

# Protest pro Nachtzug

## Zur Diskussion über die Zukunft des Nachtreiseverkehrs

**I**mmmerwieder ist vom Niedergang der Nachtzüge die Rede, doch warum wurde bislang kaum die Gegenthese offensiv vertreten? Gewiss haben Billigflieger und auch der Ausbau des HGV-Netzes den Nachtzügen das Leben in den vergangenen Jahren zunehmend schwieriger gemacht – dennoch erfreut sich dieses Teilangebot der Eisenbahn nach wie vor einer regen Nachfrage. Vielerorts in Europa protestieren Menschen gegen die Einstellungen „ihrer“ Nachtzüge und dank der Opposition im Bundestag hat sich auch die deutsche Politik inzwischen des Themas angenommen.

Nichtsdestotrotz sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Verbindungen durch die Nacht eingestellt worden. Von Seiten der DB heißt es, das Geschäftsfeld sei nachhaltig defizitär. Im Jahr 2013 habe der Verlust im Nachtzuggeschäft 18 Mio. EUR betragen. Dabei ist besonders pikant, dass die Nachtzüge eigentlich einen positiven Deckungsbeitrag erwirtschaften, was auch die DB inzwischen so kommuniziert.

Trotz zunehmender Konkurrenz ist die Nachfrage nach Reisen im Nachtsprung also vorhanden. Bei Betrachtung der Gesamtkosten inklusive Abschreibungen und der sogenannten „Overhead-Kosten“ steht in den Rechnungen der DB unter dem Strich jedoch eine rote Ziffer. Die Strategie lautet bis auf Weiteres erst einmal, sich in diesem Marktbereich „gesund zu schrumpfen“.

### ■ Nachtzüge im Verkehrsausschuss

Bis 2016 soll nun ein zukunftsfähiges Nachtzug-Konzept auf „verkleinerter Umsatz- und Kostenbasis“ entwickelt werden, das künftig die derzeit oft gerühmte „schwarze Null“ erwirtschaftet. Die DB-interne Projektgruppe „Luna“ erarbeitet momentan Ideen, wie dies gelingen kann. Dabei gilt zunächst der Grundsatz: Investitionen werden nicht getätigt. Dies wurde im Rahmen einer öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags zum Thema am 14.01.15 deutlich.

Anlass der öffentlichen Anhörung war ein Antrag der Fraktion „DIE LINKE“, welche bereits im vergangenen Jahr gefordert hatte, den Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nachtzügen (und auch bei Autoreisezügen) zu stoppen und die nachhaltige Reisekultur in Europa zu fördern<sup>(1)</sup>. Die Mehrzahl der geladenen Fachvertreter war sich dabei einig, dass das Nachtzuggeschäft eine Zukunft haben kann. Es müsse jedoch wieder attraktiver gestaltet werden und gleichzeitig müsse die Politik gerechtere Wettbewerbsbedingungen schaffen<sup>(2)</sup>.

Auch die „Grünen“ waren nicht untätig und haben das Thema Nachtzüge auf die politische Agenda geholt. Am 09.12.14 wurde in Berlin im Rahmen eines Fachgesprächs die Studie

„Aktuelle Situation und Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des Nachtreisezugverkehrs in Deutschland“ vorgestellt, welche die bündnisgrüne Bundestagsfraktion bei dem Dresdner Beratungsunternehmen Probst & Consorten in Auftrag gegeben hatte<sup>(3)</sup>.

Die Studie zeigt auf, dass Nachtzugverkehre nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern auch wirtschaftlich durchführbar sein können. Allerdings leide das Geschäftsfeld unter fehlender Investitionsbereitschaft. Insbesondere die Liegewagen gelten als veraltet. Mängel gibt es aber auch bei den erst aus den 1990er Jahren stammenden Doppelstockschlafwagen, was selbst die DB zugibt und diesen Fahrzeugtyp inzwischen komplett aus dem Verkehr zog.

Technische Probleme resultieren oft in mangelnder Fahrzeugverfügbarkeit und so kommt es zuweilen immer wieder vor, dass ein Nachtzugreisender am Bahnsteig steht und ausgerechnet der Wagen mit dem gebuchten Platz fehlt. Diese leider chronische Unzuverlässigkeit wird durch weitere Punkte ergänzt: Nicht nachvollziehbare Buchungsprobleme oder das oftmals fehlende gastronomische – und in Form der Speisewagen bei der DB inzwischen gänzlich abgeschaffte – Angebot machen Nachtzugfahrten nicht attraktiver.

### ■ Schwierige Rahmenbedingungen

Doch es sind auch die Rahmenbedingungen, die es dem Nachtreiseverkehr nicht einfach machen. Insbesondere hohe Trassenpreise gelten als „Schienenverkehrs-Bremse“<sup>(4)</sup>, denn im boomenden Straßenpersonenverkehr (Stichwort Fernbusse) gibt es eine vergleichbare Kostenanlastung für die Infrastrukturnutzung bislang nicht. Die Autoren der Grünen-Studie schlagen eine deutliche Senkung der Trassenpreise um 15 bis 30 % für Nachtzüge auf ein für dieses Marktsegment tragfähiges Niveau vor. Ob das derzeit in Diskussion befindliche Trassenpreissystem „TPS 2017“ der DB Netz AG hierzu eine Chance bietet, bleibt abzuwarten<sup>(5)</sup>.

Fakt ist: Die Rahmenbedingungen für den Nachtreiseverkehr sind gegenwärtig schwierig, der Kostendruck der DB in gewisser Hinsicht nachvollziehbar. Insbesondere beim Thema Trassenpreise muss in Anbetracht des integrierten Konzerns jedoch auf das bekannte „linke Tasche, rechte Tasche“-Spiel<sup>(6)</sup> verwiesen werden. Nichtsdestotrotz gilt es auch in diesem Bereich faire Wettbewerbsbedingungen mit marktfähigen Kostenstrukturen zu schaffen; schließlich muss der Betreiber von Nachtzugverbindungen ja nicht zwingend „DB“ heißen.

Fakt ist aber auch: Nachtzüge sind nachgefragt und die Fahrgastzahlen sind mindestens stabil – was inzwischen selbst von der DB zugegeben

wird, noch vor einiger Zeit aber oftmals anders dargestellt worden war. Insbesondere die Bahngewerkschaften hatten die von der DB zuvor vorgebrachten Zahlen immer wieder als zu niedrig angezweifelt.

Ulrich Homburg, Personenverkehrsvorstand in der DB-Konzernholding, hatte in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses am 14.01.15 jedenfalls nichts entgegenzusetzen, als Joachim Holstein, Betriebsratsvertreter der DB European Railservice GmbH (einer Tochtergesellschaft, die Schlaf- und Liegewagenpersonal stellt) so manche Ungereimtheit in den Darstellungen der DB aufdeckte<sup>(7)</sup>:

Die zuvor vom Konzern kolportierten 1,4 bis 1,6 Mio. Nachtzug-Fahrgäste im Jahr 2013 bezögen sich nämlich ausschließlich auf Schlaf- und Liegewagen-Nutzer sowie Reisende im Sitzwagen, die vom Anfang bis zum Ende durchfahren. Hierzu müsse man allerdings noch zusätzliche 1,2 Mio. Reisende addieren, welche die als IC verkehrenden Wagengruppen und die Nachtzüge somit zumindest auf Teilstrecken nutzen.

Auch bezüglich konzerninterner Buchungsänderungen, die zur Erhöhung des Defizits im Nachtzuggeschäft geführt hätten, gab es keine Widerrede und letztlich stand die Frage im Raum, „ob hier womöglich – den Verdacht haben viele Fahrgäste und Mitarbeiter – schlecht gerechnet wird, um eine getroffene Richtungsentscheidung nachträglich zu rechtfertigen“<sup>(8)</sup>.

### ■ „Sauvons le train de nuit!“

Das Unverständnis über die derzeitige, fragwürdige Konzernpolitik kennt keine Grenzen. Nachdem bekannt wurde, dass Ende 2014 die prestigeträchtigen internationalen Verbindungen nach Paris, Amsterdam und Kopenhagen von der DB eingestellt werden, trieb es vielerorts in Europa Menschen zu Demonstrationen, um nachdrücklich den Erhalt „ihrer“ Nachtzüge zu fordern: „Sauvons le train de nuit!“ – „Retten wir den Nachtzug!“ – hieß es beispielsweise zum Abschied vom (vorerst letzten?) DB-Nachtzug in Paris.

Derartige Aktionen werden im Internet anschaulich dokumentiert (Adressen siehe im untenstehenden Kasten). Ebenso finden sich auf den genannten Blogs ausführliche Argumentationen pro Nachtzug, die hier nicht wiederholt werden müssen. Besonders interessant ist jedoch, das dort ebenfalls dokumentierte „Schwarze-Peter-Spiel“ der großen europäischen (Staats-)Bahnen einmal näher zu beleuchten:

Hohe Produktionskosten, insbesondere bei den Trassenpreisen, wurden zunehmend als ein Problem der Nachtzüge identifiziert. So begründete die DB die Einstellung des Nachtzugs „Perseus“

(7) Nachzulesen im Protokoll der Anhörung, S. 6; Verweis zum Protokoll siehe Fn. 2

(8) Ebd.

(1) Vgl. Bundestagsdrucksache 18/2494

(2) Nachzulesen in den verschiedenen Stellungnahmen unter [http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse18/a15/oeffentliche\\_anhoerungen/026\\_sitzung\\_inhalt/340026](http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse18/a15/oeffentliche_anhoerungen/026_sitzung_inhalt/340026) (Zugriff am 02.02.15)

(3) Die Studie ist verfügbar unter [http://www.gruene-bundestag.de/themen/verkehr/es-geht-kein-zug\\_ID\\_4394062.html](http://www.gruene-bundestag.de/themen/verkehr/es-geht-kein-zug_ID_4394062.html) (Zugriff am 02.02.15)

(4) Hans Leister: Bleibt der DB-Trassenpreis eine „Schienenverkehrs-Bremse“? ERI 1/2015, S. 47-51

(5) Vgl. ebd. und den Artikel ab S. 4 in dieser *Bahn-Report*-Ausgabe

(6) Vgl. *Bahn-Report* 2/13, S. 17-20

### Lesenswert im Netz

<http://www.nachtzug-bleibt.eu/>  
<http://www.nachtzug-retten.de/>



nach Paris damit, dass die Kosten pro Zugkilometer auf dem französischen Abschnitt um 70 % höher seien als in Deutschland. Die SNCF böte nämlich lediglich ein Gesamtpaket an, welches Traktion, Trasse etc. umfasse und das die DB entweder einkaufen könnte – oder eben auch nicht. Nach Auskunft von DB Fernverkehr im Rahmen des Fachgesprächs am 09.12.14 habe man zwar geprüft, die Züge ab der Grenze von der DB-Gütertochter Euro Cargo Rail traktionieren zu lassen, doch dies hätte angeblich ähnlich hohe Kosten verursacht.

## ■ Der „Schwarze Peter“ reist durch Europa

Allerdings heißt es hinter vorgehaltener Hand, die SNCF hätte in diesem Fall den Fahrcheinvertrieb für den DB-Nachtzug eingestellt, woraufhin Einnahmeausfälle in Frankreich befürchtet worden seien. Nun verkehrt kein DB-Nachtzug nach Paris mehr und folglich gibt es gar keine Einnahmen. Wenn SNCF-Präsident Pépy in einem Schreiben an einen Vertreter der Auslandsfranzosen in der französischen Nationalversammlung die Verantwortung für die Einstellung des Nachtzugs nun einseitig der DB zuschreibt und der kolportierte Fall zutrifft, so mutet die französische Haltung reichlich scheinheilig an. Einseitig die SNCF zu kritisieren wäre jedoch genauso unangebracht, schließlich ist die DB auch ein Profiteur dieser Entwicklung, denn durch die Einstellung der Paris-Verbindung konnte sie mit den bislang im Frankreich-Verkehr freigesetzten „Comfortine“-

Schlafwagen die inzwischen gänzlich abgestellten Doppelstock-Schlafwagen auf anderen Linien ersetzen. Kurzum: Ernsthaftes Interesse am Erhalt einer attraktiven Nachtzugverbindung bestand wohl nicht.

Auch zwischen Deutschland und Dänemark wurde der „Schwarze Peter“ hin- und her geschoben: Die DB gab an, dass die Entscheidung zur Einstellung des Kopenhagener Nachtzugs „Aurora“ zusammen mit den DSB gefallen sei, nachdem der dänische Staat beschlossen habe, die Bezuschussung des Nachtzuges einzustellen. Der dänische Transportminister Heunike erklärte in einer Diskussion über den Kurznachrichtendienst Twitter jedoch, man sei bereit gewesen das Defizit in Dänemark weiter zu decken<sup>(9)</sup>. Immerhin war der „Aurora“ das letzte in Dänemark mit einer Elektrolok bespannte Fernzugpaar und daher mit entsprechenden Kosten behaftet. Ob betriebliche Alternativen wie z. B. die Traktionierung durch eine DB-Auslandstochter geprüft wurden, ist nicht bekannt.

Wie auch immer: Anfang November 2014 verkehrte der „Aurora“ zum letzten Mal. Begünstigt wurde die Einstellung durch die Tatsache, dass im kommenden Sommer erneut größere Bauarbeiten im dänischen Netz inklusive einer Vollsperrung der Strecke anstehen<sup>(10)</sup> und der Nachtzug

(9) Nachzulesen unter <http://kattler.dk/CNL-hvad-sker-der.html> bzw. <http://kattler.dk/images/Last-nighttrain/Heunike-paa-twitter.jpg> (Zugriff am 04.02.15)

(10) Vgl. *Bahn-Report* 5/14, S. 81

dann – wie bereits 2014 – sehr wahrscheinlich wieder frühmorgens in Flensburg geendet hätte. Im Güterverkehr sind wohlgemerkt allerdings erneut Umleitungsverkehre über die „Marschbahn“ und den Grenzübergang Niebüll/Tønder geplant. Wo ein Wille ist, ist bekanntlich auch ein Weg.

Die aktuelle Lösung, um auf Schienen in der Nacht über die deutsch-dänische Grenze zu kommen, sieht vielmehr die Einführung eines nächtlichen EC-Zugpaares Hamburg – Kopenhagen in den Sommermonaten vor<sup>(11)</sup>, das jedoch nicht während der Streckensperrung in Dänemark verkehrt. Fahrgastfreundlichkeit sieht anders aus.

Wenig fahrgastfreundlich ist auch der Umsteigezwang, der seit dem Fahrplanwechsel für Reisende des Nachtzugs „Jan Kiepura“ aus Warschau in Oberhausen Hbf besteht. Hier endet nämlich seit Dezember eben jener Nachtzug, weil man seit dem vergangenen Jahr aus dem Ruhrgebiet kommend nicht mehr ohne ETCS nach Amsterdam gelangt. Der DB sei die Anmietung einer ETCS-fähigen Lok für diesen Zug jedoch zu teuer geworden. Doch sollte ETCS nicht den Bahnverkehr in Europa harmonisieren und durchlässiger machen?

Immerhin verkehrt der Münchner Nachtzug „Pollux“ weiterhin bis nach Amsterdam. Beim „Jan Kiepura“ war es eine wahrscheinlich willkommene Ausrede, um Fahrgäste aus dem Nachtzug zur Weiterfahrt in den höherpreisigen ICE International „zu verfrachten“: Dieser fährt nämlich

(11) Vgl. S. 37 in dieser *Bahn-Report*-Ausgabe

## Interview mit Matthias Gastel, MdB

(jn) Matthias Gastel (Jahrgang 1970) ist seit Oktober 2013 **Bundestagsabgeordneter von Bündnis 90/Die Grünen**. Er ist **Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und bahnpolitischer Sprecher seiner Fraktion**.

**Bahn-Report: Herr Gastel, wie kaum ein anderer Politiker engagieren Sie sich in den vergangenen Monaten für den Erhalt der Nachtzüge bei der Deutschen Bahn AG und werden das auch weiterhin tun. Warum?**

**Matthias Gastel:** Seit der Bundestagswahl habe ich mehr als zwanzig Mal einen Nachtzug genutzt. Ich verstehe daher sehr gut, weshalb ein buntes Publikum aus Familien, Geschäftsreisenden, Städtetouristen oder auch Urlauber mit Fahrrädern oder Wintersportausrüstungen gerne den Nachtzug nutzt. Der Nachtzug ist gut ausgelastet. Das bestreitet inzwischen auch die DB nicht mehr. Der Nachtzug ermöglicht die Reise während des Schlafens und die Ankunft zu attraktiver Morgenstunde. Er ist damit eine klimafreundliche Alternative zum Flugzeug. Der Nachtzug ist für mich ein absolut schlüssiges Produkt, für dessen Erhalt es sich einzusetzen lohnt. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass ich mit dieser Sicht nicht alleine stehe.

**Die DB muss sich immer wieder den Vorwurf gefallen lassen, sie würde das Nachtzuggeschäft nur noch stiefmütterlich behandeln. Teilen Sie diesen Eindruck, möglicherweise gestützt auf eigene Erfahrungen bei Reisen durch die Nacht?**

Allein schon die Aussage der DB, dass keine weiteren Investitionen in den Nachtzugwagenpark getätigt werden sollen, zeigt, dass der Nachtzug im Konzern weiterhin kurz vor dem Abstellgleis steht. Schon heute lässt der Zustand des Wagenmaterials häufig zu wünschen übrig. Eine Anpassung an die veränderten Bedürfnisse der Fahrgäste wäre dringend notwendig, um dem Produkt insgesamt eine wirkliche Chance zu geben. Dazu kommt erschwerend hinzu, dass in der Vergangenheit oft keine Plätze im Nachtzug mehr buchbar waren, obwohl diese noch vorhanden gewesen wären. So etwas darf einfach nicht passieren.

**Was erwarten Sie von der DB, um die Reise im Nachtzug wieder attraktiver werden zu lassen?**

Ich erwarte von der DB, dass sie ihren Fahrgästen folgt und sich zu ihrem Nachtzugprodukt ernsthaft bekennt. Die vage Aussage, dass innerhalb der DB ein neues Konzept erarbeitet wird, reicht nicht aus. Notwendige

Investitionen in das Wagenmaterial und Produkthanpassungen an die Kundenbedürfnisse müssen getätigt werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist eine sinnvolle Vertaktung. Niemand möchte zur späten Abend- oder frühen Morgenstunde lange auf seinen Anschlusszug warten müssen.

**Und was erwarten Sie vom Bund, der ja nicht nur Eigentümer der DB, sondern auch Gesetzgeber für den Eisenbahnsektor in Deutschland ist?**

Wie der Schienenfernverkehr insgesamt wird der Nachtzugverkehr im intermodalen Wettbewerb benachteiligt. Der grenzüberschreitende Flugverkehr ist von der Mehrwertsteuer befreit, die Eisenbahn nicht. Und das Flugbenzin ist noch immer steuerbefreit, während Bahnen Energiesteuer und EEG-Umlage zahlen. Hinzu kommt der steigende Wettbewerbsdruck durch die Fernbusse, die zunehmend auch Nachtverbindungen anbieten. Während auf der Schiene hohe Trassengebühren fällig werden, nutzen die Fernbusse die Infrastruktur kostenfrei. Bei all diesen Punkten ist der Bund in der Pflicht. Die Wettbewerbsverzerrungen müssen abgebaut werden.

**Paris, Amsterdam, Kopenhagen – die jüngste Streichliste im Nachtzugverkehr ist prominent besetzt. Jedoch wurde bei keiner Verbindung in unsere Nachbarländer von der DB explizit auf eine schwache Auslastung verwiesen, sondern vielmehr auf Kosten, die aus der internationalen Betriebsführung resultieren würden. Im Nachtzugverkehr fehlt es offensichtlich auch an einer europäischen Perspektive, oder?**

In der Tat sind die Nachtzugverkehre nicht zuletzt auch ein europäisches Thema. Seien es gezielte Verlängerungen aus dem nationalen Netz in benachbarte Metropolen oder perspektivisch auch Verbindungen in weiter entfernte Metropolen durch den Einsatz von Nachtzügen im Hochgeschwindigkeitsverkehr. Vor allem bei letzterem könnten zusätzliche umweltfreundliche Alternativen zum Flugverkehr geschaffen werden. Deshalb versuchen wir Grünen auch, auf der Europaebene das Thema Nachtzug immer wieder auf die Agenda zu bringen.

**Herr Gastel, wir danken Ihnen für das Gespräch.**



eine Viertelstunde nach Ankunft des Nachtzugs aus Warschau ab Oberhausen nach Amsterdam.

## ■ Europa: Ausrede oder Chance?

Die Tatsache, dass die jüngsten Nachtzugstreichungen vielerorts in Europa zu Protestaktionen führten (und der Protest pro Nachtzug vieler Aktivisten im Internet fort dauert), macht deutlich, dass europäische Ideen wie ETCS und die Liberalisierung der Eisenbahnmärkte nicht als Ausreden dienen dürfen, sondern als Chancen begriffen werden müssen. Doch leider zeigt sich anhand der nun eingestellten Nachtzüge nach Frankreich und Dänemark einmal mehr exemplarisch: Man hat sich entfremdet und die großen (Staats-)Bahnen verstehen sich heute weniger als Partner. Vielmehr sind sie die vorherrschenden Wettbewerber auf den liberalisierten Eisenbahnmärkten Europas, wo es an materiell privater Konkurrenz vielerorts noch mangelt. Kooperationen pflegt man nur noch selten abseits der HGV-Verbindungen und insbesondere DB und SNCF machen sich auf europäischer Ebene oft nur dann mit vereinten Kräften stark, wenn es um den durch Brüssel immer wieder bedrohten Erhalt ihrer Konzernstrukturen geht.

Der Blogger Jon Worth konstatiert ebenfalls eine starke Lobbyarbeit der Bahngesellschaften (und der Bahnindustrie) in Europa, wohingegen Fahrgäste bislang dort kaum präsent seien<sup>(12)</sup>. Der aktuelle Protest pro Nachtzug könnte eine Gelegenheit bieten, um den Interessen der Fahrgäste auf europäischer Ebene eine breitere Plattform zu verschaffen, schließlich haben gerade Nachtzüge aufgrund ihrer oftmals langen internationalen Läufe einen völkerverbindenden Charakter.

Dieser schon früh von „InterRail“ aufgegriffene europäische Gedanke ist bedroht. Man stelle sich einmal eine InterRail-Tour ohne Reisen im Nachtsprung vor: Für den Autor wäre sie – nicht aus nostalgischer Verklärung der Jugend, sondern vielmehr aus Überzeugung, dass die Eisenbahn in Deutschland und Europa eine sinnvolle Alternative zum Flugzeug darstellen kann (!) – undenkbar.

Doch es gibt vieles zu tun, damit die europäischen Eisenbahnen attraktiv bleiben. Worth schlägt zur Verbesserung aus Kundensicht z. B. die Einführung eines EU-weiten Fahrplanauskunftsystems, einfachere Buchungsmöglichkeiten, aber auch die vollständige Offenlegung von Trassengebühren, um Entscheidungen transparenter zu machen, vor.

Es steht außer Frage, dass viele Rahmenbedingungen, national wie europäisch, für den Nachtzugverkehr verbessert werden können und dies auch im Sinne einer klima- und umweltschonenden Verkehrspolitik getan werden sollte. Zwar muss man sich ebenfalls vergegenwärtigen, dass selbst bei einem verbesserten Umfeld kein Zwang zum Betrieb eines eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsangebots besteht. Doch wenn ein Staatsunternehmen wie die DB das (nachgefragte!) Nachtzugsgeschäft offenbar bewusst kleinrechnet und augenscheinlich kein Interesse mehr daran hat, sollte dies für einen öffentlichen Eigentümer wie den Bund durchaus Anlass sein, genauer hinzuschauen und die Entwicklungen im eigenen Unternehmen kritisch zu beäugen –

(12) Nachzulesen unter <https://jonworth.eu/building-an-organisation-to-defend-eu-wide-rail/> (Zugriff am 04.02.15)



„Sauvons le train de nuit!“ – „Retten wir den Nachtzug!“ Auch am Pariser Ostbahnhof (Gare de l'Est) wurde gegen die alternativlose Streichung der Nachtverbindung nach Deutschland protestiert. Noch ist unklar, ob zukünftig der RŽD-Unternehmenszug Moskau – Paris die von der DB hinterlassene Lücke füllt. Entsprechende Ideen, den russischen Zug durch eine Drehung seiner Fahrplanlage auch für die Nutzung im Nachtsprung zwischen Deutschland und Frankreich nutzbar zu machen, gibt es schon länger. Französische Medien berichteten Anfang Februar zudem über eine mögliche Kooperation zwischen RŽD und SNCF im Nachtzugsgeschäft. Foto: Joachim Holstein

gerade auch dann, wenn man sich den Klimaschutz groß auf die Fahnen geschrieben hat. Lapidar wie die mitregierende CDU-/CSU-Bundestagsfraktion nach der Anhörung im Verkehrsausschuss in einer Pressemitteilung zu erklären, die Reduzierung des Nachtzugverkehrs sei bedauerlich, die unternehmerische Entscheidung der Deutschen Bahn AG aber nachvollziehbar, klingt nicht nur angesichts der hier geschilderten Fragwürdigkeit der von der DB vorgelegten Zahlen wie Hohn. Bund wie (Staats-)Bahn wollen offensichtlich nichts ändern.

Dabei wäre die DB im Nachtzugsgeschäft eigentlich in einer ganz bequemen Situation: Sie kann aus der Mitte Europas heraus agieren. Kaum ein anderes Eisenbahnunternehmen, schon gar kein kleines EVU, kann wie die DB umlaufbedingte Synergien der Lokomotiven zwischen Nacht- und Tagesreiseverkehr nutzen. Gleichwohl braucht sie im Ausland Partner. Und so scheint die Konzernstrategie hier vielmehr in eine andere Richtung gedacht zu werden, denn klassische Lok-Wagen-Konfigurationen sind bei den meisten (west)europäischen Bahngesellschaften im Personenverkehr auf dem Rückzug.

Es klingt wie eine immer wieder vorgetragene Plattitüde, dass in den Köpfen vieler Entscheidungsträger Fernverkehr nur noch aus schnellen Triebzügen wie ICE, TGV & Co. besteht und Manager so manches Produkt abseits des HGV-Netzes, für das sie dennoch Verantwortung tragen, gar nicht selbst aus eigener Anschauung kennen. Wenn das für den Personenverkehr zuständige DB-Vorstandsmitglied am Rande der Anhörung des Verkehrsausschusses eingeräumt haben soll, noch nie mit einem Nachtzug gefahren zu sein<sup>(13)</sup>, dann wird hieraus jedoch schnell bittere Realität.

Und wenn in der Mitarbeiterzeitschrift „DBWelt“ die Frage „Wie kann die DB mehr Kunden in Nachtzüge holen?“ aufgeworfen wird, zeigt dies leider auch eine mangelnde Kenntnis über den Zustand (oder einfach den fehlenden Willen am Erhalt) des Produkts. Denn, es kann nicht oft genug wiederholt werden: An einem Nachfrageproblem leiden die Nachtzüge der DB bei genauer Betrachtung nicht.

(13) Nachzulesen unter <http://www.kontextwochenzeitung.de/wirtschaft/199/die-bahn-card-stoert-die-bahn-2686.html> (Zugriff am 04.02.15)

## ■ Bewusstsein für Vorzüge des Nachtzugs fehlt

Während vielerorts Menschen für den Erhalt „ihrer“ Nachtzüge demonstrieren, fehlt andernorts das Bewusstsein dafür, dass der Nachtzug ein Verkehrsangebot mit Vorzügen ist: Bei entsprechender Ausstattung der Schlafwagen mit hohem Komfort sowie dem Einsatz von Speisewagen kann dieses „rollende Hotel“ nur von der Eisenbahn angeboten werden. Nachtzüge ergänzen das Angebot des Schienenverkehrs in alternativer Weise: Eine nächtliche Fahrt mit dem sich unruhig bewegenden Fernbus oder mit dem ICE im hell erleuchteten Großraum wird nie die Vorzüge einer Reise im Schlafwagen bieten. Selbst wenn der Betrieb von Nachtzügen in einem global aufgestellten Konzern nur noch ein Nischengeschäft sein mag, so mangelt es ihm seitens der Fahrgäste nicht an Zuspruch.

Es mangelt jedoch an Fürsprechern auf der Entscheidungsebene, und so gibt man dieses Potenzial des Verkehrsmarkts von Seiten der DB zusehends auf. Dabei sollten sich bei einer gesamtheitlichen Betrachtung Wege finden lassen, auch Nachtzugverkehre im bisherigen Umfang, aber mit besserer Angebotsqualität betreiben zu können. Die von DB-Chef Grube immer wieder gepriesenen Vorteile des Systemverbunds im „integrierten Konzern“ könnten hier einmal sinnstiftend im Sinne der Fahrgäste und einer umweltschonenden Verkehrspolitik sein. Was aus dem Nachtzugsgeschäft der DB letztendlich wird, das wird wohl erst die Vorstellung des „Luna“-Konzeptes im kommenden Jahr zeigen. Es bleibt die Hoffnung auf Verbesserungen gegenüber dem Status Quo.

Dass die Identifikation mit der aktuellen Angebotsqualität selbst wohlgesonnenen Entscheidern schwierig fällt, trat bei dem bereits erwähnten Fachgespräch am 09.12.14 deutlich zu Tage: Als eine Nachtzug-Frühstücksbox herumgegeben wurde und es hieß, man könne diese für 5 EUR erwerben, bot eine DB-Vertreterin 10 EUR, damit die Pappbox mit dem bekanntermaßen kümmerlichen Inhalt nicht weitergereicht werde. Was sicherlich als bloßer Spaß gemeint war, ist leider bezeichnend für ein ernsthaftes Problem. ☒

JULIAN NOLTE