

## Stellungnahme zum Antrag „Die Nachtzüge retten ...“, Drucksache 18/7904

---

Diplom - Kaufmann

### **Marco W. Bellmann**

- Externer Doktorand an der Technischen Universität Dresden
- Aktuelles Forschungsprojekt: Geschäftsmodell-Innovationen im transeuropäischen Nachtreisezugverkehr (Promotionsprojekt)
- Verkehrsexperte mit über 19 Jahren Berufserfahrung im öffentlichen Personenverkehr (Fokus: Schienen- und Straßenpersonenverkehr) und in der Schienenfahrzeugindustrie
- Fachexperte für Projektmanagement, Strategie- und Geschäftsentwicklung

### **Stellungnahme zum Antrag “Die Nachtzüge retten ... “ i.V.m. Handlungsempfehlungen an den Deutschen Bundestag auf Grundlage der Erkenntnisse eines laufenden Forschungsprojektes**

Bevor auf die Inhalte des o.g. Antrages eingegangen wird, soll darauf hingewiesen werden, dass dieser bereits vor mehr als 11 Monaten (am 16.03.2016) gestellt wurde und sich die Deutsche Bahn AG (DB AG) zwischenzeitlich vollständig aus dem Nachtreisezugverkehr zurückgezogen hat. Von daher sollten auch die Inhalte bzw. Formulierungen des o.g. Antrages und insbesondere die Aufforderung nach einer Fortführung dieser Verkehre entsprechend angepasst werden.

#### **1. Stellungnahme zum Antrag**

Die Antragsteller (alle namentlich aufgelisteten Abgeordneten und die Fraktion DIE LINKE) beschreiben im o.g. Antrag unter Punkt I. „Der Deutsche Bundestag stellt fest“ die Situation der Nachtreisezugverkehre in Deutschland und gehen auf deren Ursachen ein. Diese Darstellung kann aus verkehrswissenschaftlicher Perspektive und auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen als weitgehend zutreffen beurteilt werden.

In Bezug auf die zwischenzeitlich erfolgte Einstellung der Nacht- und Autoreisezugverkehre der Deutschen Bahn AG ist es jedoch wichtig zu erkennen, dass diese Verkehre für die DB AG lediglich ein Nischengeschäft darstellten, welches im DB Konzern und auch im Fernverkehr der DB AG eine eher untergeordnete strategische und wirtschaftliche Bedeutung besaß und daher im oberen Management lediglich eine geringe Aufmerksamkeit erfuhr. Die Auflassung der Verkehre war nach einer jahrelang verfolgten Schrumpfungs- und Desinvestitionsstrategie sowie aufrechterhaltener, ineffizienter und kostenintensiver Produktionsprozesse daher ein durchaus nachvollziehbarer und konsequenter Schritt. Eine unveränderte Fortführung des Nacht- und Autoreisezuggeschäftes wäre wirtschaftlich kaum weiter tragbar gewesen und stellte die Entscheidungsträger der DB AG damals vor die Wahl einer kompletten „Neuaufsetzung“ des Nischengeschäftes „Nachtreisezug“ (Dies wurde offensichtlich geprüft.) oder des kompletten Rückzugs aus diesem Marktsegment. Der Vorstand der DB AG traf die - ihm spätestens mit der Privatisierung des Unternehmens übertragene - unternehmerische Entscheidung zur Auflassung der Nachtreisezugverkehre mit dem Fahrplanwechsel 2016/2017.

Abgesehen von den wenigen durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Russische Staatsbahn (RZD) weiterbetriebenen Nachtreisezugrelationen sind die Nutzer der früheren Nacht-

reisezüge in Deutschland heute somit gezwungen, sich nach alternativen Beförderungsmöglichkeiten umzuschauen. Im Unterschied zu einigen wenigen öffentlichen Darstellungen bzw. Behauptungen erfasst der o.g. Antrag vollkommen korrekt, dass der typische Konsument bisheriger Nachtzugreisen seine Mobilitätsalternativen nicht innerhalb des umweltfreundlichen SPFV wählt, sondern mehrheitlich zum Luftverkehr abwandert bzw. bereits abgewandert ist.

Wesentliche Gründe hierfür sind, dass die Nutzergruppen der bisherigen Nachtzugangebote auf die Wahl einer möglichst bequemen Beförderungsvariante, welche ihnen in einem körperlich und geistig erholten Zustand eine zeitlich frühe Ankunft am Reiseziel sichert, fokussiert sind. Da sie diese Dienstleistung weder in nachts oder zu Tagesrandlagen verkehrenden ICE/IC/EC-Zügen, noch im europäischen Luftverkehr, noch im Fernlinienbusverkehr oder MIV vorfinden, entscheiden sie sich (mangels Alternativen!) überwiegend für die schnellste Beförderungslösung, welche sie aufgrund der hohen Reiseweiten primär im Kurz- und Mittelstreckenflug vorfinden. Zur Erfüllung des eigenen Schlafbedürfnisses wählen sie vor allem die häusliche Übernachtung (privat), aber auch entsprechende Beherbergungsangebote (Hotel, Pension, etc.) am Zielort.

In diesem Kontext ist es wichtig zu erkennen, dass die typischen Nutzersegmente des Nachtreisezuges nicht vorrangig preissensibel sind und auch keine generelle Minimierung der Reisedauer anstreben. Sie erwarten vielmehr<sup>1</sup>:

- Höchste(n) Bequemlichkeit & Schlaf-/Liegekomfort (ausgeschlafen und erholt morgens am Ziel ankommen)
  - o Über 80% der potenziellen Nachtreisezugnutzer erwarten einen hohen Schlaf-/Liegekomfort
  - o Weniger als 12% der Konsumenten würden sich trotz eines signifikant günstigeren Preises für die Beförderung in Sitz-Liege-Sessel entscheiden
- Höchste Sicherheit (Security & Safety)
- Absolute Sauberkeit und Hygiene (betreffend aller Aufenthaltsbereiche)
- Attraktive Abreise- und Anreisezeiten (Abfahrt am späten Abend/Ankunft in den frühen Morgenstunden)
- Privatsphäre während des Aufenthalts im Nachtreisezug
  - o Über 60% der Probanden erwarten eine Beherbergung mit garantierter Privatsphäre

Generell ist für den Nachtreisezugverkehr festzustellen, dass der überwiegende Teil der Geschäfts- und Produktionsmodelle stark veraltet und in der Entwicklung vor ca. 10-15 Jahren stehen geblieben ist. Hierbei ist es besonders bemerkenswert, dass u.a. die Chancen neuer technologischer Lösungen für Schienenfahrzeuge, die Umsetzung effizienter Produktionsverfahren, der Einsatz moderner Vermarktungs- und Vertriebslösungen sowie die Möglichkeiten der Liberalisierung des grenzüberschreitenden SPFV in Europa, welche seit 01.01.2010 realisiert ist, bisher kaum genutzt wurden.

In Bezug auf den zweiten Absatz des Antrages vom 16.03.2016 ist die Forderung der Antragsteller an die Bundesregierung (als alleinige Eigentümerin der DB AG) nach einem politisch-regulatorischen Eingreifen (vgl. Drucksache 18/7904, S. 2, Abs. II) zu monieren. Ein derartiger Eingriff in die Geschäftsführung der DB AG würde nicht nur die seit Jahrzehnten gewollte und durchaus erfolgreiche, privatrechtliche Ausrichtung des Unternehmens unterlaufen, sondern vor allem auch gegen geltende EU-Regelungen verstoßen, vgl. hierzu Richtlinie 2012/34/EU, Art. 4, Abs. 1<sup>2</sup>. Diese Forderung sollte daher von den Antragstellern zurückgezogen werden.

---

<sup>1</sup> Quelle: PreStudy (2016) und Adaptive Choice Based Conjoint Analysis (2016/2017) als Teil des laufenden Forschungsprojektes an der Technischen Universität Dresden

<sup>2</sup> 2012/34/EU, Art. 4, Abs. 1: Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Eisenbahnunternehmen in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die innerbetriebliche Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungskontrolle eine unabhängige Stellung haben, kraft deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die von Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung des Staates getrennt sind.

## 2. Alternative **Handlungsempfehlungen**

Auch ungeachtet der Richtlinie 2012/34/EU ist von einem äußeren Einwirken zur Reaktivierung der Nachtreisezugverkehr durch die DB AG abzuraten, da der Vorstand der DB AG die Entscheidung zur Einstellung des Nachtreisezuges nach sorgfältigen Untersuchungen/Prüfungen und vor dem Hintergrund der unternehmensspezifischen Situation getroffen hat. Zudem ist auch nicht erwiesen, dass ein (erzwungener) reaktiverter Nachtreisezugverkehr der DB AG jemals eine höhere Aufmerksamkeit/Beachtung und die notwendige strategische Bedeutung im DB Konzern erhalten würde.

Auf der anderen Seite hinterlässt die Einstellung bzw. umfassende Reduktion des Nachtreisezugverkehrs deutlich erkennbare Angebotslücken im europäischen Reiseverkehr, welche durch die bestehenden Mobilitätsangebote nicht adäquat kompensiert werden (können). Von daher wird anstatt des (ohnehin unzulässigen) politisch-regulatorischen Einwirkens auf die DB AG empfohlen, gezielt auf die konsequente Verbesserung der Rahmenbedingungen für Nachtreisezugverkehre in Deutschland und Europa hinzuwirken, d.h. insbesondere sehr zeitnah eine Reduktion existierender Hauptbarrieren zu realisieren und somit die Voraussetzungen für neue und moderne Formen des Nachtreisezugverkehrs durch beliebige Verkehrsunternehmen (auch im intramodalen Wettbewerb zueinander) zu schaffen.

Sofern die Bundesregierung und/oder die Gremien der Europäischen Union (EU) tatsächlich den Ausbau bzw. die Reaktivierung der Nachtreisezugverkehre in Deutschland und Europa anstreben, was aus Sicht der Verkehrswissenschaften zu befürworten ist, wird die Umsetzung nachfolgend genannter Maßnahmen empfohlen:

- a) **Bereitstellung finanzieller Mittel für künftige Nachtreisezugbetreiber** mit schlüssigen Geschäftsplänen **durch den Bund und/oder die EU** - und/oder -
- b) **Bereitstellung von Bürgschaften für künftige Nachtreisezugbetreiber** mit schlüssigen Geschäftsplänen **durch den Bund und/oder die EU**: Hiermit könnten Bund/EU potenzielle Nachtzugbetreiber im Zugang zu Kapitalressourcen (insbesondere zu Equity-Investoren) unterstützen. - und/oder -
- c) **Definition eines Liniennetzes an Nachtreisezugverkehren und dessen wettbewerbliche Vergabe im Rahmen eines europaweit, öffentlichen Ausschreibungsverfahrens** (Rail Franchise, Konzession, Verkehrsvertrag)

*Erläuterung zu den Empfehlungen a) – c):*

*Der Nachtreisezugverkehr ist ein komplexes Dienstleistungsbündel, welches - zumindest nach bisheriger Auffassung - als Verkehrsdienstleistungskomponente eine Sonderform des eigenwirtschaftlich zu betreibenden SPFV enthält. Dies bedeutet, dass die Betreiber von Nachtreisezügen das vollständige Auslastungs- und Erlösrisiko zu tragen haben. Gleichzeitig ist aufgrund der benötigten Vorlaufzeit (ca. 2-3 Jahre), welche vor allem durch die Beschaffung von geeigneten Schienenfahrzeugen, komplexe Zulassungsprozesse, den Aufbau von Vermarktungs- und Vertriebsstrukturen determiniert wird, die Beschaffung bzw. Freigabe notwendiger finanzieller Mittel für die Betreiber überaus schwierig. Sowohl Verkehrs- und Reiseunternehmen, welche als potenzielle Betreiber von modernen Nachtreisezügen in Betracht kommen, als auch Eigenkapitalinvestoren scheuen sich offensichtlich diese Risiken zu tragen. Die Bundesregierung und/oder das Europäische Parlament könnte – sofern ein(e) Ausbau/Reaktivierung der Nachtreisezugverkehre tatsächlich angestrebt werden soll – durch eine Übernahme wesentlicher Teile der o.g. Risiken einen konkreten Beitrag für einen zukunftsfähigen Nachtreisezugverkehr*

leisten, z.B. durch Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel und/oder Bereitstellung von Bürgschaften oder/und durch öffentliche Bestellung eines vorab definierten Liniennetzes von Nachtreisezugverkehren.

- d) **Verbesserung der Trassenpreise** (vergünstigte Nachttarife) **für Nachtreisezüge** – Das vorgesehene Trassenpreissystem TPS2018 der DB Netz AG beinhaltet bereits derartige Elemente. Der Bund sollte die Umsetzung daher unterstützen.
- e) Überwachung des **fairen** und **diskriminierungsfreien Zugangs** zur Eisenbahninfrastruktur (Trassen, Stationen, Instandhaltungs- und Versorgungseinrichtungen, Abstell- und Reinigungsanlagen, etc.)
- f) **Abbau administrativer Hürden im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr/ Nachtreisezugverkehr**
- g) Eine weitere wichtige Maßnahmen stellt die **Schaffung der steuerlichen Chancengleichheit im intermodalen Wettbewerb** dar. Heutzutage ist die Position des grenzüberschreitenden SPFV 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 (vgl. SAUTER- SERVAES, Stellungnahme zum Antrag „Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern“, BT-Drucksache 18/2494, 14.01.2015, S. 4).
- h) **Realisierung eines gleichförmigeren Ausbaus bestehender Schieneninfrastrukturen**  
*Begründung:* Die von Nachtreisezügen realisierbaren Distanzen sind vor allem aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten und weniger aufgrund betrieblich/auslastungsbedingter Aspekte stark limitiert! Selbst ein konventioneller Nachtreisezug verliert auf Hauptrelationen zwischen deutschen bzw. europäischen Metropolregionen bis zu 30% seines Geschwindigkeitspotenzials aufgrund infrastruktureller Limitierungen und selten mehr als 5% des Potenzials aufgrund betrieblicher Einschränkungen (nachts verkehrenden SGV, abends/morgens stattfindenden SPNV<sup>3</sup>)! Dadurch ergeben sich für den Einsatz von Hochgeschwindigkeitsnachtzügen (SAUTER- SERVAES und DBEC GmbH<sup>4</sup> bezeichnet diese als Very Long Distance Night Trains (VLDNT)) für weite Teile des deutschen und europäischen Schienennetzes keine signifikant positiven Effekte und kaum relevante Einsatzszenarien.

---

<sup>3</sup> SGV = Schienengüterverkehr; SPNV = Schienenpersonennahverkehr

<sup>4</sup> DB Engineering & Consulting GmbH