankreich oder Italien. »Damit verdienen wir Geld.«¹⁴

Warum verdiente die DB mit diesen Zügen 2012 und 2013 kein Geld mehr? Die Fahrpreise sind gestiegen, der Gastronomiestandard an Bord ist gesunken. Es wäre folglich zu klären, welche externen (ausländische Trassengebühren?) und internen (deutsche Trassengebühren? Overheadkosten?) Faktoren schwarze Zahlen in rote Zahlen verwandelt haben.

¹¹ So zum Beispiel in der Süddeutschen Zeitung vom 23.10.2014

¹² Berliner Zeitung, 29.07.2014: »Bahnreisende kämpfen für Strecken«

¹³ <http://www.robinwood.de/wordpress/blog/aktion/2014/12/mit-dem-taxi-nach-paris-rettet-die-nachtzuege-aktionen-heute/>

¹⁴ SPIEGEL ONLINE, 31.10.2007; <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/sparprogramm-bahn-baut-autozug-verbindungen-massiv-ab-a-514622.html>

5 Stiefmütterliche Behandlung der Nacht- und Autoreisezüge

Dass das Wagenmaterial der Nacht- und Autoreisezüge im Vergleich zu ICE-Garnituren eher nachrangig behandelt wurde, war und ist nicht nur für das Zugpersonal sichtbar, sondern für jeden Fahrgast, der mehr als einmal diese Züge benutzt hat und dadurch zum Beispiel mitbekommen hat, dass nicht nur ausnahmsweise, sondern regelmäßig und über Monate hinweg zwischen Berlin und München sowie Hamburg und München an Stelle eines Schlafwagens mit Dusche und WC ein Schlafwagen ohne Dusche und WC oder gar ein Liegewagen eingesetzt wurde. Diese Gäste fragten sich, das Personal und die Kundenbetreuungsstellen des DB-Konzerns, ob denn die DB nicht wenigstens einen einzigen Schlafwagen in Reserve hätte, um ihre Reisenden mit der Leistung zu versorgen, für die sie bezahlt hatten. Ähnliches gilt für defekte WCs, Duschen, Klimaanlage und so weiter.

Bei einem Downgrading haben die Gäste Anspruch auf Erstattung des Differenzbetrages. Mir liegen dazu keine Zahlen vor, so dass ich hier die Damen und Herren Abgeordneten an Herrn Homburg verweisen muss, aber wenn man bedenkt, dass ein Bettplatz bis zu 100 Euro und ein Liegeplatz lediglich 20 Euro Zuschlag kostet und dass oft der für die Benutzung eines Abteils mit Dusche und WC notwendige Fahrschein 1. Klasse bei Fahrzeugausfall auf die 2. Klasse herunterzurechnen ist, dürften auch nach vorsichtiger Schätzung Erstattungsbeträge zusammenkommen, bei denen man sich fragen kann, ob es für die DB nicht preiswerter gewesen wäre, das Fahrzeug zügig zu reparieren oder auch ein Reservefahrzeug über 800 km zu überführen, anstatt monatelang Entschädigungen zu zahlen – vom Imageschaden ganz abgesehen. Verärgerte Fahrgäste sind leider hervorragende Multiplikatoren, und aller Einsatz des Bordpersonals, alle Umplatzierungen und alle Kulanzleistungen ändern nichts daran, dass die DB oftmals ihren Teil des Beförderungsvertrages nicht erfüllt. Den Reaktionen der Fahrgäste zufolge besteht die Gefahr, dass etliche von ihnen bei anhaltenden technischen Problemen der Bahn insgesamt, also nicht nur den Nachtzügen, den Rücken kehren.

Bei der Werbung für Sonderangebote stehen Nachtzüge immer noch hinten an. Sparpreise nach Dänemark wurden 2014 mit ICE- und EC-Verbindungen beworben, nicht jedoch mit dem Nachtzug nach Kopenhagen. Manche Frankreich-Spezialangebote galten nur für ICE- und TGV-Verbindungen, auch mit Umsteigen, nicht jedoch für die direkten Nachtzugverbindungen. Selbst das Kooperationsangebot mit der SNCF für Fahrten von Paris nach Berlin und zurück für 89 Euro zum 25. Jubiläum des 9. November 1989 galt nur für Umsteigeverbindungen in Tageszügen, nicht jedoch im einzigen Direktzug, dem Nachtzug.¹⁵

Als bei der Fußball-WM 2006 sich die DB stolz als »Carrier« präsentierte, bezog sie diese Rolle nur auf Tageszüge, obwohl auch die Nachtzüge voll mit Fußballfans waren und die DB schon bei der Fußball-EM 2000 mit dem Zug von Hamburg über Brüssel nach Paris erfahren hatte, dass Nachtzüge hervorragend geeignet sind, um Fußballfans zwischen den Spielen zu befördern. Dies würde auch bei der Fußball-EM 2020 gelten, wenn Fußballfans zum nächsten Spiel durch halb Europa fahren müssen.

¹⁵ http://www.sncf.com/ressources/presse_alleo-sncf-db-promo-chute-du-mur_23-10-2014.pdf

6 Schwierigkeiten bei der Buchung

Über Jahre hinweg gab es in der Buchungsmaske des Internetauftritts der DB zwei systematische Benachteiligungen von Nachtzügen:

Erstens war das System auf »schnellste Verbindung« eingestellt, ohne dass man diese Präferenz mit einem gut sichtbaren Häkchen wegklicken konnte. Dadurch wurde beispielsweise für die Strecke Hamburg-Frankfurt nicht etwa der Nachtzug Hamburg-Stuttgart angezeigt, sondern ein IC, der nachts von Hamburg über Köln und Mainz nach Mannheim fuhr und den man laut Website bis Mainz benutzen sollte, um dort in eine S-Bahn nach Frankfurt Hbf umzusteigen. Nur wenn man wusste, dass es den Nachtzug gab und die Präferenz »direkte Verbindung mit Schlafwagen« setzte, wurde der Nachtzug auf der Website überhaupt angezeigt und zur Buchung angeboten.

Auch der bis 2008 über Brüssel fahrende Nachtzug von Hamburg nach Paris war von dieser Benachteiligung betroffen: Stieg man um 6:15 Uhr in Brüssel aus und nahm einen Hochgeschwindigkeitszug nach Paris, kam man dort wenige Minuten früher an als mit dem Nachtzug. Als Zugbegleiter traf man regelmäßig auf Fahrgäste, die für diese paar Minuten Unterschied ungefähr 80 Euro bezahlt hatten, die zunächst überrascht waren, dass der Nachtzug bis nach Paris fuhr, und dann fragten, ob sie denn bis Paris an Bord bleiben und entsprechend länger schlafen dürften. Es ist zu vermuten, dass es eine beträchtliche Dunkelziffer an abgesprungenen Fahrgästen gab, die angesichts einer solchen Verbindung zum entsprechenden Preis von vornherein das Flugzeug genommen haben.

Dieses Manko ist vor einigen Jahren behoben worden, so dass jetzt, soweit erkennbar, Verbindungen mit Nachtzügen gleichberechtigt neben Verbindungen ohne Nachtzüge auftauchen.

Zweitens erschien jahrelang bei jeder Verbindung, die einen Nachtzug einschloss, die Anzeige »Preisauskunft nicht möglich«. Dies lag offenbar daran, dass an Bord eines Nachtzuges verschiedene Kategorien gebucht werden können. Wer schnell und ohne Telefonat mit Servicestellen buchen wollte, konnte sich folglich nur für Tageszüge entscheiden. Auch hier kann nur vermutet werden, in welchem Umfang den Nachtzügen dadurch Reisende verlorengegangen sind.

Auch dieses Manko ist weitgehend behoben, indem Preise »ab xx Euro« angegeben werden. Allerdings gilt nach wie vor für Nachtzüge die Einschränkung, dass erst nach Absolvieren des gesamten Buchungsvorgangs und nach Klick auf den Bezahl-Button angezeigt wird, ob die zunächst als verfügbar angezeigte Bett- oder Liegekatgorie auch wirklich verfügbar ist – in Anbetracht der oft sehr guten Buchungen der Züge für Kunden ein großes Ärgernis.

Inzwischen gibt es allerdings ein neues Manko: Während für ICE-Züge die platzgenaue Reservierung via Internet möglich ist, gibt es diese Möglichkeit für Nachtzüge nicht. Wer also Platzzuweisungen wie »Liegeplatz unten« oder »Bett oben« buchen möchte, muss telefonisch oder am Schalter buchen – mit entsprechenden, oft erheblichen Wartezeiten.

In den letzten Jahren traten mehrere Phänomene auf, die massive Auswirkungen auf die Belegung der Züge hatten:

- Immer wieder kamen Fahrgäste zum Zug und fragten, ob es noch freie Plätze gebe, denn sie hätten nicht buchen können, es sei »ausgebucht« angezeigt worden. Manchmal erwiesen sich ganze Wagen als nicht buchbar, obwohl noch (fast) alle Plätze frei waren. Teilweise kamen Autozuggäste aus Schweden und Dänemark auf gut Glück zum Terminal in Hamburg-Altona, weil eine Buchung über die für den Vertrieb in Skandinavien zuständige Website nicht möglich gewesen war.
- Im September 2014 wurde im Berliner Hauptbahnhof der Nachtzug nach Paris regelmäßig mit der Bemerkung »Zug ist ausgebucht« auf der Anzeigentafel versehen, obwohl er nicht ausgebucht war.
- Im Frühjahr 2014 war es zeitweilig unmöglich, online zu dritt ein Vierbettabteil im Schlafwagen des Autoreisezuges von Hamburg nach Lörrach zu buchen. Kunden machten darauf aufmerksam, dass ihnen stattdessen zwei Zweibettabteile für fast den doppelten Preis angeboten wurden, und fragten, ob sie damit von einer Buchung abgeschreckt werden sollten.¹⁶

In einer Zeit, in der das Aus für die Autoreisezüge und für den Nachtzug nach Paris schon (so gut wie) beschlossene Sache war, weckten solche Phänomene bei Fahrgästen und Beschäftigten naturgemäß den Verdacht, dass bewusst auf sinkende Reisendenzahlen hingearbeitet wurde. Das Mitgliedermagazin der EVG schreibt dazu Ende 2014 unter Berufung auf Fahrdienstmitarbeiter:

Auch würden Züge bei der Online-Reservierung gezielt geblockt. »Man kann die Verbindung einfach nicht buchen, und wir fahren mit leeren Zügen durch die Gegend.« Darin sei eine klare Linie zu erkennen. »Die Bahn hat kein Interesse mehr an diesen Angeboten und rechnet sie gezielt kaputt.«¹⁷

7 Die Jahre 2012 bis 2014 sind nicht geeignet, um die Abschaffung von Nacht- und Autoreisezügen zu rechtfertigen

In den vergangenen drei Jahren waren Nacht- und Autoreisezüge mit einer Reihe von Sonderfaktoren konfrontiert, die sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit auswirkten. Einige dieser Faktoren sind von der DB zu verantworten und wurden bereits als Probleme erkannt

¹⁶ Kundenmail vom 06.04.2014 an den Verfasser: »Wir haben am 20.02.14 folgendes gebucht: - 3 Pers. am 05.06.14 von Altona nach Lörrach 1 Abteil untere Ebene mit Waschgelegenheit - 1 Pkw über 1,5 To ---- Preis für das Abteil = 310,00€ -- Preis für Pkw = 149,00€ gesamt also 459,00€ ohne Rabatte. Am 05.04.14 habe ich mal wieder nachgesehen beim AZ und siehe da, gleiche Reise zur selben Zeit kostet nun 709,00€ was eine Mehrbelastung von 250,00€ oder 54,5% bedeutet. Hintergrund dieser Preisexplosion ist, man muss jetzt mit drei Personen zwei Abteile buchen, was nicht zu verstehen ist. Das kann sich bald keiner mehr leisten und dann geht die Auslastung tatsächlich gegen NULL und die DB hat dann eben ein Argument mehr zur Einstellung.« Nach Angaben der DB handelte es sich um einen Programmierfehler der Website.

¹⁷ imtakt, Ausgabe 10/Dezember 2014, Seite 22/23. Dort berichtet auch ein EVG-Funktionär konkret vom CNL 1246 München-Hamburg am Himmelfahrtswochenende 2014: »In München kamen Leute auf gut Glück zum Bahnsteig, die keinen Platz mehr im Sitzwagen bekommen hatten. Dabei hatte ich für den ganzen Wagen nur eine einzige Reservierung.«

und mit Gegenmaßnahmen beantwortet, andere bestehen nach wie vor. Andere Faktoren sind externen Ursprungs, allerdings ist auch hier die DB gefordert, adäquat zu reagieren und keine vorschnellen Schlüsse über mangelnde Wirtschaftlichkeit zu ziehen.

7.1 Baustellen und Hochwasserschäden

In den genannten Jahren traten gehäuft Baustellen auf, die den Fahrplan erheblich beeinflussten und damit die Attraktivität der Züge verminderten und wegen der um bis zu vier Stunden pro Richtung verlängerten Fahrzeit ihre Kosten erhöhten: Autoreisezüge nach Alessandria im Piemont waren ab 2012 von der Sanierung des Simplontunnels¹⁸ betroffen – die Umleitung über den Gotthardtunnel erzwang die Zugdurchfahrt durch Mailand in der Rush Hour, was wegen der Konflikte mit Nahverkehrszügen oft zu erheblichen zusätzlichen Verzögerungen führte. Während der Sperrung der Brennerstrecke von Mitte Juni bis Ende September 2012¹⁹ wurden Autoreisezüge nach Bozen nur bis Innsbruck geführt und die Züge nach Verona über Basel und den Gotthard umgeleitet, Nachtzüge nach Rom teilweise über Villach und Venedig. Die Sperrung der Tauernstrecke im August 2013 und im Mai 2014 führte bei den Zügen nach Villach zur Umleitung über Leoben mit mehrmaligem Kuppeln und Umsetzen der Lok.

Häufige, auch kurzfristig bekanntgegebene Baustellen in Frankreich führten dazu, dass der Nachtzug nach Paris dort erst nach 11 Uhr ankam und schon gegen 19 Uhr wieder abfuhr, in einigen Wochen wurde der Zug komplett gestrichen. In vielen Fällen erfuhren die Reisenden, die 09:24 Uhr als Ankunftszeit auf der Fahrkarte aufgedruckt hatten und kurz nach 10 Uhr mit Anschlusszügen weiterfahren wollten, erst durch die Zugbegleiter, dass die Ankunft »planmäßig« erst gegen 11 Uhr erfolgen werde. Der Präsident der SNCF Guillaume Pepy teilte mit, dass die DB diese Fahrzeiten als unattraktiv für einen Nachtzug eingestuft habe und daher das Preisniveau habe herabsetzen müssen.²⁰

Langfristige Bauarbeiten zwischen Hamburg und Hannover führen ebenfalls dazu, dass sich Fahrzeiten verlängern.

Das Hochwasser von Ende Mai 2013 hatte auch für die Nachtzüge noch bis in den November, teilweise bis zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2013, kostensteigernde Auswirkungen.

7.2 Europäische Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV)

Die EFPV gilt für alle grenzüberschreitenden Züge ins EU-Ausland und zwingt Arbeits- und Ruhezeiten in ein starres 24-Stunden-Raster, das bei den Autoreisezügen nach Südfrankreich und Italien für erhebliche Probleme beim Personaleinsatz sorgte. Zuvor hatte die für die Nacht- und Autoreisezüge zuständige Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten Tarifverträge abgeschlossen, auf deren Grundlage behördliche Genehmigungen für angepasste Ruhezeiten erteilt werden konnten. Es gab Touren mit 6 Stunden Ruhe auf der

¹⁸ Sie dauert von März 2012 bis März 2015.

Vgl. <http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schiennetz/simplontunnel.html>

¹⁹ http://www.deutschebahn.com/contentblob/2438620/by_zusaetzliche_zuege_20120424/data.pdf

²⁰ Schreiben von Guillaume Pepy an den Abgeordneten Pierre-Yves Le Borgn' (Auslandswahlkreis 7 Mittel- und Osteuropa) vom November 2014, abrufbar unter <http://www.nachtzug-bleibt.eu/français/>

Hinfahrt, 11 Stunden Ruhe am Wendeort und 6 Stunden Ruhe auf der Rückfahrt ebenso wie Touren mit 9 Stunden Ruhe auf der Hinfahrt, 4 Stunden Ruhe am Wendeort und 11 Stunden Ruhe auf der Rückfahrt. Durch die EFPV wurden diese Modelle obsolet, weil beispielsweise 11 Stunden Freizeit am Wendeort nicht als Ruhe galten, da der Wendeort erst mehr als 16 Stunden nach Dienstantritt erreicht wurde. Folglich mussten manche Mitarbeiter vor dem Wendebahnhof von den Zügen genommen werden, andere hatten ihren Dienstantritt an einem Unterwegsbahnhof, und wieder andere mussten kurz nach Dienstantritt in eine achtstündige Ruhe gehen. Dadurch musste in der Regel ein Mitarbeiter mehr pro Zug eingesetzt werden.

7.3 Flügelzugkonzept

2012 wurde bei den ins Ausland fahrenden Autoreisezügen ein Flügelzugkonzept eingeführt. Während früher Ganzzüge z. B. von Hamburg nach Narbonne fuhren und unterwegs nur einige Fahrzeugtransportwagen beigestellt oder abgekuppelt wurden, bildete man nun Züge, deren Fahrtstrecken ein X bildeten: Am Knotenbahnhof trafen Züge aus Düsseldorf und Hamburg, Düsseldorf und Berlin oder Hamburg und Berlin ein, tauschten Kursgruppen aus und fuhren dann nach Narbonne und Alessandria, Triest und Verona oder Villach und Bozen weiter. Das notwendige Rangieren verlängerte die Fahrzeit um bis zu drei Stunden, war aufwendig und störungsanfällig. Verspätungen eines Flügelzuges im Zulauf wirkten sich oft negativ auf beide abgehenden Flügelzüge aus. In manchen Fällen wurde wegen der Fahrzeitverlängerung die kritische Grenze der EFPV überschritten (siehe Faktor 2), so dass zusätzliches Personal erforderlich wurde.

Bei Nachtzügen wurde das Flügelzugkonzept so weit getrieben, dass sich jede Nacht in Hannover vier und in Mannheim fünf Züge trafen und Kursgruppen tauschten. In Mannheim traf der erste dieser Züge um 01:26 Uhr ein, der letzte um 03:10 Uhr, der erste fuhr um 02:53 Uhr wieder ab, der letzte um 04:04 Uhr. Der Aufenthalt der einzelnen Kursgruppen dauerte minimal 18 Minuten und maximal 1 Stunde 31 Minuten. Verspätungen oder umgekehrte Wagenreihungen brachten den Fahrplan so oft durcheinander, dass SNCF-Präsident Pepy im bereits erwähnten Schreiben diesen Rangierknoten als gravierendes Problem des Nachtzuges nach Paris einschätzte:

»Gegenwärtig wird dieser Zug, der in Deutschland drei Strecken gleichzeitig bedient, tatsächlich in Mannheim und Hannover rangiert, wobei Wagen anderer Nachtzüge abgekuppelt und beigestellt werden. Es handelt sich somit um eine Betriebsführung, die keine Unwägbarkeiten verkraftet. Nun kommt es aber aufgrund von Bauarbeiten in Frankreich und Deutschland sehr häufig vor, dass der Zug mit umgekehrter Wagenreihung in Mannheim eintrifft und eine sehr langwierige Rangiertätigkeit Verspätungen verursacht, wofür die DB ihren Kunden Schadensersatz leisten muss.«²¹

Das Flügelzugkonzept, das zwecks Kostensenkung (Loks, Personal, Trassengebühren) eingeführt wurde, hatte also negative Auswirkungen, mit denen man vermutlich zuvor buchstäblich nicht gerechnet hatte. Im Fahrplanjahr 2015 gibt es diese komplizierten Rangierknoten nicht mehr, da die Züge von und nach Paris sowie von und nach Kopenhagen

²¹ Schreiben von Guillaume Pepy an den Abgeordneten Pierre-Yves Le Borgn' (Auslandswahlkreis 7 Mittel- und Osteuropa) vom November 2014, abrufbar unter <http://www.nachtzug-bleibt.eu/français/>

weggefallen sind. Es ist also von einer deutlich stabileren Betriebsführung auszugehen – allerdings als Resultat eines qualitativen Abbaus des Nachtzugangebots.

7.4 Verlängerung der internationalen Autoreisezüge

Bei der Umstellung auf das Flügelzugkonzept wurden die internationalen Autoreisezüge um einen Wagen verlängert. Waren sie zuvor mit zwei Schlaf- und fünf Liegewagen oder drei Schlaf- und vier Liegewagen sowie einem Speisewagen, also acht Personenwagen ausgestattet, wurde nun mit zwei Kursgruppen aus je einem Schlaf- und drei Liegewagen plus Speisewagen, also mit neun Personenwagen gefahren. Gemäß der für Nachtzüge geltenden Vorschriften muss ab dem neunten Wagen neben dem Zugführer ein zweiter Mitarbeiter ständig präsent sein, also auch in den »unproduktiven« Nachtstunden. Wegen der EFPV (siehe Faktor 2) konnte dieser zweite Mitarbeiter nicht vom Abgangsbahnhof bis zum Wendebahnhof durchfahren, musste also gewissermaßen »on top« eingesetzt werden.

7.5 Veränderung beim Einsatz der Zugführer

Bis vor wenigen Jahren gab es an Bord der Nacht- und Autoreisezüge einen für den Service verantwortlichen Mitarbeiter (»Teamchef«) und einen für den Betrieb verantwortlichen Mitarbeiter (»Zugführer«). Teamchefs fuhren stets vom Abgangs- bis zum Zielbahnhof durch und hatten auf langen Strecken nachts Ruhepause, während Zugführer, die nachts wach sein mussten, meist vor dem Wendeort abstiegen, um ausreichend Ruhe zu bekommen. Im Laufe der Jahre waren Personalstärke und Schichtenteilung an Bord immer weiter an einen optimalen Kompromiss zwischen Servicequalität und Personalkosten herangeführt worden. Mit dem 2012 eingeführten Konzept eines »Chef de Service« wurde der Zugführer zugleich mit der Leitung des Teams und der Serviceaufgaben betraut, so dass er bis zum Wendebahnhof durchfahren musste. Dies erzwang wegen der EFPV oftmals eine achtstündige Ruhe an Bord, was den Einsatz eines weiteren Zugführers oder Zugschaffners nötig machte und die Personalstärke an Bord weiter erhöhte.

7.6 Nachtwachen in der Schweiz und in Frankreich

In den letzten Jahren verlangten die Bahngesellschaften in Frankreich und der Schweiz, dass neben ihrem eigenen Personal auch ein Mitarbeiter der DB ERS nachts präsent sein musste. Wegen der Fahrplanlage und der EFPV musste dieser Mitarbeiter »on top« eingesetzt werden.

7.7 Seitenselektive Türsteuerung in Italien

Seit dem 01.01.2013 verlangt die italienische Bahngesellschaft Trenitalia, dass Türen zur bahnsteigabgewandten Seite nicht geöffnet werden können.²² Da die DB seit 2007, als diese

²² <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/nachtzuegen-nach-italien-droht-2672242.html>

Maßnahme angekündigt worden war, sich nicht um den Umbau der Nachtzugwagen gekümmert hatte, mussten die Tür Räume mit zusätzlichem Personal besetzt werden. Der Nachtzug nach Rom wurde drastisch gekürzt, auf dem Autozug nach Alessandria wurden zwei zusätzliche Mitarbeiter eingesetzt, und als die Maßnahme ab Anfang 2014 auch für den Autoreisezug nach Bozen eingeführt wurde, kürzte die Bahn dessen Laufweg auf Innsbruck.

7.8 Fazit der Faktoren: Steigerung der Personalstärke bis 50 Prozent

Die Kombination aus EFPV, Verlängerung des Zuges um einen Wagen, Veränderungen bei den Zugführern und den betrieblichen Sonderanforderungen im Ausland führte dazu, dass in den Jahren 2012 bis 2014 an Stelle von 12 Mitarbeitern auf zwei getrennten Ganzzügen 16 bis 18 Mitarbeiter auf dem Flügelzugkonstrukt eingesetzt werden mussten.

7.9 Nutzlastbeschränkung der Fahrzeugtransportwagen

Seit einigen Jahren muss bei der Buchung eines Autoreisezuges angegeben werden, ob das Auto mehr oder weniger als 1,5 Tonnen wiegt. Grund ist, dass die Nutzlast der Fahrzeugtransportwagen, die Platz für 10 Autos bieten, auf 15,0 t beschränkt ist und dieses Gewicht schon bei 7 oder 8 Mittel- und Oberklasseautos erreicht werden kann.

Die Kapazität sinkt also bei Autos um 20 bis 30 Prozent, was durch die wachsende Zahl von Kunden mit Motorrad nicht wettgemacht wird.

Diese Senkung der Fahrzeug- und Kundenanzahl bedeutet aber nicht, dass die Einnahmen bei den Bett- und Liegeplätzen im gleichen Maße zurückgehen würden, denn viele Gäste, die zuvor bei vollem Zug nur Einzelplätze in Liegewagenabteilen bekommen hatten, konnten nun ganze Abteile buchen, so dass die DB denselben Erlös bei weniger Reisenden erzielte; siehe hierzu auch die Ausführungen zur Auslastung im Abschnitt 3.

8 Ausblick auf 2020

Die Deutsche Bahn möchte bis zum Jahre 2020 erklärtermaßen zu den zehn Top-Arbeitgebern Deutschlands gehören.²³

Die Deutsche Bahn hat eine Kampagne gestartet, mit der sie sich als »Überzeugungstäter beim Umweltschutz« präsentiert.²⁴

²³ http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/top_arbeitgeber/einleitung.html

²⁴ http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/ueberblick/nachhaltige_strategie.html?hl=vision%202020.
Es heißt dort: *Inbesondere durch die Reduzierung von CO₂-Emissionen und der Lärmbelastung im Schienenverkehr will die DB bis 2020 Umwelt-Vorreiter sein. Als solcher setzt sie mit ihren Produkten Maßstäbe im effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens der DB. Bereits heute hat die Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern einen deutlichen Vorsprung bei der Umweltfreundlichkeit.*
Das primäre Ziel der DB innerhalb dieser Stoßrichtung ist es, die spezifischen CO₂-Emissionen des Unternehmens bis zum Jahr 2020 weltweit um 20 Prozent im Vergleich zu 2006 zu senken.

Sie hat am 03.12.2014 bekanntgegeben, dass sie »in den nächsten drei Jahren rund 200 Millionen Euro zusätzlich« – also über ohnehin vorgesehene 330 Millionen Euro hinaus – »zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit und zur Stabilisierung technischer Komponenten« investieren will. Herr Homburg wird in der Presseinformation wie folgt zitiert:

»Neben der unangefochtenen Spitzenposition bei der Umweltfreundlichkeit wollen wir unsere Fahrgäste deutlicher als bislang mit einem verlässlichen und komfortablen Angebot überzeugen.«²⁵

Bedarf für ein verlässlicheres und komfortableres Angebot besteht auch bei Nacht- und Autoreisezügen. Es ist also sinnvoll, einige von diesen 200 – bzw. 530 – Millionen Euro in Schlaf- und Liegewagen, in Speisewagen und Fahrzeugtransportwagen zu investieren. Dann hat die DB auch eine Chance, die »unangefochtene Spitzenposition bei der Umweltfreundlichkeit« zu verteidigen.

Zur Verlässlichkeit gehört auch, Fahrpläne einzuhalten und nicht das zu machen, was die DB 2012 bei Autoreisezügen und 2014 beim Zug nach Kopenhagen gemacht hat, nämlich Autoreisezüge, für die bereits Buchungen vorlagen, nicht abfahren zu lassen, weil angeblich nicht genügend Reisende gebucht hätten, und im Juli 2014 bekanntzugeben, dass der Zug nach Kopenhagen nicht wie vorher angegeben zum 13.12.2014, sondern schon zum 02.11.2014 eingestellt werde. Die Begründung, dies geschehe wegen des zu erwartenden geringen Buchungsaufkommens, ist in Dänemark und Schweden auf Fassungslosigkeit und Protest gestoßen: Die Buchungsfrist hatte noch kaum begonnen, für November und Dezember wird traditionell erst wenige Wochen vorher gebucht, und dieser Zug hatte im Jahre 2013 185.000 Reisende befördert, das entspricht einer Steigerung von 68 Prozent gegenüber dem Jahr 2000.²⁶

Auch in der Region Piemont waren Fassungslosigkeit und Protest die Reaktion auf die Entscheidung der DB, den Autoreisezug nach Alessandria einzustellen, denn dieser hatte seine Fahrgastzahlen von 2011 auf 2012 um 36 Prozent steigern können. Der private niederländische Zugbetreiber EETC, dessen »AutoSlaap Trein« nach Alessandria ebenfalls um 36 Prozent zugelegt hatte, erklärte auch sofort, in die von der DB hinterlassene Lücke stoßen und zusätzliche Züge einsetzen zu wollen.²⁷

In Lücken der DB stößt auch die ÖBB, die in ihren Nachtzügen im Vergleich zur DB bessere Inklusivleistungen (Schlummertrunk, Toilettenartikel, Frühstück) und teilweise deutlich

²⁵ http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_p/8577466/p20141203.html

²⁶ Antwort des dänischen Verkehrsministers Magnus Heunicke vom 12.08.2014 auf die Anfrage des Abg. Henning Hyllested, Mitglied des Verkehrsausschusses, vom 23.06.2014 (Transportudvalget, spørgsmål nr. 815), sowie E-Mail von Poul Kattler an den Verfasser vom 07.01.2015. Im November 2013 wurde das Zugpaar in Dänemark von 9.315 Personen benutzt, also in jeder Richtung von durchschnittlich 155 Reisenden pro Nacht. Nicht eingerechnet sind Zu- bzw. Ausstiege in Flensburg, Neumünster und Hamburg. Zur Bedeutung des Zuges für Schleswig-Holstein hieß es im Flensburger Tageblatt vom 25.09.2014: *Erstmals und kritisch äußerte sich gestern auch Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer über das Ende des Flensburger City Night Liners. »Die Landesregierung ist über die Einstellung dieses Zuges nicht erfreut, denn er ist für das nördliche Schleswig-Holstein wichtig«, sagte der SPD-Politiker.*

²⁷ IL PICCOLO, 05.09.2014: Niente più treni dalla Germania, S. 1 und 6

preisgünstigere Speisen und Getränke anbietet.²⁸ Diese Strategie belegt die Notwendigkeit, das gastronomische Angebot als integralen Bestandteil eines Nachtzugkonzeptes zu begreifen. Die DB hat nach Abschaffung der Speisewagen zwei Prototypen von »Bistro-Liegewagen« bauen lassen, in denen zwei Liegeabteile durch einen kleinen Gastraum ersetzt und das Betreuerabteil in eine Küche umgewandelt wurde. Diese beiden Wagen wurden 2013 und 2014 auf den Strecken von München nach Rom, Hamburg nach Paris und Kopenhagen nach Basel eingesetzt und verkehren 2015 zwischen Berlin und Zürich. Umsätze und Reaktionen der Gäste sprechen dafür, solche Fahrzeuge auf allen Nachtzugverbindungen einzusetzen, auf denen kein Speisewagen mitgeführt werden kann oder soll.

Die ÖBB investiert derzeit fast 50 Millionen Euro in neue Schlafwagen und kritisiert die von der DB bis Ende 2014 u.a. zwischen Hamburg und München eingesetzten Doppelstock-Schlafwagen mit ihren kleinen, nur über steile Treppen zu erreichenden Abteilen, wie aus dem Dialog zwischen einem Fahrgast und dem Vorstandsvorsitzenden der ÖBB Christian Kern in der Telefonsprechstunde einer Zeitung am 22.10.2014 hervorgeht:²⁹

»Ich bin mit einer Hamburgerin verheiratet und notorischer Zugfahrer. Ich erlebe sehr viel Positives. Wenn man nach Hamburg will, ist die bessere Lösung, Klagenfurt-Linz und von Linz mit dem Euronight. Denn der Zug von Hamburg mit den Schweizer Waggonen ist eine Katastrophe.«

H.-P. M., Klagenfurt

KERN: »Diese Geschichte kenne ich, das ist wirklich unbefriedigend. Die Wagen kommen von anderen Bahnen. Wir haben jetzt aber ein Programm, wo wir 46 Millionen Euro in neue Schlafwagen investieren, die wir hoffentlich 2017/2018 haben werden. Wir glauben, dass diese Verbindungen attraktiv sein können. Leider investiert die Deutsche Bahn da nichts mehr. Aber bitte bleiben Sie uns gewogen, in zwei Jahren sieht es anders aus.«

Die Deutsche Bahn setzt nunmehr ausschließlich »Comfortline«-Schlafwagen ein, von denen 2004 insgesamt 42 Stück zum Preis von 50 Mio. Euro angeschafft worden waren.³⁰ Für die meisten »Umsteiger« aus den Doppelstock-Schlafwagen ist das ein deutlicher Zugewinn an Reisequalität. Im Hinblick auf zukünftige Beschaffungen der DB wäre während des Moratoriums zu erörtern, ob weitere Wagen des Typs »Comfortline« oder andere Modelle angeschafft werden sollen, oder ob eine Kooperation mit der ÖBB in Frage kommt.

Insgesamt kann keine Rede davon sein, dass es keinen Bedarf an Nachtzügen gebe. Man muss den Reisenden aber die Chance geben, buchstäblich zum Zug zu kommen. Daher ist das vorgeschlagene Moratorium sinnvoll.

In die vorgeschlagene Entwicklung von Konzepten für die Zukunft von Nacht- und Autoreisezügen müssen auch die Beschäftigten einbezogen werden, die diese Züge betreuen. Sie haben das direkte Feedback der Fahrgäste, sie kennen die Produkte am besten und können

²⁸ http://www.oebb.at/de/Reisen_ins_Ausland/Nachtreisezug/

²⁹ http://www.kleinezeitung.at/s/steiermark/4195034/Telefonstunde-zur-OBB_Sind-alle-BahnDesigner-depressiv?

³⁰ Hamburger Abendblatt, 10.03.2004

hervorragend beurteilen, was sich bewährt hat und was nicht und welche Veränderungen angebracht sind.

Abschließend möchte ich den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn Dr. Rüdiger Grube zu Wort kommen lassen, der im Dezember 2011 einen neuen Nachtzug in Berlin mit den Worten begrüßte:

»Dieser Zug ist eine Brücke, die Menschen und Kulturen auf einzigartige Weise miteinander verbindet.«³¹

Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen – außer, dass diese Einschätzung nicht nur auf den damit vorgestellten EuroNight 452/453 des von der DB AG sehr geschätzten Partners RZD zwischen Moskau und Paris via Berlin, Hannover, Frankfurt und Mannheim zutrifft, sondern auch auf andere Nachtzüge, die Deutschland und andere Länder miteinander verbanden und verbinden.

³¹ http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/2238672/moskau__berlin__paris__20111213.html

Anhang: Fahrplanvergleich 2007 – 2014 – 2015

Berlin – Paris

- 2007: Direktverbindung: NZ 242 Berlin-Hannover-Brüssel-Paris, Fahrzeit 11:45 Stunden
Berlin Hbf 21:29 ab, Hannover 23:31 ab, Brüssel 06:15 an, Paris 09:14 an
- 2014: Direktverbindung: CNL 450 Berlin-Hannover-Paris, Fahrzeit 13:18 Stunden
Berlin Hbf 20:06 ab, Hannover 22:16 ab, Paris 09:24 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug mehr. Keine Direktverbindung verfügbar
Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Mannheim, Fahrzeit 08:18 Stunden
Berlin Hbf 04:32 ab (ICE) 09:27 an Mannheim 09:42 ab (TGV) Paris 12:50 an
Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Mannheim, Fahrzeit 08:18 Stunden
Berlin Hbf 14:32 ab (ICE) 19:27 an Mannheim 19:40 ab (TGV) Paris 22:50 an
Alternative Nachtverbindungen: Ein oder zwei Mal umsteigen, Fahrzeit 09:31 bis 11:36 Stunden
Berlin Hbf 22:14 ab (CNL) 06:20 an Offenburg 06:32 ab (SWEG) 07:04 an Strasbourg 07:16 ab (TGV) Paris 09:35 an
Berlin Hbf 22:14 ab (CNL) 04:43 an Mannheim 06:40 ab (ICE) Paris 09:50 an
Berlin Hbf 00:28 ab (CNL) 06:14 an Köln 06:44 ab (ICE) Paris 09:59 an

Hamburg – Paris

- 2007: Direktverbindung: NZ 236 Hamburg-Bremen-Brüssel-Paris, Fahrzeit 10:27 Stunden
Hamburg Hbf 22:47 ab, Bremen 23:49 ab, Brüssel 06:15 an, Paris 09:14 an
- 2014: Direktverbindung: CNL 40479 Hamburg-Hannover-Paris, Fahrzeit 13:13 Stunden
Hamburg Hbf 20:11 ab, Hannover 22:16 ab, Paris 09:24 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug mehr. Keine Direktverbindung verfügbar
Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Frankfurt, Fahrzeit 09:04 Stunden
Hamburg Hbf 03:46 ab (ICE) 07:45 an Frankfurt Hbf 08:57 ab (TGV) Paris 12:50 an
Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Karlsruhe, Fahrzeit 08:11 Stunden
Hamburg Hbf 14:24 ab (ICE) 19:08 an Karlsruhe 19:33 ab (TGV) Paris 22:35 an
Alternative Nachtverbindung: Umsteigen in Offenburg und Strasbourg, Fahrzeit 13:24 Stunden
Hamburg Hbf 20:11 ab (CNL) 05:19 an Offenburg 06:32 ab (SWEG) 07:04 an Strasbourg 07:16 ab (TGV) Paris 09:35 an

München – Paris

- 2007: Direktverbindung: NZ 260 München-Stuttgart-Paris, Fahrzeit 09:50 Stunden
München 20:56 ab, Stuttgart 23:31 ab, Paris 06:46 an
- 2014: Direktverbindung: CNL 40418 München-Stuttgart-Paris, Fahrzeit 10:34 Stunden
München 22:50 ab, Stuttgart 01:35 ab, Paris 09:24 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug mehr. Eine Direktverbindung pro Tag verfügbar
Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Mannheim, Fahrzeit 06:25 Stunden
München 03:25 ab (ICE) 06:28 an Mannheim 06:40 ab (ICE) Paris 09:50 an
Einzigste Direktverbindung: Fahrzeit 06:10 Stunden
München 06:25 ab (TGV) Paris 12:35 an
Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Stuttgart, Fahrzeit 06:07 Stunden
München 16:28 ab (ICE) 18:47 an Stuttgart 18:55 ab (TGV) Paris 22:35 an
Alternative Nachtverbindung: keine.

Kopenhagen – Paris

- 1982: Zwei direkte Nachtverbindungen, Fahrzeit 15:55 bzw. 17:24 Stunden
Schlafwagen: Kopenhagen 16:45 ab (D 397/234) Paris 08:40 an
Liegewagen: Kopenhagen 21:10 ab (D 232) Paris 14:34 an
- 2007: Zwei Nachtverbindungen mit Umsteigen, Fahrzeit 15:36 bzw. 16:12 Stunden
Kopenhagen 17:38 ab (EC) 22:16 an Hamburg 22:47 ab (NZ) Paris 09:14 an
Kopenhagen 18:53 ab (NZ 40483) 06:56 an Köln 07:14 ab (Thalys) Paris 11:05 an
- 2014: Zwei Nachtverbindungen mit Umsteigen, Fahrzeit 21:42 bzw. 15:13 Stunden
Kopenhagen 11:42 ab (ICE) 16:16 an Hamburg 20:11 ab (CNL) Paris 09:24 an
Kopenhagen 18:46 ab (NZ 40473) 06:14 an Köln 06:45 ab (Thalys) Paris 09:59 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug mehr. Keine Direktverbindung verfügbar
 Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Hamburg und Frankfurt, Fahrzeit 13:11 Stunden
Kopenhagen 07:43 ab (ICE) 12:16 an Hamburg 12:24 ab (ICE) 16:00 an Frankfurt 16:58 ab (ICE) Paris 20:54 an
 Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Hamburg und Karlsruhe, Fahrzeit 12:52 Stunden
Kopenhagen 09:43 ab (ICE) 14:16 an Hamburg 14:24 ab (ICE) 19:08 an Karlsruhe 19:33 ab (TGV) Paris 22:35 an

Kopenhagen – München

- 2007: Direktverbindung: EN 483, Fahrzeit 14:04 Stunden
Kopenhagen 18:53 ab, München 08:57 an
- 2014: Zwei Nachtverbindungen mit Umsteigen, Fahrzeit jeweils 15:23 Stunden
Kopenhagen 15:42 ab (ICE) 20:16 an Hamburg 21:26 ab (CNL) München 07:05 an
Kopenhagen 18:46 ab (NZ 473) 06:40 an Frankfurt 06:54 ab (ICE) München 10:09 an
- 2015: Eine Nachtverbindung mit Umsteigen, Fahrzeit 15:22 Stunden
Kopenhagen 15:43 ab (ICE) 20:16 an Hamburg 21:26 ab (CNL) München 07:05 an
 Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Hamburg, Fahrzeit 11:01 Stunden
Kopenhagen 07:43 ab (ICE) 12:16 an Hamburg 13:01 ab (ICE) München 18:44 an
 Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Hamburg, Fahrzeit 11:31 Stunden
Kopenhagen 11:43 ab (ICE) 16:16 an Hamburg 17:01 ab (ICE) München 23:14 an

Köln – Mailand

- 2007: Direktverbindung: NZ 301, Fahrzeit 11:27 Stunden
Köln 20:18 ab, Karlsruhe 00:38 ab, Lugano 06:08 an, Mailand 07:45 an
- 2015: Eine Nachtverbindung mit Umsteigen, Fahrzeit 11:51 Stunden
Köln 23:46 ab (CNL 40419) 06:47 an Basel SBB 06:59 ab (IC) 07:56 an Bern 08:07 ab (IC) 09:11 an Brig 09:44 ab (EC) Mailand 11:37 an
 Umsteigeoptimierte Nachtverbindung, Fahrzeit 13:49 Stunden
Köln 23:46 ab (CNL 40419) 08:33 an Zürich 09:32 ab (EC) Mailand 13:35 an
 Erste Tagesverbindung: Zwei Mal umsteigen, Fahrzeit 09:40 Stunden
Köln Hbf 05:55 (ICE) 07:23 an Mannheim 07:36 ab (ICE) 11:00 an Zürich 11:32 ab (EC) Mailand 15:35 an
 Umsteigeoptimierte Tagesverbindung: Umsteigen in Basel, Fahrzeit 09:42 Stunden
Köln Hbf 06:55 (ICE) 10:47 an Basel SBB 12:31 ab (EC) Mailand 16:37 an
 Letzte Tagesverbindung: Drei Mal umsteigen, Fahrzeit 08:42 Stunden
Köln Hbf 13:55 (ICE) 15:23 an Mannheim 15:36 ab (ICE) 18:56 an Bern 19:07 ab (IC) 20:11 an Brig 20:44 ab (EC) Mailand 22:37 an

München – Rom

- 2007: Direktverbindung: EN 287 nach Neapel, Fahrzeit 11:02 Stunden
München 21:03 ab, Innsbruck 23:04 ab, Florenz 05:30 an, Rom 08:09 an
- 2015: Direktverbindung: CNL 485 nach Rom, Fahrzeit 12:14 Stunden
München 21:08 ab, Innsbruck 23:05 ab, Florenz 06:07 an, Rom 09:22 an
 Erste Tagesverbindung: 1 x umsteigen, Fahrzeit 08:46 Stunden
München 07:38 ab (EC) 14:07 an Bologna 14:20 ab (ES) Rom 16:24 an
 Letzte Tagesverbindung: 1 x umsteigen, Fahrzeit 09:02 Stunden
München 11:38 ab (EC) 16:57 an Verona 17:50 ab (ES) Rom 20:40 an

Berlin – Zürich

- 2007: Direktverbindung: CNL 479, Fahrzeit 11:53 Stunden
Berlin Hbf 21:25 ab, Hannover 23:52 ab, Basel 07:46 an, Zürich 09:18 an
- 2015: Direktverbindung: CNL 1258, Fahrzeit 11:03 Stunden
Berlin Hbf 22:14 ab, Erfurt 01:20 ab, Basel 07:46 an, Zürich 09:17 an
 Erste Tagesverbindung: 1 x umsteigen, Fahrzeit 08:28 Stunden
Berlin Hbf 04:32 ab (ICE) 11:47 an Basel SBB 12:07 ab (IC) Zürich 13:00 an
 Letzte Tagesverbindung: 2 x umsteigen, Fahrzeit 08:26 Stunden
Berlin Hbf 15:34 ab (ICE) 20:27 an Mannheim 20:36 ab (ICE) 23:00 an Basel SBB 23:07 ab (IC) Zürich 24:00 an
 Keine Direktverbindungen mit Tageszügen

Hamburg – St. Anton am Arlberg (Wochenendverkehr im Winter)

- 2007: Direktverbindung: CNL/UEX 13355 nach Bludenz, Fahrzeit 14:20 Stunden
Hamburg Hbf 19:25 ab, Kassel 22:52 ab, Innsbruck 07:25 an, St. Anton 09:45 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug der DB. Keine Direktverbindung verfügbar.
 Privater Anbieter: Müller-Touristik nach Bludenz, Fahrzeit 16:14 Stunden
Hamburg Hbf 18:35 ab, Innsbruck 08:36 an, St. Anton 10:49 an
 Nachtverbindung der DB mit Umsteigen, Fahrzeit 13:30 Stunden
Hamburg Hbf 21:26 ab (CNL) 07:05 an München 07:38 ab (EC) 09:23 an Innsbruck 09:44 ab (Railjet) St. Anton 10:56 an
 Erste Tagesverbindung: Umsteigen in München und Innsbruck, Fahrzeit 09:58 Stunden
Hamburg Hbf 04:56 ab (ICE) 11:16 an München 11:28 ab (EC) 13:23 an Innsbruck 13:44 ab (Railjet) St. Anton 14:54 an
 Optimale Tagesverbindung: Umsteigen in Stuttgart, Fahrzeit 10:13 Stunden
Hamburg Hbf 07:23 ab (ICE) 12:35 an Stuttgart 12:57 ab (EC) St. Anton 17:36 an

Die Stellungnahme zur Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages befasst sich mit dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Carmen Lay, Eva Buling-Schröter, Roland Claus, Annette Groth, Katrin Kunert, Thomas Lutze, Cornelia Möhring, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE „Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern“.

1 Bedeutung Nachtreisezugverkehr: Angebot und Nachfrage

Der im Antrag festgestellte schleichende Prozess des Abbaus von Verbindungen mit Autoreise- und Nachtreisezügen lässt sich auch ohne die aktuellen Streichungen von Verbindungen nachweisen. Sinnbildlich für den sowohl quantitativen Rückgang des Platzangebotes sowie des qualitativen Zustandes der Fahrzeugflotte ist die Tatsache, dass sich der angegebene Bestand an Schlaf- und Liegewagen in den vergangenen 15 Jahren von fast 700 auf rd. 200 im Jahr 2013 verringert hat. Neben ausgebliebenen Ersatzinvestitionen in Neufahrzeuge sind – ausgenommen sicherheitsrelevanter Nachrüstungen – in den vergangenen Jahren keine grundhaften Investitionen (z.B. Redesign) in das Interieur getätigt worden.

Aussagekräftige Daten zur Nachfrage werden bislang seitens der DB AG vorenthalten. Auf Basis von Kenntnissen über die kurzfristige (Nicht-)Verfügbarkeit von freien Plätzen – insbesondere in Schlaf- und Liegewagen – sowie Beobachtungen zur Auslastung lässt sich eher eine positive Tendenz in der Nutzung der verbliebenen Nachtreisezugangebote ableiten. Es zeigt sich also, dass Nachtreisezüge selbst unter den bestehenden Bedingungen – Betrieb und Bewirtschaftung als Auslaufmodell – von Nutzern nachgefragt werden.

Hintergrund dafür ist nicht nur die über 150-jährige Kultur dieses Angebotes und der deutliche Rückgang von Flugangeboten im Niedrigpreissegment. Vielmehr verfügen Nachtreisezüge über Alleinstellungsmerkmale, welche dieses Segment im Markt für Mobilitätsdienstleistungen schwer verzichtbar machen.

Schlussendlich gelingt es mit Blick auf die spezifischen Emissionswerte von Schadstoffen und Treibhausgasen nur mit einem umfassenden Fernverkehrsangebot (und dessen Nutzung) auf der Schiene einen ökologisch verträgliche Mobilität zu gewährleisten und so den Zielen des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu entsprechen. Nur so ist eine Substitution des Kurzstreckenluftverkehrs machbar.

Ein weiterer Abbau von Nachtreisezugverbindungen schwächt – vor dem Hintergrund der angeführten Bedeutung dieses Marktsegments – das System Eisenbahn generell und wird sowohl den genannten nationalen Zielen als auch europäischen Zielen der Klimaschutz- und Verkehrspolitik widersprechen.

2 Erhalt und Ausbau von Nachtreisezugverbindungen

In der Diskussion um den Erhalt und vor allem Ausbau von Nachtreisezugverbindungen lässt sich gut im Lichte der wesentlichen Bedienebenen führen:



Abbildung 1: Bedienebenen und mögliche Zieldefinition von Nachtreisezugverbindungen

Quelle: Graphik Probst & Consorten Marketing-Beratung auf Basis von OpenStreetMap und Mitwirkende

Nationales Grundnetz:

Es ergeben sich sieben Regionen mit ausreichend vorhandener bzw. realisierbarer Nachfrage für Nachtreisezugverkehre, deren Verbindungen einerseits im Tagesverkehr mit Regelzügen nicht weniger als 4 bis 5 Stunden beträgt und Fahrlagen mit Abfahrt zwischen 18 und 23 Uhr bzw. Ankunft am Zielort zwischen 6 und 10

Uhr gewährleistet werden können. Diese rein nationale Betrachtung eines Zielnetzes würde mittels konventioneller Nachtreisezüge umsetzbar sein, der Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen und daraus resultierenden kurzen Nachtreisezeiten wäre weder nutzerfreundlich noch ökonomisch oder ökologisch sinnvoll. Die detaillierte Umsetzung des Zielnetzes sollte unter den Prämissen einer hohen Betriebsqualität und -stabilität im Handlungsspielraum des oder der Betreiber liegen.

Verbindungen in benachbarte europäische Metropolen

Durch gezielte Verlängerung von geeigneten Verbindungen des nationalen Netzes können benachbarte Metropolen europäischer Staaten direkt und ohne zusätzliches Fahrzeugmaterial erreicht werden. Bislang gänzlich von regelmäßigen Nachtreisezugverbindungen mit Deutschland abgekoppelte Länder können so ergänzend bedient und damit eine nennenswerte Aufwertung des Schienenverkehrs im Sinne einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik erhalten.

Weitere direkte Nachtreisezugverbindungen im internationalen Verkehr

Die dritte Bedienebene schafft Direktverbindungen von Deutschland mit wichtigen europäischen Metropolen. Diese Verbindungen sollten auf Relationen mit realisierbaren Fahrzeiten unter 24 Stunden beschränkt werden, um eine wirtschaftliche Produktion sowie die Akzeptanz seitens der Nachfrager sicherzustellen. Durch gezielte Bündelung von Wagengruppen kann hierbei eine hohe Zahl an Zielen mit nur wenigen Stammzügen erreicht werden. Damit wird auch auf der Schiene eine Mobilitätsalternative gesichert und geschaffen, welche sich mit Zügen im Tagesreisezugverkehr ohne stationäre Zwischenübernachtung – die wiederum einen deutlichen Zeitverlust bedeuten würde – nicht darstellen lässt.

Autoreisezüge

Autoreisezugangebote als spezielle Form des Nachtreisezugverkehrs, bei der PKW und motorisierte Zweiräder direkt mit Spezialwaggons im Zuglauf mitgeführt werden, sind in der jüngsten Vergangenheit ebenfalls deutlich zurückgenommen worden und sollen künftig gänzlich eingestellt werden. Im Gegensatz zum Nachtreisezugverkehr trägt diese Form des zusätzlichen Fahrzeugtransports nicht zur Sicherstellung der Schienenmobilität bei. Die hohe Saisonalität der Nachfrage bei den ehemals angebotenen Zügen in Urlaubsregionen und die geringe Nachfrage im Binnenverkehr lassen hier keine umfassendes und kontinuierliches Verkehrsbedürfnis erkennen. Zudem sichert die umfassende Verfügbarkeit von Leihfahrzeugen an Zielorten die intermodale Mobilitätskette im Vor- bzw. Nachlauf zu Zügen ohne Mitnahme motorisierter Fahrzeuge für die wesentlichen Nutzergruppen gut ab.

3 Handlungsoptionen: Professionalisierung des Betriebs, bessere Rahmenbedingungen

Eine reine Auferlegung des Weiterbetriebs von Verbindungen greift unseres Erachtens deutlich zu kurz. Vielmehr sollten folgende, für die Wirtschaftlichkeit zentrale Fragestellungen untersucht und im Ergebnis konkrete Maßnahmen – auch zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Betreiber von Nachtzugangeboten – ergriffen werden: Wie kann das Nachtreisezugangebot tatsächlich erhalten und ausgebaut werden? Ist ein wirtschaftlicher Betrieb auch ohne direkte Subventionen bzw. Bestellerentgelte möglich? Welche Maßnahmen tragen zu einer langfristigen Perspektive dieses Produktsegmentes bei?

Im Sinne des eigenwirtschaftlich zu erstellenden Schienenpersonenfernverkehrs müssen dabei in erster Linie Möglichkeiten der Ertragschöpfung sowie Einflussgrößen auf die Kostenstrukturen betrachtet werden.

Professionalisierung der Vermarktung und des Vertriebs

Die heutigen Ertragspotenziale werden bei weitem nicht ausgeschöpft. Dies trifft auf Reisende im höherpreisigen Segment der Schlafwagen genauso zu wie auf die preissensibleren Nutzer der Liege- oder Sitzwagen. Zudem lässt sich ein offensiver Vertrieb der Nachtzüge nicht erkennen. Die fehlende Möglichkeit langfristiger Buchungen, Buchungssperren, das Fehlen bestimmter Angebote im Online-Vertrieb und das Ausbleiben von Upgrade-Angeboten durch das Zugpersonal sind nur einige Beispiele für die Schwächen im bisherigen Betrieb. Ebenso werden Möglichkeiten des Angebotes an Zusatzleistungen – z.B. Getränke/Snackverkauf – zur Generierung von Zusatzerlösen nicht oder nicht aktiv genutzt. Eine Überarbeitung des Servicekonzepts von Nachtzügen durch den Betreiber – der DB Fernverkehr AG – ist dringend erforderlich.

Sicherstellung tragfähiger Trassenpreise

Trassenkosten sind wesentlicher Kostenbestandteil bei der Erstellung von Nachtreisezugangeboten (ca. 20-30%). Im europäischen Vergleich ist das Preisniveau im Segment der Personenzüge (ohne Hochgeschwindigkeitsverkehr) in Deutschland eines der Höchsten, wohingegen z.B. der Güterverkehr deutlich geringere Trassenpreise zahlt. Unzureichend berücksichtigt wird dabei die besondere Flexibilität bei der Fahrplankonstruktion, die tatsächliche Zuglänge bzw. -masse sowie die weitgehende zeitliche Lage abseits von Spitzenzeiten des

SPNV sowie Tagesfernreiseverkehrs. Die aktuelle Diskussion zur Überarbeitung des Trassenpreissystems (TPS 2017) unter der Maßgabe der Berücksichtigung der Tragfähigkeit für die einzelnen Segmente soll diese Eigenschaften berücksichtigen, um ein deutlich geringeres Preisniveau für das Nachtzugsegment zu erreichen.

Unterstützung bei Fahrzeuginvestitionen

Eisenbahnfahrzeuge haben einerseits die Eigenschaft einer hohen Kapitalbindung, andererseits ist der Betrieb von Zugangeboten erst ab einer bestimmten Mindestgröße sinnvoll. Dies hat zur Folge, dass einerseits ein hoher Kapitaleinsatz notwendig ist, ein tragfähiges Geschäftsmodell allerdings über die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge mit hohen Risiken und Unwägbarkeiten verbunden ist. Ein anderweitiger Einsatz der speziellen Fahrzeuge ist ebenfalls nur schwer kalkulierbar – ein funktionierender europäischer Markt für gebrauchte Eisenbahnpersonenwagen existiert nicht. Kurzfristig umsetzbar als Handlungsoption ist die Ermöglichung von Darlehen über die KfW oder europäische Investitionsbank für Neuwageninvestitionen.

Verbesserte Vermarktungsbedingungen

Zentrale für eine erfolgreiche Platzierung von Nachtzugangeboten ist die Bekanntheit dieser bei potenziellen Nutzern sowie eine einfache Erwerbsmöglichkeit von Tickets. Im Sinne eines freien Marktzuganges für Anbieter von Nachtzugleistungen abseits der DB Fernverkehr AG ist eine diskriminierungsfreie Integrationsmöglichkeit in die Auskunfts- und Vertriebsmedien nötig, die als zentrale nationale Auskunfts- und Vertriebsplattform für öffentlichen Verkehr genutzt werden. Wesentlich weitreichender und im Sinne einer europäischen Verkehrspolitik effektiver wäre die rasche Umsetzung einer europaweiten neutralen Auskunfts- und Vertriebsplattform gemäß der Richtlinie zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems 2008/57/EC, welche sämtliche Angebote enthält sowie einen niedrighschwelligigen Ticketwerb möglich macht. Desweiteren sollte die Teilnahme der Eisenbahnverkehrsunternehmen an einer solchen gemeinsamen Vertriebsplattform verpflichtend sein, wie vom Europäischen Parlament in seiner Stellungnahme zum 4. Eisenbahnpaket gefordert.

Abbau von steuerlichen Benachteiligungen

In Bezug auf das wettbewerbliche Umfeld – insbesondere dem Flugverkehr – sorgen unterschiedliche Regularien der Besteuerung für eine deutliche Benachteiligung der Nachtreisezugverkehre. So muss auf den Ticketpreis bei grenzüberschreitenden Flügen keine Umsatzsteuer erhoben werden, wohingegen bei einer grenzüberschreitenden Zugfahrt der volle Umsatzsteuersatz von z. Zt. 19% fällig wird. Hier sollte im Sinne der Gleichbehandlung auf eine Erhebung der Mehrwertsteuer generell verzichtet werden (u.a. analog Frankreich, Polen, Dänemark). Darüber hinaus wirkt die Steuerbefreiung für Flugbenzin nochmals verstärkend auf den Effekt der deutlichen Benachteiligung des Schienenverkehrs.

Harmonisierung der Fahrgastrechte

Die Fahrgastrechte auf Grundlage der VO (EG) 1371/2007 mit Anwendung für den Schienenverkehr sind aus Sicht des Verbraucherschutzes grundsätzlich zu begrüßen. Mit Blick auf das wettbewerbliche Umfeld zeigen sich jedoch auch in diesem Punkt deutliche Asymmetrien. So sind im Fall von Verspätungen am Zielort umfangreiche Entschädigungen zu tätigen sowie ggf. Kosten für eine Ersatzbeförderung bzw. Übernachtung von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen und letztendlich im Fahrpreis einzukalkulieren. Betreiber von Fernbusleistungen sind jedoch lediglich an die Regularien der VO (EU) 181/2011 gebunden, welche de facto keine Entschädigungszahlungen vorsieht, Ankunftsverspätungen im Zielort generell nicht sanktioniert und im Kern lediglich Reiserücktrittsmöglichkeiten bei Verspätungen am Abfahrtsort ab 120 min einräumt. Eine Harmonisierung dieser Regelung der Fahrgastrechte schafft einen faireren Wettbewerb und stärkt die Position von eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsangeboten auf der Schiene.

Verbesserung von Qualitäts- und Servicestandards

Ein professionelles Produktmanagement, offensiver Vertrieb der Leistungen, die aktive Fahrgastbetreuung sowie ein verlässlicher Fahrzeugeinsatz sind wesentliche Erfolgstreiber und essenziell für eine langfristige Perspektive von Nachtreisezugangeboten. Auch wenn dies im Markt für eigenwirtschaftlich organisierte Mobilitätsdienstleistungen als selbstverständlich erscheint, gibt es noch deutlichen Nachholbedarf seitens der DB Fernverkehr AG als Betreiber der wesentlichen Leistungen. Im Falle eines Engagements des Bundes für diese Angebotssegment müssen hier verbindliche Standards festgelegt und vom Betreiber zugesichert werden.

Nachtreisezugverkehr im Kontext der europäischen Verkehrspolitik

Für eine sinnvolle Ausgestaltung von Nachtreisezugangeboten ist die Zusammenarbeit auf europäischer Ebene voranzutreiben und auf eine Stärkung der Eisenbahnverbindungen – insbesondere verbindender Relationen im Nachtreisezugverkehr – hinzuwirken. Dazu gehören auch Initiativen zum Abbau der zunehmenden sowohl technischen als auch organisatorischen Hemmnisse hinsichtlich des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs mit Reisezügen.

Deutscher Bundestag**Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur****Ausschussdrucksache****18(15)162-C****Stellungnahme zur ÖA am
14.01.2015**Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften**School of Engineering****Stellungnahme zum Antrag****Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen
stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern
BT-Drucksache 18/2494**

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des
Deutschen Bundestages am 14. Januar 2015

Dr.-Ing. Thomas Sauter-Servaes
Mobilitätsforscher und Studiengangleiter Verkehrssysteme
Technikumstr. 9
Postfach
CH-8401 Winterthur

Fon +41 58 934 71 77
Fax +41 58 934 71 77
eMail thomas.sauter-servaes@zhaw.ch

www.engineering.zhaw.ch/vs
blog.zhaw.ch/verkehrssysteme
www.mobilecular.de

Ausgangslage

Im europäischen Nachtzugverkehr ist seit einiger Zeit eine existenzgefährdende Abwärts-spirale zu beobachten. Nachdem sich die SBB schon im Jahr 2000 aus dem ursprünglich von SBB, ÖBB und DB gegründeten Kooperationsprojekt City Night Line (CNL) und dem Nachtzugverkehr insgesamt verabschiedet hat, fährt die ursprünglich für ihre „swissness“ gerühmte Nachtzugmarke CNL heute unter alleiniger Federführung der DB AG einem schleichenden Tod auf Raten entgegen. Bereits in der Vergangenheit wurde das Streckennetz stufenweise deutlich reduziert, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 entfielen nun die Relationen Basel/Amsterdam/Prag – Kopenhagen sowie Hamburg/Berlin/München – Paris.

Als Grund für die kontinuierliche Ausdünnung des Nachtzugangebots werden die hohen Verluste angeführt. Unabhängig von der seitens der unterschiedlichen Stakeholder umstrittenen Fahrgast- und Erlösentwicklung ist festzustellen, dass die Wettbewerbsintensität in dem vom Nachtzugverkehr bedienten Marktsegment massiv zugenommen hat. Dabei befindet sich der Nachtzug nun in einer gefährlichen „Sandwichposition“: Zum einen hat das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz nationale wie internationale Tageszüge signifikant beschleunigt, werden ehemals klassische Nachtzugverbindungen inzwischen in marktfähigen Fahrzeiten vom Tagesverkehr bedient. Andererseits hat der Markteintritt zahlreicher Low-Cost-Fluggesellschaften auf Strecken im Entfernungsbereich um 1.000 km zu einem teilweise ruinösen Konkurrenzkampf im Luftverkehr geführt, in dessen Folge die Kapazitäten in geschäftsreiseaffinen Tagesrandlagen stark ausgebaut wurden und gleichzeitig das vom Kunden wahrgenommene Preisniveau für Flugreisen erheblich gefallen ist – mit entsprechenden Auswirkungen auf die Zahlungsbereitschaft im Nachtzugverkehr. Unter weiterer Berücksichtigung des im Zuge der deutschen Fernbusliberalisierung stetig expandierenden preisaggressiven Fernbusangebots (auch im Nachtverkehr) hat sich das Alternativenspektrum insbesondere für preissensible Reisende im Fernverkehr Zentraleuropas spürbar ausgeweitet.

In diesem Umfeld steigenden inter- wie intramodalen Wettbewerbsdrucks leiden grosse Teile des Nachtzugverkehrs unter mangelnder Konkurrenzfähigkeit. Sowohl die Kostenstruktur als auch die Angebotsqualität erfüllen nicht mehr die Marktanforderungen. Die Fahrzeugflotte ist überaltert, was sich in Qualitätsdefiziten und steigenden Instandhaltungskosten niederschlägt. Mit sinkender Netzgrösse werden die Effekte des innerbetrieblichen „Inselstatus“ des Nachtzugverkehrs bei den Bahnanbietern immer frappierender: kleine Flotten von Kleinserien-Spezialwagen und spezialisiertes Zugpersonal ermöglichen wenig operative Synergie- und beschaffungsseitige Mengeneffekte mit dem restlichen Betrieb, verursachen kostspielige eigene Reserven und produzieren somit hohe Fixkosten. Der angesichts der längeren Übernachtreiseentfernungen häufige grenzüberschreitende Einsatz addiert zudem die bekannten Probleme des internationalen Schienenverkehrs, die die Wettbewerbsposition im Vergleich zu Bus und Flugzeug weiter schwächen: kostensteigernde Komplexitätszunahme durch unterschiedliche Strom-/Sicherheitssysteme, dif-

ferierende Regularien für den Personaleinsatz, steuerliche Nachteile bei Umsatz- und Treibstoffbesteuerung sowie viele weitere Details.

Der resultierende Kostendruck führte nicht selten zu Sparmassnahmen, die eklatante Serviceeinschnitte bewirkten. Investitionen in neue zeitgemässe Fahrzeuge wurden verschoben, Speisewagen gestrichen und Frühstücksleistungen reduziert sowie technologische Entwicklungen zur Steigerung der Reisezeitnutzbarkeit verpasst. Während kostenfreies WLAN in Fernbussen inzwischen ebenso zum Standard gehört wie ausgeklügelte Inflight-Entertainment-Systeme auf Flügen mit Reisedauern von über vier Stunden, entpuppt sich in so manchem Schlaf- und Liegewagen bereits die Suche nach einem Stromanschluss als abendfüllendes Ereignis. Durch Fernbus- oder Billigfliegernutzung sozialisierte Kundengruppen sind mit derartigen Angebotsmerkmalen sicherlich nicht zum Umstieg zu bewegen.

Potenziale des Nachtzugverkehrs

Die aktuellen Schwächen bei der Ausgestaltung des Nachtzugangebots sollten jedoch keine Grundlage zur Bewertung des grundsätzlichen Potenzials von Nachtzugverkehren in Europa darstellen. Denn prinzipiell bietet sich dem Nachtzug auch im Kontext der neuen Wettbewerbssituation ein relevantes Marktpotenzial, wenn es gelingt, die Stärken der Übernachtverbindung tatsächlich zu realisieren. Die Grundidee, das Reiseziel im „Nachtsprung“ schlafend zu erreichen, ist weiterhin überzeugend. Kernanliegen muss es daher sein, das Leistungsversprechen „Schlafen & Reisen“ durch leise, komfortable Fahrzeuge, angepasste Betriebsabläufe und smarte Interiorkonzepte in allen Wagenklassen umzusetzen. Innovative Zielgruppensegmentierungen, Ausstattungs- und Cateringkonzepte sowie Kooperationen mit der Unterhaltungsindustrie beim französischen Experimentalzug iDTGV zeigen eindrücklich, dass Bahnfahren bei der Reisezeitnutzbarkeit punkten kann. In Verbindung mit der bequemen, Anschlusskosten und -zeiten reduzierenden Fahrt von Stadtzentrum zu Stadtzentrum, der morgendlichen Ankunft vor dem ersten Flieger sowie dem für den Nachtzug noch nachvollziehbar zu quantifizierenden Umweltvorteil liessen sich für zunehmend CSR-bewusste Unternehmen oder die wachsende zahlungskräftige LOHAS-Gemeinde attraktive Angebote konzipieren. Aber auch die dank demographischem Wandel (Senioren) und Bildungsmegatrend (Studierende) an Bedeutung gewinnende Zielgruppe „time rich, money poor“ kann bedient werden, wenn betriebliche Kostenvorteile der Verbundproduktion durch Zugkopplungen auf Teilstrecken mit ausreichend „Masse“ betrieben und nutzerseitige Einsparungen bei Hotelübernachtungen überzeugend vermittelt werden. All diese unternehmerischen Massnahmen können aber nur wirksam werden, wenn die allgemeinen, politisch zu steuernden Rahmenbedingungen zukünftig faire Wettbewerbsbedingungen für den Schienenverkehr und den Nachtzugverkehr im Speziellen sicherstellen.

Konkrete Ansatzpunkte

Soll der Nachtzugverkehr in Zukunft wieder am Markt reüssieren, bedarf es intensiver Massnahmen sowohl zur Schaffung angemessener intermodaler Wettbewerbsbedingungen als auch zur Verbesserung des Nachtzugprodukts. Im Folgenden werden fünf Kernpunkte vorgestellt, von denen die ersten beiden dringende Handlungsempfehlungen an die politischen Akteure formulieren und die weiteren Aspekte Denkansätze zur Stärkung des Produkts darstellen.

(1) Steuerliche Chancengleichheit im intermodalen Wettbewerb schaffen

Weiterhin ist die Position des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs von außergewöhnlichen steuerlichen Nachteilen im intermodalen Wettbewerb geprägt, die diametral zur politisch oft proklamierten Verlagerung des Personenverkehrs von Auto und Flugzeug auf die umweltfreundlichere Schiene stehen. So beinhaltet in Deutschland der Preis des internationalen Nachtzugtickets 19 Prozent Mehrwertsteuer, von der der grenzüberschreitende Flugreisende dagegen befreit ist. Fluggesellschaften zahlen zudem keine Kerosin- und Ökosteuer während Eisenbahnverkehrsunternehmen Strom- und Ökosteuern entrichten müssen.

(2) Kostenwahrheit im Verkehr anstreben

Solange die externen Kosten wie insbesondere die Lärm-, Treibhausgas- und Schadstoffemissionen des Verkehrs nicht in die Bepreisung der verschiedenen Verkehrsmittel inkludiert werden, wird der Schienenverkehr seine Umweltvorteile nicht in einen relevanten Marktvorteil umwandeln können. Selbst gemäss konservativen Berechnungen verursacht der Luftverkehr pro Personenkilometer einen doppelt so hohen volkswirtschaftlichen Schaden wie der Schienenverkehr, nur sind diese den nachfolgenden Generationen aufgebürdeten Kosten eben gegenwärtig nicht marktwirksam.

Zur Unterstützung des Nachtzugverkehrs sollten politische Massnahmen an diesen beiden Punkten ansetzen. So lange der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland auf eigenwirtschaftlicher Basis betrieben wird, wird eine Fokussierung der Politik auf die rahmengebenden Massnahmen empfohlen. Ein Eingriff in die unternehmerischen Entscheidungen der Nachtzugbetreiber wird dagegen als nicht sinnvoll angesehen. Entsprechend sind die nachfolgenden Aspekte insbesondere als Impulse für eine im Antrag vorgeschlagene Studie zum zukünftigen europäischen Nachtzugverkehr zu verstehen.

(3) Produktstärken betonen

In den vergangenen Jahren hat bei öffentlichen Verkehrsanbietern ein Umdenken eingesetzt. Die zuvor isoliert angebotene Beförderungsdienstleistung von Haltestelle zu Haltestelle wird auch dank der neuen Medien immer stärker im Kontext des Tür-zu-Tür-Reisewunsches gesehen. Analog ist ein Perspektivenwechsel bei der Gestaltung des Nachtzugproduktes notwendig. Nachtzugreisen sind aus Kundensicht eher mit einem Hotelaufenthalt oder einem Langstreckenflug zu vergleichen als mit einer Tages-

zugfahrt. Entsprechend muss das Thema Reisezeitnutzbarkeit in Zukunft eine bedeutend grössere Rolle bei der Produktentwicklung spielen. Neben der Realisierung einer tatsächlichen Nachtruhe beinhaltet dies vor allem die Nutzbarkeit vom Kunden mitzubringender digitaler Endgeräte wie Smartphone oder Tablet und den Zugang zu exklusiven Inhalten für diese Geräte (Intrain-Entertainment-System).

(4) Einbindung in Reisepakete realisieren

Die moderne Nachtzugreise kann auf eine lange Tradition aufbauen, die verbunden ist mit starken Bildern und Geschichten. In den vergangenen Jahren ist es immer weniger gelungen, an diese Reisetradition anzuknüpfen. Es stellt sich die Frage, wie die Nachtzugreise von den Erfahrungen der Renaissance der Kreuzfahrt lernen kann, um im Urlaubsreisesegment wieder in das Alternativenset der Reisenden einbezogen zu werden. Dafür ist es von entscheidender Bedeutung, sich besser als Baustein für touristische Rundreisepakete zu positionieren. Aktuell sind Komplettreisen mit Nachtzugbeteiligung auf den Webseiten von CityNightLine überhaupt nicht vorhanden, beim Bahnreiseanbieter Ameropa werden „Kreuzfahrten auf Schienen“ nur mit ausgewählten Luxuszügen angeboten.

Auch im Geschäftsreisesegment sind durch geschicktes Bundling neue Impulse denkbar. Mit Night&Flight, bei dem eine CNL-Nachtzugfahrt und ein One-way-Flug der Fluggesellschaft Swiss zu einem flexiblen Mobilitätsangebot für Tagesgeschäftsreisen verknüpft wurden, gab es bereits vor einigen Jahren ein spezielles Angebot für diese Zielgruppe. Das Kooperationsprodukt scheiterte damals u.a. an dem komplizierten telefonischen Buchungsprozess. Angesichts der heutigen Vertriebsmöglichkeiten über das Internet sollten derart praxisnahe Kooperationsangebote erneut geprüft werden.

(5) Langfristig neue Märkte erobern

Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes wird als Chance angesehen, höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erzielen, um innerhalb der bestehenden Zeitfenster erheblich größere Entfernungsbereiche abzudecken und somit der gegenwärtigen Sandwichposition zu entkommen. Reiseweiten von über 2.000 km innerhalb eines 12h-Zeitfensters sind durchaus möglich. Geeignetes Rollmaterial ist mit dem Bombardier Zefiro CRH1 als Nachtzugversion in China bereits im Einsatz. Das Streckennetz kann signifikant ausgedehnt und neue nachfragestarke Destinationen eingebunden werden. Ein von der UIC beauftragtes Projekt „Night Trains 2.0“ identifizierte für derartige Very Long Distance Night Trains (VLDNT) attraktive Einsatzszenarien. Sicherlich wird es staatlicher Unterstützung bedürfen, um im neuen Entfernungssegment den dominierenden Kostenfaktor Trassengebühr einzudämmen. Sind die beteiligten Akteure diesbezüglich aber erfolgreich, kann sich der Nachtzug langfristig zu einer ökonomisch tragfähigen Alternative zu Mittelstreckenflügen entwickeln.

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)162-D

Stellungnahme zur ÖA am
14.01.2015

Anhörung: Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreise- zügen stoppen - Nachhaltige Reise- kultur in Europa fördern.

Stellungnahme

Empfänger

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, 09. Januar 2015

Kontakt:

Dipl. -Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.de

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.de

Die unternehmerische Tragfähigkeit des Nachtreisemarktes ist umstritten. Es handelt sich um einen schwierigen Markt mit einer hohen Wettbewerbsintensität, zahlreichen Ausweichmöglichkeiten und einer vergleichsweise geringen Nachfrage.

Insbesondere gilt dies im Wettbewerb mit den Reisealternativen:

- Konventioneller SPVF-Tagesverkehr + Übernachtung
- Nacht-Fernbus
- Flugzeug
- Pkw (mit oder ohne Übernachtung)

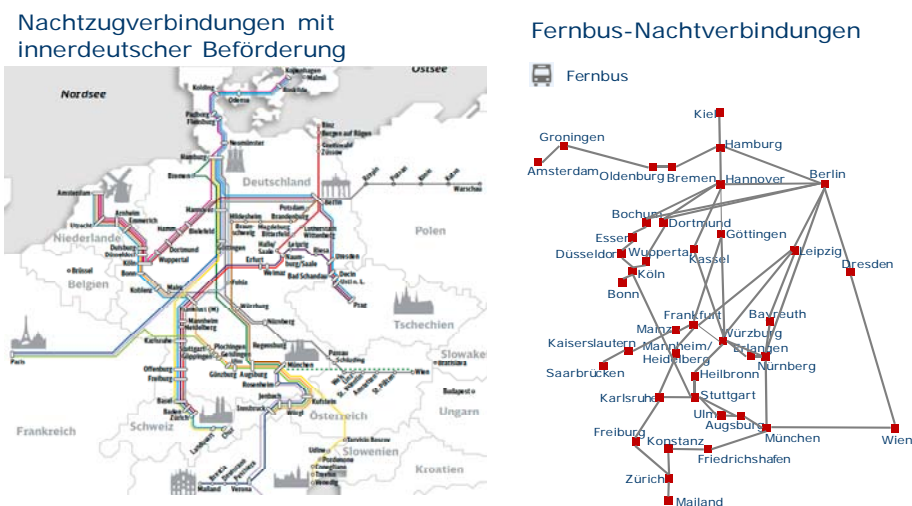
Potenziell interessante Nachfragesegmente im Nachtreiseverkehr sind Geschäftsreisen (eher hochpreisiges Segment) sowie private Reisen aus den Bereichen Ausbildungs-Besuchs-, Freizeit- und Urlaubsverkehr (eher niedrigpreisiges Segment).

Das Segment der Geschäftsreisen im Nachtreiseverkehr wird unbeschadet ökologischer Bilanzen stark durch die zeitvorteiligen Alternativen des Flugzeugs konkurrenziert. Dies gilt sowohl innerhalb Deutschlands als auch im europäischen Rahmen.

Das Segment privater Reisen im Nachtreiseverkehr wird vor allem im Bereich geringer Zahlungsbereitschaften zunehmend durch den wachsenden Markt der Fernbuse dominiert.

Eine Analyse der Fernbus-Nachtverbindungen mit Stand September 2014 zeigt, dass die entstandenen innerdeutschen Fernbusangebote mittlerweile ein dichteres Netz an Nachtreiseverbindungen anbieten als die Schiene (vgl. Abbildung 1). Der Fernbus erschließt damit innerdeutsche Verbindungen, die nicht im Portfolio der Nachtzugverbindungen enthalten sind.

Abbildung 1: Nachtverkehr mit Nachtzügen und Fernbussen, Deutschland und grenzüberschreitende Verbindungen








Quellen: Links - CityNightLine Brochuere , Fahrplanstand 2014, inkl. Saisonverkehre. Rechts - Fahrplananalyse IGES. Stand September 2014

Dazu kommt, dass diese Busangebote zusätzlich zu bereits vor der deutschen Fernbusliberalisierung existierenden europäischen Fernbus-Nachtverbindungen ins benachbarte europäische Ausland wachsen.

Dieser Trend hält an und wird durch mit Stand 08. Januar 2015 erhobene Marktdaten zum Fernbusmarkt bestätigt¹.

Abbildung 2 zeigt einen beispielhaften Vergleich der Normalpreise im Nachtreiseverkehr ohne Rabatte sowie der Sparpreise als jeweils günstigster verfügbarer Preis². Fernbus-Nachtverbindungen haben im Vergleich zur Bahn ähnliche Reisezeiten, so dass insbesondere für preissensible Kunden der durchweg festzustellende Preisvorteil Buchungsanreize setzt.

Abbildung 2: Vergleich ausgewählter Nachtverbindungen

Relation	Produkt	Fahrtenpaare je Woche	Fahrdauer	Normalpreis ¹	Sparpreis ²
Berlin - Zürich	 CityNightLine	7	11:02 h	179,20€	71,00€
	 MeinFernbus	7	13:10 h	66,00€	33,00€
Berlin – München	 CityNightLine	7	10:01 h	154,00€	81,00€
	 MeinFernbus	14	Ca. 7:50 h	48,00€	19,00€
	 Flixbus	4	7:30 h	27,00€	21,00€



Bahn



Fernbus

Quelle: IGES. Stand September 2014

Abbildung 3: Fernbus platziert sich als flexible und günstige Alternative zum Nachtzug

Nachtverkehr Bahn	Nachtverkehr Fernbus
<ul style="list-style-type: none"> • Mehrere Komfortstufen bis hin zum Hotelcharakter • Durch verlängerte Reisedauer gegenüber Tagesverbindungen kaum Fahrzeitvorteile • Zu- und Ausstiegsbeschränkungen zur Gewährung der Nachtruhe 	<ul style="list-style-type: none"> • Preisgünstige Nachtreisemöglichkeit • Nur eine Komfortklasse • Geschwindigkeitsvorteil im Vergleich zum Fernbusverkehr am Tage • Ein- und Ausstieg an allen Zwischenhalten möglich

Quelle: IGES. Stand September 2014

Auf vergleichbaren Streckenabschnitten und in vergleichbaren Komfortstufen bietet der Fernbus oftmals ähnliche Leistungen zu günstigeren Konditionen (vgl. Abbildung 3).

Aus unserer Sicht besteht kein staatlicher Handlungsbedarf im Hinblick auf die Sicherung des Angebots zur Befriedigung vorhandener Verkehrsbedürfnisse, da sowohl innerdeutsch als auch europäisch zahlreiche attraktive Angebote im Nachtverkehr existieren.

¹ IGES Kompass Mobilität. Der Fernbusmarkt in Deutschland. Ausgewählte Marktdaten Stand 08. Januar 2015. IGES Institut GmbH Berlin.

² Preisabfrage vom 17.09.2014 für Reisen mit einwöchiger Vorausbuchung. Quelle: IGES, Fahrpläne DB und Fernbusanbieter, Stand 01.09.2014.

Es besteht zudem jederzeit die Möglichkeit für Anbieter, neue Relationen oder auch innovativ ausgestaltete Produkte am Markt anzubieten, unabhängig ob dies auf der Straße, der Schiene oder im Flugverkehr erfolgt.

Auf der Schiene gibt es derzeit mit Ausnahme einzelner europäischer Verbindungen keine ausweitenden Marktinitiativen im Schienenverkehr, sondern Reduzierungen der Angebote, die unter den gegebenen und oben dargestellten nachfrageseitigen Randbedingungen nachvollziehbar sind.

Die gegenwärtig beginnende Diskussion um die Weiterentwicklung des derzeitigen Trassenpreissystems zum TPS 2017³ kann aber zu einer grundlegenden Neubewertung des Geschäftsmodells Nachtreisezug beitragen.

Besonders die Überlegungen zur Einführung eines Tarifbestandteils „Basic“ im Nachtzeitraum von 20:00 Uhr bis 06:00 Uhr könnte eine deutliche Kostenreduzierung für die EVUs zur Folge haben und damit die Optionen eröffnen, im Preiswettbewerb attraktiver zu werden oder Investitionen zur Qualitätsverbesserung durchzuführen.

³ Leister 2015: Bleibt der DB-Trassenpreis eine „Schienenverkehrs-Bremse“? In: Eisenbahn-Revue International 1/2015.

Stellungnahme der DB Mobility Logistics AG zur Zukunft des Nacht- und Autoreisezugverkehrs anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 14. Januar 2015

Hintergrund

DB Fernverkehr positioniert das seit Jahren defizitäre Nachtzuggeschäft neu. Stetig steigenden Betriebskosten stehen geringe, stagnierende Einnahmen entgegen, die deutliche Verluste verursachen. Auch wenn die Nachtzüge einen positiven Deckungsbeitrag erwirtschaften, stellt sich die wirtschaftliche Situation nach Berücksichtigung der Gesamtkosten (inkl. Abschreibungen und Overheadkosten) im Jahr 2013 mit einem Verlust in zweistelliger Millionenhöhe als deutlich defizitär dar.

Ein wirtschaftlicher Betrieb ist in der bisherigen Struktur nicht mehr möglich. Viele Fahrzeuge erreichen in der nächsten Zeit ihre maximale Lebensdauer. Neuinvestitionen lassen sich aus dem Geschäft heraus so nicht erwirtschaften. Vor diesem Hintergrund hat die DB Fernverkehr AG entschieden, geplante Sonderaufwendungen für die Sanierung von Doppelstock-Schlafwagen zu vermeiden und verlustbringende Verbindungen aufzugeben. Der Großteil der Verbindungen bleibt jedoch bestehen und wird weiterentwickelt.

Das Angebot im Nachtzugverkehr wird künftig auf nachfragestarke und betrieblich beherrschbare Netze konzentriert. Ziel ist es, ab 2016 ein zukunftsfähiges Nachtzug-Konzept auf verkleinerter Umsatz- und Kostenbasis zu etablieren.

Angebotsänderungen im Detail

- Die Nachtzug-Verbindungen Kopenhagen–Amsterdam/Basel/Prag verkehrten in der Nacht vom 2. auf den 3. November 2014 zum letzten Mal. Dieser unternehmerischen Entscheidung der zwei Partner DB und DSB ging der Entschluss des dänischen Staates voraus, die Bezuschussung des Nachtzuges zur Stütze des Nachtzugangebots der DSB Ende 2014 einzustellen. Damit war die Aufrechterhaltung des Nachtzugangebots von und nach Dänemark nicht mehr abbildbar. Zur Kompensation wird DB Fernverkehr gemeinsam mit dem Partner DSB in der Hauptreisezeit von Mitte Juni bis Anfang September zwei zusätzliche Verbindungen zwischen Hamburg und Kopenhagen anbieten.
- Darüber hinaus wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 die Verbindungen Hamburg/Berlin/München–Paris, vor allem aufgrund der hohen Kosten in Frankreich, aus dem Angebot genommen. Die Gesamtkosten pro Zugkilometer für den Betrieb des Nachtzugs liegen in Frankreich um 70% über dem Niveau in Deutschland.
- Die Anbindung von Amsterdam entfiel in Ost-West-Richtung. Die Linie Warschau/Prag–Berlin–Köln–Düsseldorf–Amsterdam wurde in ihrem Laufweg eingekürzt und beginnt bzw. endet nun in Oberhausen (ebenso seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014). Der Weiterbetrieb in den Niederlanden hätte zusätzliche Kosten für den Einsatz einer ETCS-fähigen Lok erfordert.
- Mit diesen Maßnahmen wird das Geschäftsfeld gestärkt, indem erhebliche Verluste vermieden werden. Im Jahr 2013 kam es allein bei diesen Verbindungen mit einem Umsatz von 48 Mio. Euro zu Verlusten von -12 Mio. Euro.
- Die frei werdenden Wagen erhöhen die Fahrzeugverfügbarkeit und Betriebsstabilität auf den verbleibenden Verbindungen. Zunächst werden hierdurch die höher nachgefragten

2

Verkehre gestärkt, um dann in einem zweiten Schritt neue Strukturen für einen langfristig erfolgreichen Nachtzug zu schaffen.

Bestehen bleiben zum Fahrplanwechsel 2014/2015 folgende Verbindungen

(grafische Darstellung siehe Seite 3):

- Amsterdam-München/Innsbruck
- Amsterdam-Zürich
- Berlin/Binz-Zürich
- Hamburg-Zürich
- Oberhausen - Köln-Warschau
- Oberhausen - Köln-Prag
- München-Berlin
- München-Hamburg
- München-Mailand
- München-Rom
- München-Venedig
- Prag-Zürich

Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf

Durch die vorgenommenen Angebotsänderungen kann die für den Betrieb benötigte Zahl der Wagen reduziert werden. Eine Investition in eine teils notwendige Modernisierung sowie die Anschaffung neuer Wagen ist auf Grund der nachhaltigen negativen wirtschaftlichen Entwicklung nicht darstellbar.

Während das Auslaufen der 20 Wagen mit Schlafsesseln für das Jahr 2017 aus Altersgründen erfolgen muss, wurde die Sanierung der 34 Doppelstockschlafwagen nicht mehr durchgeführt, um den hohen Aufwand für Sanierung und Revision zu vermeiden.

Die Doppelstockschlafwagen weisen im Vergleich zu anderen Bauarten konstruktive Mängel auf (z.B. bei der Wasserversorgung und Bettenmechanik). Sie wurden zum Jahresende aus dem Betrieb genommen. Eine Weiternutzung dieses Wagentyps ist ab 1. Januar 2015 nicht mehr vorgesehen.

Auswirkungen auf den Personalbedarf

Von den Veränderungen im Nachtzuggeschäft sind sowohl Mitarbeiter der Niederlassung der DB Fernverkehr in der Schweiz als auch Mitarbeiter der 100%igen Tochterfirma DB European Rail Service (ERS) in Deutschland betroffen.

Im Bereich Service handelt es sich in der Schweiz um knapp 60 Mitarbeiter. Die Niederlassung in der Schweiz wurde zum 31.12.2014 aufgelöst.

In Deutschland sind ca. 100 Mitarbeiter der ERS am Standort Dortmund betroffen. Es ist beabsichtigt, den Betrieb der Niederlassung im Frühjahr 2015 einzustellen. Die Beschäftigungssicherung für die betroffenen Mitarbeiter innerhalb des DB-Konzerns ist garantiert.

3

Nachtzugnetz ab Fahrplanwechsel 2014/2015 – graphische Darstellung

City Night Line




Fakten zum Autozug

Hintergrund

Das klassische Autozug-Geschäft hat sich international überlebt, die DB ist einer der letzten Anbieter. Auch die Autozüge weisen seit Jahren eine extrem negative Wirtschaftlichkeit auf. Bis zum Jahr 2013 nutzten rund 200.000 Fahrgäste die Autozüge jährlich. Dies ist weniger als ein Prozent der 131 Mio. jährlichen Fahrgäste des Fernverkehrs der DB. Das Geschäft unterliegt zudem starken saisonalen Schwankungen. Rund 80 Prozent aller Kunden der Autozüge verreisen in den Sommermonaten Mai bis Oktober, aber die Einnahmen müssen auch Fixkosten decken, die zum Teil rund ums Jahr bestehen. Als Folge verzeichnete das Geschäft allein im Jahr 2013 Verluste in niedriger zweistelliger Millionenhöhe.

Des Weiteren ist das Ende der Lebensdauer vieler Autozug-Transportwagen heute bereits erreicht. Die notwendigen Investitionen in neue Fahrzeuge sind auf Basis der nachhaltig negativen Wirtschaftlichkeit wirtschaftlich nicht darstellbar. Deshalb wurde entschieden, die Autozüge der DB priorisiert nach Nachfragevolumen bis 2017 schrittweise auslaufen zu lassen.

Vor diesem Hintergrund hat die DB Fernverkehr Ende Oktober 2014 die für den Autozugverkehr notwendigen Verladeterminale in Neu-Isenburg, Narbonne, Innsbruck und Alessandria geschlossen. Zu demselben Zeitpunkt wurde auch das Terminal Hildesheim aufgrund seiner hohen Kostenstruktur bei gleichzeitig rückgängiger Nachfrage und schwieriger betrieblicher Lage geschlossen.

Pilot-Projekt Auto+Zug als Alternative zum klassischen Autoreisezug

Die DB Fernverkehr prüft derzeit eine moderne Alternative zum Autoreisezug in Form des neuen Produktes Auto+Zug. In diesem Pilotprojekt wird eine wirtschaftliche, komfortable und umweltfreundliche Beförderung von Fahrgästen und deren Autos bzw. Motorrädern mit separaten Transportmitteln geprüft. Dabei darf der Kunde zwischen der Fahrt im Tagesverkehr oder mit City Night Line wählen. Die Pkw und Motorräder werden von DB Schenker per Lkw transportiert.

Die erste Pilotphase von Auto+Zug wird über den Fahrplanwechsel 2014/2015 hinaus verlängert. Wir bewerten laufend die uns vorliegenden Ergebnisse und werden nach der Wintersaison über eine Fortführung bzw. Ausweitung des Piloten entscheiden.

Das neue Produkt kommt bei den Nutzern sehr gut an. In Fokusgruppen mit Kunden, die das neue Produkt ausprobiert haben, waren sich die Kunden einig: Auto+Zug bietet die wesentlichen entscheidungsrelevanten Vorteile des klassischen Autozuges plus zusätzliche Flexibilität und Komfort. Außerdem haben alle der befragten Kunden angegeben, dass sie wieder mit Auto+Zug reisen würden.

Angebotsänderungen im Detail

Zum Winterfahrplan 2014/15 entfielen ggü. Winterfahrplan 2013/14 die Verbindungen:

- Hamburg/Hildesheim-Innsbruck
- Hildesheim-Innsbruck
- Düsseldorf-Innsbruck

5

Zum Sommerfahrplan 2015 entfallen ggü. Sommerfahrplan 2014 die Verbindungen:

- Düsseldorf/Hamburg/Hildesheim-Innsbruck, Hildesheim-Innsbruck, Düsseldorf-Innsbruck
- Düsseldorf/Hamburg/Hildesheim-Villach, Hildesheim-Villach, Düsseldorf-Villach
- Düsseldorf/Hamburg/Neu-Isenburg - Narbonne, Düsseldorf - Narbonne, Neu-Isenburg - Narbonne
- Düsseldorf/Hamburg/Neu-Isenburg - Alessandria, Düsseldorf - Alessandria, Neu-Isenburg - Alessandria

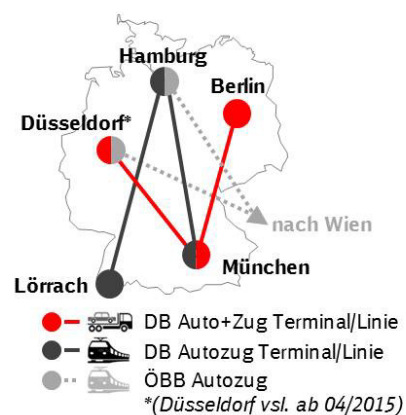
Folgende Verbindungen bleiben bis zum Ende des Sommerfahrplans 2017 bestehen:

- Hamburg - München¹
- Hamburg - Lörrach

Folgende Auto+Zug-Verbindungen² werden zunächst im Winter 2014/15 sowie Sommer 2015 angeboten:

- Düsseldorf - München
- Berlin - München

Autozug/Auto+Zug: Liniennetz 2015



Auswirkungen auf die Autozug-Terminals im In- und Ausland

Für die Erbringung der Autozug-Leistung arbeiten wir mit einer Vielzahl an DB-internen und externen Partnern im In- und Ausland zusammen. Hierbei handelt es sich sowohl um lokale Dienstleister (z.B. für die Innenreinigung) als auch um internationalen Partner-EVUs, wie die ÖBB, SNCF oder Trenitalia. Wir pflegen mit unseren Partnern eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Sie sind in unsere Überlegungen eingeschlossen, über die aktuellen Entwicklungen entsprechend informiert und gehen verantwortungsvoll mit den daraus resultierenden Konsequenzen um.

Die Terminals in Deutschland gehören DB Station&Service. München, Hamburg und Lörrach werden weiterhin bis 2017 für Autozugverkehre genutzt, Berlin und Düsseldorf für Auto+Zug. DB Station&Service wird die nicht mehr aktiven Terminals an externe Interessenten vermarkten oder schließen. Die Terminals im Ausland sind Eigentum der jeweiligen Partnerbahn und werden zum größten Teil auch von diesen aktuell und auch weiterhin genutzt.

Die Mitarbeiter des Fernverkehrs vor Ort werden weiterhin in ihren Heimatbereichen beschäftigt.

¹ Reduzierung von 8 bzw. 9 auf 7 Fahrten pro Woche

² Autotransport per Lkw

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache**18(15)162-F**

Stellungnahme zur ÖA
am 14.01.2015

verbraucherzentrale*Bundesverband***Berlin, 12. Januar 2015****Fahrgäste haben eine bessere Bahn verdient – auch nachts!**

**Schriftliche Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands
(vzbv) zur öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur zum Nachtzugangebot der Deutschen
Bahn AG**

am 14. Januar 2015 Berlin

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. – vzbv
Geschäftsbereich Verbraucherpolitik / Team Energie und Mobilität
Markgrafenstr. 66
10969 Berlin
verkehr@vzbv.de
www.vzbv.de

Verbrauchererwartungen an das Nachtzugangebot der Deutschen Bahn AG

Verbraucher haben ein Interesse an verlässlichen, attraktiven und preiswerten Verkehrsdienstleistungen auch über längere Reisedistanzen. Nachtzüge waren hierfür lange Zeit unentbehrlich.

Inzwischen gibt es für längere Reisedistanzen preisgünstige Flugverbindungen sowie ein gut ausgebautes Angebot an Hochgeschwindigkeitszügen sowie an Nachtfahrten mit Fernbussen, die zum Nachtzugangebot in Konkurrenz tritt. Trotzdem hat das Nachtzugangebot der Bahn aus Verbrauchersicht weiterhin einen besonderen Stellenwert – zum einen wegen des Umweltvorteils der Bahn gegenüber dem Flugzeug, zum anderen, weil nur der Nachtzug bequemes, zeitsparendes Reisen über die Nachtstunden möglich macht. Diese Option sollte den Verbrauchern möglichst auch für die Zukunft offen gehalten werden.

Der Kontext der Nachtzugdebatte: Bahnpolitik in Deutschland aus Verbrauchersicht

Die Bahn ist den Verbrauchern viel wert

Der Verkehrsträger Schiene ist das Rückgrat klimafreundlicher Mobilität. Schienengebundener Nah- und Fernverkehr sollen eine Mobilitätsgarantie darstellen, die bei Wind und Wetter, bezahlbar und ökologisch verträglich Personen transportiert und Erreichbarkeit sichert. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) wird umgangssprachlich gerne noch als Bundesbahn bezeichnet, was darauf hinweist, dass in der Bevölkerung die Identifikation mit der „Bahn“ relativ hoch ist. Die DB AG ist ein Konzern, der zu 100 Prozent dem Bund und damit den Steuerzahlern gehört. Trotz vieler Beschwerden über die Funktionsfähigkeit der DB AG ist die Bahn den Verbrauchern in Deutschland offensichtlich viel wert, denn sie sind klaglos bereit erhebliche Summen für die Schieneninfrastruktur und den Betrieb der Deutschen Bahn aufzubringen.

Bahnverkehr ist teuer – für Steuerzahler und Bahnreisende

Die Deutsche Bahn AG erhält zwischen 16 und 18 Mrd. Euro pro Jahr aus dem Bundeshaushalt. Zugleich steigen die Fahrpreise stetig. Seit der Bahnreform des Jahres 1994 ist der Verbraucherindex für Bahnreisen um mehr als 75 Prozent gestiegen (1994: 60,6 Prozent; 2013: 107,7 Prozent), während die Lebenshaltungskosten insgesamt nur um etwas mehr als 30 Prozent gestiegen sind (1994: 79,1 Prozent, 2013: 105,7 Prozent – Datenquelle für alle Zahlen vgl. Verkehr in Zahlen 2014/2015).

Qualität und Angebot sind nicht angemessen

Trotz hoher Kosten sind das Angebot und die Qualität des Zugverkehrs nach wie vor wenig an den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet. Die Deutschen fahren zwar deutlich mehr Zug als der europäische Durchschnitt, aber gleichzeitig liegt ihre Zufriedenheit mit dem Angebot unter dem Durchschnitt der

EU-Staaten. Das hat eine umfassende Untersuchung im Auftrag der Kommission im Jahr 2013 belegt. Besonders ärgern sich die deutschen Verbraucher über die Hürden, die sie beim Fahrkartenerwerb zu überwinden haben, aber auch Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der Züge werden in Deutschland deutlich schlechter bewertet als in anderen europäischen Staaten (vgl. Flash Eurobarometer 382a: Europeans' satisfaction with rail services, http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_382a_en.pdf).

Die Bahn zwischen politischem Desinteresse und monopolistischem Marktversagen

Mangelnde Kundenorientierung bei hohen Kosten und gleichzeitig hoher gesellschaftlicher Wertschätzung – dieser widersprüchliche Zustand des Bahnsystems in Deutschland erklärt sich aus Sicht des Verbraucherzentrale Bundesverbands damit, dass die Politik seit der Bahnreform des Jahres 1994 ihre Verantwortung für das Bahnsystem in Deutschland auf die Mittelzuweisungen für das Netz und den Regionalverkehr reduziert hat. Das Angebot im Personenfernverkehr ist seitdem allein der unternehmerischen Entscheidung der DB AG überlassen. Diese agiert als Monopolanbieter. Das dynamische und innovationsfördernde Element des Wettbewerbs fehlt. In der Folge ist die DB AG mehr als andere Unternehmen in der Gefahr, an den Kundeninteressen vorbei zu agieren. Um die Kundenorientierung zu verbessern, müssten Verbraucherinteressen von neutraler, unabhängiger Seite erhoben werden, damit sowohl die DB AG als auch der Bund als Eigner der DB AG verlässliche Signale der Verbraucher über die Leistungsseite erhalten und diese in die Angebotsentwicklung der DB AG einfließen können.

Fehlt es dem Nachtzugangebot an Nachfrage?

Die Deutsche Bahn AG argumentiert, der Abbau des Nachtzugverkehrs sei aufgrund der abnehmenden Nachfrage unvermeidlich. Aus Sicht des Verbraucherzentrale Bundesverbands ist dieses Argument allerdings zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht hinreichend belegt. Zum einen gibt es unterschiedliche Informationen zur Auslastung der Nachtzüge der Deutschen Bahn AG – von Seiten der Bahngewerkschaften wird die Auslastung deutlich positiver dargestellt als von Seiten der DB AG. Zum anderen ist die Nachfrage der Verbraucher keine feststehende Größe, sondern eine von verschiedenen Faktoren abhängige Variable. Richtig ist sicher, dass das zunehmende Angebot an preisgünstigen Flügen und der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie das Fernbusangebot die Nachfrage nach Nachtzugverbindungen durchaus dämpft. Gleichzeitig hängt die Nachfrage aber auch ganz entscheidend davon ab, wie attraktiv das Nachtzugangebot aus Kundensicht ist. Dem Verbraucherzentrale Bundesverband fehlen detaillierte eigene Informationen zur Qualität des Nachtzugangebots; es ist aber anderweitig dokumentiert, dass die Deutsche Bahn AG lange schon nicht mehr in das Zugmaterial investiert hat und hochwertigen Kundenservice sowie ein offensives Marketing für das

Nachtzugangebot eingestellt hat. Mit der Streichung des Boardrestaurants wurde den Reisenden eine wichtige und notwendige Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeit genommen. Ein Angebot, das über Jahre vernachlässigt wird, wird zwangsläufig auch immer weniger nachgefragt. Durch innovative, attraktive Angebote kann die Nachfrage aber auch wieder geweckt werden. Im Regionalverkehr gibt es hinreichend Beispiele, dass Strecken, die von der DB AG wegen zu geringem Fahrgastaufkommen aufgegeben worden sind, von anderen Bahnunternehmen erfolgreich wiederbelebt wurden.

Chancen des Nachtzugs

Der Mobilitätsmarkt hat sich in den letzten zehn Jahren verändert wie kaum in den Jahrzehnten zuvor. Innovative Techniken und Geschäftsmodelle haben sich entwickelt, die alte und lang geprobte Denkmuster aufbrechen. Der Bahnverkehr muss sich gegenüber neuer und starker Konkurrenz behaupten. Fernbusse sind für Verbraucher eine billige und bequeme Alternative zum Zug. Zunehmend werden Nachtverbindungen angeboten. Ohne innovative und kreative Ideen hat das Nachtzugangebot der DB AG in Zukunft keine Chance auf dem Markt.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband plädiert vor diesem Hintergrund dafür, Optionen für eine Wiederbelebung des Nachtzugmarktes von unabhängiger Seite untersuchen zu lassen.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband sieht Chancen für die Zukunft der Nachtzüge, wenn das Konzept für den Nachtzug grundsätzlich reformiert und auf neue Füße gestellt wird. Das wesentliche Alleinstellungsmerkmal, das bisher kein anderer Verkehrsträger bieten kann, liegend zu reisen (außer in der Luxusklasse im Flugzeug), muss an heutige Anforderungen (Steckdose, WLAN, abschließbares Wertfach, Aufenthaltsmöglichkeit) und Bedürfnisse nach Individualität angepasst werden.

Der Nachtzug kann sehr interessante Tagesrandverbindungen herstellen, die alleine vom Fernverkehr nicht darstellbar sind und Passagieren eine angenehme An- und Abreise zu zentralen Flughäfen ermöglichen. Um die Potenziale auf langen Strecken auszunutzen, ist ein europaweites Nachtzugnetz wünschenswert. Europäische Lösungen in der Ausgestaltung des Nachtzugangebots würden für die Fahrgäste die Buchung vereinfachen.

Politische Rahmenbedingungen für ein attraktives Nachtzugangebot

Nicht zuletzt ist der Erfolg des Nachtzugangebots auch abhängig von den politischen Rahmenbedingungen. Vor allem im grenzüberschreitenden innereuropäischen Verkehr gibt es noch große Potenziale für den Nachtzugverkehr. Diese sind bislang vor allem deswegen noch nicht ausgeschöpft worden, weil Bahnfernverkehr im Unterschied zum Flugverkehr weiterhin eine nationale Angelegenheit ist. Es bedürfte hier einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, etwa mit Blick auf die Nutzungsgebühren und Preise für die Trassen, möglicherweise auch einer europaweit einheitlichen Netzregulierung.



 **Stellungnahme**

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zum Antrag der Abgeordneten im Deutschen Bundestag, Sabine Leidig (Fraktion DIE LINKE) u.a.

Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern (BT-Drucksache 18/2494)

Zusammenfassung

- ✓ **EVG begrüßt Sensibilisierung von Bundestag und Öffentlichkeit für die wachsenden Probleme der Unternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs und insbesondere des Nacht- und Autozugverkehrs**
- ✓ **EVG fordert deutschen Schienengipfel**
- ✓ **EVG schlägt freiwilliges Moratorium mit Verlängerungsoption zum Erhalt des Nacht- und Autozugverkehrs vor**
- ✓ **EVG schlägt Bildung einer paritätisch von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besetzten Untersuchungs- und Beratungsgruppe aus Repräsentanten der unmittelbar betroffenen Aufsichtsräte vor**
- ✓ **EVG favorisiert Einbettung der Untersuchungsergebnisse in Folgeprozesse des Schienengipfels und in die laufende Strategiesuche des DB-Konzerns**
- ✓ **EVG fordert vom DB-Vorstand Aktionsprogramm „Raus aus der Nische“**
- ✓ **EVG schlägt Einrichtung einer europäischen Koordinierungsstelle u.a. für den internationalen Nachtzugverkehr (Projekt „Nachtstern“) vor**

Grundsätzliche Bewertung des Antrags

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) begrüßt die Initiative der Bundestagsfraktion der Partei „DIE LINKE“, im Wege eines Antrags zum Erhalt des Nacht- und Autoreisezugverkehrs der DB AG den Blick des Deutschen Bundestags aber auch der Öffentlichkeit auf die wirtschaftliche Situation in diesem Teil-Geschäftsfeld und im Ergebnis auf die sich seit Monaten deutlich verschlechternde wirtschaftliche Lage im gesamten Geschäftsfeld des Schienenpersonenfernverkehrs zu lenken – und dies über die „Konzerngrenzen“ hinaus.

Die Bemühungen um einen Erhalt sowie um eine Fortentwicklung der Nacht- und Autoreisezugverkehre werden von der EVG unterstützt. Im Vordergrund steht hierbei die notwendige Sicherung von mindestens 1.000 Arbeitsplätzen bei der DB AG, die direkt und indirekt durch einen Rückzug des Konzerns aus diesem traditionsreichen Geschäft zur Disposition gestellt werden würden. Zudem haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB AG ein hohes Interesse daran, dass das über Jahrzehnte aufgebaute Know-how, an dessen Zustandekommen sie maßgeblich mitgewirkt haben, in ihrem Unternehmen gehalten wird.

Mit Blick auf die Schlussfolgerungen des Antrags, die in vier Beschlussempfehlungen münden, plädieren wir für ein modifiziertes Vorgehen. Im Mittelpunkt steht hierbei die **Durchführung eines deutschen Schienengipfels**. Wichtige Grundvoraussetzung für eine bessere Prognose auch für die in Rede stehenden Verkehre sind deutlich verbesserte verkehrspolitische Rahmenbedingungen für die Schiene. Und zwar im Rahmen einer Verkehrspolitik, die konkrete Verkehrsteilungsziele formuliert und diese durch den widerspruchsfreien Einsatz geeigneter Instrumente in verlässlicher Weise umsetzt. Hierzu soll der Schienengipfel neben einer Bestandsaufnahme erste Klärungen und Fahrpläne erarbeiten, und zwar für den Personenverkehr wie auch für den Güterverkehr. Die heutige deutsche Verkehrspolitik ist alles andere als widerspruchsfrei. Dadurch werden erhebliche Steuer- und Kapitalmengen vergeudet.

Für den Teilaspekt Nacht- und Autozugverkehre favorisieren wir die Übertragung der im Forderungskatalog der Fraktion „DIE LINKE“ unter II.2 genannten Aufgaben im Wesentlichen auf eine paritätische Arbeitsgruppe der Aufsichtsräte der DB AG, der DB Fernverkehr AG sowie der DB ERS GmbH.

Das von der Bundestagsfraktion vorgeschlagene Prozedere besitzt zwar den Charme, sehr einfach zu sein bzw. so zu erscheinen. Gleichwohl steht in hohem Maße zu befürchten, dass jede Art von „Weisung“ des Eigentümers, ob nun direkt oder über den Konzernaufsichtsrat, in dieser Frage mit bestehenden aktienrechtlichen Vorschriften nicht zu vereinbaren ist. Mit einem vorzeitigen Scheitern eines notwendigen Diskussionsprozesses wäre den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Erhalt ihrer Arbeitsplätze im Ergebnis überhaupt nicht gedient.

Nicht zuletzt um eine gleichwohl mögliche schärfere Form der Auseinandersetzung zwischen DB AG und Bundesregierung zu vermeiden, erwarten wir vom Vorstand der Deutschen Bahn AG die Bereitschaft zu einem **freiwilligen Moratorium** von zunächst mindestens einem Jahr, in dessen Verlauf das bestehende Angebot an Nachtzug- und Autoreisezugverbindungen in jedem Falle erhalten bleibt. In dieser Zeitspanne soll es der paritätisch aus Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern der Aufsichtsräte der DB AG, der DB Fernverkehr AG und der DB ERS GmbH zusammengesetzten Arbeitsgruppe obliegen, unter Hinzuziehung interner und externer Beratung die wirtschaftliche Situation bzw. Ausgangslage sowie die Möglichkeiten eines Neustarts im Bereich des Nacht- und Autozugverkehrs und die dafür notwendigen Voraussetzungen zu klären. Die EVG plädiert dafür, diese Verkehrsangebote nicht länger „als Nische“ zu betrachten, sondern diese als Teil des Gesamtangebotes „Schienenpersonenfernverkehr“ unter der Nutzung nationaler wie internationaler Synergien offensiv fortzuentwickeln. Dabei betrachten wir die Tätigkeit einer solchen Arbeitsgruppe als einen wichtigen Beitrag im Zuge der notwendigen Befassung der Aufsichtsräte mit der Gesamtstrategie des Konzerns für den Schienenpersonenfernverkehr. Zudem ist sie ein Baustein der durch den geforderten Schienengipfel zu initiierten Neujustierung der deutschen (Schienen-)Verkehrspolitik. Sollten nach einem Jahr noch keine ausreichenden Erkenntnisnisse über die weitere Entwicklung der Märkte und der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen vorliegen, so verlängert sich zum Schutz von Know-how und Systemkomponenten das Moratorium im Nacht- und Autoreisezugverkehr automatisch um ein weiteres Jahr.

Ausschließlich teilloptimierte und deshalb suboptimale Zustände durch eine eindimensionale Betrachtung der einzelnen Angebotsgruppen im SPFV müssen vermieden werden. Auch und gerade diesem Ziel, nämlich der Umsetzung einer gesamthafter Konzernplanung in diesem Geschäftsfeld dient ein Verzicht des Vorstands auf weitere voreilige Verkehrseinstellungen in den Bereichen Auto- und Nachtzug.

Zu beachten ist: Wir erachten es grundsätzlich als nicht sinnvoll, staatlicherseits mit einer dauerhaft wirkenden Zwangsmaßnahme auf den Konzern einzuwirken, wenn gleichzeitig den Schienenverkehr belastende und benachteiligende politische Rahmenbedingungen – wie gegenwärtig – deutlich verschärft werden. Mit dem Ziel, die Arbeitsplätze im gesamten Konzern zu erhalten, würden derartige staatliche Eingriffe ohne einen entsprechenden (finanziellen) Ausgleich die Wirtschaftlichkeit des Konzerns insgesamt erheblich belasten und zusätzlichen Einsparungsdruck mit entsprechenden Auswirkungen auf die Gesamtbeschäftigung produzieren.

Verbesserte verkehrspolitische Rahmenbedingungen dienen zudem auch den Anbietern von Schienenverkehrsleistungen außerhalb des DB-Konzerns. Auch hier gilt es, durch die Sicherung und Fortentwicklung von Angeboten Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

Im Einzelnen möchten wir im Rahmen dieser Stellungnahmen folgende Teilaspekte näher beleuchten:

- **Auswirkungen auf Beschäftigung, Beschäftigte und Sozialstandards**
- **Verkehrspolitische Verantwortung des Bundes**
- **Strategische Aufgaben der Konzernführung DB AG**
- **Europäische Dimension der SPFV-Strategie(n)**

Teilaspekte des Antrags

Auswirkungen auf Beschäftigung, Beschäftigte und Sozialstandards

Wichtig ist für uns die Absicherung der Kolleginnen und Kollegen, die im Bereich der Nacht- und Autozugverkehre tätig sind. Neben den Beschäftigten der DB Fernverkehr AG, die im Wesentlichen die Traktions- und Instandhaltungsleistungen sicherstellen sind auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ERS GmbH betroffen. Auch für diesen Mitarbeiterkreis gilt entgegen den Aussagen im Antrag der Fraktion „DIE LINKE“ die Absicherung durch den Konzernweiten Arbeitsmarkt. In einem marktwirtschaftlichen Umfeld ist die Möglichkeit des Arbeitsplatzabbaus oder der Schließung von Betrieben leider nicht auszuschließen. Der konzernweite Arbeitsmarkt, der im zwischen EVG und Agv MoVe vereinbarten DemographieTV fortgeschrieben wurde, sichert dieses Risiko nahezu vollständig ab. Davon profitieren alle Beschäftigtengruppen der betroffenen Verkehrsbereiche.

Gleichwohl hat die EVG ein hohes Interesse daran, dass den Kolleginnen und Kollegen am angestammten Wohnort, in der angestammten Region, im angestammten Tätigkeitsbereich weiterhin Beschäftigungsmöglichkeiten geboten werden. Deswegen setzt sich die EVG mit Nachdruck für einen Verzicht der DB-Führung auf eine voreilige Abwicklung der davon bedrohten Verkehrsbereiche und stattdessen für die Erarbeitung von Fortführungs- und Fortentwicklungsszenarien unter Beteiligung der betroffenen Konzernmitarbeiterinnen und –mitarbeiter und ihrer Repräsentanten ein. Hierzu müssen aber auch die Politik und die Konzernführung ihre Hausaufgaben erledigen.

Wichtig ist zudem, über Jahrzehnte angehäuften Know-how in diesen sehr spezialisierten Angebotsbereichen nicht aufzugeben. Ein späterer Wiedereintritt in diesen Markt wäre ungleich teurer als eine heutige Sanierung und der mittelfristige Ausbau dieser Geschäfte.

Verkehrspolitische Verantwortung des Bundes

Die erzielte Einigung im Koalitionsvertrag zu verkehrs- und bahnpolitischen Themen erlaubte in der Geburtsstunde der heutigen Großen Koalition am Ende des Jahres 2013 vorsichtigen Optimismus auf Seiten all jener, die eine Stärkung des umweltfreundlichen und ressourcensparenden Schienenverkehrs erreichen möchten. Davon kann nach nur 12 Monaten nicht mehr die Rede sein. Auch die „Light“-Variante einer Politik „pro Schiene“ hat nicht stattgefunden. Stattdessen tragen zusätzliche Belastungen etwa durch die EEG-Umlage, die Senkung der Lkw-Maut, die zu befürchtende unzureichende Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln sowie aus Sicht der EVG weiterhin fehlende Mittel zur Sicherung des Bestandsnetzes und zur Ausweitung der Schieneninfrastrukturkapazität zu einer Schwächung aller Unternehmen der Schienenverkehrsbranche bei. Im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs kommen zwei Jahre nach Öffnung der Märkte für den Fernbusverkehr die Folgen dieser politischen Entscheidung nach und nach zum Tragen – mit teilweise katastrophalen Folgen für diese Sparte. Umsatz- und Gewinneinbrüche bei der DB AG, aber auch Probleme bis hin zu Betriebseinstellungen bei den wenigen SPFV-Anbietern außerhalb des Bahnkonzerns lassen Schlimmes erahnen. Die Zahl an Verbindungen und Relationen, die sich laut Unternehmen nicht mehr wirtschaftlich darstellen lassen, steigt. Die Möglichkeiten zum Ausgleich erlittener Verluste bzw. unterdurchschnittlicher Renditen außerhalb der Rennstrecken sinkt in gleichem Maße. Denn Wettbewerb durch den Fernbus findet in erster Linie dort statt, wo bereits viele Menschen unterwegs sind – also zwischen den Metropolen bzw. Ballungsräumen und nicht im Ergänzungsnetz. Eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auch im Busbereich, etwa durch eine Erhebung kostendeckender Infrastrukturbenutzungsgebühren einschließlich der Stationsgebühren findet nicht statt.

Angebote, die dauerhaft unterhalb der im SPFV erwarteten Durchschnittsrendite liegen, haben es folglich schwer, diese Marktveränderungen zu überleben. Die Gefahr ist groß, dass Nacht- und Autozugverkehre dieser Entwicklung schlussendlich zum Opfer fallen. Aber auch auf anderen Gebieten setzt der Bund völlig falsche Anreize: So muss die DB AG die für den Mittelfristzeitraum bereits festgelegte Dividendenhöhe, die sie an den Bund für die Infrastrukturfinanzierung ausschütten muss, in jedem Falle erwirtschaften. Hierzu reichen die Gewinnbeiträge der Infrastrukturgesellschaften allein nicht aus. Aus diesem Grund wird der Verkehrsbereich in deutlichem Maße neben den ohnehin zu entrichtenden Trassenbenutzungsgebühren über eine entsprechende Gewinnabführung der DB ML AG an der Finanzierung des Bestandsnetzes beteiligt. Verlustbringer, aber auch Angebote, die nicht genug Gewinn in den Konzern spülen, werden im Rahmen dieser „Systematik“ wegrasiert.

Festzuhalten bleibt: Die Bundesregierung trifft ein hoher Schuldanteil an der sich im Bereich von Nacht- und Autozugverkehren, aber auch zunehmend im gesamten Bereich des SPFV deutlich verschlechternden Lage. Es reicht nicht aus, einzig und allein von den Unternehmen und deren Beschäftigten Beiträge zu (noch) höherer Effi-

zienz und Wirtschaftlichkeit einzufordern. Der Schlüssel zum Erfolg des Schienenpersonenfernverkehrs liegt in besonderem Maße in den Händen der Verkehrspolitik.

Aus diesem Grunde fordert die EVG die Einberufung eines Schienengipfels in Deutschland, auf welchem Politik, Unternehmen, Gewerkschaften, Kunden und Verbände eine Bestandsanalyse vornehmen, Ziele identifizieren und die Voraussetzungen für eine Renaissance des Schienenverkehrs klar benennen. Die EU-Kommission ist als Gast an diesen Beratungen zu beteiligen.

Seit geraumer Zeit favorisiert die EVG die Erarbeitung eines Masterplans Verkehr mit konkreten Zielen und Vorgaben für die in Deutschland zu erreichende Verkehrsteilung. Dieser Masterplan ist ein geeignetes Vehikel, das durch einen Schienengipfel angeschoben werden könnte. Die Wirkungszusammenhänge zwischen politischen Zielen und dem verfügbaren verkehrspolitischen Instrumentarium sind durch die Wissenschaft hinreichend erforscht. Mit der Benennung und Rollenzuweisung des Deutschland-Taktes im Koalitionsvertrag von Union und SPD räumt die Große Koalition die Notwendigkeit der Erarbeitung eines Masterplans bereits indirekt ein.

Wir fordern die Politik auf, endlich darzulegen, was sie tatsächlich will. Schienenkenntnisse einerseits, um dann andererseits einseitig die Schienenkonkurrenz zu begünstigen, passen nicht zusammen und vernichten wiederkehrend volkswirtschaftliches Vermögen. Die Entwicklung im Nacht- und Autozugsegment ist hierfür ein Beleg und gleichzeitig Warnzeichen für die Entwicklung im gesamten Schienenverkehr. Der Schienengipfel muss der Start- und Ausgangspunkt für einen verkehrspolitischen Paradigmenwechsel sein – vergleichbar mit der Energiewende.

Strategische Aufgaben der Konzernführung DB AG

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft erkennt an, dass die DB AG trotz schwierigster Rahmenbedingungen und hoher Investitionskosten in den zurückliegenden Jahren am Nacht- und Autozugverkehr festgehalten hat. Seit geraumer Zeit ist jedoch „die Luft raus“. Trotz fortbestehender Nachfrage und in Gutachten aufgezeigter Möglichkeiten, diese Angebote aufrechtzuerhalten und auszuweiten, hat die DB AG den Rückzug aus diesen Märkten angetreten. Zum einen folgt sie damit, wie oben dargelegt, in logischer Konsequenz dem verfehlten Anreizschema der Bundespolitik. Zum anderen scheut sie sich zunehmend, schwierige Märkte zu bearbeiten. Nach Auffassung der EVG besteht jedoch konzeptioneller Raum, um bestehende Potentiale insbesondere im Nachtzugverkehr zu heben. Ansatzpunkte, die zu einem Neustart beitragen könnten, sind folgende Themen (Aktionsprogramm „Raus aus der Nische“):

- Suche nach geeigneten Partnern wie etwa Verkehrs- und Gastronomie-Unternehmen zur Senkung des Kapitalrisikos
- Entwicklung/Anschaffung neuer wartungsärmerer Fahrzeuge

- Offensiver Marktauftritt für den Nachtzug
- Einheitliche Vermarktung von Tages- und Nachtzügen (ICE *Tag* und ICE-*Nacht*) als eine „Zugfamilie“. Aufgabe der „Produktnischen-Sichtweise“
- Verknüpfung von Tag- und Nachtzügen
- Für (zunächst) margenschwache Verkehre EU-zulässige Senkung der Trassenpreise (insbesondere während der An- und Hochlaufphase) auf Grenzkostenniveau.
- Nutzung der HGV-Infrastruktur – dadurch Ausweitung der Aktionsradien des nächtlichen SPFV im Verhältnis zum Flugverkehr und zukünftig auch zum Nachtfernbus.
- Erschließung neuer Kundengruppen ohne klassischen Komfortanspruch (junge Leute) – „Erlebnis Nachttour“ statt ausschließlich „Hotel auf Rädern“
- Bildung eines Europa-Hubs beispielsweise zur Bedienung europäischer Metropolen von Deutschland aus (London, Kopenhagen/Stockholm, Warschau, Wien/Budapest, Rom, Paris/Lyon/Spanien) mit entsprechenden Zubringerdiensten

Hierbei kommt neben der Konzernführung dem Bund tatsächlich eine hohe Verantwortung zu. Er muss durch geeignete Weichenstellungen die Grundlagen dafür schaffen, dass sich Schienenverkehr wieder rechnet und das unternehmerische Risiko beherrschbar bleibt. Eine weitere Variante wäre die Bestellung von staatlich zu finanzierenden Nachtzugverkehren durch den Bund auf der Grundlage der im Grundgesetz in Art. 87e formulierten Daseinssicherung auch im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs.

Sowohl die vorgeschlagene Arbeitsgruppe als auch der Schienengipfel können hierzu erste Vorstellungen und „Fahrpläne“ formulieren.

Europäische Dimension der SPFV-Strategie(n)

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft geht davon aus, dass sich kurz- bis mittelfristig die Mitgliedsländer der EU auf die Formulierung eines mehrheitsfähigen Vorschlages für ein 4. Eisenbahnpaket einigen werden. Ein wichtiger Punkt ist hierbei voraussichtlich die Öffnung des Schienenpersonen(fern)verkehrs für nicht ortsansässige Unternehmen in allen Ländern der EU. Die Frage nach der Notwendigkeit dieses weiteren Liberalisierungsschrittes soll an dieser Stelle nicht erörtert werden.

Zur Verbesserung der Koordination zwischen den Schienenverkehrsunternehmen regt die EVG die Schaffung einer Koordinierungsstelle für gemeinsame Verkehrsan-

gebote und Angebotsnetzwerke an. Durch eine Pflichtmitgliedschaft der Schienenpersonenfernverkehr betreibenden Unternehmen sowie mittels Moderation dieses Gremiums durch die EU-Kommission oder ERA entstehen Anreize für die Unternehmen, neue Kooperationsmodelle zu entwickeln, die ohne einen Anstoß von außen kein Interesse der einzelnen Bahnen finden würden.

Ziel ist die Entwicklung eines europäischen Metropolennetzes, das im „Nachtsprung“ (Projekt „Nachtstern“) zunächst die aufkommensstärksten europäischen Ziele auf der Schiene miteinander verbindet. Hierbei sollte die „erschwingliche“ Variante der Verkehrsteilnahme im Mittelpunkt stehen. Entscheidender Vorteil hierbei ist die Nutzung von produktionstechnischen und marktpolitischen „Skaleneffekten“. Diese werden überhaupt erst im Falle einer gesamthaften Herangehensweise aller Unternehmen sichtbar.