



Wortprotokoll der 95. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 15. Februar 2017, 10:45 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 3

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

Die Nachtzüge retten - Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen

BT-Drucksache 18/7904

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Finanzausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Berichterstatter/in:

Abg. Dirk Fischer (Hamburg) [CDU/CSU]

Anlage – Zusammenfassung der Stellungnahmen der Sachverständigen **Seite 17**

**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 Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai 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 Lenkert, Ralph 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



Tagesordnungspunkt 1

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

Die Nachtzüge retten - Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen

BT-Drucksache 18/7904

Vorsitzender: Die öffentliche Anhörung ist eröffnet. Ich begrüße alle Gäste auf der Tribüne.

Wir haben auf Antrag der Fraktion DIE LINKE. unter der Überschrift „Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen“ heute zur Anhörung geladen.

Ich begrüße die Sachverständigen: Kurt Bauer von ÖBB Personenverkehr AG, Dipl. Kfm. Marco Bellmann von der Technischen Universität Dresden. Birgit Bohle ist entschuldigt, dafür kommt ihr Chef, Herr Huber, im Vorstand zuständig für Personenverkehr bei der Deutschen Bahn AG. Schließlich begrüße ich Herrn Joachim Holstein von DB European Railservice GmbH. Allen ein herzliches Willkommen bei uns.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass die schriftlichen Stellungnahmen allen Abgeordneten zugegangen sind und veröffentlicht sind. Herzlichen Dank dafür.

Wir verzichten auf Eingangsstatements, um Zeit zu sparen. Wir haben vorgesehen, dass es mindestens zwei Fragerunden gibt. In der Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Wir haben für die Abgeordneten eine Redezeit von drei Minuten, die an der Uhr angezeigt werden. Wir haben eine Stunde vorgesehen für die Sitzung, weil wir um 12.00 Uhr eine gemeinsame Sitzung mit unserem schwedischen Partnerausschuss haben werden.

Es wird ein Wortprotokoll erstellt, deswegen ist immer wichtig, dass wir den Namen genau wissen. Das Wortprotokoll wird schnellstmöglich zur Verfügung stehen.

Wir wollen gleich einsteigen. Zuerst bekommt Herr Kollege Fischer von der CDU/CSU-Fraktion das Wort. Bitteschön.

Abg. **Dirk Fischer** (CDU/CSU): Wir haben eine Situation, in der die Deutsche Bahn AG auf ihre

Verlustentwicklung hingewiesen hat. Herr Holstein hat in seiner Stellungnahme für das Jahr 2014 einen Verlust von 37 Mio. Euro genannt. Und aus der Stellungnahme der Deutsche Bahn AG ergibt sich, dass dieser – auch aufgrund erfolgreicher Sanierungsmaßnahmen – bis 2016 auf 20 Mio. Euro nahezu halbiert worden sei. Die Deutsche Bahn AG trägt vor, dass man für eine Weiterführung des Nachtzugverkehrs umfangreiche Investitionen in das Wagenmaterial tätigen müsse. Man habe das bestehende Material nahezu vollständig an die ÖBB veräußert: 15 Liegewagen und 42 Schlafwagen. Die Deutsche Bahn AG möchte die Nachtzugverbindung nicht weiter führen und befürwortet stattdessen eine Kombination von klassischen Nachtzugverkehren sowie in der Nacht und am Tagesrand verkehrenden ICE- und IC-Zügen der Deutsche Bahn AG. Dabei sollen auch Partner wie die ÖBB nachhaltig unterstützt werden. Diese Kooperation ist dargestellt worden.

Ungeachtet der Frage, ob eine Wiederaufnahme eines Nachtzugverkehrs der Deutsche Bahn AG unter den Rahmenbedingungen realistisch ist – Herr Bellmann hat ja dazu auch in seiner Stellungnahme Äußerungen gemacht – möchte ich sowohl Herrn Bauer von der ÖBB als auch Herrn Huber von der DB fragen, was die Ursachen für das Defizit im Nachtzugverkehr der Deutsche Bahn AG sind: Produktivität; Veränderungen des Marktes oder der Nachfragesituation? Man würde sich bei nahezu ein Benchmarking wünschen. Die ÖBB sagt offenbar: Wir können mit dem Geschäftsmodell Gewinne machen und die Deutsche Bahn AG sagt, wir können das nicht. Deswegen aus Ihrer Sicht bitte die Darstellung – und ich glaube, das ist für uns alle eine Kernfrage –, warum es bei Ihnen geht und bei der Deutsche Bahn AG nicht geht. Wo sind die Unterschiede?

Vorsitzender: Bei wem fangen wir an? Bei Herrn Bauer, der uns sagt, wie es geht? Bitteschön. Erst Herr Bauer und dann bitte Herr Huber.

Kurt Bauer (ÖBB-Personenverkehr AG): Das mache ich gerne. Ich werde natürlich zur Situation der Deutschen Bahn keine Stellung beziehen, weil die Zahlen mir nicht bekannt sind. Ich kann Ihnen nur sagen, warum das Nachtzuggeschäft bei der ÖBB funktioniert, wie es funktioniert.

Wir haben schon im letzten Jahr einen nicht unerheblichen Anteil der Gesamtumsätze des Fernver-



kehr im Nachtzugverkehr erwirtschaftet. 17 Prozent des Fernverkehrsumsatzes im letzten Jahr kommen aus den klassischen Nachtzügen. Das heißt: Es ist ein nicht unerhebliches Geschäftsfeld im ÖBB-Konzern. Es gibt folgende Gründe, warum der Nachtzug in Österreich immer noch einen ganz elementaren Bestandteil bildet: Der erste ist die Geografie Österreichs. Wien, als Ballungsraum mit Bratislava mit fast 3 Mio. Menschen, hat keinen Zugang zu Hochgeschwindigkeitsstrecken. Das heißt: Wenn man von Wien Richtung deutsche Ballungsräume möchte, oder auch Richtung Italien, dann bleibt einem entweder das Flugzeug oder eben der Nachtzug. Das merkt man ganz klar auch an den Nachfragezahlen. Wir haben aus Wien heraus ein stabiles Nachtzugnetz und dieses ließe sich ideal verbinden mit dem Nachtzugnetz in Deutschland bzw. den Strecken, die wir übernommen haben. Es ist ja nicht so, dass wir das Nachtzugnetz der DB insgesamt übernommen haben. Wir haben uns sehr wohl die Marktnachfrage angeschaut und auch gefragt: Was ist „produktionsell“ überhaupt machbar? Wir als österreichische Bundesbahnen legen natürlich den Fokus sehr stark auf Österreich und die Linien wurden unter anderem danach ausgewählt, was in Synergie zu produzieren ist. Damit haben wir die Stückkosten, also die Kosten pro Platz, um einen zweistelligen Prozentbetrag senken können, nachdem wir die Synergien mit dem deutschen Netz genutzt haben.

Das ist der eine Grund, warum sich das Geschäft für uns wirtschaftlich darstellen lässt. Den anderen Grund habe ich schon eingangs erwähnt: die Produktstrategie der ÖBB. Sie sehen dies auf der ersten Folie in meiner Stellungnahme. Wir haben drei gleichberechtigte Standbeine. Das sind der Nahverkehr, der Fernverkehr, der Tageslinienverkehr sowie „Railjet“ und „Nightjet“, also ein Nachtzug. Bei uns haben die Produkte den gleichen Stellenwert, auch im Management, und so lässt sich für uns der Nachtzug in Summe profitabel betreiben. Man muss aber auch sagen: eine Cashcow ist er nicht. Es ist ein solides Geschäft, aber es ist nicht so, dass man damit reich werden könnte.

Vorsitzender: Danke. Bitte, Herr Huber.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Ich kann bestätigen, was Herr Bauer sagt. Wir haben uns auch Gedanken darüber gemacht, wie wir eine Kombination aus Nacht-ICEs / -ICs und klassischem

Nachtzug erhalten könnten und welche Voraussetzungen gegeben sein müssten.

Bei uns ist die Situation genau umgekehrt: Nicht einmal ein Prozent unserer Produktion ist eine Nachtzugproduktion. Über 99 Prozent produzieren wir im Tageslinienverkehr. Wir haben eine vollkommen anders gelagerte Verkehrsgeografie. Die verkehrsgeografische Situation von Wien ist in Europa fast einmalig. Das sieht man auch daran, dass es, außer der ÖBB, kein europäisches Eisenbahnunternehmen mehr gibt, das in diesem Umfang Nachtzugverkehre anbietet. Auch die Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) hat ihre Nachtzüge bis auf ganz wenige Relationen, die mit staatlicher Unterstützung weiter betrieben werden, eingestellt. Wir haben erstens zunehmend Hochgeschwindigkeitsnetze in Deutschland in Betrieb genommen. Zum Jahreswechsel nehmen wir den Verkehr zwischen München und Berlin auf der VG 8182 auf, die uns in die Lage versetzt, schneller als 4 Stunden zu fahren. Wir haben die Reisezeiten deutlich verkürzt, sodass die Nachfrage im klassischen Nachtzugsegment immer geringer geworden ist. Zweitens haben wir gerade innerhalb Deutschlands einen unglaublich harten Wettbewerb, auch im Verhältnis zum Luftverkehr. Die Flugpreise sind im letzten Jahr im Durchschnitt um über 20 Prozent gesunken, was Nachfrage aus dem Fernverkehr, auch aus den Nachtzügen, herausnimmt. Mit dem Fernbus, dem Nachtbus, haben wir zusätzlichen Wettbewerb bekommen. Dies hat dazu geführt, dass wir trotz Sanierungsbemühungen immer noch 20 Mio. Euro Verlust bei etwa 85 Mio. Euro Umsatz erwirtschaftet haben. Aus der Perspektive der Deutschen Bahn AG ist, bei den genannten Voraussetzungen, die sich signifikant von denen in Österreich unterscheiden, ein Nachtzug nicht profitabel anzubieten. Charakteristisch an dem österreichischen Nachtzug ist außerdem, Relationen so auszuwählen, dass sie von einer österreichischen Plattform aus angeboten werden können. Ansonsten wäre das Geschäft sicherlich auch dort nicht profitabel zu betreiben.

Vorsitzender: Dankeschön. Dann kommen wir zur Fraktion DIE LINKE, die Kollegin Leidig.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte vorweg schicken, dass wir in der ersten Anhörung zu diesem Thema im Ausschuss vor zwei Jahren mit unserem Antrag dafür gesorgt haben, dass das



Thema „Nachtzüge“ überhaupt zu einem politischen Thema wird. Es sah damals so aus, als ob die Deutsche Bahn AG diese still und heimlich vom Erdboden verschwinden ließe. Ich bin sehr froh, dass es geglückt ist, dieses Thema wieder ins gesellschaftliche Bewusstsein zu rücken. Wir haben eine Vielzahl von Zeitungsartikeln, Medienberichten, Essays und sogar Hörspiele, die sich mit dem Thema beschäftigen, weil der Nachtzug eine kulturelle Komponente hat und tatsächlich eine Ergänzung der Reisemöglichkeiten darstellt, die über das rein Betriebswirtschaftliche hinaus geht. Es ist wohl geglückt, das deutlich zu machen. Dafür möchte ich mich vor allen Dingen bei Herrn Holstein und den Beschäftigten bedanken, die die Initiatorinnen und Initiatoren für die Diskussion waren, die wir jetzt führen.

Vor zwei Jahren haben wir in der Anhörung zwei Dinge herausgearbeitet: Erstens wurde deutlich, dass die Nachfrage nach den Nachtzügen keineswegs, wie zuvor von der Deutsche Bahn AG behauptet, abgestürzt wäre und man deshalb dieses Angebot nicht mehr aufrechterhalten könnte – im Gegenteil. Es wurde deutlich, und das hat die Deutsche Bahn AG auch bestätigt, dass die Nachfrage stabil ist.

Zweitens hat Herr Homburg in der Anhörung ganz klar gesagt, dass in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Satz von Rahmenbedingungen erarbeitet werden soll, unter denen man Nachtzüge dauerhaft betreiben kann. Es wurde zugesagt, dass es ein Konzept der Deutsche Bahn AG geben werde. Dieses Konzept wurde nie vorgestellt. Das finde ich sehr bedauerlich, denn es wäre natürlich Sache dieses Parlamentes und dieses Ausschusses, darüber zu beraten, wie man die notwendigen Rahmenbedingungen herstellen kann, wenn es ein schlüssiges Konzept gäbe, um die Nachtzüge weiter zu betreiben.

Ich möchte noch einmal an Herrn Huber die Frage richten: Was ist denn tatsächlich konzeptionell erarbeitet worden und warum sind die Veränderungen der Rahmenbedingungen, die Sie für notwendig halten, nie zum Thema gemacht worden? Das gilt beispielsweise für die gesunkenen Flugpreise. Wir haben Vorschläge gemacht, wie man die Wettbewerbsbedingungen für die Bahn verbessern kann. Das ist auch von Herrn Grube hier im Ausschuss nie zum Thema gemacht worden. Also lautet die Frage: Ist das Konzept erarbeitet worden

und welche Rahmenbedingungen müssten geändert werden?

An Herrn Holstein würde ich die Frage stellen: Was war in diesen zwei Jahren aus Ihrer Sicht zu beobachten und was wäre aus Ihrer Sicht möglich gewesen – oder ist vielleicht immer noch möglich – um die Nachtzüge der Deutsche Bahn AG als ein Angebot, als eine Alternative zum Flugverkehr, für die Reisenden aufrechtzuerhalten? Wir haben von Herrn Bauer gehört, dass die ÖBB nur einen Teil der Linien übernommen hat.

Vorsitzender: Danke. Dann fangen wir mit Herrn Huber an.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Vielen Dank für die Frage. Wir haben ein Nachtzugkonzept unter den wettbewerblichen Rahmenbedingungen erarbeitet, die derzeit gegeben sind.

Selbstverständlich hätten wir Rahmenbedingungen zugrunde legen können, in denen die Kosten der Wettbewerber höher oder unsere eigenen Kosten niedriger wären – das würde uns immer helfen. Das ist klar. Das würde auch die Wettbewerbsposition des Nachtzuges verbessern. Das gilt für Faktoren wie die Trassenpreise, die Umlage nach dem Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien (EEG-Umlage), die Mehrwertsteuerbelastung für grenzüberschreitende Verkehre etc. Jede Kostenentlastung bei uns oder Kostenbelastung beim Wettbewerber würde dem Nachtzug helfen.

Das Konzept, das jetzt auf dem Tisch liegt, haben wir unter den wettbewerblichen Bedingungen erarbeitet, die nun einmal vorherrschen. Wir haben uns gefragt, wo die Nachfrage nach Zügen in der Vergangenheit tatsächlich gewachsen ist. In Deutschland ist sie vor allem im Sitzwagensegment gewachsen, und zwar um mehr als 30 Prozent. Insofern haben wir es als sinnvoll erachtet, dieses Segment auszuweiten und einen Kooperationspartner zu suchen, der in der Lage ist, von einer günstigeren Produktionsplattform aus klassische Nachtzugverkehre zu fahren. Wir erreichen auf diese Art und Weise eine um mehr als 10 Prozent höhere Kapazität über Nacht als zuvor, wenn auch mit mehr Sitzplätzen. Auch wenn der Zeitraum Januar und Februar 2017 zu kurz ist, um abschließende Aussagen zu treffen, erwarte ich mir absolut und signifikant mehr Reisende über Nacht als unter dem alten Konzept. Insofern erreichen wir mehr Kunden, können aber deutlich günstiger



produzieren als zuvor. Herr Bauer hat erläutert, welche Vorteile der klassische Nachtreisezugverkehr auf der österreichischen Produktionsplattform hat. Wir haben den Vorteil, dass wir die Fahrzeuge, die wir sowieso im Tageslinienverkehr einsetzen, zusätzlich über Nacht auslasten können. Wir haben damit die Möglichkeit, eine deutlich günstigere Preisstruktur für unsere Kunden darzustellen. Das führt zu einer ausgesprochen guten Nachfrage nach diesen Zügen. Selbst in den nachfrageschwachen Wintermonaten erreichen wir im Durchschnitt über 150 Fahrgäste pro Zug. Vor diesem Hintergrund bin ich der festen Überzeugung, dass wir mit dem neuen Konzept in diesem Jahr signifikant mehr Kunden erreichen, als im vergangenen Jahr unter dem alten Konzept.

Vorsitzender: Herr Holstein, bitte.

Joachim Holstein (DB European Railservice GmbH): Das „Wir“, das Herr Huber gebraucht hat, schließt offensichtlich die österreichischen Bundesbahnen mit ein. Wenn er sagt, „wir“ beförderten zusammen mehr Passagiere, dann würde ich mir für meine Kollegen wünschen, dass wir uns aussuchen könnten, in welchem Betrieb wir unsere Dienstleistungen erbringen. Vielleicht kommen wir auf das Thema „Arbeitsplätze“ noch zu sprechen.

Ich möchte aber bei dem Begriff „Nachfrage“ beginnen. Wenn Herr Huber von „Nachfrage“ spricht, ist das eigentlich der falsche Ausdruck. Die Nachfrage war immer da. Die Deutsche Bahn war, zumindest bis Ende des Jahres 2015, nicht so aufgestellt, dass sie die Nachfrage nach Nachtverbindungen hätte befriedigen können. In vielen Zügen war es kurz- und mittelfristig unmöglich, Schlafplätze zu bekommen. In vielen Zügen waren die Sitzwagen ausgebucht und auf manchen Linien wurden plötzlich mehr Sitzwagen eingestellt – das gehörte zu dem Konzept, das in diesen letzten zwei Jahren vorbereitet und teilweise umgesetzt wurde. Wenn vorher ein Sitzwagen zwischen Hamburg und München unterwegs war, war dieser voll. Waren dort drei Sitzwagen, waren drei Sitzwagen voll. Viele Passagiere sind aber nicht freiwillig Sitzwagen gefahren, sondern weil sie keinen Schlafplatz im Schlaf- oder Liegewagen mehr bekommen hatten. Und ich bin überzeugt, hätte man die Anzahl der Schlafwagen von zwei auf drei erhöht, dann wäre auch dort die Auslastung gestiegen. Die Nachfrage der Kunden war vorhanden. Im Jahr 2016 gab

es im Sitzwagenbereich endlich die Chance, sie auch zu befriedigen. Die Reisendenzahlen waren, auch in den Schlafwagen und bei den Liegewagen, im Jahr 2016 gestiegen. Da hatten wir Zuwächse um 8 Prozent, um 10 Prozent, um 15 Prozent – immer vorausgesetzt, man konnte diese Kategorie buchen.

Wir Beschäftigten haben durchaus mitbekommen, dass an Konzepten gearbeitet wurde. Die Züge wurden umgestellt und in einigen Bereichen mehr Plätze angeboten. Es wurde an einer Erneuerung der Liegewagen gearbeitet und es wurde ein Konzept mit Einzelkabinen vorgestellt. Das hat man plötzlich abgebrochen. Die ÖBB hat es aufgegriffen und versucht, das weiter zu verfolgen. Auch tariflich hat man ein bisschen etwas geändert. Insgesamt kann man sagen, dass die Herangehensweise, etwas Neues im Nachtzugbereich zu machen, bei den Kunden sehr gut angekommen ist.

Die Zahlen, die Herr Huber in seiner gestern übersandten Stellungnahme genannt hat, musste ich mir ebenfalls vergegenwärtigen. Im Jahr 2015 haben die Nachtzüge 90 Mio. Euro Erlöse und 120 Mio. Euro Kosten produziert. Das ergibt die genannten 30 Mio. Euro Defizit. Im Jahr 2016 wurde der Verkehr etwas eingeschränkt. Es wurden nur noch 85 Mio. Euro Erlöse erzielt. Die Kosten sind im Vergleich dazu jedoch deutlich stärker gesunken, nämlich auf 105 Mio. Euro.

Man hätte daher auch folgende Bilanz ziehen können: Wir haben es geschafft, unser Netz zu straffen und zu konsolidieren – diese Absicht hatte Herr Homburg vor zwei Jahren in den Raum gestellt. Wir haben stagnierende Einnahmen, doch wir haben es geschafft, die Kosten um über 12 Prozent zu senken; gleichzeitig ist die Auslastung der Züge um 14 Prozent gestiegen. Wir sind auf einem guten Weg. Und es wäre schön gewesen, wenn man zunächst einmal dieses Konzept evaluiert und dann Entscheidungen getroffen hätte. Stattdessen hat man zwei Wochen, bevor man mit diesem Konzept überhaupt auf der Schiene angefangen hätte, auf der Fahrt zum Klimagipfel nach Paris gesagt: Wir machen demnächst Schluss mit dem klassischen Nachtzugverkehr.

Ich muss noch eine andere Zahl richtig stellen: die Aussage, die eine Million Nachtzugreisenden hätten ein Prozent der Fahrgäste ausgemacht. Herr Huber, das waren nur die Reisenden in den



Schlaf- und Liegewagen. Da kamen noch über 1 Mio. Reisende in den Sitzwagen dazu. Wenn Sie die Sitzwagen als das neue Nachtzugkonzept darstellen, müssen Sie auch so ehrlich sein, die Reiszahlen in diesen Sitzwagen – die innerhalb weniger Jahren von 800 000 auf über 1,2 Mio. gestiegen sind – und die von der Basis aus gerechnet um 50 Prozent zugelegt haben – auch als Nachtzugreisende mitzurechnen. Die Nachtzüge waren auf einem guten Weg und es wäre schön, wenn der Weg weiter gegangen würde.

(Abg. Kirsten Lühmann (SPD) macht darauf aufmerksam, dass ein Zuschauer von der Besuchertribüne Videoaufzeichnungen anfertigt.)

Vorsitzender: Dankeschön. Ich möchte darauf hinweisen, dass Filmaufnahmen auch bei öffentlichen Anhörungen nicht gestattet sind und natürlich daraus auch die Verwendung solcher Aufnahmen nicht gestattet ist.

(Der Zuschauer stellt das Filmen ein und wird durch Saaldienst und Polizei aufgefordert, die Aufnahmen zu löschen.)

Dann kommen wir jetzt zur SPD-Fraktion, die Kollegin Lühmann.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Danke sehr. Ich komme auf den Ursprung unserer Anhörung zurück, nämlich den Antrag. In Deutschland sind diverse Nachtzugstrecken in Betrieb, unter anderem in Kooperation zwischen der ÖBB und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Jetzt fordert der Antrag, man möge doch Kooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingehen. Wir haben festgestellt: Das macht die ÖBB. Weiter heißt es, es solle ein europäisches Konzept aufgelegt werden, mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammen, um europäische Nachtzugverbindungen, z.B. die Verbindung über Brüssel nach Paris, wieder zu ermöglichen.

Meine Frage geht sowohl an Herrn Huber als auch an Herrn Bauer: Wie bewerten Sie diese Forderungen im Hinblick auf Ihre Erfahrungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb von Deutschland? Herr Bauer, wie sind Ihre Erfahrungen mit den ungarischen, kroatischen, russischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit denen Sie kooperieren? Was müsste man machen, damit das funktioniert?

Vorsitzender: Bitteschön, Herr Bauer.

Kurt Bauer (ÖBB-Personenverkehr AG): Ohne Kooperation zwischen Staatsbahnen und zum Teil auch privaten Bahnen gäbe es überhaupt keinen Nachtzugverkehr mehr, geschweige denn internationalen Nachtzugverkehr. Das muss ich in dieser Deutlichkeit sagen. Die ÖBB kann nur deshalb ein mitteleuropaweites Nachtzugnetz aufrechterhalten, weil alle Bahnen gemeinsam an diesem Produkt arbeiten. Die Trenitalia ist ein Kooperationspartner, mit dem wir die Züge gemeinsam wirtschaftlich betreiben und verkaufen. Die Deutsche Bahn ist uns in allen Beziehungen entgegengewandt, um das Produkt erfolgreich zu machen. Wir haben eine Vertriebsvereinbarung mit der DB Vertrieb GmbH. Wir haben eine Produktionsvereinbarung mit der DB Fernverkehr AG. Das gleiche gilt auch für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die ich hier lobend erwähnen muss. Die SBB haben alles daran gesetzt, diesen Verkehr über den Knoten Zürich abzuwickeln. Es geht nicht ohne Kooperationen.

Das Beispiel Paris zeigt, es gibt unterschiedlichste Rahmenbedingungen in unterschiedlichen Ländern. Paris war wohl auch bei der DB eines der beliebtesten Ziele; bei der ÖBB ist es das auf jeden Fall. Wir hatten lange Jahre den Orient-Express zwischen Wien und Paris. Ich sage Ihnen: Die Produktionskosten in Frankreich sind nicht wirtschaftlich darstellbar. Da brauche ich auch mit der SNCF nicht zu kooperieren. Die Rahmenbedingungen in Frankreich lassen im Moment keinen eigenwirtschaftlichen internationalen Nachtzugverkehr nach Frankreich zu. Deswegen kommt im Moment Paris, obwohl ein touristisch wie wirtschaftlich sehr interessantes Reiseziel, aufgrund der Rahmenbedingungen in diesem Land nicht als Fahrtziel in Frage.

Was könnte man tun, um die Kooperation zu fördern? Ich glaube nicht, dass man irgendwo eingreifen müsste, weil allen klar ist: Das Nachtzugsegment ist ein komplexes, schwieriges Geschäft, das nur gemeinsam zu betreiben ist. Nachtzugwettbewerb auf einzelnen Strecken zeichnet sich aus meiner Sicht nicht ab. Kooperation ist das Sinnvollste. Um dieses Geschäftsfeld zu stärken, wären einheitliche Standards und eine Angleichung der Verkehrsmittel sinnvoll. Wir haben von der Mehrwertsteuer in Deutschland gesprochen, die 19 Prozent auf internationale Tickets



ausmacht. Das ist eine Ungleichbehandlung; in Österreich haben wir nur 10 Prozent Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets.

Beim Thema „unterschiedliche Trassenregelungen und Trassenpreise“ muss ich Deutschland sehr lobend hervorheben. Die DB Netz AG hat ab dem nächsten Jahr ein eigenes Segment „Nachtzug-Trassenpreise“, was natürlich dem Betrieb von Nachtzügen entgegenkommt. Natürlich wäre eine europaweite Regelung sehr erfreulich, wenn man das Segment „Nachtzug“ europaweit ernst nehmen will.

Der Nachtzug ist ein internationales Geschäft. Die einzelnen Länder sind zu klein, um einen nationalen Nachtzugverkehr zu betreiben. Wenn man solch ein Geschäft ernsthaft wollte, müssten die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene so gestaltet sein, dass man es auch wirtschaftlich abbilden könnte. Ich manchen Ländern geht es besser, in manchen Ländern geht es einfach nicht.

Vorsitzender: Dankeschön. Herr Huber, bitte.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Dem ist nicht viel hinzuzufügen. Es gibt vielleicht noch einen Aspekt: Wer übernimmt in Europa das wirtschaftliche Risiko für den Nachtzug? Betriebliche Kooperation ist die eine Sache, das Risiko zu tragen eine andere. Die ÖBB trägt das wirtschaftliche Risiko für das, was produziert wird. Kaum ein europäisches Land, schon gar nicht die großen europäischen Eisenbahnnationen, inklusive der Schweizerischen Bundesbahn, ist bereit, ein wirtschaftliches Risiko für die Nachtzugverkehre zu tragen. Sie kooperieren, organisieren den Betrieb mit dem jeweiligen Partner, stellen Wagen, Trassen oder Lokomotivführer zur Verfügung: Aber sie rechnen diese Leistungen ab. Das wirtschaftliche Risiko unserer Kooperation liegt bei der ÖBB. Solange es nicht gelingt, wirtschaftliche Risiken für dieses Geschäft auf alle Schultern gleichmäßig zu verteilen, wie es in anderen Kooperationen üblich ist, wird es diese Form eines europäischen Nachtzugnetzes nicht geben. Wenn wir wie vom Antrag gewünscht ein europäisches Nachtzugnetz aufbauen wollten, das zu 70 Prozent dem Netz der früheren City Night Line (CNL) entspräche, müssten wir einen dreistelligen Millionenbetrag in die Hand nehmen, um die Investitionen zu finanzieren. Das ginge nicht, ohne dass man das wirt-

schaftliche Risiko fair verteilte. Solange die Partnerbahnen dazu nicht bereit sind, wird es dazu nur schwerlich kommen. Hinzu kommen die von Herrn Bauer gerade beschriebenen Voraussetzungen.

Vorsitzender: Dankeschön. Dann erteile ich jetzt dem Kollegen Gastel, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, das Wort.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben als Grüne mit Bedauern zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Deutsche Bahn zum Dezember 2016 aus dem Nachtzuggeschäft ausgestiegen ist. Ein sehr klassisches, traditionelles Geschäft. Ein Geschäft, das auch mit Reisekultur zu tun hat. Auch ich habe die Nachtzüge immer sehr gerne genutzt und festgestellt, dass die Auslastung sehr hoch war und man häufig schon 4 Wochen im Voraus kein freies Bett mehr fand. Wir freuen uns, dass die ÖBB in dieses Segment eingestiegen ist und dass zumindest ein Teil des bisherigen Angebotes auch weiterhin fährt; so auch der Zug, den ich zwischen Mannheim und Berlin nutze. Ich habe ihn seit Dezember 2016 dreimal genutzt und bin sehr zufrieden. Ich will noch einen Aspekt einfließen lassen: die Ankunftszeit in Berlin ist mit 6 Uhr nicht besonders günstig, wenn man nicht, wie ich, in eine Wohnung fahren kann. Für denjenigen, der um 9 Uhr zu einem Geschäftstermin kommt, ist es wirklich nicht die optimale Ankunftszeit. Da gibt es noch Optimierungsbedarf. Aber insgesamt finde ich es sehr gut, dass die ÖBB einen Teil dieses Geschäftes übernimmt und dass nicht alle Reisenden auf beispielsweise das Flugzeug umsteigen mussten.

Herr Huber, Sie haben ausgeführt, dass Sie das klassische ICE- und IC-Angebot ausgeweitet hätten. Es ist aber bedauerlich, dass diese Züge nicht ausreichend miteinander verknüpft sind. Und eine 6 ½-stündige Verbindung von Köln nach Berlin mit einem IC ohne Verpflegung an Bord entspricht nicht meiner Vorstellung vom Reisen.

Ich freue mich zu hören, Herr Bauer, dass die Kooperation sowohl mit der Schweizer Bundesbahn als auch mit der Deutschen Bahn so gut funktioniert.

Jetzt habe ich eine Frage an Sie, Herr Bauer: Können Sie sagen, wie stark die einzelnen Linien nach Deutschland ausgelastet sind, vor allem im Schlafwagen- und im Sitzwagensegment?



Die zweite Frage geht an Sie, Herrn Huber. Sie hatten vorhin von einer um 10 Prozent höheren Kapazität als früher gesprochen. „Kapazität“ bedeutet aber nicht, dass auch mehr Fahrgäste da sind. Es ist doch seltsam: Die ÖBB sagt: Wir betreiben das Nachtzugangebot wirtschaftlich. Sie hingegen sagen, die DB sei mit dem ausgeweiteten ICE- und IC-Angebot ebenfalls erfolgreich. Früher sei ein Angebot für sich genommen wirtschaftlich nicht sinnvoll gewesen. Jetzt haben wir zwei Angebote und beide seien für sich genommen sinnvoll. Ich bitte Sie, das genauer zu quantifizieren.

Vorsitzender: Dann wieder Herr Bauer, bitte.

Kurt Bauer (ÖBB-Personenverkehr AG): Vielen Dank, Herr Gastel. Fangen wir mit Ihrem privaten Thema an. Ankunft in Berlin um 6 Uhr – uns ist auch klar, dass das zu früh ist. Wir werden uns zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 ein anderes Konzept überlegen. Dies zeigt aber sehr schön, wie kurzfristig wir diesen ganzen Verkehr stricken mussten. Es ist nötig, den Nachtzug in den nächsten Jahren betrieblich weiter zu optimieren. Der Aufsichtsratsbeschluss bei der ÖBB erging Mitte des Jahres 2016 und wir haben den Verkehr im Dezember 2016 aufgenommen. Das war eine Meisterleistung, sowohl für die ÖBB als auch für die Deutsche Bahn. Das muss ich an dieser Stelle noch einmal klar sagen. Das Verkehrsangebot wird noch optimiert werden.

Zu den einzelnen Produktkategorien: In der Tat ist der Schlafwagen praktisch ein Selbstläufer. Da gibt es ein sehr treues Publikum, das auch eine signifikante Zahlungsbereitschaft für dieses Segment besitzt. Ich bin vorgestern von Hamburg nach Wien mit einem Nachtzug gefahren und hatte das letzte freie Abteil im Schlafwagen ergattert.

Auch der Sitzwagen ist aus meiner Sicht keine große Herausforderung, wie auch Herr Huber gesagt hat. Es gibt genügend Menschen, die – aus preislichen Gründen oder weil sie nicht die ganze Nacht durchfahren – nicht auf eine Liegemöglichkeit angewiesen sind. Dieses Segment läuft ebenfalls gut. Die direkte Konkurrenz zu diesem Segment ist der Fernbus. Der Schlafwagen ist fast konkurrenzlos, weil es eine einzigartige Art des Reisens ist – es ist Reisekultur und es gibt, Gott sei Dank, immer noch genug Menschen in Europa, die bereit sind, dafür zu bezahlen.

Die große Herausforderung ist der Liegewagen, weil die Menschen nicht mehr bereit sind, sich mit fremden Leuten in ein Vierer- oder Sechserabteil zu legen. Dort werden wir an Konzepten arbeiten.

Das Mock-Up der Deutschen Bahn wurde angesprochen. Wir verfolgen das weiter. Dankenswerter Weise durften wir es anschauen und mit nach Wien nehmen. Auch hier zeigt sich der Kooperationswille sehr gut und wir gehen auch in die neue Vermarktung. Wir haben heute schon Familienabteile, so dass ich den Liegewagen komplett buchen kann. Das ist sicher eine Voraussetzung, um das Segment attraktiver machen zu können.

Das herausforderndste Segment aus Marketing-Sicht ist der Liegewagen. Wir sind aber davon überzeugt, dass wir mit neuen Buchungskonzepten und langfristig auch mit neuen Investitionen auch in diesem Segment wettbewerbsfähig bleiben können, sofern die Rahmenbedingungen für den Nachtverkehr auf der Schiene erhalten bleiben oder sogar verbessert werden.

Vorsitzender: Danke, Herr Bauer. Herr Huber.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Die Antwort auf die Frage von Herrn Gastel habe ich implizit schon gegeben. Es geht um folgendes Phänomen: Wenn Sie versuchen, alles auf einer Produktionsplattform zu produzieren, wäre das unbeschreiblich teuer. Die Tragödie des Nachtzugs der Deutschen Bahn ist folgende: Wir hatten tatsächlich eine relativ hohe Auslastung bei deutlich eingeschränkten Angeboten. Trotzdem konnten wir die Produktionskosten nicht so darstellen, dass das Geschäft profitabel gewesen wäre. Wir haben 20 Mio. Euro verloren, weil wir nicht die gleichen Möglichkeiten wie die ÖBB hatten, den Nachtzug industriell zu produzieren. Umgekehrt haben wir aber die Möglichkeit, unsere ICEs und ICs industriell zu deutlich günstigeren Kosten zu produzieren und auf die Art und Weise diese Nacht-ICEs profitabel zu fahren. Die ÖBB hat die Chance, ihre Fabrikvorteile zu nutzen. Wir haben die Chance, unsere Fabrikvorteile zu nutzen. Deswegen ist es klug, beide Produktions-Plattformen auseinander zu ziehen und auf Spezialisten-Plattformen zu gehen. Das ist die erste Antwort.

Die zweite Antwort ist: Wir haben heute nicht nur insgesamt 10 Prozent mehr Kapazität über Nacht, sondern wir hatten – im Vergleich zum Januar



und Februar 2015 und 2016 – mindestens 5 bis 10 Prozent mehr Fahrgäste in den Nacht-IC/-ICEs. Insofern bin ich gerade im Hinblick auf die preis-sensiblen Kunden sehr zuversichtlich, dass wir signifikant mehr Fahrgäste über Nacht an Bord unserer Züge begrüßen können. Wie die ÖBB fahren auch wir saisonabhängig im Frühjahr und im Sommer zusätzliche Züge an Wochenenden und zu bestimmten Wochentagszeiten. Wenn wir merken, dass das dauerhaft erfolgreich ist, können wir uns vorstellen, unsere Nacht-ICs und -ICEs weiter auszuweiten. Wenn wir zusätzlich die ICE4-Züge bekommen, haben wir auch größere Möglichkeiten, aus Nachtstillständen heraus zusätzliche Leistungen zu fahren. Insofern glaube ich, dass dies unter den geltenden Rahmenbedingungen der erfolgversprechendere Weg ist, als an dem alten Konzept festzuhalten.

Vorsitzender: Danke. Dann gehen wir in die zweite Runde. Wieder die CDU/CSU. Noch einmal Herr Kollege Fischer. Bitteschön.

Abg. **Dirk Fischer** (CDU/CSU): Wenn die Lage so ist, müssten wir an möglichst vielen Kooperationsmodellen interessiert sein, damit die Ziele in Deutschland eingebunden werden. Bei der ÖBB sind Berlin, Hamburg, Düsseldorf, München und die deutschen Zwischenziele in ein Angebot eingebunden, das sogar Matthias Gastel als Kunde als ein positives Erlebnis gelobt hat. Dann gibt es den von Herrn Holstein genannten Aspekt: Was geschieht mit den Mitarbeitern? Das ist ein wichtiges Thema, was nach unserer politischen Überzeugung auch im Sinne der Mitarbeiter gelöst werden muss.

Im Hinblick auf die Liste in der Stellungnahme der DB über die Kooperationen würde ich gerne von Herrn Bauer wissen, ob er diese Positivdarstellung teilt und würde gerne von Herrn Huber wissen, warum dort etwas von „Übergangsphase“ bezüglich Vertrieb, Sondertarifen usw. steht.

Ich würde mir wünschen, dass man nicht von einer Übergangsphase, sondern von einer Fortführung und Verdichtung der Kooperationen spräche. Dem Kunden ist es wichtig, dass er ein qualitativ gutes Angebot erhält. Dann ist ihm gleich, wer der Anbieter ist.

Vorsitzender: Gibt es noch Nachfragen an Herrn Holstein, oder geht die Frage nur an Herrn Huber?

Abg. **Dirk Fischer** (CDU/CSU): Wenn dort Sorgen und Probleme sind, würde ich auch gerne eine Antwort von Herrn Holstein hören.

Joachim Holstein (DB European Railservice GmbH): Bei der DB European Railservice GmbH sind oder waren ungefähr 500 Mitarbeiter betroffen. Dabei sind diejenigen nicht eingerechnet, die in der sonstige Produktion sind, etwa Reinigung, Catering usw. Ein Teil dieser Mitarbeiter ist in der Tat in anderen Konzernunternehmen untergekommen. Ein anderer Teil hat sich für die Abfindung entschieden, ist ausgeschieden und hat zum Beispiel bei der Firma BahnTouristikExpress GmbH (BTE) angefangen, die den Autoreisezug zwischen Hamburg und Lörrach betreibt. Von den Kollegen bekommen wir sehr positive Rückmeldungen. Sie sagen: Endlich haben wir Chefs, die uns zuhören, bei denen man auch etwas bewegen kann und die sich an den Kundeninteressen orientieren.

Etwa zwei Drittel der Mitarbeiter sind nach wie vor im Konzern tätig und sehen einer relativ ungewissen Zukunft entgegen. Es ist fraglich, ob das Lohnniveau gehalten werden kann. Den Kollegen wird vorgerechnet, dass jemand, der bisher ein Monatsbruttogehalt von 2.800 Euro hatte in 33 Monaten auf ungefähr 1.900 Euro heruntergehen müsse. Wenn sie in eine andere Stelle im DB-Konzern vermittelt würden seien 2.100 bis 2.200 Euro zumutbar. Nageln Sie mich nicht auf plus bzw. minus 50 Euro fest; das hängt auch von Alter und Kündigungsschutz-Status, Betriebszugehörigkeit etc. ab.

Das sind sehr große Sorgen. Es versteht eigentlich keiner unter meinen bisherigen und ehemaligen Kollegen, warum nicht das Instrument des Betriebsübergangs nach Paragraph 613a BGB angewendet wurde. Wenn die DB sagt: Wir machen ein erweitertes Nachtzugangebot, sind das in Wirklichkeit unsere alten IC-Kursgruppen der CNL-Züge. Ein IC von Basel über Köln nach Hamburg fährt jetzt in Basel genau in der Minute ab, zu der früher der CNL mit der IC-Kursgruppe aus drei Sitzwagen von Basel nach Amsterdam gefahren ist. In Köln wird dieser Zug übergeleitet in einen IC von Köln nach Hamburg. Da fragen natürlich meine Kollegen: Warum werde ich nicht auf diesem Zug eingesetzt? Warum sagt man nicht einfach: Die DB Fernverkehr AG übernimmt 300 Leute der DB European Railservice GmbH und lässt sie weiter als Nachtzugspezialisten arbeiten?



Ich weiß nicht, ob viele Kollegen aus dem Tagesbereich so großen Wert darauf legen, plötzlich Nachtschichten machen zu müssen. Unsere Kollegen wären dazu herzlich gerne bereit und natürlich wären auch viele Kollegen sehr erfreut gewesen, wenn sie zu – ich nenne es einmal „deutschlandkompatiblen“ – Tarifbedingungen auf österreichische Nachtzüge hätten wechseln können.

Die Tarifbedingungen, die die Tochterfirma oder der Subunternehmer der ÖBB anwendet, sind mit dem österreichischen Sozialversicherungssystem kompatibel, aber nicht für jemanden, der in Deutschland einen Wohnsitz hat. Hier hängen viele Kollegen in der Warteschleife und im Grunde kann man sagen: Wenn es zu einer verstärkten Kooperation kommt, gehe ich davon aus, dass innerhalb von ein paar Wochen 100, 200 oder 300 Kollegen auf der Matte stünden und sagen würden: Auf diesen Zügen würde ich gerne weiter arbeiten. Es gibt Lücken in den Systemen Berlin-Köln und Berlin-München, auch wenn der ICE vier Stunden braucht. Die stark ausgelasteten, gerade von den Nachtzugkunden bevorzugten Züge nach Italien, Kärnten oder Kroatien, fahren um 7.30 Uhr in München ab. Diese Züge erreichen Sie nur, wenn Sie im Nachtzug kurz vor Mitternacht abgefahren und um 7 Uhr da sind. Wir sind sehr für verstärkte Kooperation, aber bitte unter Einbeziehung derer, die seit Jahren, teilweise seit Jahrzehnten, diese Nachtzüge betreut haben.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Bauer, bitte.

Kurt Bauer (ÖBB-Personenverkehr AG): Bevor ich auf die Fragen „Kooperationen“, „Vertrieb“, „Bahn-Card-Anerkennung“ und Ähnliches eingehe, muss ich zum Thema „Arbeitnehmer in Deutschland“ Stellung beziehen. Allen Arbeitnehmern ist ein konkretes Stellenangebot unterbreitet worden. Dies wurde in diversen Sitzungen vorgestellt. Natürlich wurde nach österreichischem Gehalts- und österreichischem Sozialsystem bewertet, weil wir auf der Produktionsplattform Österreich nicht nur die Wagen, sondern den kompletten Zuglauf produzieren. Eigentlich haben es also die unterschiedlichen Sozial- und Rentensysteme den Mitarbeitern erschwert, von einem Mitgliedland ins andere zu wechseln. Da sind wir wieder beim Thema „europaweit“: Alle Mitarbeiter haben ein im Nettogehalt vergleichbares Angebot erhalten. Dazu muss man sagen, dass in Österreich die Gehälter anders ausbezahlt werden. Es gibt

14 Gehälter pro Jahr und andere Steuervergünstigungen. Wir haben bedauert, dass wir nur zwei Mitarbeiter gewinnen konnten. Mitarbeiter, die Freude am Nachtzugfahren und eine Zugführer- und Führer-Ausbildung haben, finden Sie nicht von heute auf morgen. Wir hätten großes Interesse an denen gehabt. Eine Voraussetzung wäre aber für die Mitarbeiter gewesen, sich in Österreich anstellen zu lassen. Alles andere war für unseren Dienstleister nicht darstellbar.

Jetzt zum Thema „Kooperationen“: Ich habe überhaupt keinen Zweifel, dass wir uns mit der DB Vertrieb GmbH dauerhaft auf einen vernünftigen Vertrag bezüglich der Vertriebsleistungen einig werden. Ich bezweifle ebenfalls nicht, dass wir uns mit der Deutsche Bahn AG bzw. die DB Fernverkehr AG in Zukunft über einen sinnvollen Eisenbahnverkehrsunternehmen-Vertrag einig werden. Es gibt ein paar Themen, was den Tarif angeht. Der Ausdruck „übergangsweise“ wurde gewählt, weil wir in sehr kurzer Zeit in Verhandlungen treten mussten. Es gibt noch keine weiteren Regelungen über den Dezember 2017 hinaus. Das ist richtig. Es hat aber dazu auch noch keine weiteren Gespräche gegeben. Deswegen kann man überhaupt noch nicht sagen, wie die Kooperation in den Bereichen „Bahn-Card-Anerkennung“, „Durchtarifizierung“ etc. aussehen wird. Ich bin aber guter Dinge, dass wir da zu einem positiven Ergebnis kommen werden.

Zu der Frage, ob ich Wünsche an Sie hinsichtlich der Kooperation mit der DB hätte: Die habe ich im Moment nicht, weil die Zusammenarbeit aus meiner Sicht partnerschaftlich und absolut zufriedenstellend ist.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Ich kann ebenfalls nur sagen: Genauso wollen wir es machen. Wir haben alle Interesse daran, die Kooperation dauerhaft fortzuführen.

Ich muss Herrn Bauer zustimmen: Wir haben sehr kurzfristig entschieden, zu den Tarifbedingungen, zur Bahn-Card-Anerkennung und allem anderen, was dazugehört. Das wirtschaftliche Risiko liegt bei der ÖBB. Deswegen finde ich es nur fair, dass diese sich anschaut, ob man damit zurecht kommt oder ob Anpassungen vorzunehmen sind, um das Angebot dauerhaft aufrecht zu erhalten, wofür ggf. Investitionen notwendig sind. Wir sind bereit, unsere Konditionen dauerhaft zur Verfügung zu stel-



len. Ich bin sicher, dass wir die beste Lösung für die Nachtzugkunden finden werden. Die beste Lösung besteht darin, das Nachtzug-Angebot weiter aufrechterhalten zu können, vielleicht an der einen oder anderen Stelle nach zu justieren. Wenn wir so zusammenarbeiten, wie wir das in der Vergangenheit getan haben, wird uns das gelingen. Das soll auch dauerhaft so sein. Das gilt übrigens für alle Kooperationen mit allen europäischen Bahnen, die an diesem Nachtzug-Netz beteiligt sind.

Vorsitzender: Mit Blick auf die Uhr müssen wir uns etwas beeilen. Die Fraktion DIE LINKE., Frau Kollegin Leidig, bitte.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich finde die Anhörung wirklich aufschlussreich, was bei unseren anderen Anhörungen nicht immer der Fall ist. Und dass dem Thema „Kooperation statt Konkurrenz“ so eine hohe Bedeutung beigemessen wird, finde ich wichtig. Ich möchte zwei Fragen stellen:

Die erste Frage geht an Herrn Huber und bezieht sich auf die Ausführungen von Herr Holstein im Hinblick auf die Beschäftigten. Wenn ich es richtig verstanden habe, sind zwei ziemlich konkrete Vorstellungen entwickelt worden: Die erste war, die Beschäftigten per Betriebsübergang bei der DB Fernverkehr AG ohne Verluste zu beschäftigen. Ich muss sagen: 2.800 Euro, ich bitte Sie, das ist wirklich kein hohes Einkommen. Es kann doch nicht Ihr Ernst sein, den Beschäftigten zuzumuten, auf 200, 300, 500, 800 Euro oder noch mehr zu verzichten, wenn Sie gleichzeitig sagen: Schlafwagen sind ein Selbstläufer und die Nachtzüge laufen super. Es gab also eine positive Entwicklung, aber die Beschäftigten sollten auf der Strecke bleiben. Das kann nicht sein. Deshalb an Sie die Frage: Was haben Sie für Vorstellungen, wie die Beschäftigten praktisch zu den gleichen Bedingungen zufriedenstellend weiter beschäftigt werden könnten? Auch die Frage „Schlafwagen anhängen“ war hier ein Thema. Hierzu würde ich gerne von Ihnen etwas hören.

Meine zweite Frage bezieht sich auf die Trassenpreise und die Schwierigkeiten mit Frankreich. Es gibt Gespräche über die europäische Eisenbahnregulierung. Mich würde interessieren, in welcher Weise die Bundesregierung sich dafür einsetzt, dass es eine Harmonisierung und eine Angleichung der Bedingungen gibt, damit solche Koope-

rationen möglich werden und Frankreich nicht so hohe Trassengebühren verlangen kann, dass die Nachtzüge dort nicht Fuß fassen können.

Ich habe noch die Ergänzungsfrage an Herrn Huber, welche Auswirkungen die für das Jahr 2018 in Deutschland angekündigte Reform des Trassenpreissystems auf das Nachtzug-Segment haben wird und ob diese auch schon perspektivisch eingeplant sind. Konkret: Die Trassenpreisreform für das Jahr 2018 sieht gesunkene Trassenpreise vor. Sehen Sie infolgedessen die Möglichkeit eines Aufbaus von Nachtzügen?

Vorsitzender: Danke. Dann fangen wir mit Herrn Parlamentarischem Staatssekretär Ferlemann an.

PSSts **Enak Ferlemann** (BMVI): Die europaweite Kooperation im Eisenbahnbereich ist ein Dauerthema. Sie kennen die Auffassung der Bundesregierung, die auch meine persönliche ist: Die Eisenbahn ist eigentlich das Verkehrsmittel Europas in diesem Jahrhundert. Allerdings kommt sie nicht richtig zum Zuge, weil wir sehr viele nationale Barrieren haben: unterschiedliche Spurnsysteme, unterschiedliche Stromsysteme, unterschiedliche Regulierung. Die Bundesregierung bemüht sich kontinuierlich um eine weitere Harmonisierung der unterschiedlichen Systeme, aber das ist außerordentlich schwierig. In Deutschland gibt es ein Mischnetz. In manchen Ländern wird ein Trennnetz gefahren. Natürlich sind die Trassenpreiskalkulationen sehr unterschiedlich und es ist äußerst schwierig, das unter einen „europäischen Hut“ zu bringen. Wir arbeiten daran, aber ich wage zu bezweifeln, dass sich dort schnelle Erfolge einstellen.

Frau Leidig, Sie nehmen unsere Politik für den Haushalt des Jahres 2018 vorweg. Ich bin sehr dankbar, dass Sie das lobend erwähnen. Ein Lob ist aus ihrem Mund nicht alltäglich. Wenn die Trassenpreise in Deutschland sinken, sinken ebenfalls die Trassenpreise für die Nachtzüge. Darin liegt ein Vorteil, weil der jeweilige Anbieter zu günstigeren Kosten produzieren kann. Das ist der Grund, warum wir überlegen, die Trassenpreise zu senken. Wir als Regierung müssen nur sicherstellen, dass der DB Netz AG dadurch nicht weniger Mittel zur Verfügung hat, um das Netz unterhalten und erhalten zu können. Deswegen ist es eine wichtige Aufgabe der Bundesregierung, die ausfallenden Trassenpreismittel durch obligatori-



sche Haushaltsmittel zu ersetzen. Aufgrund Ihrer langjährigen Erfahrung wissen Sie, dass das für unser Ressort im Rahmen der derzeit laufenden Haushaltsplanberatung für das Jahr 2018 keine leichte Aufgabe ist. Ich bin aber sehr optimistisch, dass wir das hinbekommen. Sie werden spätestens bei der Verabschiedung des Bundeshaushaltes Ende Juni 2017 bzw. Anfang Juli 2017 sehen, ob es dem Verkehrsministerium gelungen ist, das im Haushalt für das Jahr 2018 zu verankern.

Ich denke, dies ist der richtige Ansatz. Ehrlicherweise gesagt, betrifft dies nicht in erster Linie die Nachtzüge. Die Herangehensweise dient vor allem dazu, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dieses Segment bereitet uns im Moment die größten Sorgen.

Im Übrigen, da ich gerade das Wort habe, möchte ich der ÖBB sehr herzlich für die exzellente Arbeit danken. Wir sind sehr froh, dass die ÖBB da in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG so erfolgreich gehandelt hat. Ein Vorlauf von nur einem halben Jahr für die Implementierung eines solchen Systems ist unglaublich kurz. Für diese hervorragende Leistung dürfen wir sehr dankbar sein. Auch ich fahre gelegentlich mit dem Schlafwagen; ich bin auch so ein Nostalgiker. Daher freue ich mich, dass Sie das weiter betreiben und wenn Sie mit österreichischem Charme morgens den Kaffee servieren. Das ist ein Traum!

Vorsitzender: Nachtzüge sind Reisekultur, das haben wir heute gelernt. Herr Huber.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Ich möchte zur Situation der Beschäftigten etwas sagen. Erstens: Betriebsbedingte Kündigungen finden im DB Konzern nicht statt. Natürlich haben wir den Kolleginnen und Kollegen Angebote gemacht, auch im Zugbegleitdienst des Tages-Linienverkehrs, der übrigens – je nach Zulagen – auch nicht so viel schlechter bezahlt ist als der Dienst in den Nachtzügen. Im Ergebnis gleicht sich das wohl aus. Das Gehalt ist, wie Herr Holstein gesagt hat, für einen relativ langen Zeitraum gerechnet. Man hat damit die Chance, die Kolleginnen und Kollegen möglichst auf Arbeitsplätze vermitteln zu können, die ihren Fähigkeiten entsprechen.

Zweitens zum Thema „Betriebsübergang gemäß § 613a BGB“: Die rechtlichen Voraussetzungen für einen Betriebsübergang nach § 613a BGB waren

schlicht und einfach nicht gegeben. Voraussetzung wäre, dass sämtliche Assets, also sämtliche Fahrzeuge, mit übergingen. Das trifft weder auf die DB Fernverkehr AG zu noch auf die ÖBB. Wir haben die rechtlichen Voraussetzungen für einen Betriebsübergang nicht und nutzen deshalb alle Instrumente, die der konzerninterne Arbeitsmarkt zur Verfügung hat, um auch für die Kolleginnen und Kollegen der DB European Railservice GmbH die für sie wirklich problematische Situation – die wir keinesfalls kleinreden wollen – so gut zu gestalten, wie es geht.

Vorsitzender: Für die SPD, Frau Kollegin Lühmann.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Herr Ferlemann, ich habe jetzt gelernt, dass wir bei der Modelleisenbahn meines Mannes die eher norddeutschnüchterne Ansage bei den Nachtzügen: „Sie wünschten geweckt zu werden“ durch eine entsprechend österreichisch-freundliche Variante ersetzen müssen. Ich werde mich dann für eine Sprachprobe an Herrn Bauer wenden.

Ich habe zwei Fragen: Herr Holstein hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass ein großes Problem aus seiner Sicht die Unpünktlichkeit durch Warten auf verspätete Teile von Flügelzügen sei. Ich würde Sie bitten, darauf kurz einzugehen.

Meine zweite Frage lautet: Wie sieht es mit den Fahrgastrechten aus? Wir haben mehrere Anfragen dazu bekommen. Ich weiß aus eigener Erfahrung, dass wir ein europäisches Fahrgastrechtsystem haben, wonach man dem Land die Forderung abtritt, die die EU eintreibt. Bei Nachbarstaaten ist das eher unüblich. Ich möchte also wissen, ob sich die Kunden auf diesen Kooperationszügen an unsere Schlichtungsstelle wenden können und wenn nicht, was sie machen sollen.

Vorsitzender: War das an Herrn Huber gerichtet?

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Ich möchte eine fundierte Antwort erhalten. Von wem, ist mir eigentlich egal.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Ich habe mich gerade mit Herrn Bauer verständigt und kann antworten: Ja, das können die Kunden.

Kurt Bauer (ÖBB-Personenverkehr AG): Das gebe ich auch von meiner Seite weiter. Erstens arbeiten die Organisationen in den Ländern zusammen.



Und zweitens sind wir auch bei Kundenbeschwerden als ÖBB und als DB eng abgestimmt. Man muss schon ehrlich sagen, die Fahrgastrechte gehen da noch nicht weit genug. Das ist die heutige Rechtslage. Wenn ich die Reise aufteile, auch zwischen Verkehrsträgern „stückele“, ist das mein Risiko als Fahrgast. Das müsste geregelt werden.

Frau Leidig, ich möchte noch ergänzen: die Bezeichnung als Selbstläufer sollte nicht heißen, dass wir nicht wüssten, wie wir die großen Einnahmen ausgeben könnten. Das Nachtzuggeschäft ist – ich habe es eingangs erwähnt – keine Cashcow. Wir müssen wirklich auf jeden Cent schauen und die Mitarbeiter werden nach österreichischen Kollektivvertrag und Vertriebsvereinbarung der Newrest Wagon-Lits Austria GmbH entlohnt. Wenn Sie Mitarbeiter in Österreich fragen, werden Sie sicher nie die Beschwerde hören, dass man dort zu wenig verdient. Das ist nämlich nicht der Fall. Mehr möchte ich dazu nicht sagen. Insgesamt handelt es sich um ein wirtschaftlich anspruchsvolles Geschäft. Das wird mir sicher jeder der Experten hier bestätigen.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Die Flügelzüge? Herr Holstein hat ja seine Meinung dazu dargelegt. Die kenne ich. Ich wollte wissen, wie die Einschätzung der anderen Sachverständigen ist.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Deutschland hat absolut Recht; das ist gar keine Frage. Das ist im Eisenbahnbetrieb so. Je mehr wir kuppeln und flügeln müssen, je mehr Kurswagensystem wir fahren – wenn die Kurswagen über europäische Grenzen hinweg müssen, kommen übrigens noch Wartezeiten dazu –, desto anfälliger für schlechte Qualität wird das System.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Herr Holstein sagte: Lass' doch den ersten Teil fahren.

Berthold Huber (Deutsche Bahn AG): Deswegen haben wir uns zum Ziel gesetzt – das war Teil des Konzeptes – so wenig zu kuppeln und zu flügeln, wie es irgend geht. Das bedeutet, so wenig auseinanderreißen und wieder zusammenfügen zu müssen, wie es irgend geht, um eine Qualitätsverbesserung hinzubekommen. Das haben wir auch geschafft. Die Pünktlichkeit der Züge ist besser geworden. Ich will der Vollständigkeit halber eines sagen: Das europaweite Konzept, von dem ich vorhin gesagt habe, dass es zu 70 Prozent auf dem alten CNL-Konzept beruht, ist eines, bei dem un-

gläublich viel gekuppelt und geflügelt werden muss. Das heißt, das Konzept ist tendenziell anfällig für schlechte Qualität. Wir müssen aufpassen, dass wir den Teufel nicht mit dem Beelzebub austreiben, und die Verhältnisse, die zur Qualitätsminderung beitragen, über komplexe Produktionsstrukturen wieder zurückholen. Aber in der Analyse hat Herr Holstein vollkommen Recht.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Die Frage war, ob der Vorschlag von Herrn Holstein akzeptabel ist. Herr Holstein schlägt vor, den ersten pünktlichen Zug fahren zu lassen. Wenn der zweite Flügel kommt, soll eine neue Lok gespannt werden und der fährt hinterher.

Kurt Bauer (ÖBB-Personenverkehr AG): Das klingt theoretisch charmant, ist aber nicht ganz so einfach. Ich habe nicht immer eine Reservelok oder einen Reservelokführer vor Ort. Das Ganze ist ab einem gewissen Verspätungsmoment sicher sinnvoll, aber nicht leicht umsetzbar und mit Mehrkosten verbunden. Das ist leider eine Tatsache. Deswegen fährt der Zug von Zürich nach Hamburg über Berlin, um keine Manipulation in der Nacht durchführen zu müssen und genau dieses Verspätungsmoment aus dem System zu nehmen.

Wir haben uns für ein „Produktions-X“ entschieden: zum Beispiel Hamburg und Düsseldorf mit Wien und Innsbruck über Nürnberg zu verbinden. Mehr als ein Produktionsknoten in der Nacht wäre sehr schädlich für die Qualität.

Vorsitzender: Danke. Jetzt kommen wir zur letzten Fraktion heute in der Runde.

Joachim Holstein (DB European Railservice GmbH): Darf ich meine Frage noch einmal kurz erläutern, um Missverständnisse zu vermeiden?

Vorsitzender: Wir haben ein Zeitproblem, daher bitte kurz.

Joachim Holstein (DB European Railservice GmbH): Es geht auch ums Gegensteuern. Wenn wir von Hamburg aus pünktlich nach Frankfurt gefahren sind und um 23 Uhr von den aus Amsterdam kommenden Kollegen die Nachricht erhalten, dass sie 3 Stunden Verspätung haben werden, sollte genügend Vorlauf vorhanden sein, um dort mit neuen Lokomotiven abzufahren. Wir haben es leider erlebt, dass die Gäste 4 Stunden in Frankfurt stehen gelassen wurden, nebenan rauschten die ICEs vorbei und die Gäste sind um 12 Uhr in



München angekommen statt morgens um 7 Uhr. In solchen Fällen kann man gegensteuern. Das ist in der Vergangenheit leider zu wenig gemacht worden.

Vorsitzender: Jetzt kommt noch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Kollege Gastel, bitte.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine dritte Frage richtet sich an Herrn Bauer. Medienberichten zufolge will die ÖBB einen dreistelligen Millionenbetrag in das Wagenmaterial der Zukunft investieren. Sie haben vorhin bereits angesprochen, dass Investitionen geplant seien. Ich hatte Gelegenheit, das Konzept der Deutschen Bahn für die Einzelkabinen in Frankfurt anschauen zu können. Ich möchte Sie ganz konkret fragen: Werden Sie dieses Konzept 1:1 übernehmen oder werden Sie etwas anderes erfinden, um etwas Neues oder modernisiertes Wagenmaterial zu haben?

Meine vierte Frage richtet sich an Herrn Bellmann. Sie forschen zu diesem Geschäftsfeld, über das wir jetzt sprechen und zu Innovationen im Nachtreisezugverkehr. Was sind die aus Ihrer Sicht entscheidenden Erfolgsfaktoren für einen erfolgreichen, das heißt auch wirtschaftlich darstellbaren Betrieb der Nachtreisezüge und ganz speziell des Segments der Schlaf- und Liegewagen?

Vorsitzender: Dann erst Herr Bauer, bitte.

Kurt Bauer (ÖBB-Personenverkehr AG): Die Antwort ist: Ja, wir investieren einen dreistelligen Millionenbetrag und ja, wir nennen das „Mini-Suites“. Die „Mini-Suites“ werden Teil dieser Ausschreibung sein. Wir befinden uns gerade in der Ausschreibung für diese Nachtreise-Zugwagen. Diese Nachtreise-Zugwagen oder diese Züge werden für den Italien-Verkehr bestellt.

Dabei sieht man auch schon wieder das pikanteste Detail am Rande: Wir müssen für Italien neu bestellen, weil es dort neue Brandschutzbestimmungen gibt, die ab März 2021 in Kraft treten. Ab diesem Zeitpunkt hätten wir sonst auf einmal keine zulässigen Fahrzeuge mehr für den Italien-Verkehr. Das ist ein weiteres Beispiel, wie unglaublich anspruchsvoll es ist, internationalen Schienenpersonenfernverkehr über Ländergrenzen hinweg zu betreiben.

Vorsitzender: Herr Bellmann. Bitteschön.

Dipl. Kfm. Marco Bellmann (Technische Universität Dresden): Vielen Dank. Es ist richtig, ich forsche zu dem Thema, ich habe ein laufendes Promotionsprojekt darin. Wir haben gerade eine umfassende Studie zu dem Thema durchgeführt, das Sie angesprochen haben: Was möchten eigentlich die Nutzer von Nachtzügen? Das können Sie in meiner Stellungnahme nachlesen.

Zum Thema „Erfolgsfaktoren“ sind viele Punkte schon angesprochen worden. Die aufwendigen Produktionsprozesse zum Beispiel, mit Flügeln und den damit verbundenen Qualitätsrisiken, müssen berücksichtigt werden. Ganz wesentlich ist natürlich, die diesbezüglichen Nutzeranforderungen zu erfüllen, gerade im Nachtreisezugverkehr. Ich verstehe das nicht als klassische Verkehrsdienstleistung, sondern das ist eher ein ganzes Leistungsbündel, welches eine erhebliche Beherbergungskomponente beinhaltet.

Produktionsseitig oder vertrieblich ist sicherlich ein entscheidender Faktor, dass die Nutzer den Nachtzug im Angebot auch wirklich finden können. Da gibt es noch Verbesserungsmöglichkeiten.

Ansonsten sind eigentlich alle anderen Punkte angesprochen worden, die für einen zukünftigen Nachtzug wichtig sind.

Auf einen Punkt in meiner Stellungnahme möchte ich noch eingehen. Die Diskussion war mir bisher zu sehr von der Frage geprägt, ob die Deutsche Bahn ihre getroffene Entscheidung zu den Nachtzügen zurückziehen oder überdenken sollte.

Ich würde vielmehr überlegen: Wie kann ich wirklich bessere Rahmenbedingungen in Deutschland und vor allen Dingen in Europa schaffen? Wie kann ich die existierenden Hauptbarrieren möglichst zeitnah abbauen, um jedem Interessierten zu ermöglichen, Nachtzüge anzubieten. Es ist ja nicht ausgeschlossen, dass Unternehmen – nicht nur die Deutsche Bahn, sondern z.B. die französische Bahn, die auch einen Großteil ihrer Nachtzugverkehre eingestellt hat – darüber nachdenken, unter anderen Rahmenbedingungen vielleicht wieder etwas zu machen. Ich plädiere ganz klar dafür, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass es jedem, der ein Interesse an so einem Geschäft hat, möglich gemacht wird. Das trifft auch den europäischen Gedanken. Wir haben im Jahr 2010 den grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr liberalisiert. Wir wollen eine



Wettbewerbssituation haben, nicht nur intermodal, auch intramodal. Die aktuell größte Barriere sowohl für die Unternehmen als auch für das Geschäftsfeld Nachtzug ist das Risiko. Es geht also darum, das Risiko, zu verteilen bzw. ein Stück weit abgenommen zu bekommen. Das habe ich auch niedergeschrieben. Da hätte aus meiner Sicht die Politik schon Möglichkeiten, z. B. ein Nachtzugnetz in Europa oder in Deutschland zu definieren und auszuschreiben. Dann könnte jeder Interessent ein Angebot abgeben. Die Italiener machen das schon innerhalb Italiens. In England ist dies mit dem Franchise-System gang und gäbe. Wir haben hier eine andere Philosophie im Fernverkehr; von daher nehmen Sie es einfach als Denkanstoß,

ob das eine Variante für Nachtzüge sein könnte und dann muss man sicher schauen, was machbar ist und wie man das dann sauber abgrenzt.

Vorsitzender: Danke, Herr Bellmann.

Damit sind wir am Ende der öffentlichen Anhörung. Ich bedanke mich recht herzlich. Draußen warten die schwedischen Gäste. Ich denke, dieses Thema wird uns weiter beschäftigen. Hiermit sage ich erneut meinen herzlichen Dank an die Sachverständigen für ihr Kommen und wünsche eine gute Rückreise.

Schluss der Sitzung: 12.08 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender



Zusammenfassung der Stellungnahmen

**Expertengespräch am Mittwoch, 15. Februar 2017,
Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in
Zukunft ermöglichen (Drucksache 18/7904)**

A-Drs. 18(15)471-A
ÖBB-Personenverkehr AG

Seite 1

A-Drs. 18(15)471-B
DB European Railservice GmbH

Seite 16

A-Drs. 18(15)471-C
DB Fernverkehr AG

Seite 26

A-Drs. 18(15)471-D
Technische Universität Dresden

Seite 30

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)471-A
Stellungnahme zur
Öffentl. Anhörung am 15.02.2017

Die Nachtzüge retten

Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen, Drucksache 18/7904

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages
Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 15. Februar 2017

Kurt Bauer

Leiter ÖBB Fernverkehr, ÖBB-Personenverkehr AG, Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Österreich
+43 664 286 62 98 kurt.bauer@pv.oebb.at



cityjet



railjet



nightjet

Das ÖBB Nachtzugsegment 2016

Die ÖBB Strecken bisher (inkl. Partnerbahnen)



Ab Dezember 2016: Der ÖBB Nightjet startet

Alle Strecken im Detail



■ 6 neue Strecken

- Hamburg – Berlin – Zürich
- Hamburg – München – Innsbruck
- Düsseldorf – München – Innsbruck
- München – Villach – Venedig
- München – Villach – Rom
- München – Villach – Mailand

■ 9 bestehende Strecken werden weiter angeboten

- Hamburg – Wien
- Düsseldorf – Wien
- Zürich – Wien
- Zürich – Graz
- Wien – Bregenz
- Wien – Venedig
- Wien – Rom
- Wien – Mailand
- Wien – Livorno

ÖBB Nightjet – mit Auto und Zug durch die Nacht

Auto- und Motorräder sind mit den ÖBB auch weiterhin am Zug



Autos und Motorräder können auf 8 von insgesamt 15 Nightjet-Strecken mitgenommen werden

6 bestehende Strecken

- Hamburg Altona – Wien
- Düsseldorf – Wien
(4 x pro Woche)
- Feldkirch – Graz
- Feldkirch – Wien
- Wien – Verona
(2 x pro Woche in der Sommersaison)
- Wien – Livorno
(2 x pro Woche in der Sommersaison)

2 neue Strecken

- Hamburg Altona – Innsbruck
- Düsseldorf – Innsbruck
(3 x pro Woche)

Der ÖBB Nightjet vernetzt

Ganz Europa bereisen dank starker Partnerschaften



Angebote gemeinsam mit Partnerbahnen in Deutschland

MAV (ungarische Staatsbahn)

- Berlin – Wien
- Berlin – Bratislava – Budapest

HZ (kroatische Staatsbahn)

- München – Budapest
- München – Zagreb
- München – Rijeka

Unabhängiges ergänzendes Angebot

BTE (privater deutscher Anbieter)

- Autoreisezug Hamburg - Lössach

Das ÖBB Nightjet Angebot

Erholt ankommen, ausgeschlafen sein

- **Im Schlafwagen**
 - Abendsnack inklusive
 - Reichhaltiges Frühstück á la carte inklusive
 - Speisen und Getränke beim Zugpersonal
 - Zeitungsservice

- **Im Liegewagen**
 - Kostenloses Wiener Frühstück inklusive
 - Eigene Familienabteile buchbar
 - Speisen und Getränke beim Zugpersonal

- **Im Sitzwagen**
 - Günstigste Reisekategorie
 - Speisen und Getränke beim Zugpersonal



Das ÖBB Nightjet Angebot

Leistbarer Luxus

Berlin - Zürich

Herr Müller auf Geschäftsreise

Berlin ab: 22:59 Uhr

Zürich an: 9:05 Uhr

Single im Schlafwagen ab € 139,--



Düsseldorf - Innsbruck

Familie Maier in den Winterurlaub

Düsseldorf ab: 20:54 Uhr

Innsbruck an: 9:14 Uhr

Familienabteil im Liegewagen € 249,--

Automitnahme: € 114,--



München - Venedig

Max Schmidt reist immer sehr sparsam

München ab: 23:36 Uhr

Venedig an: 8:24 Uhr

Sitzwagen ab € 39,--



Das ÖBB Nightjet Angebot

In ganz Europa buchbar



- Online
Ab sofort über nightjet.com
- In Österreich:
Ab sofort in allen ÖBB Reisezentren und im ÖBB Call-Center (0043-51717) buchbar
- In Deutschland:
Ab 18.10.2016 über die DB Vertriebskanäle Reisezentrum, Call-Center und www.bahn.de buchbar
- In Europa:
Eine Fahrt mit dem Nightjet ist in den Reisezentren aller Bahnhöfe in Mitteleuropa buchbar

The screenshot shows the ÖBB Nightjet website interface. At the top, there is a navigation bar with the ÖBB logo, a menu icon, and links for 'ANGEBOTE UND TICKETS', 'KUNDENSERVICE', and a search icon labeled 'e.B. Vorlesecard'. Below the navigation bar, the main heading reads 'Nightjet - Traumhaft günstig reisen'. A large map of Europe is displayed, with various cities highlighted in yellow and blue, including Hamburg, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, München, Wien, Zürich, Milano, Venedig, and Roma. Below the map, there is a section titled 'Traumhaft günstig reisen' with a red button that says 'Jetzt Ticket buchen'. The text below this section describes the service, mentioning that it is available from December 11, 2016, and that tickets are available immediately. It also includes a section for 'Empfehlungen' with links for 'Buchungsinformationen' and 'Informazioni in italiano'. At the bottom, there is a section titled 'Wählen Sie bitte Ihr Reiseziel' with two main options: 'Österreich' and 'Deutschland', each with a corresponding image and a brief description of the offer.

Investitionsprogramm ÖBB Nightjet

Mehr Komfort nun auch in der Nacht

Investitionen in neue Waggons

Nach einer europaweiten Ausschreibung für gebrauchte Nachtreisezug-Waggons haben die ÖBB beschafft:

- 15 Liegewagen von DB Fernverkehr
- 42 Schlafwagen von DB Fernverkehr

Durchgeführte Modernisierungen der Fahrzeuge

- Erneuerung der Betten
- Neue Abteilstaltungen
- Neues Außendesign
- Technische Harmonisierung
- Modernisierungen werden von Technik-Sparten der ÖBB und DB durchgeführt

Investitionsvolumen: € 40 Mio. für Beschaffung und Modernisierung



Investitionen heben Qualitätsniveau für Kunden

- Durch Investition werden ältere bestehende Schlafwagen der ÖBB ersetzt
- Qualität des Angebots steigt dadurch auch auf bestehenden Nachtzug-Strecken



ÖBB Nightjet

Mittelfristig weitere Verbesserungen geplant



Ab 2018: Modernere Liegewagen durch Umbauprogramm

Investitionsvolumen:
€ 20 Mio. für Modernisierung



Ab 2020: Neue Züge gerade in Ausschreibung

Investitionsvolumen € 230 Mio.





Unser Ziel:

OBB *nightjet*

wird zum
Synonym für
Nachtzugreisen.



COMING SOON: STUDIE SCHLAFWAGEN COMFORT

Design: PriestmanGoode, © ÖBB 2016

OBB *nightjet*

Lässig statt stressig: Die österreichische Art zu reisen.

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)471-B

Stellungnahme zur
Öffentl. Anhörung am 15.02.2017

Joachim Holstein
Neubergerweg 84
22419 Hamburg

Sprecher des Wirtschaftsausschusses
DB European Railservice GmbH
Stellv. Betriebsratsvorsitzender
DB ERS GmbH Niederlassung Hamburg

Stellungnahme zum Antrag

**Die Nachtzüge retten –
Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen**

BT-Drucksache 18/7904

2015: Ankündigung neuer Nachtzugkonzepte durch die DB

Als vor gut zwei Jahren, am 14. Januar 2015, dieser Ausschuss eine Anhörung zu einem ähnlichen Antrag – BT-Drucksache 18/2494 – durchführte, war für die Deutsche Bahn ihr Vorstand Personenverkehr Ulrich Homburg als Sachverständiger geladen. Herr Homburg räumte zunächst einmal ein, dass die Fahrgastzahlen der Nachtzüge keineswegs sinken würden, wie es die DB zuvor immer wieder behauptet hatte:

Nachfragesituation der Nachtzüge: Stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.

Im Verlauf der Befragung gab er bekannt, dass die DB 2015 und 2016 an Konzepten für zukunftsfähige Nachtzüge arbeiten wolle, um danach über Investitionen zu entscheiden:

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.

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.

Es lässt sich heute feststellen, dass die DB in der Tat an solchen Konzepten gearbeitet hat. Dies betrifft die Bereiche Technik, Fahrpreise, Buchungsmöglichkeiten, Kapazitäten und Fahrplangestaltung.

Im Bereich Technik wurde mit der Entwicklung eines neuen Liegewagen-Typs begonnen. Es wurde ein 1:1-Modell (»Mock-Up«) mit vier einzelnen, abschließbaren Kojen anstelle der üblichen Sechserabteile gebaut und im Herbst 2015 der Fachwelt vorgeführt. Die Resonanz war überwiegend positiv.

Ab Dezember 2015 wurde für die Liegewagen die Wahlmöglichkeit zwischen Vierer- und Sechserbelegung aufgehoben; für die Abteile wurden nur maximal fünf Plätze verkauft, so

dass die sechste Liege für Gepäck freibleib. In den Schlafwagen testete man einige Monate lang das Konzept, eine Dreierbelegung der Abteile nur bei Komplettbuchung eines Abteils anzubieten, so dass Einzelreisende auf ihrem Bett aufrecht sitzen konnten und maximal eine andere, fremde Person im Abteil hatten.

Die wichtigste Veränderung betraf die Sitzwagen: Die alten Ruhesesselwagen wurden durch normale Sitzwagen ersetzt; die Reservierungspflicht wurde abgeschafft; die zuvor nur auf Teilstrecken im Zug befindlichen oder von Gästen nutzbaren »Pendlerwagen« wurden auf der gesamten Nachtstrecke mitgeführt und für Gäste zum Zu- und Ausstieg an jedem Haltebahnhof freigegeben; die Sitzwagen wurden als InterCity angezeigt und angeboten, so dass sie im Internet genauso schnell und einfach gebucht werden konnten wie Tageszüge; die Anzahl der Sitzwagen wurde auf manchen Strecken verdoppelt oder verdreifacht; die Auswahl der Haltebahnhöfe wurde stärker am Bedarf orientiert.

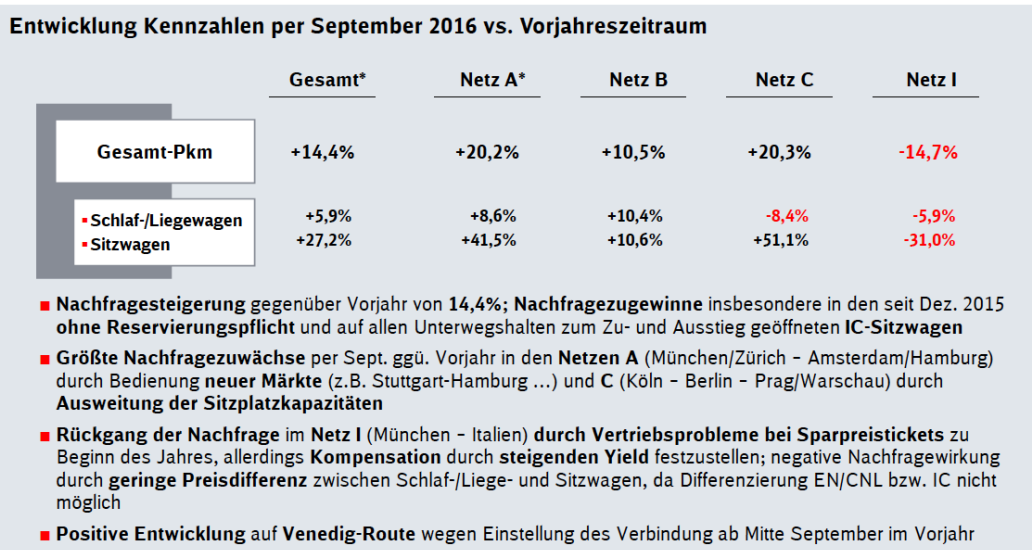
Herbst 2016: DB evaluiert die neuen Nachtzugkonzepte

Der Erfolg dieser 2015 begonnenen Maßnahmen war enorm: im Oktober 2016 gab der Vorstand Verkehr und Transport der DB Berthold Huber bekannt, dass die Beförderungsleistung in den Sitzwagen um 30 Prozent gestiegen war. Bei einem Anfang Dezember 2016 vorgestellten »Nachtzugmonitoring« per September 2016 wurden für die ersten neun Monate des Jahres 2016 gegenüber dem Vorjahreszeitraum folgende Zuwächse festgestellt:

- + 14,4 % bei der Beförderungsleistung aller Nachtzüge
- + 20,2 % im Netz Hamburg/Amsterdam-Frankfurt-München/Zürich
- + 20,3 % im Netz Köln-Berlin-Warschau/Prag
- + 5,9 % in allen Schlaf- und Liegewagen (bei leicht reduziertem Platzangebot)
- + 27,2 % in allen Sitzwagen (bei deutlich ausgeweitetem Platzangebot)



Per September deutlich zunehmende Nachfrage auf den im Fahrplan 2016 verbliebenen Nachtzugverbindungen

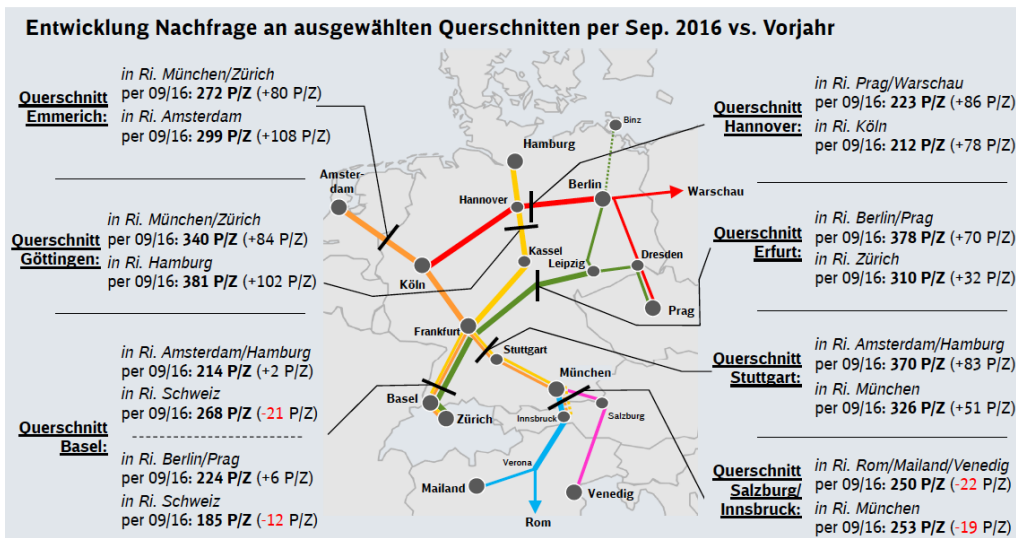


Auf einigen Linien stieg die Beförderungsleistung in den Schlaf- und Liegewagen um über 10 Prozent, in den Sitzwagen sogar um über 50 Prozent. An der niederländischen Grenze

sowie zwischen Hannover und Berlin verdreifachte sich die Zahl der Sitzwagenreisenden, zwischen Hannover und Kassel verdoppelte sie sich.

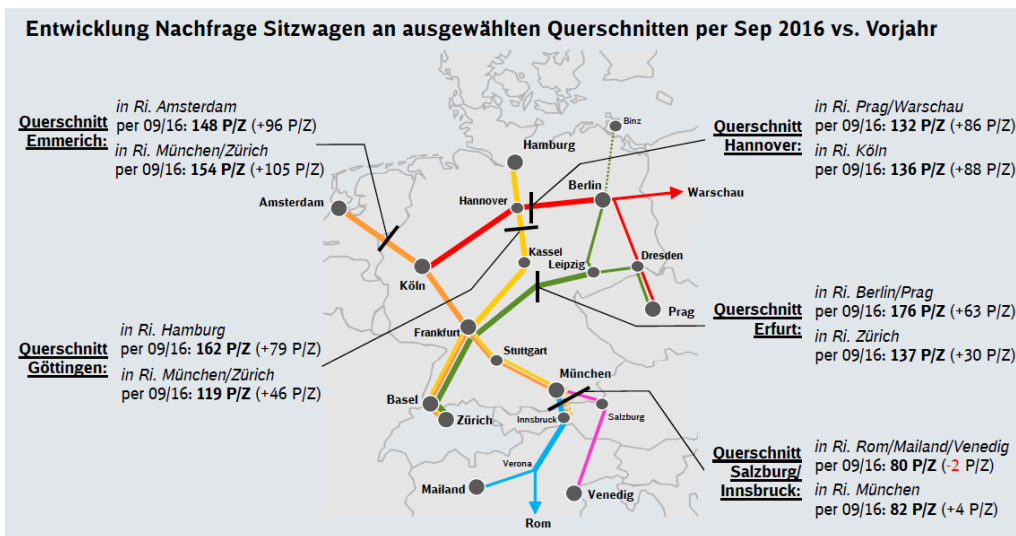
Die DB bezeichnet das als »Entwicklung der Nachfrage«. Diese Darstellung trifft nicht den Sachverhalt, denn die Nachfrage war auch vorher schon vorhanden, aber sie konnte nicht befriedigt werden, weil die Kapazität der Nachtzüge nicht ausreichte. Umgekehrt nahm die DB Anfang September 2016 aus den auf München zulaufenden Zugteilen zwei von vier Schlafwagen heraus. Daraufhin sank zwangsläufig die Zahl der Reisenden auf dieser Strecke, aber von einer sinkenden Nachfrage an Plätzen in Richtung München konnte zwei Wochen vor Beginn des Oktoberfestes sicherlich keine Rede sein.

Deutliche Zunahme Reisender pro Zug an ausgewählten Querschnitten festzustellen Backup



14 DB Fernverkehr AG | V.FMP 4 | 02.12.2016

Deutliche Zunahme Sitzreisender pro Zug an ausgewählten Querschnitten festzustellen (Ausnahme: Italienverkehre) Backup



15 DB Fernverkehr AG | V.FMP 4 | 02.12.2016

Die schlechten Zahlen der Verbindungen nach Italien beruhen darauf, dass mehrere Wochen lang die Züge wegen baustellenbedingter Fahrplanabweichungen als nicht buchbar, teilweise

sogar als nicht existent angezeigt wurden. Selbst Stammgäste schauten sich hier schon nach Flugverbindungen um. Sobald die Fahrgäste wieder die Chance hatten, einen Nachtzug zu buchen, waren sie wieder an Bord. Aber ausgerechnet die treuesten Kunden – Stammkunden im hochpreisigen Bereich, die den Nachtzug wegen der Zeitersparnis und wegen des Komforts allen anderen Verkehrsmitteln vorziehen – wurden von der DB 2014 bei der Zielgruppenanalyse ausgeblendet.

Zielgruppensegmente im Nachtzugverkehr haben unterschiedliche Präferenzen – überwiegend preisaffin



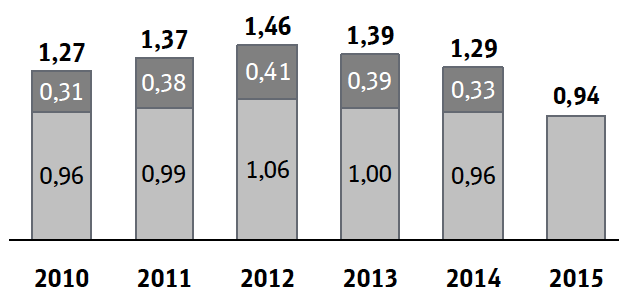
Zielgruppen-Grobsegmentierung	Preisbewusste Einzelfahrer	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wollen eine Hotelübernachtung oder die Anreise am Vortag einsparen ■ Verzicht auf Komfort ■ Nutzen eher Liegewagen oder Sitzwagen, da preiswerter 	Preis einer Hotelübernachtung am Zielort
	Entspannte Einzelfahrer	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wollen über Nacht ein Urlaubsziel erreichen ■ Wollen entspannt und ausgeruht am Ziel ankommen und den vollen Tag nutzen können ■ Nutzen eher Schlafwagen 	Preis Hotelübernachtung am Zielort + Distanz zwischen OD + Abfahrt möglichst spät abends, aber mit genug Schlaf-/Entspannungsphase
	Familien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wollen Übernachtungskosten für viele Personen senken, suchen Alternative zum Hotel ■ Nutzen eher Liegewagen, da preiswerter und mehr Betten 	Preis einer Hotelübernachtung am Zielort
	(Backpacker-) Touristen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wollen viele Städte in kurzer Zeit sehen ■ Nachts ausruhen und tagsüber „entdecken“ ■ Reise an sich schon ein Abenteuer ■ Jung und sehr preisaffin 	Preis für Flug + Hotel oder Bus + Hotel
	Eventer	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wollen nach Konzertveranstaltung, Fußballspiel oder Familienfeier/Klassentreffen etc. abends/nachts noch nach Hause kommen, um eine Hotelübernachtung einzusparen ■ i.d.R. weniger anspruchsvoll, aber einigermaßen bequem 	Preis einer Hotelübernachtung am Zielort + Taktung Tageslinienverkehr (spätester/frühester Zug)
	Flugphobiker und Eisenbahn-nostalgiker	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sind wegen der Flugangst auf Verkehrsmittel über Land angewiesen ■ ... 	Angebote im Bahn-Tageslinienverkehr Evtl. Nacht-Bus-Angebot

Hier tauchen keine Geschäftsreisenden, keine Politiker und keine Wissenschaftler auf, für die der Nachtzug die bequemste oder sogar die einzige Möglichkeit ist, einen Abendtermin am Ort A und einen Vormittagstermin am Ort B miteinander zu verbinden. Oft nutzen diese Kunden in der einen Richtung den Nachtzug und in der anderen den ICE. Nicht erwähnt werden auch Menschen, die aus Umweltschutzgründen oder wegen des Landschaftserlebnisses Bahn fahren wollen – oder gelten sie auch als »Eisenbahnnostalgiker«, analog zu denen, die aus medizinischen Gründen Flugverbot haben und wohl unter »Flugphobiker« subsumiert werden sollen?

Auch bei der Nennung der Reisendenzahlen blendete die DB bis zuletzt die Reisenden in den Sitzwagen aus. 2013 waren es 1,2 Millionen; seitdem hat die Zahl noch zugenommen.

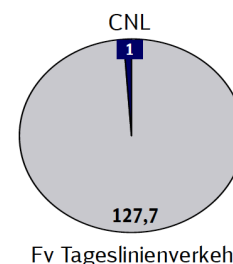
Nachfrageentwicklung CNL

[in Mio. Reisenden]



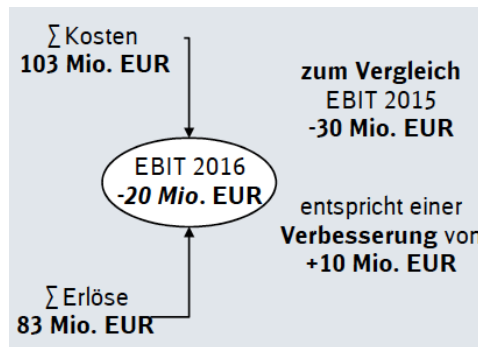
Beförderte Personen (2015)

[in Mio. Reisenden]



Das Defizit der Nachtzüge wurde 2016 gegenüber 2014 halbiert

Für 2012 gab die DB das Defizit der Nachtzüge (EBIT) mit 9 Mio. Euro an, für 2013 nannte sie 18 Mio. und für 2014 37 Mio. Euro Verlust. Das war der Stand, als die letzte Anhörung stattfand und die Verbesserungsmaßnahmen angekündigt wurden. Im »Nachtzugmonitoring« wurden für 2015 noch 30 Mio. Euro Verlust genannt und für 2016 ein negatives EBIT von nur noch 20 Mio. Euro prognostiziert – also eine Halbierung der Verluste gegenüber 2014.



Diese Zahlen sind allerdings mit Vorsicht zu genießen. So wurden beispielsweise beim Übergang von 2012 auf 2013 »Erlöse aus Pendlerwagen« mit einem geschätzten Volumen von 5,4 Mio. Euro »nicht berücksichtigt«; bei der Berechnung des »Deckungsbeitrages 1« tauchte neben der Spalte »Kosten« plötzlich eine Spalte »Vertrieb« mit einem Volumen von 8,1 Mio. Euro auf, und die Overheadkosten stiegen um sage und schreibe 41 Prozent, in absoluten Zahlen um 5,2 Mio. Euro. 2015 sollen die Fahrzeugkosten um 5 Mio. Euro höher gelegen haben als 2014, obwohl zum Jahreswechsel die 34 reparaturanfälligen Doppelstock-Schlafwagen ausgemustert worden waren.

Das Ergebnis hätte noch besser ausfallen können, wenn bei Flügelzügen im Falle der Verspätung eines Flügelzuges der andere Zug pünktlich auf die weitere Reise geschickt und der andere Zug separat nachgeführt worden wäre, anstatt den pünktlichen Zug am Knotenbahnhof zwei, drei oder sogar fünf Stunden warten zu lassen und sich verärgerte Fahrgäste, schlechte Presse und hohe Entschädigungen im Rahmen der Fahrgastrechte einzuhandeln. Auch die Erstattungen für Downgrades wegen der häufigen Ersatzgestellungen durch Liegewagen, weil Schlafwagen nicht zügig repariert wurden, führten zu vermeidbaren Belastungen.

Zwischenfazit: Gute Perspektiven für die Nachtzüge

Die DB hat Projekte in der von Ulrich Homburg 2015 vorgestellten Richtung entwickelt und dadurch sowie mit Hilfe anderer Maßnahmen das Defizit der Nachtzüge von 2014 bis 2016 halbiert. Da 2018 die Trassengebühren in den Nachtstunden gesenkt werden, verbessern sich die Rahmenbedingungen für die Nachtzüge weiter. Die vorliegenden Zahlen zeigen: Die Rahmenbedingungen für Investitionen und den Weiterbetrieb der Nachtzüge sind im Grunde gegeben.

Gegenteilige Entscheidung der DB: Einstellung vor Evaluation

Bekanntlich hat die DB nicht abgewartet, ob die entwickelten Konzepte greifen, sondern hat Ende 2015 beschlossen, ihre Nachtzüge mit Schlaf- und Liegewagen einzustellen. Vorstand Berthold Huber stellte es am 17. Dezember 2015 in einer Pressekonferenz so dar:

Es stimmt, dass wir unter anderem mit der ÖBB im Gespräch sind, weil der Nachtzugverkehr in deren Produktionsstrukturen und deren Fahrzeugstrukturen besser passt als bei uns und wir auf die Art und Weise den Nachtzug für den Kunden im Kern aufrechterhalten können und wir selber gegenüber das, was wir heute ohnehin schon an Nachtzug mit ICEs haben, wir fahren ja vier ICEs als Nachtzüge, gerne aufstocken würden auf zehn, die werden von den Kunden sehr gut angenommen, die können wir aus dem laufenden Produktionskonzept fahren, also ausgesprochen günstig produzieren, und die auch mit, auch da haben wir vorher schon mal drüber diskutiert, ergänzen mit netzergänzenden Nachtbussen, so dass wir ein ganzheitliches Nachtzugkonzept entwickelt haben, das tatsächlich unter anderem auch mit der ÖBB diskutiert wird, zu fahren.

Die DB Fernverkehr AG hatte ihre Tochterfirma DB European Railservice GmbH (DB ERS), die das Personal auf den Nacht- und Autoreisezügen stellte, am 1. Dezember 2015 über die geplante Einstellung der Nachtzüge informiert und leitete die Auflösung der DB ERS ein. Alle Bemühungen der Betriebsratsgremien, die fast 500 Arbeitsplätze zu retten und die DB ERS beispielsweise als Personal auf den oben genannten ÖBB- und ICE-Nachtzügen oder auf Zügen anderer Betreiber einzusetzen, wurden abgeblockt. Von der 2016 durchgeführten Mitarbeiterbefragung der DB wurden die Beschäftigten der DB ERS ausgeschlossen. Und obwohl zum Dezember 2016 einerseits die ÖBB alle Schlafwagen und einen Teil der Liegewagen übernahmen und rund die Hälfte der Nachtzuglinien weiter betrieben und andererseits die DB Fernverkehr AG die bisherigen InterCity-Kursgruppen der Nachtzüge als InterCity-Züge dort weiter betrieb, wo die ÖBB nicht aktiv werden wollten, lehnte man es ab, diesen Übergang des Betriebs der Nachtzüge auf ÖBB und DB Fernverkehr als Betriebsübergang im Sinne von § 613a BGB zu behandeln und allen Beschäftigten die Weiterbeschäftigung anzubieten. Stattdessen müssen sie sich auf andere Stellen im Konzern bewerben und selbst bei weiterer Ausübung ihres Berufs als Mitarbeiter im Fahrdienst mit Lohneinbußen von bis zu 30 Prozent rechnen. Ein selbst organisierter Wechsel auf die Nachtzüge der ÖBB kam für die Beschäftigten auch nicht in Frage, denn der Subunternehmer der ÖBB, die österreichische Tochter des französischen Konzerns Newrest, stellt nur befristet ein und hat seine Lohnstruktur auf das österreichische Rentenniveau abgestimmt, das um 50 bis 80 Prozent über dem deutschen liegt und Sonderleistungen für Geringverdiener und Nachtarbeiter aufweist.

Erkenntnisse aus den ersten zwei Monaten des neuen Nachtverkehrs

Bezüglich der ÖBB-Nightjets ist die allgemeine Wahrnehmung: Die Kunden sind dankbar, dass es auf einigen Strecken noch Nachtzüge gibt. Die Nightjets der ÖBB sind mindestens genauso voll wie die CityNightLine-Züge der DB.

Die DB hat von den Plänen Abstand genommen, nachts zusätzliche ICEs einzusetzen. Stattdessen werden IC-Garnituren verwendet, das heißt: faktisch fahren einige IC-Kursgruppen der bisherigen Nachtzüge weiter, teilweise in derselben Fahrplanlage, teilweise mit derselben Zugnummer. Allerdings gibt es keine angehängten Schlaf- und Liegewagen mehr und damit auch keine Gastronomie. Einige Züge fahren nur am Wochenende oder im Hochsommer. Die DB präsentierte diese Züge am 7. Oktober 2016 wie folgt:

*Mit der Ausweitung der nächtlichen IC-/ICE-Verbindungen ist Deutschland
24 Stunden am Tag mit der Bahn mobil*

Es wurde der Eindruck erweckt, als seien die herausgestellten Leistungsmerkmale neu:

- Die Möglichkeit, den Frankfurter Flughafen nachts um 4 Uhr zu erreichen
- Nachts von Frankfurt nach Mannheim oder von Stuttgart nach Berlin zu fahren
- Sparpreise, BahnCard und Sonderangebote zu nutzen
- Zuschlagfrei zu reisen

Alle diese Merkmale trafen auch schon auf die Nachtzüge der DB zu, wurden zuletzt aber nicht mehr beworben.

Ferner gibt es Merkmale zur Komfortsteigerung, die angesichts des Umgangs der DB mit den bisherigen Nachtzügen geradezu grotesk wirken. So werden jetzt die Durchsagetexte »deutlich verkürzt, um schlafende Fahrgäste nicht zu stören«. In den Nachtzügen der DB erfolgten aber zwischen 22 und 6 Uhr, teilweise bis 7 Uhr überhaupt keine Ansagen. Die schon 2014 vorgeschlagene Option, an nächtliche IC-Züge je nach Bedarf Schlaf- und Liegewagen anzuhängen, war allerdings seinerzeit ausgeschlossen worden, da angeblich auch nachts an jedem Halt eine ausführliche Beschallung erfolgen müsse.

Außerdem wird nunmehr das Licht zentral gedimmt, was in den Sitzwagen der CNL-Züge aus Sicherheitsgründen untersagt war.

Das Bordpersonal soll Fleecedecken und »Schlafsets« bestehend aus Nackenkissen, Ohrstöpseln und Schlafmaske verkaufen. Fleecedecken gab es in den Ruhesesselwagen der CNL-Züge gratis. Unklar ist, wie mit von Gästen zurückgelassenen Fleecedecken und Teilen der Schlafsets verfahren werden soll: Dürfen sie nochmals verkauft werden oder sind sie zu entsorgen?

An vielen dieser Dinge wird deutlich, dass die DB sich beim Service- und Betriebskonzept für nächtliche Züge nicht auf die Sachkunde der Mitarbeiter auf ihren Nachtzügen gestützt hat.

Schlussfolgerungen im Hinblick auf den Antrag DS 18/7904

In den elf Monaten, die seit Einreichung des Antrags vergangen sind, hat die DB Fakten geschaffen, die den Zielen des Antrages zuwiderlaufen. Dennoch kann der Bundestag im Sinne dieses Antrages handeln.

Es besteht **ausreichende Nachfrage** sowohl nach komfortablen Nachtverbindungen auf der Langstrecke als auch nach Städteverbindungen auf der Kurzstrecke. Selbst dort, wo Hochgeschwindigkeitszüge nur noch drei- bis fünfeinhalb Stunden benötigen, haben Nachtzüge ihre Berechtigung, wie das Beispiel Paris-Stuttgart-München zeigt, wo zwischen der letzten Verbindung am Abend und der ersten am Morgen eine Lücke von 11 bzw. 13 Stunden klafft. Bis 2008 verließ der direkte Nachtzug Paris kurz vor 23 Uhr und erreichte Stuttgart kurz nach 6 Uhr und München um 9 Uhr. Damit bot er einen Zeitvorteil von drei bis fünf Stunden.

Die Annahme der DB, das **Wettbewerbsumfeld** des Nachtreiseverkehrs werde sich »durch neue Angebotsoffensiven der Marktteilnehmer« verschärfen, ist zu pessimistisch und steht in bemerkenswertem Kontrast zu den sonst so optimistischen Annahmen der DB, etwa was die Wirtschaftlichkeit des Projektes »Stuttgart 21« und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm betrifft. Die größten Angebotsoffensiven kamen 2016 von der DB in Form von Tickets zu 19 Euro und einem auf 10 Euro reduzierten Liegewagenaufpreis, was Fahrten im Liegewagen für 29 Euro – mit BahnCard für 24,25 Euro – ermöglichte.

Die ÖBB alleine können nicht die gesamte Nachfrage befriedigen, insbesondere auf Strecken, die nicht von Österreich aus mit Personal bedient werden können, denn die Europäische Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung EFPV lässt keine viernächtigen Umläufe zu, etwa von Wien über Hamburg nach Paris und zurück. Die EFPV verlangt, dass auf jede auswärtige Ruhezeit eine Ruhe am Dienort folgt; mit einem tariflich vereinbarten Ausgleich sind auch zwei auswärtige Ruhen vor Rückkehr an den Ausgangsort möglich. Ein Anbieter aus einem kleinen Staat kann folglich den Bedarf in einem Gebiet, das sich von Kopenhagen über Amsterdam, Paris und Zürich bis nach Rom, Zagreb, Prag und Warschau erstreckt, nicht alleine abdecken. Es bedarf der **Kooperation zwischen verschiedenen Bahnunternehmen**.

Beispiele für solche Kooperationen lieferten früher die Staatsbahnen Deutschlands, Österreichs und der Schweiz mit dem nach den Autokennzeichen als »DACH« bezeichneten Betreiber der ursprünglichen CityNightLine-Züge, später die DB und die ÖBB viele Jahre lang mit dem gemeinsamen Betrieb des EuroNight zwischen Hamburg und Wien und derzeit mit ICE-Garnituren, auf denen die Logos beider Bahnen prangen. Für den Betrieb der Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Deutschland und Paris haben die DB und die SNCF eine gemeinsame Tochtergesellschaft namens Alleo gegründet. Seit 1999 betreibt das Joint Venture der DB und der Nederlandse Spoorwegen (NS) namens »ICE International« den ICE-Verkehr von Deutschland nach Amsterdam und Brüssel.

Es ist also vorstellbar, auch im Nachtzugbereich zu kooperieren. Schmerzlich vermisste Verbindungen wie die Nachtzüge nach Paris und Kopenhagen, zwischen Zürich und Köln/Amsterdam, Berlin und Köln, Berlin und München sowie zwischen Zürich und Dresden könnten auf diese Weise wieder in Betrieb genommen werden.

Im Mai 2016 haben Bahnexperten den Entwurf eines mitteleuropäischen Nachtverkehrsnetzes namens »LunaLiner« vorgestellt, das auf realistischen Annahmen basiert: Orientierung an seit langem befahrenen Verbindungen zwischen Hauptstädten, Ballungsräumen und wichtigen Knotenpunkten; lokbespannte Züge mit Wagenmaterial, das für 200 km/h zugelassen ist; Nutzung von Hochgeschwindigkeitstrassen ungefähr im bisherigen Umfang; Möglichkeit der Flügelung.



Entwurf des »LunaLiner«-Netzes; grün: Kernnetz mit ausgestaltetem Fahrplan

Für das Wagenmaterial eines zukunftsfähigen Nachtzugsystems kann auf moderne Typen zurückgegriffen werden. Dazu zählen die Schlafwagen, die gerade von der DB an die ÖBB verkauft wurden, die für Langstrecken konzipierten Schlafwagen osteuropäischer Bahnen

sowie die vor kurzem in Berlin umgebauten Talgo-Garnituren, die mit einer automatischen Spurwechselvorrichtung ausgestattet sind. Für den Liegewagenbereich kämen Fahrzeuge in Betracht, die verschiedene Komfortkategorien von Einzelkojen bis zu Sechserabteilen innerhalb eines Wagens bieten. Für den Sitzwagenbereich stehen Fahrzeuge – mit Großraum und mit Abteilen – zur Verfügung, die problemlos auch in Tageszügen eingesetzt werden können und so die Synergie erhöhen.

Ein an den **Interessen der Kunden** orientiertes Nachtzugsystem muss über ausreichende Kapazitäten für Fahrräder und sperriges Gepäck (z. B. Skier und Snowboards) verfügen. Die DB verfügt über sogenannte Halbgepäckliegewagen mit jeweils 20 Fahrradstellplätzen, die auf den Verbindungen aus der Schweiz nach Amsterdam, Hamburg, Berlin und Dresden sowie zuletzt von München nach Amsterdam und Hamburg eingesetzt wurden und sehr stark ausgelastet waren. Im wachsenden Segment des Fahrradtourismus sind Reisende prägend, die mit dem eigenen, hochwertigen und ihnen vertrauten Rad unterwegs sein wollen, und solche, die eine Langstrecke auf dem Rad zurücklegen wollen. Für beide Gruppen kommen Leihräder am Urlaubsort nicht in Betracht, sondern nur eine möglichst umsteigefreie und bequeme Langstreckenverbindung, wie sie der Nachtzug bietet.

Ein modernes Nachtzugsystem verfügt selbstverständlich über **Gastronomie an Bord**, mindestens in Form eines Bistros.

Ein zukunftsfähiges, länderübergreifendes Nachtzugsystem muss ein einheitliches, einfaches und robustes **Buchungs- und Preissystem** aufweisen. Es muss mit den üblichen Fahrkarten der jeweiligen Länder zu benutzen sein, die üblichen Rabattkarten wie BahnCard, Vorteilscard und Halbtax/SwissCard müssen anerkannt werden. Es müssen durchgehende Fahrkarten für die gesamte Reisekette mit allen Zügen im Vor- und Nachlauf erhältlich sein, so dass bei Verspätungen die vorgesehenen Entschädigungen greifen und alternative Züge genutzt werden können.

Für dieses umweltfreundliche Verkehrssystem sollte der Bund die **Weichen stellen**. Er sollte durch Erleichterungen bei der Umsatz- und der Energiesteuer die immer wieder, nicht zuletzt bei der Anhörung vom Januar 2015 beklagte Diskriminierung des grenzüberschreitenden Zugverkehrs gegenüber dem Flug- und dem bisher nicht bemauteten Busverkehr verringern oder völlig beseitigen. Damit würde er eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des auf dem Pariser Klimagipfel Ende 2015 vereinbarten Abkommens schaffen.

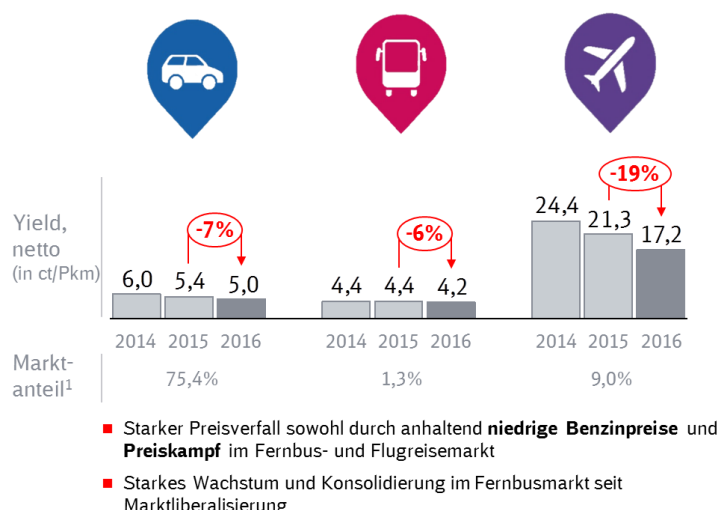
Joachim Holstein
10.02.2017

Stellungnahme der DB Fernverkehr AG anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 15. Februar 2017

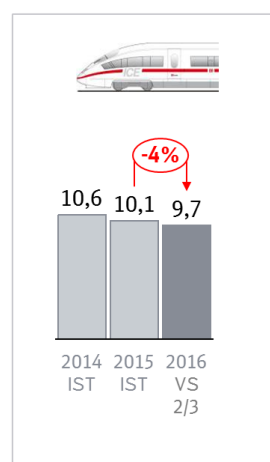
Schwierige Rahmenbedingungen im Schienenpersonenfernverkehr

Der Fernreisemarkt Deutschlands und jener Europas stehen seit ungefähr 10 Jahren und insbesondere seit Liberalisierung des Fernbusmarktes im Jahr 2013 in einem harten Wettbewerbsumfeld. Besonders deutlich wirkt sich dieses harte Wettbewerbsumfeld auf die Endkundenpreise für Mobilität aus: Über alle Verkehrsträger hinweg sinken die Preise kontinuierlich, auch der motorisierte Individualverkehr ist durch die weiterhin niedrigen Kraftstoffpreise im Vergleich zu den Vorjahren sehr günstig.

Wettbewerbsdynamik



DB Fernverkehr



Entwicklung der Yields (Erlöse pro Personenkilometer) im Verkehrsträgervergleich

Hinzu kommen Rahmenbedingungen, die die Wettbewerbsbedingungen für die Schiene weiter verschärfen. So sinken Kosten und Preise bei konkurrierenden Verkehrsträgern, bei der Schiene steigen hingegen die Kosten – auch aufgrund ordnungs- und energiepolitischer Maßnahmen. Zu nennen sind hier u.a. zunehmende Belastungen aus der EEG-Umlage, aus dem Emissionshandel, durch Fahrgastrechte oder die Mehrwertsteuerbelastung im grenzüberschreitenden Fernverkehr.

Auch im Bereich der Infrastrukturbenutzungsentgelte ist der Schienenpersonenfernverkehr in den letzten Jahren kontinuierlich stärker belastet worden, während PKW und Fernbus in Deutschland keine Maut entrichten: Lag der Anteil der Trassenkosten an den Gesamtkosten im Fernverkehr im Jahr 2012 noch bei 20%, summieren sich diese im Jahr 2016 bereits auf ca. 23%. Aufgrund der im Vergleich zu anderen Kostenpositionen überproportionalen Dynamisierung wird sich der Anteil auch in den kommenden Jahren kontinuierlich weiter erhöhen. Der jüngste Bescheid der Bundesnetzagentur zum Trassenpreissystem 2018 würde – sollte er zur Anwendung kommen – alleine zu einer neuerlichen Zusatzbelastung für den Fernverkehr von über 20 Mio. EUR pro Jahr führen, der Anteil der Trassenkosten an den Gesamtkosten könnte in einzelnen Segmenten auf bis zu 30% im Jahr 2030 ansteigen.



2/4

In diesem schwierigen Umfeld agiert die DB Fernverkehr auf Basis des aktuellen Rechtsrahmens als eigenwirtschaftliches und marktorientiertes Unternehmen. Trotz der widrigen Rahmenbedingungen konnten die Fahrgastzahlen im Fernverkehr über die Jahre fast kontinuierlich gesteigert werden. Das Wachstum ist auf die marktorientierte Anpassung des Fernverkehrsangebotes zurückzuführen, die aber auch erfordert, dass stark unwirtschaftliche Verkehre zugunsten anderer Wachstumsoptionen angepasst werden können. Dies trifft auch auf den klassischen Nachtreiseverkehr auf der Schiene zu.

Klassischer Nachtreiseverkehr der DB Fernverkehr im Dezember 2016 eingestellt

Im Jahr 2015 stand den Fahrgelderlösen in diesem Segment in Höhe von 90 Mio. EUR trotz wiederholter Sanierungsprogramme ein wirtschaftlicher Verlust von 30 Mio. EUR gegenüber. Mit nur 1% aller Reisenden war der klassische Nachtreiseverkehr ein Nischenangebot der DB Fernverkehr. Im Jahr 2016 ist es uns gelungen, gemäß unserer Planungen die Wirtschaftlichkeit des Nachtzugverkehrs zu verbessern. Haupttreiber hierbei war die bereits 2014 von Herrn Homburg avisierte Vereinfachung des Produktionskonzepts. Flügeln und Kuppeln wurde auf ein Minimum reduziert. Dadurch ist es gelungen, die Kosten des Betriebs zu reduzieren. Auch ist es uns gelungen, insbesondere durch den Wegfall der Reservierungspflicht bei den Sitzplätzen die Kundenzahlen zu steigern. Diese Steigerung wurde aber aufgrund des Wettbewerbsdrucks nur durch sinkende Preise ermöglicht. Der Erlös pro Personenkilometer (Yield) fiel signifikant um ca. 8% zwischen 2015 und 2016 und fiel somit noch stärker als im Tageslinienverkehr. Im Resultat stagnierten die Erlöse leicht auf ca. 85 Millionen Euro. Der Verlust des Nachtzugesgeschäfts lag auch 2016 - trotz der erfolgreichen Sanierungsmaßnahmen- bei ca. -20 Millionen Euro.

Die oben beschriebenen Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit hatten wir bei der Entscheidung Ende 2015 in diesem Umfang bereits planerisch unterstellt, ebenso wie die ab 2017 geltenden reduzierten Trassenpreisgebühren in der Nacht, die allerdings durch Kostensteigerungen in anderen Bereichen kompensiert werden. So hat sich die DB Fernverkehr nach gewissenhafter Abwägung aller Vor- und Nachteile dazu entschlossen, die Nachtzugverkehre in dieser Form ab Dezember 2016 nicht mehr anzubieten.

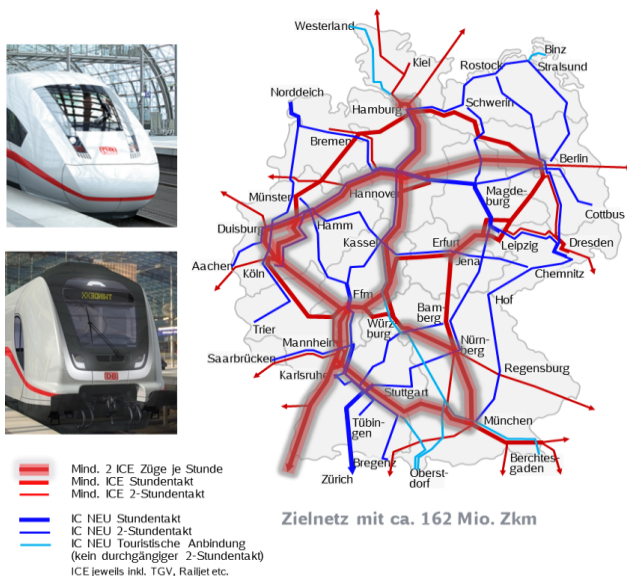
Zur Weiterführung des Nachtzugverkehrs wären umfangreiche Investitionen in das Wagenmaterial, insbesondere die Liegewagen, erforderlich gewesen, um das Angebot in mindestens gleicher Qualität weiterhin anzubieten. Die erforderlichen Investitionen wären zwangsläufig zu Lasten anderer Investitionsvorhaben gegangen. Eine tragfähige wirtschaftliche Basis für Investitionen in das klassische Nachtzugesgeschäft war auf Basis der oben skizzierten Faktoren aus unserer Sicht nicht gegeben. Im Rahmen der Angebotsoffensive investieren wir stattdessen umfangreich in die Züge und den Service des Tages- und damit Sitzwagenverkehrs. Der Tageslinienverkehr stellt für die DB Fernverkehr ein strukturell erfolgreiches Geschäftsmodell dar. Von den Investitionen in dieses Geschäftsmodell profitiert ein Vielfaches der bisher im klassischen Nachtreiseverkehr Reisenden.

Wachstumsstrategie der DB Fernverkehr AG - die Angebotsoffensive

Auf die beschriebenen wachsenden Herausforderungen im Markt hat die DB Fernverkehr im März 2015 mit der Angebotsoffensive „Der neue Fernverkehr – Mehr Bahn für Metropolen und Regionen“ reagiert. Ziel dieser Offensive ist es, durch einen flächendeckenden, attraktiven und bezahlbaren Fernverkehr über 50 Millionen zusätzliche Fahrgäste bis 2030 hinzuzugewinnen und damit den Marktanteil der Schiene zu vergrößern. Wesentlicher Effekt ist eine Zunahme grüner, CO₂-freier Mobilität in Deutschland – nur so kann die Energiewende gelingen.

Mit der Umsetzung dieser Strategie sind wir auf einem guten Weg: Seit Ankündigung unserer Kundenoffensive haben wir bereits knapp 10 Millionen neue Kunden hinzugewonnen, auch 2016 haben wir einen neuen Passagierrekord erreicht und bringen mehr Kunden als je zuvor in unseren Fernverkehrszügen an ihr Ziel.

Neben der signifikanten Ausweitung des Reiseangebots hat die DB Fernverkehr auch intensiv an der Weiterentwicklung der Produktqualität und des Produkterlebnisses für die Kunden gearbeitet. So wurde mit dem Programm „Zukunft Bahn“ Ende 2015 eine Qualitätsoffensive gestartet, die zum Ziel hat, die Erwartungen der Fahrgäste in Bezug auf Pünktlichkeit, Komfort und Service zu erfüllen bzw. zu übertreffen. 2016 wurde die Trendwende bei der Pünktlichkeit erreicht und diese um 4,5%-Punkte auf 78,9% gesteigert. Damit wurde das Ziel – eine Pünktlichkeit der Zugfahrten von 80% – zwar knapp verfehlt, wir sind aber dem Ziel von 85% im Jahr 2020 deutlich näher gekommen.



DEUTSCHLAND IM TAKT

- **Massiver Ausbau des Fernverkehrsangebots um 25 Prozent bis 2030**
- **50 Mio. zusätzliche Reisende pro Jahr**
- **Mehr Fahrten in ICE-Qualität, auf Hauptachsen 2 Züge pro Stunde**
- **Konsequente Bedienung mit dem Fernverkehr auch in der Fläche im Zwei-Stundentakt**
- **5 Mio. Menschen neu am Fernverkehr angeschlossen**
- **Reduktion von 1,7 Mio. t CO₂ pro Jahr** (entspricht dem Ausstoß von 600.000 Pkw p.a.)
- **12 Mrd. EUR Investitionen bis 2030 im Fernverkehr**
- **1.500 neue Mitarbeiter** verlässliche Arbeitsplätze

Seit Ende 2016 ist WLAN an Bord nicht nur für Kunden der 1. Klasse verfügbar, sondern wird auch flächendeckend in allen ICE für Kunden der 2. Klasse kostenlos angeboten. In diesen Service sowie in neue Repeater und ein Entertainment-Angebot in unseren Zügen investiert der Fernverkehr in den kommenden 3 Jahren 120 Mio. EUR. Mit dem Intercity 2 und dem ICE 4 wurden im Jahr 2016 zudem neue Fahrzeuge vorgestellt, die die Pfeiler des zukünftigen Angebots bilden. Insbesondere der ICE 4, für den in den kommenden Jahren Investitionen in Höhe von mehr als 5 Milliarden EUR getätigt werden, bietet den Fahrgästen zukünftig zahlreiche neue Komfortmerkmale und ist dabei mit deutlich geringerem Energieverbrauch auch in ökologischer Sicht zukunftsweisend.



4/4

Nacht-ICE/ IC und Unterstützung für Nachtzugbetreiber

Seit Dezember 2016 verkehren Züge des Tagesverkehrs vermehrt auch nachts auf neuen Relationen. So werden die Züge häufiger – und damit wirtschaftlich sinnvoller – eingesetzt. Wir bieten auf diesem Weg ein attraktives Angebot unter anderem für preissensible Kunden, das sehr gut angenommen wird. Dies zeigt sich deutlich an der positiven Nachfrageentwicklung. Durchschnittlich waren in den seit Dezember 2016 neu angebotenen Zügen am Tagesrand und in der Nacht selbst in der nachfrageschwachen Wintersaison mehr als 150 Fahrgäste an Bord.

Neben unserem eigenen Angebot an durch die Nacht verkehrenden ICE- und IC-Zügen, das wir bei entsprechendem Markterfolg auch weiter ausbauen möchten, unterstützen wir andere Nachtzugbetreiber in Deutschland. Darunter sind die Nachtzugangebote der RŽD (Russischen Eisenbahnen) sowie der ČD (Tschechische Bahnen) und der "Nightjet" der ÖBB (Österreichische Bundesbahnen), der seit Dezember 2016 deutlich ausgebaut wurde.

Bei diesen Verkehren fungiert die DB Fernverkehr als EVU-Dienstleister, indem sie die Triebfahrzeugführer und teilweise die Loks für die Züge stellt, sowie die Trassen-, Stations- und Energienutzung organisiert. Außerdem vertreibt die DB Vertrieb GmbH als Vertriebsdienstleister Fahrkarten über alle Vertriebskanäle der DB, sodass der Ticketkauf für die deutschen Kunden möglichst einfach und über die bekannten Kanäle sichergestellt wird. Um den DB-Kunden die Nutzung des ÖBB-Nightjet zu erleichtern und um das neue Zugangebot testen zu können, haben DB und ÖBB gemeinsam vereinbart, in einer Übergangsphase zusätzlich parallel zu den ÖBB-Tarifen auch die bekannten DB-Tarife wie beispielsweise Flexpreis und Sparpreis für die ÖBB-Nightjet-Verbindungen anzubieten. Auch die bekannten Rabatte für BahnCard-Inhaber gelten in dieser Übergangsphase wie gewohnt.

15 Liege- und 42 Schlafwagen aus der DB-Nachtzugflotte wurden nach Einstellung der Verkehre der DB Fernverkehr an die ÖBB verkauft und reibungslos zum Fahrplanwechsel übergeben, um das Angebot für die Nachtzug-Kunden in Deutschland sicherzustellen. Auch anderen Nacht- bzw. Autozugbetreibern wurde nicht mehr benötigtes Rollmaterial angeboten.

Durch die Kombination aus klassischen Nachtzugverkehren sowie in der Nacht und am Tagesrand verkehrenden ICE- und IC-Zügen der DB ergibt sich ein vielfältiges, attraktives Angebot, das den Bedürfnissen der unterschiedlichen Kundengruppen Rechnung trägt. Wir erwarten daher, dass im Jahr 2017 mehr Reisende im Nachtreiseverkehr unterwegs sein werden als noch im Jahr 2016.

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 vielmehr¹:

- 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. 1². Diese Forderung sollte daher von den Antragstellern zurückgezogen werden.

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

² 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) reaktiver 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 SPNV³)! Dadurch ergeben sich für den Einsatz von Hochgeschwindigkeitsnachtzügen (SAUTER- SERVAES und DBEC GmbH⁴ 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.

³ SGV = Schienengüterverkehr; SPNV = Schienenpersonennahverkehr

⁴ DB Engineering & Consulting GmbH