

zeitschrift zur kritik der globalen ökonomie

21

lunapark

extra

**STOPPT das
Nachtzug-AUS!**

LunaLiner®

Mit
DIN-A2-Karte des
neuen europäischen
Nachtzug-Netzes
LunaLiner®

DEUTSCHLAND 5 € ÖSTERREICH 5 € Schweiz: 7,90 chf // LUNAPARK21 EXTRA 12/13 ▶ SOMMER 2016



Bei jedem Wetter:
Sterne-Fahrten
durch die
Nacht

LunaLiner

INHALT

Editorial	02
-----------	----

VORWORTE · Bernhard Knierim, Bahn für Alle · Joachim Holstein, Sprecher des Wirtschaftsausschusses der DB European Railservice · Monika Lege, Robin Wood · Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlaments für Bündnis 90/Die Grünen und Vorsitzender des Verkehrsausschusses · Norbert Qwitter, Stellvertretender GDL-Bundesvorsitzender · Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag · Daniel Costantino, Kampagnenleiter umverkehr in der Schweiz · Fahrgastverband Pro Bahn Hessen, Berlin/Brandenburg und Regionalverband Stuttgart, W. Staiger, S. Lacher, Chr. Petersohn, A. Kegreiß · Werner Rügemer – für den wissenschaftlichen Beirat von Attac	03
--	----

JOACHIM HOLSTEIN · Hui [Österreich] und pfui [Deutschland] – Die Nachtzug-Politik der DB AG	07
--	----

MICHAEL CRAMER · Nachtzüge haben Zukunft, wenn die Weichen richtig gestellt werden	10
---	----

WINFRIED WOLF · Nachtzug - ein menschenverbindendes Projekt Europa	13
---	----

BERNHARD KNIERIM · Back on Track – Zurück auf Gleis!	18
---	----

JOACHIM HOLSTEIN · Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestags am 14.01.2015	26
---	----

BERNHARD KNIERIM · Nachtzüge als Klimaschützer	34
---	----

MONIKA LEGE · Mobilität dekarbonisieren · Warum Nachtzug-Reisende das Klima schützen	37
---	----

SABINE LEIDIG · Nachtzüge im Deutschen Bundestag	40
---	----

WOLFGANG HESSE · JOACHIM HOLSTEIN · MICHAEL BIENICK LunaLiner – Ein Netz von Nachtzügen für Mitteleuropa	42
--	----

HEINER MONHEIM · Die Zukunft der Nachtzüge als Teil einer europaweiten Flächen- und Bürgerbahn	44
---	----

Interview mit ANDREAS KLEBER · Nachtzüge, Postwagen und Expressgut	49
---	----

HEINZ HÖGELSBERGER · Nachtzüge in Österreich	50
---	----

KARL-DIETER BODACK · Nachtzüge mit Zukunft	52
---	----

ANDREAS KLEBER · Nachtzugerlebnisse	55
--	----

JONATHAN BRAY · Dunkle Nacht der Eisenbahnseele	66
--	----

PETER DRELLER · Aus der Geschichte der Autoreisezüge	68
---	----

APPELL · „ZÜGE DER HOFFNUNG“ für Flüchtlinge in Griechenland	71
---	----

DAVID LEONI · Schach dem Turm · Kampf um die Nachtzüge in Italien	73
--	----

KLAUS GIETINGER · Nachts im Kino und im Zug	78
--	----

PATRICK SCHREINER & KAI EICKER-WOLF · Märchen des Neoliberalismus: „Wettbewerb macht den öffentlichen Verkehr billiger und besser!“	81
---	----

APPELL · Wirtschaftsausschuss DB European Railservice an AR DB AG	82
--	----

Das Top-Personal bei der DB – ohne Lokführer-Gen	85
--	----

Wer ist Bahn für Alle?	88
------------------------	----



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

ein halbes Jahr, bevor die Deutsche Bahn AG den gesamten Nachtzugverkehr der Deutschen Bahn einstellen und damit eine mehr als hundertjährige und bis zuletzt hinsichtlich der Nachfrage höchst erfolgreiche Tradition des Eisenbahnverkehrs einstellen will, erscheint dieses Schwerpunktheft der Zeitschrift *Lunapark21*. Wir stimmen damit ein in den *AUFSCHREI*, der angesichts der brutalen Kahlschlagpolitik des Top-Managements der Deutschen Bahn AG, für die es keine überzeugende sachliche Rechtfertigung gibt, seit mehr als zwei Jahren durch die Gemeinde der Freundinnen und Freunde der Schiene hallt. Wir verstärken diesen *AUFSCHREI* nach Kräften, indem wir mit diesem Heft erstmals ein durchgeplantes, machbares, mit einem konkreten Fahrplan unterlegtes Modell für das neue europaweite Nachtzug-Netz *LunaLiner*® präsentieren (siehe das beiliegende Faltblatt).

Es handelt sich um einen höchst vielstimmigen *AUF-SCHREI*: Vielstimmig *erstens* hinsichtlich der mehr als zwei Dutzend Organisationen und Verbände, die dieses Heft mit herausgeben und mittragen*. Vielstimmig *zweitens* hinsichtlich der Tatsache, dass diese Publikation von Menschen aus unterschiedlichen Ländern, so aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien, und nicht zuletzt vom Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, Michael Cramer, und von zwei im Eisenbahnsektor verankerten Gewerkschaften, der *Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)* und der österreichischen Verkehrs- und Dienstleistungs-Gewerkschaft *vida* mitgetragen wird.

Vielstimmig *drittens* hinsichtlich der unterschiedlichen Ebenen, auf denen das Thema Nachtzüge in dieser Publikation behandelt und ausgebreitet wird – mit Beiträgen zur aktuellen Lage der Nachtzüge in Deutschland (siehe Joachim Holstein, S. 7ff), zur europaweiten Situation (siehe Michael Cramer, S. 10ff) und zur spezifischen Lage in Österreich und mit der ÖBB (siehe Heinz Högelsberger S. 50ff). Mit Darstellungen zu den Debatten im Deutschen Bundestag (siehe Sabine Leidig, S. 40ff und J. Holstein, S. 26ff). Mit Artikeln zur Thematik Nachtzüge und Klimapolitik (siehe Monika Lege, S. 37 und Bernhard Knierim, S. 34ff). Mit Berichten zum europaweiten Widerstand (siehe Bernhard Knierim, S.18ff und David Leoni, S. 73ff). Mit einem Artikel zu den Autoreisezügen (siehe Peter Dreller, S. 68). Mit Analysen und Vorschlägen, die das enorme zukünftige Potential der Nacht- und Autoreisezüge analysieren (siehe Karl-Dieter Bodack, S. 52ff und Heiner Monheim, S. 44ff). Mit einem Beitrag zum Zusammenhang von Bahnprivatisierung und Abbau des Schienenverkehrs (siehe

Patrick Schreiner und Kai Eicker-Wolf, S. 81). Mit drei Beiträgen zur Kultur, zur Geschichte und zur Thematik Film & Nachtzüge (siehe Winfried Wolf, S. 13ff, Jonathan Bray, S. 66ff und Klaus Gietinger, S. 78ff). Mit den wahrlich einmaligen, farbenreichen Darlegungen von Andreas Kleber über seine Erlebnisse in Nachtzügen in vielen Ländern und durch ganze Kontinente (siehe S. 55ff). Mit der Entwicklung eines neuen europaweiten Nachtzugnetzes (siehe Wolfgang Hesse Andreas Kleber, Karl-Dieter Bodack und Michael Bienick, S. 42ff und das beiliegende DIN A-2-Faltblatt). Mit Aufrufen, gegen die zerstörerische Politik der Deutschen Bahn AG aktiv zu werden (siehe S. 82ff und S. 85f) und Hinweise darauf, dass das Top-Personal eines Bahnkonzerns, in dem es kein „Lokführer-Gen“ (mehr) gibt, leicht geneigt ist, eine Politik gegen das eigene Unternehmen, gegen die Beschäftigten und gegen die Fahrgäste durchzuführen (siehe S. 85f).

Im Namen all deren, die sich an dieser Publikation beteiligen, und im Namen aller Freundinnen und Freunde eines nachhaltigen Verkehrs im Allgemeinen und der Schiene im Besonderen fordere ich die Verantwortlichen bei der DB AG und in der Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers Bund dazu auf: Machen Sie die Beschlüsse zur Einstellung des Nachtzugverkehrs umgehend rückgängig! Wir fordern alle diejenigen, die diese Publikation in die Hand nehmen, dazu auf, bei der Deutschen Bahn AG und bei der deutschen Regierung gegen deren ignorante Kahlschlagpolitik zu protestieren. Wir weisen darauf hin, dass hier ein wertvolles Stück Reisekultur, das sich für viele Millionen Menschen mit Eisenbahnen verbindet (Stichworte: „Orient-Express“ und „Nachtzug nach Lissabon“), zunichte gemacht werden soll und dass ein Zurück zu den Nachtzügen dann kaum mehr realisiert werden kann, wenn es einmal die dafür vorhandene Technik, das entsprechende rollende Material, das Knowhow und die in diesem Bereich aktiven und engagierten Beschäftigten nicht mehr gibt.

Winfried Wolf, Chefredakteur *Lunapark21*

* Neben denen, die ihre Unterstützung auf den folgenden Seiten in Vorworten dokumentierten, gibt es noch eine solche Unterstützung seitens der österreichischen Gewerkschaft *vida*, seitens des Verkehrs- und Umweltverbandes *Umkehr e.V.*, Berlin, seitens der Antikapitalistischen Linken (AKL in DIE LINKE) und seitens der Sozialistischen Alternative (SAV). Im Übrigen vertritt das Bündnis *Bahn für Alle* (siehe S. 3) allein bereits 20 Organisationen und Verbände (siehe Website www.bahn-fuer-alle.de).



Bahn für Alle

4000 Euro Subvention zahlt der Bund ab sofort für jedes Elektroauto – angeblich zur Förderung der „Elektromobilität“, die in dieser Form jedoch an einer fragwürdigen Klimabilanz, Rohstoffproblemen und nicht zuletzt der geringen Reichweite krankt. Genau parallel dazu wird die bestehende und bestens funktionierende Elektromobilität für die Langstrecke mutwillig kaputtgemacht. Die Nachtzüge könnte man mit einem 600-Millionen-Förderprogramm, wie es die Autoindustrie nun erhält, einen riesigen Schritt nach vorne bringen. Das wäre eine sinnvolle Investition in wirklich klimafreundliche Mobilität; ein erheblicher Teil des in diesem Heft vorgestellten „LunaLiner“-Konzepts könnte damit aufs Gleis gesetzt werden.

Aber wo bleibt der Aufschrei des DB-Managements, das die Bahn so gerne als „Klima-Vorreiter“ darstellt und doch den Bahnverkehr immer weiter abbaut – vom InterRegio über die Güterzüge bis zu den Nachtzügen? Wir vom Bündnis Bahn für Alle kritisieren schon seit mehr als zehn Jahren das gemeinsame Versagen von Bundesregierung und DB-Management in der Bahnpolitik: Die Bahn wurde auf kurzfristigen Profit hin ausgerichtet – mit den deutlich sichtbaren Folgen wie den Instandhaltungsmängeln im Netz, der Unzuverlässigkeit im Betrieb und dem Abkoppeln ganzer Regionen. Die Nachtzüge sind nur ein Aspekt dieser falschen Politik, aber ein enorm wichtiger. Denn nur der Nachtsprung ermöglicht das komfortable Reisen mit der Bahn auch auf langen Strecken.

Dieses Heft tritt endlich den Beweis an, dass die Nachtzüge kein Verkehrsmittel von gestern sind, sondern auch heute noch viel Sinn machen – und mit einem guten Konzept ganz neue Strecken und Kundengruppen erschließen könnten. „Ausgeschlafene reisen nachts“ warb die DB AG völlig richtig bis vor kurzem. Lasst uns gemeinsam weiter dafür kämpfen, dass das klimafreundliche Reisen auch auf Strecken quer durch Europa für alle zugänglich und erschwinglich bleibt – und dass eine Bahn für Alle endlich Wirklichkeit wird.

Bernhard Knierim, Bündnis Bahn für Alle



„Die wollen nicht!“

Mit diesen Worten fasste ein Journalist das Ergebnis seiner Gespräche mit Managern und Pressevertretern der DB zur Zukunft der Nacht- und Autoreisezüge zusammen.

Leider hat er Recht. Nach allem, was die Öffentlichkeit zur Kenntnis nehmen durfte – und nach allem, was Betriebsräte intern erfahren, aber bei Androhung einer Strafanzeige nicht dem Eigentümer der DB berichten dürfen –, basiert der Beschluss der DB-Spitze, die Nachtzüge und Autoreisezüge abzuschaffen, weder auf ehrlich abgewogenen Fakten oder gar auf den erklärten Klimaschutzzielen des Eigentümers, sondern auf einem »Willen«.

Da wurden nachweislich falsche Zahlen präsentiert, Äpfel mit Birnen verglichen, Nachtzugnutzer als »Nostalgiker« diffamiert, Nachtzüge aus der Fahrplanauskunft gelöscht und vieles andere veranstaltet, was weder die geplagten Reisenden noch die tapfer auf den Nacht- und Autozügen arbeitenden Kolleginnen und Kollegen sich in ihren schlimmsten Albträumen ausgemalt hätten.

Bei der Kampagne, welche die Kolleginnen und Kollegen der DB European Railservice GmbH (Ex-Mitropa, Ex-DSG) zunächst zur Rettung der Autozüge und dann auch zur Rettung der Nachtzüge begonnen haben, stehen die Bedürfnisse der Fahrgäste und der Umweltschutz im Vordergrund. Gerade in Zeiten von Abgasskandalen und Geldverschwendung für defizitäre Regionalflughäfen und landschaftsfressende Autobahnen wäre es höchste Eisenbahn, die Diskriminierung des Bahnverkehrs, die Missachtung der Nachtzüge durch das DB-Management und die Blockadehaltung der Regierung im Hinblick auf die Politik des Staatsbetriebes DB zu beenden: Wenn die Regierung Elektromobilität fördern will, dann sollte sie damit auf der Schiene anfangen!

Den Kampf um die Rettung der Nachtzüge führen Beschäftigte, Fahrgäste, Experten, Verbände und einige Vertreter der Politik gemeinsam. Es ist ein europäischer Kampf, denn die DB steht mit ihren Abbauplänen leider nicht allein. Daher freue ich mich, dass in diesem LP21-Extra Beiträge aus einem breiten Spektrum und aus mehreren Ländern versammelt sind.

Joachim Holstein, Sprecher des Wirtschaftsausschusses der DB European Railservice



Mondscheintarif

Robin Wood hat im letzten Herbst Unterschriften gesammelt für ein gut funktionierendes Nachtzug-Netz sowie für faire Preise für Tickets ohne Zugbindung und für die BahnCard 50. Das kritisierte ein Mitstreiter unseres Umweltvereins. „Anstatt immer nur auf der Bahn herumzutreten, sollten Sie sich dem wahren Gegner mit Aktionen zuwenden, den Fernbussen, die unsere Innenstädte und Autobahnen überfluten.“ Ja, eigentlich sind Umweltschützerinnen und Umweltschützer die natürlichen Verbündeten von Eisenbahnbetreibern. Wir setzen uns seit vielen Jahren für eine bessere „Bahn für Alle“ und für die Verlagerung des Luft- und Straßenverkehrs auf die Schiene ein. Wir treten nicht auf „der Bahn“ herum, sondern wir kritisieren das Management der Deutschen Bahn AG, weil dieses keine Unternehmenspolitik für die Schiene macht. Um bei den Fernbussen zu bleiben: Auch die betreibt die DB AG in Konkurrenz zur Schiene. Die DB AG hat Naturschutz-Kooperationen abgeschlossen und erneuerbare Energien in ihrem Strommix. Aber wenn Bahnvorstand Ronald Pofalla dieser Tage über „umweltpolitische Herausforderungen im Verkehrssektor und die Rolle der Bahn“ spricht, wird er nicht das Potenzial für den Klimaschutz nennen, das ein modernes Nachtzugnetz als Alternative zu innereuropäischen Flügen bietet. Er wird nicht für einen Fahrplan und ein Preissystem trommeln, die die bessere Alternative zum eigenen Auto schaffen, weil ich einfach einsteigen und losfahren kann, egal von wo und egal wohin. Er wird nicht direkte gewerbliche Gleisanschlüsse propagieren, die die Lkw-Rampen der Bahn-Tochter Schenker ersetzen könnten. Stattdessen wird er all die kleinen Bäumchen aus Strommix, Bio-bratwurst im Bistro und Fahrtraining bei Schenker aufzählen, aus denen nie der Wald wird, der das Klima schützt. Der Auftrag der Klimakonferenz von Paris lautet: Mobilität dekarbonisieren. Nicht mit Minimaßnahmen auch im Schienensektor, sondern durch ein umfassendes Programm der Verkehrswende, mit Verkehrsminderung und Verlagerung auf die Schiene. Ein öffentlicher Betrieb wie die DB ist dafür die beste Voraussetzung. Ein „Mondscheintarif“ und ein ausgebauten Nachtzugnetz sind konkrete Schritte für eine solche Verkehrswende, für die Robin Wood steht.

Monika Lege, Robin Wood



„Entspannt ankommen über Nacht“

So bewarben die europäischen Bahnen viele Jahre lang ihr Nachtzugangebot. Doch bald könnte damit Schluss sein. Denn die Nachtzugverbindungen werden massiv ausgedünnt. Und einige Unternehmen, darunter die Deutsche Bahn, planen gar, sich bald ganz aus diesem Markt zurückzuziehen. Die Hoffnung, dass Mitbewerber die betroffenen Verbindungen einfach übernehmen könnten, droht sich zu zerschlagen. Denn viele Bahnkonzernewollen ihr Rollmaterial gar nicht oder nur in weit entfernte Regionen verkaufen. Zudem sind die politisch gesetzten Rahmenbedingungen so unfair, dass es Nachtzüge im intermodalen Wettbewerb sehr schwer haben.

Viele Bahnmanager verweisen achselzuckend darauf, lange Fahrten über Nacht seien in der Ära der Billigflieger einfach nicht mehr zeitgemäß. Doch das leuchtet nur bei oberflächlicher Betrachtung ein: Denn auf dem Fernbusmarkt erfreuen sich Nachtfahrten einer stark steigenden Nachfrage. Auch die vermeintliche Unwirtschaftlichkeit der Nachtzüge erscheint mehr als zweifelhaft. Beschäftigte verweisen darauf, dass die Nachfrage trotz systematischer Vernachlässigung der Wagen und des Marketings mindestens konstant geblieben sei. Allein mit Zahlentrickserei seien die angeblichen Defizite errechnet worden. Als Abgeordneter des Europäischen Parlaments und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus bin ich über diese negative Entwicklung bestürzt. Denn mit dem Sterben der Nachtzüge wird nicht nur die europäische Einigung, sondern auch der klimafreundliche Bahnverkehr zurückgeworfen. Dabei hat die EU erst vor kurzem beim Pariser Klimagipfel erfolgreich für ambitionierten Klimaschutz geworben. Das „Weißbuch Verkehr“ der EU verlangt vom Sektor bis 2050 eine Senkung der CO₂-Emissionen um 60–80 Prozent. Davon sind wir weit entfernt. Als einziger Sektor hat der Verkehr seine Emissionen seit 1990 gesteigert (+22%). Eine europäische Verkehrswende ist überfällig, und die Nachtzüge sind dabei unverzichtbar.

Resignation ist folglich keine Option. Mögliche Lösungen müssen vielmehr gemeinsam in Europa gefunden werden. Denn gerade im Langstreckenverkehr liegen die Stärken der Nachtzüge. Ich freue mich sehr, dass in dem vorliegenden Heft konkrete Gegenentwürfe vorgestellt werden. Mein Dank gilt allen Beteiligten für ihre Unterstützung.

Eine spannende Lektüre wünscht,

Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlaments für Bündnis 90/Die Grünen und Vorsitzender des Verkehrsausschusses



Gute Verbindungen erhalten – Nachtzüge müssen weiter fahren!

Verkehrsexperten sind sich einig: Nachtzüge sind als schnelles, modernes und umweltfreundliches Verkehrssystem unverzichtbar. Jährlich über zwei Millionen Nachtzugreisende, vor allem Urlauber, Fernpendler und Geschäftsreisende, genießen es, über Nacht ans Ziel zu kommen und den Tag von Beginn an für Familie, Arbeit oder Freizeit nutzen zu können. Doch nicht nur für die Reisenden, auch für das Zugpersonal sind Nachtzüge von besonderer Bedeutung, bieten sie doch zahlreichen Lokomotivführern, Zugbegleitern und Bordgastro-nomen einen Arbeitsplatz und sichern damit ihre Existenz. Und schließlich sind Nachtzüge ein *Kulturgut*, dessen Beitrag zur internationalen Verständigung kaum genug gewürdigt werden kann: Wer je anlässlich der Reise in einem Nachtzug das Miteinander der Passagiere über nationale, ethnische und religiöse Grenzen hinweg erleben durfte, der weiß, welch schmerzlichen Verlust an purer Lebensqualität die Abschaffung dieses so wertvollen Verkehrsmittels bedeuten würde.

Die nun geplante Abschaffung der Nachtzüge ist aus Sicht der GDL ein weiteres Armutszeugnis für die Deutsche Bahn – das wievielte eigentlich? Nachdem man, im Bestreben die Bahn börsenfähig zu machen, die Infrastruktur über Jahre hinweg verkommen ließ, versucht man jetzt den Laden auf Teufel komm raus wieder flott zu machen. Doch die gewählten Mittel – Kaputtsparen und das Tafelsilber verscherbeln – sind so absehbar wie grundfalsch. Erneut büdet die DB-Führung damit die Folgen ihrer Fehler den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf und gibt wertvolle bahnspezifische Errungenschaften preis, um die eigene Haut zu retten. Kreative, arbeitnehmerfreundliche Wege aus der selbstgemachten Krise sind weiterhin Fehlanzeige. Sie sind von Grube & Co. wohl auch nicht zu erwarten.

Die GDL unterstützt vorbehaltlos die Initiative *LunaLiners* und setzt sich für den Erhalt der Nachtzüge ein. Sorgen wir gemeinsam dafür, dass die europäische Nacht nicht völlig finster wird, sondern im Zuge guter Verbindungen auch weiterhin von den Lichtern der Nachtzüge erhellt wird.

Norbert Quitter, stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)



Es geht um Freiheit – oder: Nachtzüge sind ein Politikum

Das Credo „freie Fahrt für freie Bürger“ schallt (mehr oder weniger verklausuliert) noch immer aus fast jeder verkehrspolitischen Debatte im Deutschen Bundestag und macht mich doppelt wütend: Zum einen, weil damit immer die Freiheit des Hoch-MIV, des Motorisierten Individualverkehrs gemeint ist, der meist zu Lasten anderer geht: der Kinder, die draußen keine gefahrlosen Spielräume finden; der lärmgeplagten Anwohner; der zunehmenden Zahl von Radfahrer*innen; unserer Gesundheit, die unter viel zu hohen Abgaswerten leidet; der indigenen Völker, die von Ölkonzernen vertrieben werden; der vielen Millionen, die die Folgen des Klimawandels heute schon am eigenen Leib spüren.

Zum anderen ist es die Verlogenheit, die in der impliziten Behauptung steckt, wir alle hätten die freie Wahl der Verkehrsmittel und wer – wie wir – die sozialökologischen, die öffentlichen, postfossilen unterstützt, wolle den freien Menschen vorschreiben, wie sie zu fahren hätten. Dabei ist das Gegenteil der Fall: Viel zu viele sind auf das Auto angewiesen, um ihre Ziele zu erreichen: kein Bus vor der Tür; kein gefahrloser Fahrradweg; kein Bahnhof, der komfortabel Anschluss bietet ...

Und nun auch noch das: Die praktische Alternative zum klimaschädlichen Flugverkehr soll verschwinden – die Nachtzüge, die sich (trotz heruntergekommenen Wagenmaterials) zuletzt sogar wieder größerer Beliebtheit erfreuen. Das ist ein Politikum und keine innerbetriebliche Angelegenheit der Deutschen-Bahn-AG!

Die „Freiheit der Fahrt“ muss auch für die Bürgerinnen und Bürger gelten, die sich bewusst gegen lange Autofahrten oder gegen einen Flug entscheiden und statt dessen „elektromobil“ auf der Schiene über Nacht ans Reiseziel gelangen wollen – um die eigenen Nerven und die Umwelt zu schonen.

Deshalb habe ich die Kampagne zur Rettung der Nachtzüge von Anfang an nach Kräften unterstützt: Es braucht konkrete Alternativen – soziale und ökologische, damit Menschen sich befreien können von den Zwängen des zerstörerischen fossilen Verkehrs. Das ist eine Aufgabe demokratischer Politik.

Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag

Das deutsche Nachtzug-Aus trifft auch uns in der Schweiz!

Ein Ende der Nachtzüge ist für uns unvorstellbar. Deshalb haben wir in der Schweiz eine Allianz gegründet; acht Organisationen mit über 300.000 Mitgliedern fordern in einem offenen Brief die EU-Verkehrs-Kommissarin Violeta Bulc auf, sich mit allen Mitteln bei der Deutschen Bahn für den Erhalt der Nachtzüge einzusetzen. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) betreiben ihre Nachtzüge ausschliesslich in Kooperation mit den Nachbarbahnen. Sie verfügen über keine eigenen Nachtzüge mehr. Die gemeinsam mit der DB betriebenen Nachtzüge spielen für die SBB eine zentrale Rolle. Wenn die DB die Nachtzüge einstellt, entfallen auch viele Nachtzugverbindungen von und nach der Schweiz.

Eine Umfrage in der Schweiz hat gezeigt: Die meisten Reisenden würden bei einer Einstellung der Nachtzüge auf das Flugzeug umsteigen – ein Rückschritt im Klimaschutz und in der heutigen Zeit unverantwortlich! Doch es geht um mehr: Nachtzüge verbinden Menschen. Ein Beispiel: Auf meiner Fahrt mit dem Nachtzug von Zürich nach Hamburg hatte ich ein berührendes Gespräch mit einer Frau aus Freiburg. Sie fährt, um ihre Enkelkinder zu sehen, fast jede Woche von Freitag auf Samstag nach Hamburg und von Sonntag auf Montag zurück. Am Montag geht sie immer direkt zur Arbeit. Ohne Nachtzüge kann sie die Besuche vergessen, denn sie würde für die Reise mehr als zwei halbe Tage verlieren. Verloren wäre dann auch der liebevolle Kontakt zu ihren Enkeln. Leider haben solche Schicksale kaum Einfluss auf die Entscheidungen der Manager, denen es nur um die Kostenrechnung geht. Doch Geld alleine macht bekanntlich nicht glücklich. Ein Grund mehr, sich für den Erhalt der Nachtzüge einzusetzen.

Daniel Costantino, Kampagnenleiter umverkehR in der Schweiz

Nachtzüge sind aus Fahrgastverband-Sicht unverzichtbar!

Als Fahrgastvertreter unterstützen wir die Kampagne für die Erhaltung der Nachtzüge als unverzichtbaren Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität für Alle. Nachtzüge stehen für eine besondere Kultur des Reisens. Kein anderes Verkehrsmittel ermöglicht es, im Schlaf lange Strecken bequem zu überwinden und morgens ausgeruht anzukommen. Das gilt für Familien mit Kindern ebenso wie für Geschäftsreisende. Für Reisende mit Flugangst und solche mit sperrigem Gepäck, Fahrrädern und Kinderwagen bleiben oft nur Nachtzüge, um ihr Ziel zu erreichen. Tagesverbindungen mit Hochgeschwindigkeitszügen und geringem Platzangebot sind mehr auf Geschäftsreisende zugeschnitten, verkehren nur auf den Magistralen und bieten in Deutschland keine Direktverbindungen in touristisch interessante Regionen.

Die Abschaffung der Nachtzüge wäre umweltpolitisch kontraproduktiv, stellen sie doch zu innereuropäischen Flügen eine klimaverträgliche Alternative dar. Obgleich die Politik ständig das Erreichen der Klimaschutzziele und Zusammenwachsen Europas propagiert, bleiben die ungerechten Wettbewerbsbedingungen der Bahn gegenüber der Konkurrenz, allen voran den Billigfliegern, unangetastet. Diverse Steuern muss allein die Bahn bezahlen, ebenso Nutzungsgebühren für Trassen und Sta-

tionen, während die Flieger noch mit Zuschüssen für defizitäre Regionalflughäfen gefördert werden.

Die DB AG hat ihre Nachtzüge systematisch heruntergewirtschaftet. Trotzdem bleibt die Auslastung der verbliebenen Nachtzüge hoch, was die Abschaffung ad absurdum führt und für die Reisenden nicht nachvollziehbar ist. Die angebliche Unwirtschaftlichkeit wird in Frage gestellt, seitdem die ÖBB massive Investitionen in neue Nachtzüge und teilweisen Weiterbetrieb in Deutschland angekündigt hat.

Wichtig wäre eine länderübergreifende Angebotsoffensive mit modernen Wagen auf einem engmaschigen europäischen Nachtzugnetz. Mit Nutzung der Hochgeschwindigkeitsstrecken, zeitgemäßer Ausstattung und der legendären Angebotsvielfalt der früheren CityNightLiner würde selbst die Nachtreise zu weit entfernten Zielen attraktiv.

Fahrgastverband Pro Bahn · Landesverband Hessen, Vorsitzender **Thomas Kraft** · Landesverband Berlin/Brandenburg, Vorsitzender **Dieter Doege** · Regionalverband Stuttgart, **W. Staiger, S. Lacher, Chr. Petersohn, A. Kegreiß**

Die Nachtzüge der Bahn müssen erhalten werden!

Der Vorstand der Deutsche Bahn AG hat beschlossen, ab Dezember 2016 alle Nachtzüge zu streichen. Begründung: Sie sind „unwirtschaftlich“. Die Nachtzüge zwischen den Großstädten sind ein wichtiger Teil im öffentlichen Fernverkehr: Bisher nutzen rund zwei Millionen Reisende jährlich dieses Angebot. Etwa 1000 Arbeitsplätze sind damit verbunden.

Von 2005 bis 2008 versuchte die damalige Große Koalition, die Aktien der DB an globale Investoren zu verkaufen. Das scheiterte aufgrund der Finanzkrise und des Widerstands in der Bevölkerung – Attac hatte sich an der Kampagne gegen den Börsengang maßgeblich beteiligt. Allerdings betreibt der Staat als Alleinaktionär die Bahn weiter wie einen privaten global player. Die DB ist über die Tochtergesellschaft Schenker der größte private Lkw-Spediteur Europas. Die Bundesregierungen nehmen keine Rücksicht auf volkswirtschaftliche Bedürfnisse, gute Arbeitsverhältnisse, Umwelt und Demokratie.

Die Schiene ist das motorisierte Verkehrsmittel mit den geringsten Belastungen für Umwelt und Klima. Dennoch werden mit Luftfahrt (Kerosin ist steuerfrei!) und Autoindustrie (Abwrackprämien, Milliarden für Elektro-Pkw!) diejenigen Verkehrsarten gefördert, die Umwelt und Klima maximal belasten.

Da sind die drei Aspekte angesprochen, die für Attac zentral sind. **DEMOKRATIE**: Der Vorstand der DB entscheidet das Nachtzug-Aus klammheimlich, obgleich das Unternehmen komplett im öffentlichen Eigentum ist. **PRIVATISIERUNG**: Der DB-Vorstand betreibt ebenso klammheimlich die weitere Privatisierung mit der Hereinnahme von neuen Privatinvestoren bei zwei maßgeblichen DB-Töchtern. **KLIMASCHUTZ**: Nachtzüge sind Klimaschutz pur; nach dem Nachtzug-Aus werden 90 Prozent dieser Fahrgäste den Flieger nehmen.

Wir begrüßen das breite Bündnis gegen das Nachtzug-Aus und fordern ein demokratisches Verfahren, Privatisierungstopp und Klimaschutz! Erhaltet die Nachtzüge!

Werner Rügemeier – für den Wissenschaftlichen Beirat von Attac



| Protest am 12. März 2016 auf einem Bahnsteig des Hamburger Hauptbahnhofs |

Hui [Österreich] und pfui [Deutschland]

Die Politik der Deutschen Bahn AG in Sachen Nachtzüge:
Kahlschlag wider betriebswirtschaftliche Vernunft

Joachim Holstein

Wenige Tage vor Redaktionsschluss dieses Heftes überschlagen sich die Ereignisse: Die Österreichischen Bundesbahnen bekennen sich zu den Nachtzügen als Wachstumsmarkt. Und die private Firma Bahn-TouristikExpress hat Trassen bestellt, um ab Dezember 2016 den Autozug Hamburg-Lörrach übernehmen zu können.

Damit steht die Deutsche Bahn AG mit ihrer Entscheidung, Nacht- und Autozüge Ende 2016 einzustellen, ziemlich alleine da.

Wie ist es zu dieser Entscheidung gekommen? Gehen wir einmal zurück in die Zeit, als die DB noch Deutsche Bundesbahn hieß, Hartmut Mehdorn Airbus-Prototypen entwickelte und Rüdiger

Grube über Fertigungstechniken im Flugzeugbau promovierte. Im Sommer 1982 verzeichnete das Kursbuch der DB auf den Hauptstrecken wie Hamburg-Basel und Hamburg-München zwei bis drei Nachtzüge täglich: üblicherweise ein reiner Schlaf- und Liegewagenzug, der zwischen Hannover und Karlsruhe bzw. Göttingen und Augsburg keine Zu- und Ausstiegshalte hatte, und ein oder zwei Nachtzüge, die neben Schlaf- und Liegewagen auch Sitzwagen mitführten und häufiger hielten, so dass auch Strecken wie Fulda-Würzburg oder Bebra-Darmstadt mitten in der Nacht zurückgelegt werden konnten. Zwischen Köln und München tummelten sich neben drei täglichen sogar noch vier weitere Nachtzüge, die am Wochenende

in Richtung Alpen und wieder zurück führen.

Ein Blick ins Kurswagenverzeichnis (damals hat man bei der DB noch oft und gerne rangiert!) zeigte internationale Nachtzug-Verbindungen wie Amsterdam-Rom, Stockholm-Hoek van Holland, Wien-Oostende, Paris-Moskau, Hamburg-Klagenfurt, München-Athen und München-Istanbul. Der Orient-Express fuhr täglich von Paris nach Bukarest, der Nord-Express täglich von Paris nach Kopenhagen. Hinzu kamen saisonale Nachtzüge beispielsweise aus dem Ruhrgebiet an die spanische Grenze und von Stuttgart nach Süditalien.

Es war völlig selbstverständlich, auf kurzen, mittleren und langen Distanzen den Zug zu benutzen, obwohl die dama-

ligen Passagierflugzeuge schon genauso schnell waren wie die heutigen. Seitdem wurden allerdings die Flugpreise gesenkt, neue und hoch subventionierte Zugangspunkte zum Flugverkehr gebaut, noch mehr Autobahnen in die Landschaft gesetzt und bei der Bahn Milliarden in Hochgeschwindigkeitsstrecken investiert.

Dies hat sicherlich die Rahmenbedingungen für Nachtzüge geändert: Fuhr 1982 der erste IC um 5:35 Uhr in Hamburg ab, um München um 13:28 Uhr zu erreichen, während die letzte Verbindung von 16:45 auf 0:32 Uhr bestand, ist man 2016 mit dem ersten ICE von 4:56 bis 10:40 Uhr und mit dem letzten von 19:01 auf 0:41 Uhr unterwegs.

Hamburg-Frankfurt, damals knapp 5 IC-Stunden auseinander, wurde von zwei (!) Nachtzügen im Abstand von einer Stunde bedient, die etwas mehr als 7 Stunden brauchten.

Das Konzept dahinter war einfach und überzeugend: Man konnte fast jede bundesdeutsche Großstadt über Nacht bis 7 oder 8 Uhr morgens erreichen.

Solche frühen Ankunftszeiten schafft man auch heute nur mit dem Nachtzug, trotz einiger ICE-Sprinter. Berlin-Köln ist zu humanen Bedingungen nur im Nachtzug zu machen (von 23:44 Uhr auf 6:56 Uhr), weder im letzten ICE/IC vorher (Ankunft 3:01 Uhr), noch im ersten ICE morgens (Abfahrt 4:30 Uhr).

Es ist also ein zivilisatorischer Rückschritt, wenn die DB den Nachtzug Berlin-München mit der Begründung streicht, dass einige Jahre später die Fahrt im ICE nur noch vier Stunden dauern werde. Das nützt denen nichts, die bis 22 Uhr einen Termin in Berlin haben oder morgens um 7:30 Uhr in München die Anschlüsse nach Italien bekommen wollen.

„Aus Sicht des Freistaats Bayern ist die Reduzierung bzw. Einstellung des Nacht- und Autoreiszugverkehrs nicht zu vertreten.“

Erwin Huber, ehem. CSU-Vorsitzender

Mit jeder Zugstreichung verbesserte die DB die Bedingungen für die Konkurrenz – um anschließend das Abwandern von Fahrgästen zum Flieger, zum PKW oder neuerdings zum Fernbus als Begründung für weitere Einschränkungen des Ange-

botes zu präsentieren.

Mancher Fahrgastrückgang war hausgemacht. Ältere Kollegen aus der Ära von DSG und Mitropa berichten, dass der Nachtzug von Hamburg nach Stockholm und Oslo dadurch „plattgemacht“ wurde, dass er in den Fahrplanauskünften nicht mehr auftauchte. In den Neunzigern traf es den Nachtzug Hamburg-Stuttgart via Frankfurt und Karlsruhe, der für eine Verbindung von Hamburg nach Frankfurt in den elektronischen Medien der DB zeitweise nur angezeigt wurde, wenn man „Direktverbindung mit Liegewagen“ eingab – ansonsten schickte einen der Bahncomputer mit einem nächtlichen IC über Köln nach Mainz, wo man dann in eine S-Bahn hätte umsteigen sollen. Bei dem Ende 2014 eingestellten Nachtzug von Kopenhagen via Frankfurt nach Basel bekam man in den Jahren, als er nicht in Frankfurt Hbf, sondern nur in Frankfurt-Süd hielt, bei einem Fahrtwunsch für Hamburg-Frankfurt die Auskunft, man müsse den Zug um 4 Uhr morgens in Fulda verlassen, um dann mit einem Regionalzug nach Frankfurt zu fahren. Und im aktuellen Fahrplan schafft es die DB nicht, ihren eigenen Nachtzug Zürich-Berlin für die Verbindung Karlsruhe-Berlin in allen Nächten anzuzeigen, in denen parallel der russische Nachtzug Paris-Moskau diese Strecke bedient – dieser reine Schlafwagenzug wird aber auch dann angezeigt, wenn man „Direktverbindung mit Liegewagen“ eingibt.

Ähnlich stiefmütterlich wurden die Nachtzüge auch in der Werbung behandelt. Während die Hamburger Hochbahn für ihre Stadtbusse damit wirbt, dass man in ihnen auch mal die Augen zumachen kann, und die DB im Regionalexpress zwischen Norddeich und Hannover probenhalber „Entspannungswagen“ einführt, kommen in der aktuellen Werbekampagne der Deutschen Bahn mit dem Slogan „Diese Zeit gehört Dir“ Nachtzüge überhaupt nicht vor.

„DB arbeitet auf Ende der Nachtzüge hin“

Schlagzeile der „Neuen Zürcher Zeitung“ vom 4. Dezember 2015

Die DB setzt nur auf ICE und auf Wendezüge, die nicht rangiert und gekuppelt werden müssen. Vorstandsmitglied Bert-

hold Huber begründete die Absicht der DB, ihre Nachtzüge abzuschaffen und sie den Österreichischen Bundesbahnen schmackhaft zu machen, damit, dass „der Nachtzugverkehr in deren Produktionsstrukturen und deren Fahrzeugstrukturen besser passt als bei uns“, und ließ im nächsten Atemzug die Katze aus dem Sack, nämlich dass die DB-Manager die bisherigen vier „als Nachtzüge“ gefahrenen ICEs „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“.

It's the economy, stupid! Kein Wort vom Grundgesetz Artikel 87 e, wonach zu gewährleisten ist, dass „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen“, nicht nur durch „Ausbau und Erhalt des Schienennetzes ... Rechnung getragen wird“, sondern auch durch die Sicherstellung von entsprechenden „Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz“. Kein Wort von den Kundenbedürfnissen. Kein Wort von einem offensiven Herangehen an die Herausforderungen der Konkurrenz. Anstatt etwas für die Verbesserung des eigenen Angebots zu unternehmen, findet ein Unterlassen statt. Und nicht nur der Lörracher Oberbürgermeister fragt sich, wie ein Unternehmen wie BahnTouristikExpress „offensichtlich sehr hohe betriebsnotwendige Investitionen tätigen kann, die die Deutsche Bahn für sich selbst bisher aus betriebswirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen hat“.

Kann es sein, dass die DB zwar über viel Geld verfügt, es aber lieber woanders einsetzen will? Kann es sein, dass wie in Frankreich und Spanien nur der Hochgeschwindigkeitsverkehr propagiert wird, während die netzergänzenden, überregionalen Nacht- und Tageszüge keine „management attention“ genießen?

„Der Nachtverkehr ist ein attraktives Geschäft“

ÖBB-Vorstandschef Christian Kern am 22. April 2016

Der Wiener *Standard* vom 22. April 2016 meldete in der Vorberichterstattung zur Bilanzpressekonferenz der



| Protest am 20.6.2015 auf einem Bahnsteig des Koblenzer Hauptbahnhofs |

ÖBB vom selben Tag: „Eine Offensive im Personenfernverkehr plant die ÖBB. Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding machte in seiner Sitzung am Donnerstag den Weg frei. Es geht um den Ausbau von Nachtverbindungen von Städten wie Hamburg, Berlin, Düsseldorf und München nach Österreich, Italien und in die Schweiz. Die Deutsche Bahn hat angesichts der massiven Fernbuskonkurrenz angekündigt, aus dem Geschäft mit

Nacht- und Autoreisezügen mittelfristig auszusteigen. Zumindest einen Teil davon will sich die ÖBB-Personenverkehr AG schnappen. Den Anfang will man mit einer Zugverbindung von Norddeutschland nach Zürich machen. Das mit der Offensive verbundene Investitionsvolumen beziffert mit der Materie vertraute ÖBBler mit einer halben Milliarde Euro. Angeschafft werden sollen Nacht- und Schnellzüge, allein acht seien für den

Italienverkehr notwendig. Bis zur Auslieferung könnte rollendes Material gemietet werden. Offen sei, ob auch Brüssel direkt angefahren wird.“

Die *Salzburger Nachrichten* vermelden Positives für die Nachtzüge: „Chancen sieht ÖBB-Boss Christian Kern im Nachtzuggeschäft. Von Österreich aus sollen italienische Städte stärker angefahren werden. Da sich die Deutsche Bahn aus dem Nachtzuggeschäft zurückziehen will, sei man in Gesprächen, nun in Deutschland einzusteigen, sagte er bei der Bilanzpressekonferenz. ‘Der Nachtverkehr ist ein attraktives Geschäft’, meinte Kern. In Österreich machen die Nachtzüge immerhin 17 Prozent vom Fernverkehr aus, die jährliche Zuwachsrate liegt bei 4 Prozent.“

Es geht also auch anders. Man muss nur wollen. Bei der Bahn und in der Politik.

Joachim Holstein ist Nachtzugbegleiter und Autor

* Anmerkung der LP21-Redaktion: All das sind übrigens Methoden, die einem internationalen Lehrbuch mit dem Titel „Wie mache ich Züge kaputt“ entnommen zu sein scheinen. Siehe den Bericht zu Italien in diesem Heft.

Der nachfolgende Text wurde dem Magazin „inside Bahn“ entnommen, einer Publikation der deutschen Bahn AG. Der Bericht stammt vom 5. August 2015; er wurde lt. „inside-Redaktion“ am „28. April 2016“ ein letztes Mal „aktualisiert“. Der Beitrag sollte also brandaktuell und DB-offiziell sein. Bitte prüfen Sie selbst! *LP21-Redaktion*

<https://inside.bahn.de/hinter-den-kulissen/> Hinter den Kulissen

5. August 2015 – Diese Züge drehen nachts auf, während Sie runterfahren.

Letzte Aktualisierung 28.04.2016 - 00:57 Uhr

Claus, Teamleiter Operations Region Nord, gibt Einblicke in die Wartungsabläufe am Tag und gibt Tipps für die Reise mit dem Nachtzug der Deutschen Bahn.

Wer nutzt hauptsächlich den City Night Line?

Das ist ganz unterschiedlich. Von der Hochzeitsgesellschaft auf dem Weg nach Rom über Geschäftsreisende bis zu Gruppenreisenden ist alles an Reisenden an Bord. Die meisten sind jedoch Urlaubs- und Städtereisende. Dazu kommen in den Sommermonaten viele junge Reisende, denn der City Night Line ist der perfekte Zug für einen Kurzurlaub. Im Gegensatz zum Auto oder Flug verliert man hier eben keinen Urlaubstag. Der Zug wird auch von Reisenden mit viel Gepäck geschätzt, egal ob Fahrrad oder Skiausrüstung – das nehmen wir alles mit. Zu speziellen Anlässen machen wir auch mal Extrawünsche möglich. Zum Beispiel haben wir für eine Hochzeitsreise nach Rom ein spezielles Catering organisiert – für alle Hochzeitsgäste.

Claus, nutzt Du den City Night Line auch privat und hast Du Tipps für die Fahrt?

Ja, sogar sehr gerne. Zum Beispiel fahre ich mit dem City Night Line in den Skiurlaub, da man über Nacht fährt und so am nächsten Tag schon relativ früh auf der Piste sein kann. Das ist ein Traum, denn man spart hier einen ganzen Urlaubstag und ist direkt mitten im Geschehen.

Für mich ist der City Night Line auch immer wieder ein tolles Erlebnis, und ich kann hier sehr gut schlafen. Für Kunden, die den City Night Line das erste Mal nutzen, bietet es sich an, Ohrstöpsel mitzunehmen, damit ungewohnte Geräusche nicht den Schlaf stören.

Ich trinke vor dem Schlafengehen gerne noch ein Bier, welches man direkt beim Bordpersonal erhält.

Was macht Ihnen am wenigsten Spaß bei der Arbeit?

Wenn Reisende nicht so befördert werden können wie es geplant war. Wenn sie zum Beispiel nicht in der gebuchten Komfortklasse reisen können oder wenn die Züge aufgrund erforderlicher Reparaturen nicht pünktlich losfahren. Solch eine Situation ist weder für uns noch für unsere Kunden erfreulich, lässt sich jedoch leider nicht immer vermeiden. Da ich als Teamleiter Operations in der Region Nord verantwortlich für die Bereitstellung und die Qualitätssicherung der Züge bin, habe ich immer dann Spaß bei der Arbeit, wenn wir eine kundengerechte Bereitstellung der City Night Line-Züge gewährleisten können.

Nachtzüge haben Zukunft, wenn die Weichen richtig gestellt werden

Michael Cramer

Wer in diesen Tagen eine Reise durch Europa plant, dürfte sich die Augen reiben: Während einerseits das Fernbusnetz auch international rasant wächst, streichen Europas Bahnen ihr Angebot an grenzüberschreitenden Zugverbindungen vielerorts zusammen. In besonderem Maße davon betroffen ist der Nachtzugverkehr, obwohl gerade er ideal geeignet ist zur Überbrückung langer Distanzen. Im Schlaf reisen, ausgeruht ankommen und dabei noch die Hotelkosten einsparen? Diese kultivierte Art des klimafreundlichen Reisens ist akut vom Aussterben bedroht. Und das nicht etwa, weil den Nachtzügen kein Erfolg beschieden gewesen wäre. Vielmehr ist eine fatale Kombination von bahnfeindlichen Rahmenbedingungen und irrsinnigen Unternehmensentscheidungen dafür verantwortlich. Um sie zu korrigieren und den Tod der Nachtzüge abzuwenden, bleibt kaum noch Zeit.

Dramatische Folgen für Fahrgäste, Bahnangebot und Klima

Diese dramatische Aussicht sollte nicht nur Bahnliebhabern zu denken geben. Denn die Nachtzüge haben in Kombination mit dem InterRail-Pass nicht nur zahlreiche Generationen mit dem Bahnreisen und dem Europa der offenen Grenzen vertraut gemacht, sondern auch eine wichtige verkehrspolitische Funktion erfüllt. Auf vielen Relationen sind sie die einzige klimafreundliche Alternative zum Flugzeug. Gerade bei einer guten Vertaktung wurde ein attraktives Angebot auf unserem Kontinent geboten, um das uns der Rest der Welt beneidete. Streicht man unverzichtbare Teile dieses Angebots, werden viele Reisende künftig gar nicht erst in die Bahn steigen, sondern gleich den Billigflieger oder neuerdings auch den Nachtbus nehmen.

Gerade mit Blick auf die klimapoliti-

schen Folgen und die Vereinbarungen des Pariser Klimagipfels ist das fatal: Denn der Verkehr hat als einziger Sektor seine Treibhausgasemissionen seit 1990 gesteigert, statt sie zu senken. Während der CO₂-Ausstoß in der Industrie um 38 Prozent und in den Haushalten um 24 Prozent reduziert wurde, ist er im Verkehrssektor im selben Zeitraum um 22 Prozent gestiegen. Weil der Verkehr in der EU für ein Viertel der Treibhausgase verantwortlich ist – wovon 72 Prozent im Straßenverkehr anfallen – werden wir ohne eine Veränderung der Mobilität den Klimawandel nicht stoppen. Dafür brauchen wir ein europaweit attraktives Eisenbahnnetz, das ohne Nachtzüge schlicht nicht denkbar ist.

Unwirtschaftlichkeit: zugleich zutreffendes und irreführendes Argument

Fragt man nach den Gründen für den Niedergang der Fahrten durch die Nacht, wird vor allem eine angebliche mangelnde Wirtschaftlichkeit angeführt. Dieses Argument ist zugleich zutreffend und irreführend.

Zutreffend ist, dass die politischen Rahmenbedingungen für den Bahnverkehr seit langem so ungünstig sind, dass dem Wettbewerb mit dem Straßen- und Luftverkehr kaum standzuhalten ist. So muss die Schiene im Gegensatz zum Luftverkehr Energiesteuern entrichten und ist auch in den Emissionshandel voll einbezogen. Hinzu kommt, dass Flugtickets auf internationalen Relationen von der Mehrwertsteuer befreit sind, während die Bahnkunden auch hier zur Kasse gebeten werden.

Die europäischen Airlines bekommen auf diese Weise jedes Jahr 30 Milliarden Euro vom Steuerzahler geschenkt, wovon die deutschen etwa 12 Milliarden entrichten. Würden die Eisenbahnen in der EU nur 10 Jahre lang jährlich diese Summe bekommen, hätten wir die

Lücken im Netz geschlossen, die Fahrgastzahlen erhöht, den Flugverkehr minimiert, die Nachtzüge vermehrt und damit das Klima geschützt.

Als wäre all das nicht genug, schreibt das EU-Recht auch noch vor, dass auf jedem Streckenkilometer Trassenpreise erhoben werden müssen. Während somit auf 100 Prozent des europäischen Bahnnetzes Maut bezahlt werden muss, gilt das nur für 0,9 Prozent der Straßen in der EU. Die Auswirkungen dieser Benachteiligung sind nicht zu unterschätzen: Zwischen 20 und 30 Prozent der Gesamtkosten des Nachtzugverkehrs entfallen auf die Trassenkosten. Gerade in Frankreich, Belgien und Deutschland werden immer wieder die auch nachts hohen Trassenpreise kritisiert. Im harten Wettbewerb mit Bus und Flugzeug ist ein solcher Preisnachteil kaum auszugleichen.

Dieser Missstand wird noch dadurch übertroffen, dass Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt seit 2012 die LKW-Maut um 16 Prozent gesenkt hat, während sie bei der Schiene im gleichen Zeitraum um 13 Prozent erhöht wurden. Hätte Dobrindt den Lärm als Kostenfaktor mit einbezogen, wäre die Straßentramaut nicht gesenkt, sondern sogar erhöht worden. Darauf hat er verzichtet. Er trägt damit auch Schuld am Niedergang der zu 100 Prozent im Bundesbesitz befindlichen Deutsche Bahn AG. Und trotz dieser schwierigen Lage zieht der Minister jedes Jahr eine Dividende von 850 Millionen Euro aus dem Bahnkonzern, obwohl dieser letztes Jahr ein Defizit von 1,3 Milliarden Euro verzeichnete.

Zahlentricksereien und Kundenabschreckung

Auch wenn das Argument der Unwirtschaftlichkeit einerseits zutrifft, lenkt es andererseits von einem zweiten, ganz entscheidenden Faktor ab. Denn die



| Proteste für den Erhalt der Nachtzüge in (v.o.l.n.u.r.) Kopenhagen, Muodon, Lugano, Göttingen und Zürich |

meisten europäischen Bahnen behandeln den Nachtzugverkehr seit langem stiefmütterlich und haben durch dessen bewusste Vernachlässigung die jetzt beklagte Misere vorsätzlich herbeigeführt oder zumindest bewusst in Kauf genommen.

Die Bahnunternehmen behaupteten wahrheitswidrig, die Fahrgastzahlen seien in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Die Fakten belegen jedoch das Gegenteil, wie der Konzern gegenüber dem Deutschen Bundestag später zugeben musste. Spricht man mit den Bediensteten der Nachtzüge, bietet sich ein ganz anderes Bild: Sie berichten von einer weiterhin hohen Auslastung. Und

das, obwohl die Nachtzugverbindungen ausgedünnt, kaum noch beworben und teils nicht einmal mehr zum Kauf angeboten werden. Hinzu kommt, dass das Wagenmaterial seit langem systematisch vernachlässigt wird. Liege- und Schlafwagen werden weder modernisiert noch ersetzt, Restaurantwagen abgeschafft und Ersatzbestände aufgelöst.

Die Kunden nehmen wahrlich einige Unannehmlichkeiten in Kauf, um das

verbliebene Rumpfangebot zu nutzen. Dass die Kundenzahlen auf dem Papier rückläufig erscheinen, erklären die Arbeitnehmer damit, dass beispielsweise in Deutschland die Sitzplätze im Nachtverkehr nicht mehr den Nachtzügen zugerechnet werden, auch wenn sie separat nachts vermutlich nie angeboten würden. Das zeigt: Trotz aller Zahlentricksereien und Kundenabschreckung durch die Bahnunternehmen erfreuen sich die Nachtzüge weiterhin

keineswegs nur bei InterRail-Reisenden großer Beliebtheit.

Wer nicht an das Potential des Bahnreisens in der Nacht glaubt, sollte beispielsweise einmal dem Bahnhof Mannheim zu sehr früher Stunde einen Besuch abstatten. Seit der direkte Nachtzug zwischen Berlin und Paris eingestellt wurde, steigen viele Reisende miten in der Nacht aus dem „City Night Line“ von Berlin nach Zürich aus und in den ersten Zug nach Paris ein. Dabei müssen sie oft stundenlang im Bahnhof ausharren. Eine ausgeruhte Fahrt, die man Familie und Freunden empfehlen würde, sieht sicher anders aus.

Nachtzüge haben Zukunft: Grundzüge einer Lösung

Das Interesse vieler Fahrgäste selbst unter schwierigen Umständen zeigt:

Nachtzüge haben Zukunft. Aber dafür müssen einerseits die politischen Rahmenbedingungen in Richtung eines fairen Wettbewerbs korrigiert werden, andererseits müssen die Bahnunternehmen endlich den Nachtverkehr als elementaren Teil ihres Gesamtangebots begreifen und ihre Konzepte fit machen für das 21. Jahrhundert.

Die politischen Gestaltungsmöglichkeiten sind bekannt. Vor allem muss endlich die oben beschriebene Diskriminierung der Schiene bei Steuern, Abgaben und Maut beendet werden. Das würde zugleich auch Finanzmittel für den Erhalt der an vielen Stellen maroden Infrastruktur beschaffen.

Zugleich ist auch ohne eine Neuordnung der Gesetze bereits jetzt Vieles möglich: Die EU-Vorgaben für die Berechnung der Trassenpreise zielen bewusst darauf ab, nur die direkten Kosten der jeweiligen Zugfahrt anzurechnen. Aufschläge sollen die Ausnahme sein und nur dann zur Anwendung kommen, wenn das Marktsegment besonders robust ist. In vielen Ländern, darunter Deutschland, wird jedoch nahezu systematisch ein Zuschlag für Verkehr über Grenzen oder in der Nacht verlangt. Hier könnten die Regierungen und ihre Regulierungsbehörden gegensteuern. Eine bessere Auslastung der Infrastruktur zahlt sich oftmals auch finanziell aus, ganz zu schweigen vom Erhalt guter Arbeitsplätze, der Verkehrs-

anbindung in der Fläche, dem Schutz des Klimas und der Luftqualität.

Zudem sollten EU-Finanzmittel endlich nicht nur für Flughäfen und Autobahnen, sondern auch für den Bahnverkehr konsequent genutzt werden. Das gilt zum einen für die Infrastruktur, für die die Haushaltslinie „Connecting Europe Facility“ Gelder zur Verfügung stellt. Zum anderen muss auch der Betrieb betrachtet werden, wo Forschungsgelder, Regionalfonds und Projektanleihen in Frage kommen. Wir Grüne haben zudem wiederholt beantragt, mit EU-Mitteln ein Konzept für ein europäisches Fern- und Nachtzugnetz erarbeiten zu lassen. Dieses Vorhaben wird durch die hier vorgelegte Veröffentlichung teils bereits umgesetzt, doch sicherlich nicht gänzlich hinfällig.

Neue Geschäftsmodelle: Nachmachen erlaubt

Neben der Politik sind natürlich in erster Linie die Unternehmen gefragt. Um Vorbilder zu finden, reicht der Blick in andere europäische Länder. In Schweden zum Beispiel standen einige Nachtzüge vor dem Aus. Doch anstatt aufzugeben, wurde ein neues Konzept entwickelt. Die Fahrtzeiten wurden auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet, die Werbung intensiviert sowie ein reichhaltiges Frühstück in einem Hotel am Endbahnhof angeboten. Ergebnis: Die Fahrgastzahlen stiegen um 50 Prozent, der Betrieb erfolgt wieder rentabel. Dieses Beispiel zeigt, wie es gehen kann. Und auch im Rest der Welt erfreut sich der Nachtzug weiterhin steigender Beliebtheit – da sollte Europa nicht ausgerechnet den umgekehrten Weg gehen.

Dafür ist ein grundlegendes Umdenken in den Chefetagen nötig, das Konzepte für das 21. Jahrhundert hervorbringt. Es muss Schluss sein mit dem Fahren auf Verschleiß der Waggonflotte; stattdessen muss zuverlässiges, flexibles und komfortables Rollmaterial beschafft werden. Dazu gehört auch eine bestmögliche Geräuschdämmung, das Angebot von Internet und Filmen an Bord der Züge sowie ein Restaurantwagen. Und warum sollten Nachtzüge nicht auch für Expresslieferungen über Nacht eingesetzt werden oder im Verbund mit leisen Güterwaggons unterwegs sein?

Sollten die Bahnunternehmen sich trotz allem weigern, ihr Nachtangebot zu erhalten oder auszubauen, muss zumindest anderen Marktteilnehmern die Übernahme dieser Geschäfte ermöglicht werden. Bisher war es zumeist unmöglich, ausgemusterte Waggons aufzukaufen oder zu leasen. Denn die DB AG verlangte vertraglich, dass diese Waggons nicht in Konkurrenz zu DB-Strecken eingesetzt werden dürfen. So verkommt das Rollmaterial auf dem Abstellgleis oder wird in weit entfernte Länder veräußert. Und auch der Zugang zu benötigten Einrichtungen, wie Rangierbahnhöfe oder Vertriebskanäle, wird erschwert. Die bisherigen Anbieter müssen ihr Rollmaterial interessierten Konkurrenten zu fairen Bedingungen zur Verfügung stellen und so ein Überleben der Nachtzüge zumindest nicht auch noch behindern. Dafür muss auch die EU-Wettbewerbspolitik Sorge tragen!

Ohne ein Gesamtkonzept geht es nicht

All diese Überlegungen zeigen, dass es beim komplexen System Bahn ohne ein schlüssiges Gesamtkonzept nicht geht. Nachtzüge dürfen nicht isoliert betrachtet werden. Nachtzüge müssen Teil des Gesamtangebots sein und entsprechend integriert werden. Eine losgelöste Wirtschaftlichkeitsbetrachtung macht keinen Sinn. Tickets dürfen nicht als Globalpreis nur die Nachtzugfahrt umfassen, sondern müssen auch in Verbindung mit Vor- und Nachlauf angeboten werden. Wenn das gelingt, kann gerade der grenzüberschreitende Verkehr in Europa besonders profitieren. Deshalb muss sich die europäische Ebene aktiv in die Diskussionen einbringen, was ich mit diesem Beitrag zu leisten versuche.

Mein Ziel ist ein abgestimmtes europäisches Nachtzugnetz, wie es jahrzehntelang in den meisten Teilen Europas bestanden hat. Die vorliegende Publikation ist ein wichtiger Schritt auf diesem Weg dorthin. Denn es zeigt: Nachtzüge haben Zukunft, wenn die Weichen richtig gestellt werden.

Michael Cramer ist Mitglied des Europäischen Parlaments für Bündnis 90/Die Grünen und Vorsitzender des Verkehrsausschusses



Stoppt die Manager,
nicht die Nachtzüge

Nachtzug – ein menschenverbindendes Projekt Europa

Wie der europäische Kontinent vor 150 Jahren friedlich verbunden wurde – und wie zu einem friedlichen Verbund beigetragen werden kann

Winfried Wolf

13. Mai 2016. Zurück von einer längeren Bahnreise durch Österreich, lenkt mich, aus der Tiefe des Berliner Hauptbahnhofs kommend, eine Rolltreppe auf einen gewaltigen quadratischen Kubus zu, auf dem in großen Lettern steht: „Wir verbinden Europa – von Skandinavien bis zum Mittelmeer. DB Netze“. In einem längeren Werbetext wird die Europäische Union als Werbe-Sponsor genannt und das EU-Programm *Transeuropäische Netze (TEN)* als völkerverbindend hervorgehoben. Ausgerechnet in einer Zeit, in der das offiziell beschlossene Nachtzug-Aus eine Zerstörung von innereuropäischen, völkerverbindenden Verkehrsmitteln mit sich bringt, erlaubt sich der Versucher dieses zerstörerischen Prozesses, die Deutsche Bahn AG, diese ausgesprochen zynische Propagandaoffensive. Dabei wirbt der Bahnkonzern für das seit mehr als zwei Jahrzehnten betriebene TEN-Infrastrukturprogramm der

Europäischen Union, mit dem vor allem umweltschädliche Straßenbauprojekte und Hochgeschwindigkeitsverbindungen, die das Gesamtsystem Schiene schädigen, finanziert werden. Nicht zufällig war es der European Round Table of Industrialists (ERT), die Lobby der größten EU-Unternehmen, an der Spitze Autokonzerne, der sich als Ideengeber für das TEN-Programm sieht.¹

Eisenbahnen – nationale Netze und internationale Verkehre

Eisenbahnen wirkten im 18. und 19. Jahrhundert in vielen Regionen vereinheitlichend und verbindend. Das war so in den USA, wo die Eisenbahnen wesentlich zur Staatswerdung beitrugen (begleitet von der Vernichtung der indianischen Ureinwohner).² Das erklärte Ziel des sächsischen Eisenbahnpioniers Friedrich List war es, mit einem Eisenbahnnetz auf deutschem Boden

zur Beseitigung der Kleinstaaterei beizutragen. In der Schweiz wird auch heute noch sorgsam darauf geachtet, dass die einzelnen Regionen und Sprachräume vom Ausbau des Eisenbahnsystems gleichermaßen profitieren. Und wenn die Zentrale in Peking 2006 als einen der vielen neuen Hochgeschwindigkeitszüge die Lhasa-Bahn ihren Betrieb aufnehmen ließ, dann steht das auch als dickes Ausrufezeichen hinter dem unausgesprochenen Satz „Tibet ist untrennbarer Bestandteil der VR China“.

Beim Aufbau der jeweiligen Eisenbahnnetze war jedoch die *nationale* Vereinigung oft mit imperialistischen Tendenzen verbunden. Derselbe Friedrich List, der mittels Eisenbahnen ein einiges Deutschland (unter Einschluss Österreichs) erschaffen wollte, plädierte dafür, dass Holland und Belgien Deutschland „einzuverleiben“ und dass darüber hinaus ein „germanisch-magya-

risch-östliches Reich“ zu schaffen sei.³ Die vielen leistungsstarken Ost-West-Verbindungen, die im Deutschen Reich vor 1914 gebaut wurden, sollten den Schlieffen-Plan und damit einen deutschen Angriffskrieg im Westen und Osten, wie er im August 1914 dann auch begonnen wurde, erfolgreich machen.

Es waren dann erstmals die internationalen Eisenbahn-Verbindungen, die Luxuszüge und die Nachtzüge, die – bereits von der Sache her – die nationalen Grenzen überwandern und die staatlichen Schranken in Frage stellen. In Europa begann diese Tradition mit der 1872 durch den belgischen Ingenieur George Nagelmackers gegründeten *Compagnie de Wagon-Lits*, aus der 1876 die *Compagnie Internationale des Wagon-Lits (CIWL)* hervorging. Am 11. Oktober 1882 verkehrte ein erster CIWL-Zug mit Schlaf- und Speisewagen zwischen Paris und Wien; am 5. Juni 1883 fuhr der erste – ebenfalls von CIWL gestellte – Orient-Express auf der Verbindung Paris – Konstantinopel.⁴ Der Zug wurde über die Strecken von zehn unterschiedlichen Eisenbahngesellschaften geführt und durchquerte dabei sechs Länder. Drei Jahrzehnte später verkehrten mehr als zwei Dutzend solcher CIWL-Züge. Albert Mühl bilanzierte in seiner Geschichte der Internationalen Schlafwagengesellschaft: „Man fragt sich unwillkürlich immer wieder, wie es möglich war, so viele Einzelaspekte in Bezug auf Organisation und Logistik unter einen Hut zu bekommen. Nur den Schienenweg und die damit verbundene Technik sowie die Bahnhöfe stellten die einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Verfügung. Die CIWL musste hierfür Nutzungsgebühren bezahlen. Für jeden einzelnen Zuglauf waren mit diesen Gesellschaften Einzelverträge abzuschließen [...] In den Spitzenjahren (1913 und 1938) fuhren rund 1700 [CIWL-] Salon-, Speise- und Schlafwagen mit den dazugehörigen Gepäckwagen kreuz und quer durch Europa. Ende 1913 und auch Ende 1938 verkehrten nicht weniger als 31 CIWL-Luxuszüge. [...] Die CIWL kümmernte sich weitgehend selbst um ihren Wagenpark und hatte dafür eigene Reparaturwerkstätten an den für sie wichtigen Orten in Europa.“⁵

Unruhen, Wirren und Kriege waren die natürlichen Feinde der CIWL und dieser Art des Reisens. Der deutsch-französische Krieg 1870/71 hatte bereits den Start der Projekte von George Nagelmackers verzögert. Der Erste Weltkrieg brachte das Geschäft weitgehend zum Erliegen. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte sich die CIWL nicht mehr zur alten Größe erheben.⁶

Luxus-Reisende und Normalo-Nachtzüge

Sieht man Eisenbahn-Literatur, so findet man viele begeisternde, reichlich bebilderte Darstellungen der Luxuszüge im Allgemeinen und der CIWL im Besonderen, doch eher wenig zum Thema Nachtzüge für Normalreisende. Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bahn AG beziehungsweise das Statistische Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland nennen zwar exakte Zahlen zu den auf Schienen beförderten Autos. Zu den Fahrgästen im Nachreiseverkehr gibt es jedoch keine durchgängige und belastbare Statistik.

Dabei hatten sich nach dem Ersten Weltkrieg und erneut nach dem Zweiten Weltkrieg Nachtzüge zu einem wichtigen Segment im europäischen Eisenbahnverkehr herausgebildet. Während es in Europa in den Luxuszügen mehrere Zehntausend Fahrgäste pro Jahr gab, verkehrten in den Jahren zwischen den Weltkriegen und in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg Jahr für Jahr Dutzende Millionen Menschen in Nachtzügen. Das Nachtzuggeschäft war inzwischen Eisenbahn-Standard geworden. So sah sich 1934 die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft (Mitropa), eine Tochter der Deutschen Reichsbahn, als „den größten Hotel- und Gasthausbetrieb Mitteleuropas“. Sie bezeichnete die eigenen Schlafwagen als „die besten, billigsten und bequemsten der Welt“. Beworben wurde ein breites Eisenbahn-Publikum, etwa mit dem Vers „Wer nachts reist und Schlafwagen wählt / spart Nervenkraft und Zeit und Geld“⁷

Nach dem Zweiten Weltkrieg und bis zum Wendejahr 1990 trug die Spaltung Europas naturgemäß wesentlich zum Rückgang des Nachtreisezugverkehrs bei. Allerdings waren es dann wiederum

die wenigen verbliebenen West-Ost-Nachtzüge, mit denen wichtige Verbindungen durch den „Eisernen Vorgang“ hindurch aufrechterhalten werden konnten (siehe den Beitrag von Andreas Kleber in diesem Heft). Der Journalist Lothar Loewe berichtete von einer höchst spezifischen Romantik im Nachtzug Berlin – Moskau in den 1960er Jahren: „Für Mitteleuropäer war es ungewohnt, dass sowjetische Offiziere vom General bis zum Leutnant schon kurz nach Passieren des Grenzbahnhofs Frankfurt/Oder ungeniert ihre Uniformen gegen buntgestreifte Pyjamas vertauschten. In allen Waggons begannen jetzt rauschende Wodka-Parties [...] mit deutsch-russischen Verbrüderungsszenen, die nur zu jeder vollen Stunde von den russischen Schlafwagenschaffnern unterbrochen wurden, die aus den mit Holzkohle beheizten Samowaren starken russischen Tee in geschliffenen Gläsern servierten.“⁸ Loewe schwärmte im selben Artikel von den US-Nachtzügen und schrieb, „an dem US-Standard von vor 40 Jahren [um das Jahr 1955; W.W.] sollten sich unsere Eisenbahner orientieren.“

Diesen Standard beschrieb wiederum Wolfgang Schivelbusch wie folgt: „Mit [...] den transkontinentalen Verbindungen werden die amerikanischen Bahnreisen noch länger als sie ohnehin schon waren. Das Bedürfnis nach Mobilität und Kommunikation während der Reise [...] erhält mit den neuen Entfernungen und dem neuen Reichtum eine neue Qualität. Der aus Pullman-Wagen zusammengesetzte Eisenbahnzug erscheint wie ein Dampfer auf Schienen: 'Badezimmer mit Wannen und Duschen, Frisiersalons, Maniküren, Zofen und Diener, Telegrafbüros und Bibliotheken, die neuesten Zeitschriften sowie Hotel- und Eisenbahnverzeichnisse, Rauchsalons, und natürlich eine riesige Auswahl an Weinen und Spirituosen – all das war in den Luxuszügen der Epoche selbstverständlich.“⁹

Vergleichbares war in den herkömmlichen Nachtzügen in Europa natürlich nicht „selbstverständlich“. Es gab jedoch ein breites Angebot an Nachtzügen mit einem Service auf hohem Niveau. Dabei nahm ich verblüfft zur Kenntnis, dass in den Touropa-Fern-Express-Zügen im



Bundesbahn-Netz ebenfalls „Friseurdienstleistung im Waggon“ angeboten wurde.¹⁰ Noch im Jahr 1995 funktionierten Nachtzüge der DB AG wie ein fahrendes Büro auf damaligem High-tech-Niveau; die Deutsche Bahn AG berichtete stolz über mehrere Bundestagsabgeordnete, die als „Berufspendler“ den Nachtzug nutzten, vor allem auf der Verbindung Bonn – Berlin. Genannt wurden der Senator Peter Radunski, die SPD-MdB Siegrid Klemmer und die grüne Bundestagsabgeordnete Andrea Fischer, die spätere Gesundheitsministerin. Letztere wurde wie folgt zitiert: „Fast zwangsläufig strahle ein Zug, von dem aus man auch mitten in der Nacht ein Fax abschicken könne, 'Effizienz Stufe eins' aus.“¹¹ Originell mutet aus heutiger Sicht an, dass der CDU-Senator Radunski im selben Blatt äußerte: „Ich pendle drei Mal die Woche zwischen Berlin und Bonn. Immer, wenn ich Termine unbedingt einhalten muss, nehme ich die Bahn.“

Welcher Umfang? Welche Bilanz?

Wer, wie ich das tat, intensiv die Geschäftsberichte von Bundesbahn und DB im Zeitraum 1990 bis 2010 zum Thema Nachtzüge durchackert, erfährt Interessantes erstens zur Bedeutung des Nachtzug-Segments, zweitens zur betriebswirtschaftlichen Bilanz und drit-

tens zu einem Nachtzug-Aufbruch, der angesagt, aber nicht umgesetzt wurde. **Umfang bzw. Bedeutung** Das Segment der Nachtzüge brachte es in den 1980er und 1990er Jahre auf einen Umsatzanteil von zeitweilig mehr als 15 Prozent des Fernverkehrs, auf deutlich mehr als 10 Prozent der Transportleistung (bei den Personenkilometern) und auf mindestens zehn Prozent bei den Fahrgästen („Verkehrsaufkommen“). Diese Zahlen decken sich mit denen, die heute seitens der ÖBB genannt werden. Dort macht das Nachtzugsegment auch 2016 noch rund 15 Prozent des Umsatzes des Schienenpersonenfernverkehrs aus.¹² Wir reden also von einem ausgesprochen relevanten – realen bzw. potentiellen – Geschäftsfeld und nicht von einem zu vernachlässigenden Nischenangebot. **Betriebswirtschaftliche Bilanz** Derzeit argumentiert die DB AG, wenn sie das „Aus“ bei den Nachtzügen begründet, damit, dass in diesem Bereich massive Verluste eingefahren würden. In früheren Geschäftsberichten kann man anderes lesen. Immer wieder gibt es bahnhofliche Hinweise auf die „hohe Nachfrage“. Da liest man Sätze wie: „Die 1992 neu eingerichtete Nachtzugverbindung zwischen Bonn und Berlin wurde vom Markt positiv angenommen.“¹³ Oder: „Der Nachtzug München – Berlin ist zu 80 bis 90 Prozent ausgebucht“, freut sich Bahnsprecherin Geißler-Schild.¹⁴

Vergleichbare Aussagen gab es auch zur betriebswirtschaftlichen Bilanz. Beispielsweise hieß es noch im Gründungsjahr der DB AG, 1994: „Die Mitropa AG schloss mit einem positiven Ergebnis ab“. Als 2002 Mitropa in einer Nacht- und Nebel-Aktion von Bahnchef Hartmut Mehdorn liquidiert und die Mitropa-Aktivitäten im Zug in die DB AG integriert wurden, erfolgte dies, obgleich das Unternehmen 2001 eine „schwarze Null“ schrieb.¹⁵ Die Aufgabe der Marke Mitropa im 86. Jahr ihres Bestehens stand übrigens im Zusammenhang mit der erklärten Absicht des Bahnvorstands, die Speisewagen („Bordrestaurants“) in den Fernverkehrszügen komplett zugunsten eines „neuen Gastronomie“-Konzepts aufzugeben, das darin bestehen sollte, dass es zukünftig „überall Am-Platz-Service geben“ würde.¹⁶ Dieser Angriff auf den Speisewagen scheiterte am Ende kläglich aufgrund der breiten Proteste in der Öffentlichkeit.

Ein versprochener Neuanfang, der ausblieb

Anfang der 1990er Jahre gab es in Sachen Nachtzug eine Aufbruchstimmung. 1992 wurde die Gesellschaft DACH gegründet, in der die Bundesbahn, die ÖBB und die SBB einen größeren Teil ihrer Nachtzugaktivitäten zusammenfassten. Dieses Projekt war aus-



drücklich mit der Idee Völkerverständigung verbunden; es handle sich um ein „Gemeinschaftsunternehmen, das der Fernverkehrschef der Deutschen Bahn AG, Heinz Neuhaus, im Dezember 1994 als 'Europäische Union im Kleinen' bezeichnete".¹⁷ In ausführlichen Artikeln in der DB AG-Zeitschrift *Zug* wurde die Nachtzug-Offensive beschrieben und der neue Komfort hervorgehoben – als „Stern-Fahrt durch die Nacht“ und mit „Einfach mal die Zeit verschlafen“.¹⁸ In den Medien fand die Konzeption überwiegend positiven Widerhall – etwa wenn die *Berliner Zeitung* das „nachtblaue Hotel auf Schienen“ lobte und in der Ausgabe vom 31. Mai 1996 schrieb: „Im Bett liegen und durch das Dachfenster nach Sternschnuppen im Nachthimmel suchen: Das gehört zu den schönsten Dingen, die es in dem deutsch-österreichisch-schweizerischen Doppelstockzug zu tun gibt.“ In diesen Jahren wurde als neue Marke auf innerdeutschen Nachtzug-Verbindungen der InterCityNight eingeführt. Der Zug basierte auf der Talgo-Technik des spanischen Herstellers mit gleichem Namen. Die Deutsche Bahn sah den ICN 1994 in einem Werbeprospekt auf dem Niveau des Fernverkehrsflaggschiffs, so wenn es dort hieß: „Nach der erfolgreichen Einführung des ICE steht nun auch über Nacht ein Zug bereit, der den Ansprüchen an die moderne, zeitgemäße Art des Reisens entspricht: InterCityNight, der komfortable Nachtreisezug der

Deutschen Bahn.“ In diesem Zug wurde eine ausgesprochen breite Service-Palette angeboten.¹⁹ Der ICN stand auf der Strecke Berlin – Bonn bereits um 20.30 Uhr zum Einstieg bereit – die Abfahrt war 22.30 Uhr; man konnte in ihm nach der Ankunft um 8.10 h noch bis 9.30 Uhr sitzen oder liegen bleiben bzw. das Frühstück genießen. Vergleichbare kundenfreundliche Bereitstellungszeiten gab es an anderen ICN-Ziel- und Endpunkten.

Noch 2003 wurden neue Investitionen und eine neue Schlafwagengeneration versprochen. O-Ton DB-Zeitschrift *mobil*: „Die Aussage: Ich kann im Zug nicht schlafen, gilt bei unserem leisen und luftgefederten Hightech-Fahrzeug nicht mehr“, sagt Winfried Czilwa, Geschäftsführer von AutoZug [der damals neuen Dachgesellschaft für die DB-Nachtzugaktivitäten]. „So werden wir neue Kundenkreise und neue Märkte erschließen. Denn dieser Schlafwagen ist für Tempo 200 konzipiert und kommt dadurch im Nachtsprung noch weiter, so zum Beispiel von Berlin nach Paris oder vielleicht auch nach Mailand.“²⁰ Ausdrücklich hieß es, man werde „alle Schlafwagen“ im Nachtzugsystem der Deutschen Bahn AG „durch den neuen Typ“ (offizielle Bezeichnung WLABmz 173.1) ersetzen.

In Wirklichkeit hatte zu diesem Zeitpunkt bereits der Abbau der Nachtzugaktivitäten eingesetzt – mit verwirrendem mehrfachem Wechsel der Nacht-

zug-Marken-Bezeichnungen und der Verschleuderung wertvollen Rollmaterial-Vermögens.²¹ Joachim Holstein hat diesen zerstörerischen Prozess in zwei Beiträgen in dieser Publikation – einer davon als Stellungnahme vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages vorgebracht – dargelegt.

Nachtzug-Abbau und dramatische Entkernung des Systems Schiene

Die geplante Aufgabe des Nachtzug-Geschäfts bei der Deutschen Bahn AG Ende 2016 – Ähnliches droht im Nachbarland Frankreich bzw. fand in der Schweiz und in Italien bereits statt – muss in den Zusammenhang mit dem allgemeinen Niedergang der Schiene, der ebenfalls im wesentlichen durch die europäische und deutsche Verkehrspolitik und durch die Politik des Top-Managements der Deutschen Bahn AG herbeigeführt wird – gestellt werden. Erst in diesem Kontext wird deutlich, auf welches Desaster wir zusteuern, dass es an die Substanz im Schienenverkehr geht. Es gibt diesen Niedergang seit gut einem Vierteljahrhundert auf den folgenden *sechs verschiedenen Ebenen*: Erstens in Form eines Abbaus der Schiene selbst (Reduktion der Netzlänge um fast ein Fünftel seit 1994; massiver Rückgang der Kapazität durch Herausnahme von fast 50 Prozent der Weichen und Ausweichgleise). Zweitens mit der Herausnahme von wichtigen Geschäftsbereichen, die das Gesamtsystem massiv schwächen (Abschaffung der Postzüge 1997; Aufgabe von Stückgut und Gepäcktransport auf Schienen). Drittens in Form des Abbaus des Güterverkehrs auf Schienen (Abbau von 80 Prozent der Gleisanschlüsse seit 1994; angekündigte Schließung von hunderten Güterbahnhöfen). Viertens mit der Aufgabe eines flächendeckenden Fernverkehrs (InterRegio-Aus 2001/2002). Fünftens im Kontext mit der kontinuierlichen Verschlechterung der Infrastruktur (Rumpeltassen, Langsamfahrstellen; verfallende Bahnhöfe). Schließlich sechstens mit der Aufgabe des Autoreisezugs und der angekündigten Aufgabe des Nachtzug-Verkehrs.

Die Aufzählung dieser zerstörerischen Elemente lässt bereits frösteln. Grob ge-

schätzt entspricht der bislang erfolgte Abbau mehr als 50 Prozent des Gesamtsystem-Umfangs (was ja auch mit der Halbierung der Zahl der Bahnbeschäftigten seit 1994 dokumentiert wird). Damit verbunden sind enorme Verluste an Synergie und unschätzbare Verluste in der öffentlichen Wertschätzung. Eingeleitet wurde eine Abwärtsspirale nach unten, wie wir sie aus anderen Bereichen der neoliberalen „Sparpolitik“ kennen und wo wir immer wieder aufs Neue – zuletzt in Griechenland – vorgeführt bekommen, dass ein „Sparen“ in

der Krise die Krise selbst verschärft.

Umso wichtiger sind die vielfältigen Aktivitäten, um diese Politik der Selbsterstörung zu stoppen und über ihre Wirkungen aufzuklären. Immer deutlicher wird, dass diese Politik in offenem Widerspruch zur proklamierten Politik von Umweltschutz und Klimaverträglichkeit steht – und dass mit den Nachtzügen in Europa ausgerechnet ein Element abgeschafft werden soll, das Menschen verbindet, Reisekultur darstellt und Europa auf friedliche Weise vereint.

Winfried Wolf ist Mitbegründer von *Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)* und *Bahn für Alle* und seit 1996 aktiv in der Bewegung gegen Stuttgart 21. Er verfasste Standardwerke zu Verkehr und Eisenbahnen („Eisenbahn und Autowahn“; „Sackgasse Autogesellschaft“; „Verkehr. Umwelt. Klima“). Gemeinsam mit Bernhard Knierim veröffentlichte er das Buch „Bitte umsteigen. 20 Jahre Bahnreform“ (Stuttgart 2014; Schmetterling-Verlag). Wolf war 1994 bis 2002 Bundestagsabgeordneter und verkehrspolitischer Sprecher der PDS (heute DIE LINKE) – acht Jahre ohne einen innerdeutschen und ohne einen innereuropäischen Flug als MdB, aber mit mehr als 250 Nachtzugfahrten.

Anmerkungen:

- 1 Als „missing links“, fehlende Verbindungsglieder, bezeichnete diese Lobbygruppe bereits Mitte der 1980er Jahre aus ERT-Sicht notwendige neue Straßen- und Eisenbahnverbindungen zwischen Frankreich und Großbritannien, Dänemark und Schweden, Deutschland und Dänemark, Tunnelbauten in den Alpen und Pyrenäen. Vergleichbare Projekte tauchten später als TEN-Programme auf; einige davon (Eurotunnel, Scanlink, Lötsch- und Gotthardt-Tunnel) sind bereits realisiert, andere befinden sich im Stadium des Baus (Brenner-Basistunnel), andere sollen gebaut werden (Fehmarn-Projekt).
- 2 Nach dem Sezessionskrieg 1861 bis 1865 wurde der Eisenbahnbau beschleunigt vorangetrieben; allein zwischen 1865 und 1890 wuchs die Länge des US-amerikanischen Schienennetzes von 49000 auf 268400 Kilometer. Legendär der 10. Mai 1869, als in dem Ort Promontory in der Nähe des Großen Salzsees die Gleise der Central- und der Union Pacific-Eisenbahn zusammentrafen, mit dem Einsatz tausender chinesischer Arbeiter die erste Atlantik-Pazifik-Verbindung hergestellt und New York mit San Francisco verbunden wurde (erkauft mit gewaltigen Menschenopfern; es galt die Formel: „Jede Schwelle kostete das Leben eines Chinesen“). Vgl. Winfried Wolf, *Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns*, Wien 2009, S.52ff.
- 3 Siehe Friedrich List, *Die nationalen Handelssysteme von England, Holland und Deutschland* (1841) und Friedrich List, *Die Ackerverfassung, die Zwergwirtschaft und die Auswanderung* (1842), wiedergegeben in: *Europastrategien des deutschen Kapitals*, herausgegeben von Reinhard Opitz, Bonn 1994, S.45ff und S.59ff.
- 4 Der Orient-Express legte auf seiner traditionellen Route 2970 Kilometer zurück. Im Jahr 1889 verließ er jeweils am Mittwoch um 19.30 Uhr Paris, um sein Ziel Konstantinopel am Bosphorus am kommenden Samstag um 17.35 Uhr zu erreichen.
- 5 Albert Mühl und Jürgen Klein, *Reisen in Luxuszügen – Die Internationale Schlafwagengesellschaft*, Freiburg/Brsg. (EK-Verlag) 2006, S. 25.
- 6 Ein letzter „Direct-Orient-Express“ fuhr im Mai 1977. Seither gab es eine Wiederbelebung der klassischen Verbindung bzw. anderer Verbindungen in Form eines Nostalgie-Orient-Express.
- 7 Nach: Tilo Köhler, *Sie werden plaziert! – Die Geschichte der Mitropa*, Berlin 2002, S.25. Vorausgegangen Zitat nach: *Die Eisenbahn in Deutschland*, Lothar Gall und Manfred Pohl (Hrsg), München 1999, S. 183. Gegründet wurde Mitropa bereits 1916, damals noch als privatkapitalistisches Unternehmen mit Geldern der Deutschen und der Dresdner Bank. Nach dem Ersten Weltkrieg gelangte sie in mehrheitliches Eigentum der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (später Deutsche Reichsbahn).
- 8 Lothar Loewe, *Hinter der Grenze floss der Wodka*, in: *Zug 3/1995* (herausgegeben von der DB AG).
- 9 Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt/M. 1981, S. 103. Schivelbusch zitiert dabei am Ende aus dem Buch von Lucius Beebe, *Mr. Pullman's elegant Palace Car*, New York 1961.
- 10 Erich Reimer, *Erholung muss mit der Fahrt beginnen – Der moderne Gesellschaftsreiseverkehr*, in: *Der Eisenbahner*, Januar 1955, 8. Jg., Heft 1.
- 11 Peter Hays, *Service à la carte – Wenn die Zeit im Schlaf vergeht*, in: *Zug 3/1995*, S.20.
- 12 Zur ÖBB siehe den Beitrag von Heinz Högelsberger in diesem Heft. Zum Umfang des Nachtzugverkehrs finden sich z.B. im Geschäftsbericht der DB AG 1999 die Angaben, wonach dieser 1998 noch 3,5 Mrd. Personenkilometer ausmachte; 1999 waren es „wegen Restrukturierung“ (= Auslagerung) nur noch 2,9 Mrd. Pkm (S.38). Gemessen am gesamten 1998er Fernverkehr mit 31,7 Mrd. Pkm entsprach dies 11 Prozent. Der Umsatz von Mitropa lag in der Regel vergleichbar hoch, z.B. 1995 bei 528 Mio DM, was etwas mehr als 10 Prozent des Fernverkehrsumsatzes entsprach (Geschäftsbericht 1996, S.51). Für 1994 – dem ersten Jahr der DB AG – wurde sogar ein Mitropa-Umsatz von 858 Mio DM berichtet, was 17 Prozent des Fernverkehrsumsatzes entsprach (Geschäftsbericht 1994, S.39 und S.31).
- 13 *Jahresrückblick 1992*, S. 34.
- 14 In: *fairkehr 2/1995* (Zeitschrift des VCD).
- 15 „Schwarze Null“-Zitat nach einem Artikel in der *Financial Times Deutschland* vom 16. Mai 2002. Ähnliche Fakten wurden übermittelt in Briefen von betroffenen Kollegen, so von Peter Dreller, datiert auf den 25. Februar 2002, adressiert an die PDS-Bundestagsfraktion bzw. meinen Schreiben an den Mitropa-Betriebsrat vom 9. Juli 2002. Siehe den Artikel von P. Dreller zum Autoreisezug in diesem Heft.
- 16 „Bisher musste der Kunde zu uns kommen – jetzt kommen wir zum Kunden. [...] Der ganze Zug ist unser Restaurant“, erklärt dazu Hans-G. Koch, Vorstand Marketing und Vertrieb im Bereich Personenverkehr Deutsche Bahn: „Es sollte in IC- und ICE-Zügen überall zu einem Essensangebot „am Platz“ kommen, allerdings nur in der 1. Klasse mit einigermaßen vollwertigen Mahlzeiten.“ (Zitat: Presseerklärung DB AG).
- 17 In: *Zug 5/1995*.
- 18 In *Zug 5/95* und *12/95*.
- 19 So hieß es in dem genannten Prospekt: „Der ICN orientiert sich an Hotel-Standards. Persönlich oder per Telefon aus Ihrem Abteil können Sie hier (...) einen Platz für das Frühstück im Restaurant reservieren. [...] oder ein Funktelefon ausleihen, [...] Wollen Sie noch ein Fax absenden oder benötigen Sie dringend Fotokopien von Ihren Unterlagen? [...] Telefax-Gerät (wir berechnen nur die angefallenen Gebühren), [...] D-Netz-Funktelefon (es werden ebenfalls nur die angefallenen Gebühren berechnet) [...] Kopierer (dieser Service ist gebührenfrei). Die Rezeption im Nachtzug ist durchgehend geöffnet.“ (Zitate aus: ICN-Prospekt „Stand 1.10.94“).
- 20 Olaf Krohn, „Das neue Nachtleben der Bahn“, in: *mobil 12/2003*.
- 21 1998 wurde das Nachtzuggeschäft der DB Fernverkehr ausgegliedert und mit der 1997 gegründeten DB AG-Tochter AutoZug vereint. 2004 wurde die Zuggattung ICN aufgegeben. Die Talgo-Züge rollten kurzzeitig unter der Marke DB NachtZug. DB Nachtzug wurde dann Ende 2007 aufgegeben; nun wurde die Marke DB CityNighLine eingeführt. Bereits 2009 endete der Einsatz der hochwertigen ICN-Talgo-Züge, die erst 15 Jahre zuvor für 124 Millionen DM beschafft worden waren. Die zitierte Kooperation DACH wurde nach wenigen Jahren wieder aufgegeben (Ausstieg ÖBB 1997, Ausstieg SBB 2000).

Back on Track – Zurück auf's Gleis!

Geschichte des Widerstands gegen die Abschaffung der Nachtzüge

Bernhard Knierim

Der schleichende Abbau bei den Nachtzügen wird seit vielen Jahren von Protesten begleitet – sowohl von Fahrgästen und Umweltverbänden als auch von den Beschäftigten. Viele Aktive setzen sich vehement für den Erhalt und den Ausbau des Nachtzugnetzes ein. Einige dieser Proteste waren auch erfolgreich und haben zur zwischenzeitlichen Wiedereinsetzung von Zügen geführt. Das macht auch für die aktuellen Proteste Hoffnung.

Eine erste große Protestbewegung formierte sich, als zum Dezember 2008 die Nachtzüge von Hamburg nach Paris erstmals abgeschafft werden sollten. Dass ausgerechnet die Züge in die französische Hauptstadt – für alle Frankophilen der Inbegriff des „savoir vivre“ – wegfallen sollten, machte die Debatte um diese Züge besonders emotional. Die Initiative für den Erhalt der Züge stand unter dem Motto „Wir wollen nach Paris und nicht an die Börse“.

Zur gleichen Zeit tobte bereits seit mehreren Jahren die Debatte um den Börsengang der DB AG, den der damalige Bahnchef Mehdorn auf Biegen und Brechen gegen alle Widerstände durchsetzen wollte. Gegen diese Pläne hatte sich schon seit 2005 das Bündnis Bahn für Alle als Zusammenschluss aus damals 18 (heute 20) Organisationen als wichtigster Akteur etabliert. Das gemeinsame Feindbild beider Protestbewegungen war die Privatisierungslogik des Bahnkonzerns, die alles dem Streben nach Profit unterordnete und mit dieser Ausrichtung schon Anfang der 2000er Jahre zur Abschaffung des InterRegio und zunehmenden Sicherheitsmängeln aufgrund eingesparter Wartung geführt hatte.

Beide Proteste waren letztlich erfolg-

reich: Zuerst konnte der geplante Börsengang der DB AG in letzter Minute gestoppt werden, was offiziell mit der im Herbst 2008 ausbrechenden Finanzkrise begründet wurde. Die massiven Proteste gegen die Privatisierungspläne dürften aber ebenso wichtig gewesen sein, denn es wurde immer deutlicher: Die große Mehrheit der Bevölkerung war und ist gegen diese Pläne war. Damals kam hinzu, dass die Privatisierung insbesondere in Hinblick auf die 2009 anstehende Bundestagswahl politisch kaum durchsetzbar war. Dass der Achsenbruch an einem ICE im Sommer 2008, der nur durch enormes Glück nicht zu einem „zweiten Eschede“ mit vielen Toten führte, auch in einem Zusammenhang mit Einsparungen bei der Wartung im Vorfeld des geplanten Börsengangs stand, gab den Mehdorn-Plänen den letzten Todesstoß.

Mit der Absage des Börsengangs starb jedoch nicht die Ideologie, dass jeder einzelne Zug Gewinn abwerfen müsse – was umgekehrt heißt, dass die Bedeutung von Zügen im Gesamtsystem Schiene völlig außer Acht gelassen wird. Die neuen DB-Manager, die überwiegend aus der Automobil- und Luftfahrtindustrie kommen, betrachten meist nur die betriebswirtschaftlichen Kennzahlen. Mit eben dieser Herangehensweise wurde das Fernbahnnetz bereits massiv ruiniert – mit dem Wegfall aller InterRegio-Züge und einiger InterCity-Verbindungen. Zahlreiche – auch große – Städte wurden komplett vom Bahn-Fernverkehr abgekoppelt, und für viele weitere Städte wurde die Anbindung erheblich verschlechtert.¹ Die Bahn funktioniert damit immer weniger als Netz, mit dem man bequem und zuverlässig von jedem Ort zu jedem anderen reisen kann; erhebliche Kundenverluste

sind die Folge. Auch wenn unter dem Druck der Fernbusse ein Kurswechsel seit 2015 zumindest angekündigt wird, ist die rein auf Abbau orientierte Unternehmensphilosophie auch unter Mehdorns Nachfolger Grube ungebrochen – und führt direkt zu den aktuellen Plänen für den Abbau der Nachtzüge sowie zum fortgesetzten Kahlschlags beim Schienengüterverkehr.

Doch auch der Protest gegen die Nachtzug-Abschaffung war erfolgreich: Der Nachtzug Hamburg nach Paris kam nach zwei Jahren Pause im Dezember 2010 wieder. Dennoch wurde der beständige Abbau des Netzes auch danach fortgesetzt. Die Nachtzüge passen nicht in die Vision einer „kleinen, feinen Bahn“, die nur noch wenige hoch-lukrative ICE-Strecken zwischen den Metropolen betreibt und sich ansonsten vorwiegend als „Global Player“ im lokalen Logistikgeschäft tummelt. Dementsprechend findet man in dem vom DB-Vorstand 2015 groß angekündigten Fernverkehrskonzept kein Wort über die Nachtzüge, obwohl diese das Rückgrat des Fernverkehrs für längere, vor allem grenzüberschreitende Strecken sein sollten.

Was der Bahn-Vorstand dabei jedoch unterschätzt, ist die Tatsache, dass es sich bei den Nachtzügen nicht um irgendein Produkt der Bahn handelt, sondern um eines, das auch emotional aufgeladen ist. Sie sind seit über 160 Jahren fester Bestandteil der Eisenbahnkultur und haben als kulturelles Erbe auch in der Literatur ihren Niederschlag gefunden („Nachtzug nach Lissabon“, „Mord im Orient-Express“ u. a.). Anlässlich der aktuellen Pläne zur Abschaffung findet sich das Thema häufig im Feuilleton; das Reiseerlebnis und das internationale Flair der Nachtzüge wird aus-



| Protestaktionen in Hamburg gegen die Abschaffung der Nachtzüge, 2008 oben, Foto: Barbara Huber und 2016 unten, Foto: Bernhard Kniriem |



fürlich gewürdigt.² Dementsprechend haben die Nachtzüge – der jahrelangen Vernachlässigung und den anderslautenden Behauptungen des DB-Managements zum Trotz – noch immer viele Freunde und eine treue Stammkundschaft.

Hinzu kommt, dass die Nachtzüge die mit Abstand klimafreundlichste und gleichzeitig bequemste Reiseoption auf Langstrecken darstellen und so mit dem Klimathema eng verknüpft sind – das nicht erst seit der Klimakonferenz von Paris in aller Munde ist. Die Abschaffung der Züge konterkariert damit den Versuch der DB AG, die Bahn als klimafreundlichstes Verkehrsmittel zu propagieren. Hinzu kommt, dass die Nachtzüge nicht irgendein losgelöstes Produkt auf Schienen sind, sondern in das gesamte Bahnnetz integriert sind und oft in Kombination mit anderen Zügen genutzt werden.³ Dazu kommt noch der massive Vertrauensverlust für die DB AG, der dadurch entstanden ist, dass das Management immer wieder mit falschen Zahlen zu Fahrgästen und Wirtschaftlichkeit operiert. Und nicht zuletzt sind die Beschäftigten sehr engagiert für ihr Produkt. Für viele von ihnen ist die Arbeit in den Nachtzügen nicht einfach irgendein „Job“, sondern sie machen ihn gerne – auch das wieder ein Zeichen für die Emotionalität der Züge.

Es gibt also mehrere gute Ansatzpunkte für den Kampf gegen die Abschaffung der Züge. Die Stärke der aktuellen Kampagne ist dabei die Zusammenarbeit zwischen Kundschaft, Umwelt-Aktiven und Beschäftigten. Viele Aktivitäten sind erst parallel entstanden und dann zusammengeführt worden. Und zunehmend vernetzen sich nun auch die Aktiven aus verschiedenen europäischen Ländern; schrittweise wird die Kampagne eine europäische.

Als im Sommer 2014 verkündet wurde, dass die Züge nach Paris erneut abgeschafft werden sollten – und zwar diesmal nicht nur derjenige von Hamburg, sondern auch diejenigen von Berlin und München, wurde das zum Kristallisationspunkt für neuen Protest. Insbesondere die symbolträchtige Verbindung zwischen den beiden wichtigsten europäischen Hauptstädten Berlin und Paris, die einzige tägliche Direktver-

bindung mit der Bahn auf dieser Strecke, sollte damit als Teil der Eisenbahngeschichte abgelegt werden. Dass die Züge auf dieser Strecke regelmäßig ausgebucht waren, machte zudem die Absurdität des Vorhabens deutlich. Zahlreiche frankophile Deutsche und germanophile Franzosen hingen sehr an der Verbindung. Eine viel beachtete Petition gegen Abschaffung dieses Zuges, die von deutsch-französischen Paaren und Mitarbeitern des Institut Français gestartet worden war und mehr als 8000 mal unterzeichnet wurde, fand dementsprechend viel Aufmerksamkeit.

Parallel dazu brachte die Linksfraktion einen Antrag in den Bundestag ein, der die Beibehaltung der Nachtzüge und die Entwicklung eines tragfähigen Zukunftskonzepts für den Nachtreiseverkehr forderte.⁴ Auf dieser Basis wurde das Thema am 24. September 2014 zum ersten Mal im Verkehrsausschuss des Bundestags debattiert. Im Anschluss fand ein von Bahn für Alle initiiertes Pressegespräch in der Bundespressekonferenz statt. Dabei brachten Sabine Leidig (verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion), Matthias Gastel (bahnpolitischer Sprecher der Grünen-Fraktion), Karl-Dieter Bodack (Bahnexperte und ehem. Bundesbahnmanager), Joachim Holstein (Betriebsrat der DB ERS in Hamburg) und Manuel Poblitzki (Betriebsrat der DB ERS in Dortmund) für die Journalisten die Brisanz des Themas auf den Punkt. Die Diskussion an so prominentem Ort führte gemeinsam mit der nachfolgenden Protestaktion zu einer enormen Medienaufmerksamkeit: In der Folge veröffentlichten viele deutsche, aber auch Schweizer Zeitungen, längere Artikel über den Verfall des Nachtzugverkehrs. Insbesondere die Protestaktion vor dem Bahn-Tower am Potsdamer Platz machte auch dem DB-Management deutlich, dass die Zerstörung des Nachtzugverkehrs nicht einfach so über die Bühne gehen würde, wie sie sich das gewünscht hatten. Viele wütende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aber auch Fahrgäste brachten ihren Ärger an den Ort der Entscheidungen und überreichten bei der Gelegenheit rund 7500 Protestpostkarten von Kundinnen und Kunden.

Kurz darauf nahm jedoch die aktuelle

Kürzungsrunde ihren Lauf: Bei der Einstellung des Nachtzugs von Amsterdam, Basel und Prag (über Berlin) nach Kopenhagen konnte es das DB-Management offensichtlich nicht abwarten und stellte die Züge schon vorzeitig ein: mitten in der Fahrplanperiode, zum 1. November. Für Kopenhagen bedeutet der Verlust der Nachtzüge, dass das interna-



| Großes Bild Protestaktion am 24.9.2014 am DB-Tower am Potsdamer Platz mit Übergabe der Protestpostkarten an das zuständige Management der DB-ERS | Kleine Fotos v.l.n.r. | Pressekonferenz zur Abschaffung der Nachtzüge in der Bundespressekonferenz. Beide Fotos: Bernhard Knieirim | Kreativer Protest bei der Ankunft des letzten Nachtzugs in Kopenhagen. Foto: Poul Kattler | Aktion von Umverkehr! auf dem Bahnhof in Zürich. Foto: Umverkehr! |



tionale Reisen mit der Bahn seitdem sehr viel unkomfortabler und langwieriger geworden ist. Entsprechend wurde die Abschaffung dort auch mit kreativem Protest – einer Tanzperformance zu James Browns „Night Train“ – begleitet. Auch in der Schweiz gab es auf den Bahnsteigen mehrere ausgesprochen fotogene Aktionen für die Zukunft der Nachtzüge.

Als zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2014 auch die letzten Züge von Hamburg, Berlin und München nach Paris fuhren, kam es in mehreren Städten zu Protesten – unter anderem in Hamburg, Göttingen, Berlin, München und Paris. Im Berliner Hauptbahnhof sorgten Aktive von Robin Wood mit einer Abschlusssaktion und einem Transparent „Nachtzug statt Nachtflug“ für besondere Aufmerksamkeit.

Nur einen Monat später, am 14. Januar 2015, fand im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages auf Antrag der beiden Oppositionsparteien – Linke und Grüne – die erste Anhörung zu den Nachtzügen statt. Das wurde für die DB AG zu einer Art Offenbarungseid, als der damalige Vorstand für Personenverkehr, Ulrich Homburg, auf direkte Nachfrage zugeben musste, dass die von der DB AG aufgestellte Behauptung von der angeblich schwindenden Kundschaft der Nachtzüge schlichtweg falsch war. Homburg: „Nachfragesituation der Nachtzüge: stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht“. Außerdem gab Homburg in der Anhörung zu Protokoll: „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.“⁵ Dieses Versprechen machte durchaus Hoffnung, und in seiner Stellungnahme zu der Anhörung führte Homburg dies auch noch weiter aus: „Das Angebot im Nachtzugverkehr wird künftig auf nachfragestarke und betrieblich beherrschbare Netze konzentriert. Ziel ist es, ab 2016 ein zukunftsfähiges Nachtzug-Konzept auf verkleinerter Umsatz- und Kostenbasis zu etablieren.“ Mit den bereits durchgeführten und geplanten Kürzungen im Nachtzug-

verkehr werde „das Geschäftsfeld gestärkt, indem erhebliche Verluste vermieden werden.“⁶

Für einen anderen Sachverständigen in der Anhörung hatte der Auftritt aber noch unangenehme Nebenwirkungen: Joachim Holstein war in dieser Sitzung des Verkehrsausschusses als Experte – Sprecher des Wirtschaftsausschusses und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der DB ERS in Hamburg – geladen. Das gefiel dem DB-Management aber offensichtlich nicht: Just an dem Tag, als die Liste der Sachverständigen für die Anhörung bekannt wurde, erstattete die DB AG Strafanzeige gegen Holstein wegen der angeblichen Weitergabe vertraulicher Informationen an die Öffentlichkeit. Angedroht worden war dies schon zuvor, nachdem Holstein mehrere Abgeordnete des Bundestages, die sich bei ihren Reden in der Bundestagsdebatte vom 25. September 2014 auf falsche Aussagen des DB-Managements gestützt hatten, über ihre Irrtümer aufgeklärt hatte. Dass aber die Anzeige tatsächlich dann an dem Tag eingereicht wurde, als seine Funktion als Sachverständiger im Bundestag publik wurde, riecht gefährlich nach Einschüchterung – erst recht nachdem das Verfahren von der Staatsanwaltschaft später als „nicht im öffentlichen Interesse“ eingestellt wurde.

Ein nächster wichtiger Schritt für die Weiterentwicklung der Kampagne war der Zusammenschluss von Aktiven aus mehreren europäischen Ländern. Als der Antrag der Linksfraktion zum Erhalt der Nachtzüge zum zweiten Mal im Bundestag debattiert – und dann erwartungsgemäß von der CDU/CSU/SPD-Regierungskoalition abgelehnt – wurde⁷, gab es zu diesem Anlass eine gemeinsame Protestaktion vor dem Parlamentsgebäude und anschließend ein erstes Vernetzungstreffen. Das war die Gründung der internationalen Initiative *Back on Track*⁸, die sich seitdem als Netzwerk von Aktiven für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr – bei Tag und in der Nacht – aus Schweden, Dänemark, Großbritannien, den Niederlanden, Deutschland, Frankreich, der Schweiz, Österreich und Spanien immer weiter verbreitert.

Ein zweites, ausführlicheres Strate-

gietreffen von *Back on Track* fand Ende Mai 2015 in Paris statt. In der Zwischenzeit wird das Netzwerk über Telefonkonferenzen und per E-Mail koordiniert. Bei dem Paris-Treffen entstand die Idee eines europaweiten Aktionswochenendes, das vom 19. bis 21. Juni 2015 mit parallelen Aktionen in 15 Städten in sechs Ländern stattfand: Basel, Bern, Koblenz, Kopenhagen, Dortmund, Genf, Hamburg, Lugano, Madrid, Moudon, Odense, Paris, Solothurn, Wien und Zürich. Gemeinsam beklagten die Aktiven mit Schlafanzügen und Betten auf den Bahnhöfen überall den Zerfall des europäischen Nachtzugnetzes, der im krassen Gegensatz zum angeblichen Zusammenwachsen Europas steht. Zumindest auf den Schienen ist – abseits weniger Rennstrecken – leider das Gegenteil der Fall.

Der konsequente nächste Schritt war dann auch ein Treffen von Aktiven von *Back on Track* mit EU-Parlamentariern und Journalisten, um auf der europäi-

| Bild rechts oben Protestaktion am 11.12.2014 in Berlin gegen die Abschaffung der Paris-Züge in Berlin und Hamburg Foto: Bernhard Knierim | Bild rechts unten Protest gegen die Abschaffung der Nachtzüge am 12.12.2014 in Paris mit eigens hergestellten Leuchtbuchstaben: „Sauvons les Trains de Nuit / Rettet die Nachtzüge“ |



schen Ebene für eine Politikveränderung zu werben. Auch der Vorsitzende des Verkehrsausschusses beim Europäischen Parlament, Michael Cramer, ist ein Freund der Nachtzüge. Die Mehrheiten sind jedoch auf europäischer Ebene leider ebenso wenig bahnfreundlich eingestellt wie im Bundestag.

Ende November 2015 brachte die DB AG die Absurdität ihrer eigenen Politik dann noch einmal perfekt auf den Punkt: Anlässlich der Klimakonferenz in Paris setzte sie den „Train to Paris“ aufs Gleis – allerdings nur für geladene Gäste. Den Widerspruch zwischen ihrem eigenen Anspruch als Klima-Vorreiter und dem genau ein Jahr zuvor abgeschafften einzigen Direktzug zwischen Berlin und Paris vermochte sie dabei jedoch nicht aufzulösen. Stattdessen kündigte Ronald Pofalla als DB-Vorstand genau parallel zur Pariser Klimakonferenz auch noch das endgültige Aus für die Nachtzüge der DB AG an – und strafte damit die Ankündigungen einer angeblichen Erarbeitung neuer, tragfähiger Konzepte durch den DB-Vorstand Lügen.

Ein weiteres Treffen von *Back on Track* fand am 12. März 2016 in Hamburg statt – als kombiniertes Strategie- und Aktionstreffen. Am Abend gestalteten Aktive einen der noch verkehrenden Nachtzüge in Richtung Schweiz mit Protestplakaten um, und im Hauptbahnhof gab es anschließend eine Protest-Performance. Auch bei der vier Tage später stattfindenden Bilanzpressekonferenz der DB AG in Berlin waren die

Nachtzüge Thema: Das Bündnis *Bahn für Alle* und das *Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21* wiesen auf den Widerspruch hin, dass einerseits die Nachtzüge wegen angeblicher Verluste in niedriger Millionenhöhe abgeschafft, gleichzeitig aber bis zu 10 Milliarden in den faktischen Rückbau des Stuttgarter Bahnknotens investiert werden sollen.⁹

Noch ist nicht ausgemacht, wie es mit den Nachtzügen weitergeht. Die DB AG will das Ende um jeden Preis und wirbt für ihre Nacht-ICEs als angebliche Alternative – aber ohne die Möglichkeit zum Schlafen, obwohl genau dies für den Großteil der Passagiere das entscheidende Argument für die Nachtfahrt ist. Gleichzeitig investiert die Bundesregierung viele Milliarden in die Förderung der sogenannten Elektromobilität – demnächst sogar mit einer Kaufprämie. Über die Begeisterung für die Elektroautos vergisst sie aber wieder einmal die existierende und seit Jahrzehnten bestens funktionierende Elektromobilität auf der Schiene.

Um diese Auto-Fixierung der Verkehrspolitik zu beenden, muss der Protest wohl noch um einiges größer und lauter werden.

Bernhard Knierim ist Biophysiker und Verkehrswissenschaftler und lebt in Berlin. Er ist aktiv bei Bürgerbahn statt Börsenbahn, Bahn für Alle und Back on Track.

Anmerkungen:

- 1 Detaillierte Recherche dazu: Michael Holzhey, Felix Berschin, Ingo Kühl & René Naumann. *Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011*. Berlin, herausgegeben von KCW GmbH / Mofair e.V. / Netzwerk Privatbahnen / BAG-SPNV 2011.
- 2 siehe in diesem Heft die Beiträge zur Geschichte der Nachtzüge von Winfried Wolf und Jonathan Bray.
- 3 siehe Beiträge von Monika Lege (S. 37) und Bernhard Knierim (S. 34 ff).
- 4 Bundestags-Drucksache 18/2494: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/024/1802494.pdf>
- 5 Protokoll des Bundestags-Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur 18/26.
- 6 Bundestags-Drucksache 18(15)162-E.
- 7 Siehe dazu in diesem Heft auch den Artikel von Sabine Leidig zu den parlamentarischen Aktivitäten zum Erhalt der Nachtzüge.
- 8 Weitere Informationen im Internet unter back-on-track.eu
- 9 Der „Alternative Geschäftsbericht“ vom Bündnis Bahn für Alle für 015/16 ist auf der Website www.bahn-fuer-alle.de zu finden. Der sehr viel ausführlichere Bericht für das Jahr 2014/15 ist analog zum vorliegenden Heft als Lunapark-Extra-Heft Nr. 11 im Mai 2015 erschienen.



| Bild oben Protest gegen die Abschaffung der Nachtzüge vor dem Bundestag am 16.3.2015 Foto: Klaus Ihlau | Bild rechts unten Aktion im Hamburger Hauptbahnhof am Abend des 12.3.2016 Foto: Bernhard Knierim |



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

Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestags am 14.01.2015 (gekürzt)

Joachim Holstein – Sprecher des Wirtschaftsausschusses DB European Railservice GmbH und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der DB ERS GmbH, Niederlassung Hamburg

Die DB hat in ihren Fahrplanbroschüren¹ die Vorteile der Nachtzüge² für Urlaubs- und Geschäftsreisende wie folgt dargestellt:

„Ihre Urlaubsvorteile mit dem Nachtzug: Sie erreichen ausgeruht Ihr Urlaubsziel. Sie gewinnen über Nacht mehr als einen ganzen Urlaubstag.

Sie reisen sicher und wetterunabhängig. Sie können Ihr Gepäck, auch Ihre Fahrräder, problemlos mitnehmen.

Sie reisen allein, zu zweit oder mit der ganzen Familie – auf Wunsch im eigenen Abteil.

Sie genießen auch Ihren Abreisetag unbeschwert, da Sie Ihre Heimreise erst abends antreten.

Das macht den Nachtzug für Tages- und Geschäftsreisen interessant:

Sie reisen einfach entspannter – in jeder Komfortklasse.

Sie können die Zeit an Bord zur Erholung oder Arbeit nutzen.

Sie müssen sich nicht von den Strapazen einer anstrengenden Autoreise erholen.

Sie »landen« vor 9.00 Uhr mitten in der City – besser ausgeschlafen als mit jeder Morgenverbindung.

Sie sparen zusätzliche Transferkosten und Zeit für die Fahrt ins Zentrum.

Sie können optimal kombinieren: morgens mit dem Nachtzug vor Ort und abends wieder abreisen oder mit dem passenden Tageszug zurück.“

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

radmitnahme.

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

Zeitgewinn durch Nachtzüge

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

Der letzte von der DB in ihrer Broschüre genannte Punkt scheint bisher ebenfalls unterschätzt zu werden: Wer einen Tagetermin hat, kann durch eine Anreise mit dem Nachtzug und eine Rückreise mit einem von mehreren getakteten Tageszügen Zeit und Hotel-

übernachtung(en) sparen; sollte sich der Termin verzögern, kann auch flexibel auf den nächsten Nachtzug ausgewichen werden. Ohne Nachtzugverbindung müssten viele dieser Reisenden auf das Flugzeug ausweichen, womit sie der DB auch für die Rückfahrt im Tageszug als Kunden verlorengehen. Auf den Distanzen, die typischerweise über Nacht zurückgelegt werden, stellen Tagesverbindungen keine akzeptable Alternative dar. Dänische Verkehrs- und Umweltverbände³ schätzen, dass 75 Prozent aller Reisenden, die bisher den Nachtzug von Kopenhagen nach Köln und Amsterdam, Frankfurt und Basel sowie Berlin und Prag genutzt haben, auf das Flugzeug umsteigen werden.

Ein besonders prägnantes Beispiel stellt der Wintersportverkehr dar. Jahrezehntelang fuhren Nachtzüge der DB am Wochenende ab Dortmund und Hamburg in die Alpenregionen; zum Beginn der Hamburger Frühjahrsferien waren dies noch um die Jahrtausendwende zwei Züge nach Brig (incl. eine Garnitur der SBB) und jeweils ein Zug nach Chur, Innsbruck via Arlberg, Oberstdorf, Bozen mit Zell am See und Klagenfurt. Die Reisenden kamen am Samstagvormittag quasi in Sichtweite der Talstation an, konnten nach Deponierung ihres Gepäcks sofort auf die Piste und nutzten auch noch den Samstag der Abreise ganztätig zum Skifahren, bevor sie nach Einbruch der Dunkelheit in den UrlaubsExpress stiegen. Die Züge waren gut ausgelastet und erzielten weit überdurchschnittliche Gastronomieumsätze. Dennoch stellte



die DB sie ein und vermietete nur noch einige Garnituren an dänische Reisebüros. Deutsche Reisende wurden auf Fahrten mit ICE und IC am Samstag verwiesen, was zwei Urlaubstage kostete, und wichen daher in großer Zahl auf das Flugzeug, das Auto (Privat-Pkw oder Mietwagen) oder die private Konkurrenz aus. Wer 2015 auf www.bahn.de eine Verbindung von Hamburg in die Region Arlberg/Innsbruck/Gasteiner Tal sucht, wird auf einen Direktzug der Firma Müller Touristik hingewiesen, der mit Gastronomie und Reiseleitung jede

Woche in die Skigebiete pendelt. Werbeslogan dieser Firma: „Im Nachtzug direkt auf die Skipiste“.⁴ Es ist unverständlich, warum sich die DB dieses Geschäft entgehen lässt.

Deutschland als großes Transitland im Herzen von Westeuropa hat nicht nur eine Verantwortung für in Deutschland lebende Reisende, sondern sieht sich auch den Reisebedürfnissen von Menschen aus den Nachbarländern und aus Übersee gegenüber. Für europäische Touristen mit Interrail – vom Junior bis zur Seniorin – und Touristen aus Über-

see mit Eurail-Pässen 1. Klasse zu teilweise vierstelligen Dollarpreisen war es bisher eine Selbstverständlichkeit, bei Bedarf auch mehrere Tausend Kilometer „am Stück“ reisen zu können und nacheinander Tages- und Nachtzüge zu nutzen. Nachtzüge abzuschaffen, hieß diese Reisenden zu zwingen, sich abends eine Unterkunft zu suchen und am nächsten Morgen weiterzureisen. Das wäre ein Rückfall ins Postkutschenzeitalter und ein Armutszeugnis für ein Europa, das weiter zusammenwachsen will. Ein Berliner, Münchner oder Kölner

Hauptbahnhof voller gestrandeter Passagiere, die auf dem Boden schlafend die Zeit überbrücken, in der in Deutschland die Bahnsteige hochgeklappt wären, ist kein Anblick, den man sich wünschen sollte. Nachtzüge sind also keine Nostalgie, sondern Bestandteil eines modernen Transportsystems.

Nachtzüge als bequemste Verbindung

Am 21. Oktober 2002 äußerte der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn in einem Fernsehinterview: „Zugfahrten über vier Stunden sind eine Tortur.“ Er bezog sich auf Fahrten im ICE. Sicherlich würden viele Reisende ihm widersprechen oder zumindest ihre persönliche Schmerzgrenze deutlich höher ansetzen, aber beim Vergleich zwischen einer zehn- bis dreizehnstündigen Fahrt in Tageszügen mit ein- bis viermaligem Umsteigen mit der Angst, einen Anschluss zu verpassen, und einer zwölf- bis fünfzehnstündigen umsteigefreien Fahrt im Nachtzug mit Dusche und Frühstück hat der Nachtzug sicherlich die Nase vorn.

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

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

Nachtzüge als Ergänzung zum Tagesverkehr

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

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

Die regulären Normalpreis-Fahrscheine und BahnCard-Fahrscheine für ICE, IC/EC oder IR gelten nicht. Es sind die angegebenen Globalpreise zu zahlen.⁵

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

Werden alle Reisenden in Nachtzügen als Nachtzugreisende gezählt?

Nachtzüge sind auf manchen Strecken auch für Reisende konzipiert, die nicht über Nacht fahren, sondern in der Tagesrandlage als Pendler unterwegs sind: Mitgeführte Sitzwagen zwischen München und Stuttgart (Nachtzug München-Amsterdam), Basel und Duisburg via Frankfurt Flughafen (Nachtzug Zürich-Amsterdam), Berlin und Erfurt

sowie Frankfurt und Basel (Nachtzug Berlin-Zürich), Prag und Erfurt (Nachtzug Prag-Zürich), Berlin und Prag (Nachtzug Oberhausen-Prag), Hamburg und Nürnberg (ÖBB-Nachtzug Hamburg-Wien) sowie Hamburg und Hannover (Nachtzug Hamburg-München) ermöglichen es, spätabends noch nach Hause bzw. frühmorgens zur Arbeit zu gelangen sowie zu „unmöglichen“ Zeiten Flughäfen zu erreichen oder von ihnen wegzukommen. Diese „Pendlerwagen“ laufen allerdings unter einer eigenen Zugnummer mit der Kennung eines Intercity: statt als CNL 40478 stehen sie als IC 60478, statt als CNL 487 stehen sie als IC 60487 usw. im Fahrplan und auf dem Wagenstandanzeiger.⁶

Offenbar werden die Reisenden in diesen Pendlerwagen von der DB nicht als Nachtzugreisende betrachtet und fallen auch bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung unter den Tisch. Die DB AG nannte gegenüber der Presse mehrfach die Zahl von 1,4 Millionen Nachtzugreisenden im Jahr 2013.⁷ In dieser Zahl sind die Reisenden in den mitgeführten „Pendlerwagen“ der Zugnummern IC 60xxx offensichtlich nicht enthalten, sie werden anscheinend als InterCity-Reisende und damit als Reisende des Tagesverkehrs angesehen.

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

Wie wird die Auslastung der Nacht- und Autoreisezüge ermittelt?

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



| Protest im Berliner Hauptbahnhof im Juni 2015, beteiligt einige der Autorinnen und Autoren dieses Heftes |

2013 über die Autoreisezüge:

„Die Auslastung der Züge ist meist mager, in der Hochsaison liegt sie bei knapp über 60 Prozent, in den restlichen Monaten bei rund 30 Prozent.“⁸

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

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

„In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs ist die führende, marktbezogene Leistungskennzahl die in Personenkilometern (Pkm) gemessene Verkehrsleistung. Dies gilt insbesondere für den eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr. Die relative Auslastung der Fahrzeuge wird hier zusätzlich durch die Kennzahlen Personen pro Zug sowie prozentuale Sitzplatzauslastung gemessen.“⁹

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

Sie führt aber bei Nacht- und Autoreisezügen systematisch zu einer zu geringen Messgröße, weil erstens ein Bett oder eine Liege pro Nacht nur ein-

mal verkauft werden kann und damit die reale Auslastung eines Platzes schon dann 100 Prozent beträgt, wenn er in einem Zug von Hamburg nach Zürich nur zwischen Göttingen und Freiburg gebucht wird. Zweitens kann in Schlaf- und Liegewagen rechnerisch mehr als ein Platz pro Person gebucht werden:

In dem seit dem 14. Dezember 2014 ausschließlich eingesetzten Schlafwagen der Baureihe 173 gibt es 12 Abteile mit jeweils drei Betten, also 36 Betten. Die Abteile können in den Kategorien »Tourist« (alle drei Betten können belegt werden), »Double« (es können nur zwei Betten belegt werden) und »Single« (das Abteil wird durch eine einzige Person exklusiv belegt) gebucht werden. Wenn beispielsweise 12 Bundestagsabgeordnete mit dem Schlafwagen von Berlin ins 700 km entfernte Karlsruhe fahren und jeweils Einzelbelegung gebucht haben, ist dieser Schlafwagen zu 100 Prozent ausgelastet, denn es kann niemand sonst ein Bett in diesem Wagen buchen. Da der Wagen aber 36 Betten hat und der Zug ins rund 1000 km entfernte Zürich fährt, ergibt sich als Quotient aus $12 \times 700 = 8400$ Personenkilometern und $36 \times 1000 = 36000$ Platzkilometern auf dem Papier eine Auslastung von 23 Prozent.

Vergleichbares gilt für den Liegewagen. Dessen Abteile weisen sechs Liegen auf, können in Nachtzügen aber auch als »Viererbelegung« gebucht werden, bei der zwei Liegen garantiert frei bleiben; durch den erhöhten Preis der Lie-

gekarte haben die Reisenden diese Plätze quasi mitbezahlt. Eine vierköpfige Gruppe, die solch eine Buchung vornimmt, würde folglich bei der Kennziffer »Personenkilometer geteilt durch Platzkilometer« mit einem komplett reservierten Abteil eine scheinbar nur 66 Prozent betragende Auslastung erzeugen.

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

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

Die DB beklagt in den letzten Jahren Verluste bei Nacht- und Autozügen. Bei den Nachtzügen gibt sie das Defizit für 2013 meist mit 18 Mio. Euro an¹⁰ und nennt teilweise Daten für einzelne Linien: „... sagte eine Bahnsprecherin. Aber erst einmal müsse weiter gespart werden – bei den drei unwirtschaftlichsten Verbindungen, die 2013 bei einem Umsatz von 48 Millionen Euro ein Defizit von zwölf Millionen Euro verbucht hätten.“¹¹

Die Umweltorganisation Robin Wood hat sich mit diesen Zahlen auseinandergesetzt:¹² »Offizielle Begründung der Bahn für die Abschaffung des Nachtzuges nach Paris ist ein jährliches Defizit

von 6 Millionen Euro durch diesen Zug für die DB Fernverkehr. Schon Ende Oktober wurde der Nachtzug nach Kopenhagen eingestellt, wegen angeblich 3 Millionen Euro Defizit. Insgesamt beträgt das Defizit durch Nachtzüge für die DB Fernverkehr nach Konzernangaben 18 Millionen Euro. Gegenüber der Presse rundet die DB diesen Betrag konsequent locker auf 20 Millionen Euro. Wenn aber 2 Millionen Euro so unbedeutend sind, dass sie mal eben aufgerundet werden, können 3 Millionen Euro kaum der Grund für die Streichung der Kopenhagenlinie sein. Wichtiger noch: Einen beträchtlichen Teil der 18 Millionen Euro zahlt die Bahntochter DB Fernverkehr als Trassen- und Stationsgebühren an ihre Schwester DB Netze – und schafft damit eine Einnahme für die Konzernbilanz."

Stiefmütterliche Behandlung der Nacht- und Autoreisezüge

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

Bei einem Downgrading haben die Gäste Anspruch auf Erstattung des Differenzbetrages. Mir liegen dazu keine Zahlen vor, aber wenn man bedenkt, dass ein Bettplatz bis zu 100 Euro und ein Liegeplatz lediglich 20 Euro Zuschlag kostet und dass oft der für die Benutzung eines Abteils mit Dusche und WC notwendige Fahrschein 1. Klasse bei Fahrzeugausfall auf die 2. Klasse herun-

terzurechnen ist, dürften auch nach vorsichtiger Schätzung Erstattungsbeiträge zusammenkommen, bei denen man sich fragen kann, ob es für die DB nicht preiswerter gewesen wäre, das Fahrzeug zügig zu reparieren oder auch ein Reservefahrzeug über 800 km zu überführen, anstatt monatelang Entschädigungen zu zahlen – vom Image-schaden ganz abgesehen. Verärgerte Fahrgäste sind leider hervorragende Multiplikatoren, und aller Einsatz des Bordpersonals, alle Umplatzierungen und alle Kulanzleistungen ändern nichts daran, dass die DB oftmals ihren Teil des Beförderungsvertrages nicht erfüllt. Den Reaktionen der Fahrgäste zufolge besteht die Gefahr, dass etliche von ihnen bei anhaltenden technischen Problemen der Bahn insgesamt, also nicht nur den Nachtzügen, den Rücken kehren.

Bei der Werbung für Sonderangebote stehen Nachtzüge immer noch hinten an. Sparpreise nach Dänemark wurden 2014 mit ICE- und EC-Verbindungen beworben, nicht jedoch mit dem Nachtzug nach Kopenhagen. Manche Frankreich-Spezialangebote galten nur für ICE- und TGV-Verbindungen, auch mit Umsteigen, nicht jedoch für die direkten Nachtzugverbindungen. Selbst das Kooperationsangebot mit der SNCF für Fahrten von Paris nach Berlin und zurück für 89 Euro zum 25. Jubiläum des 9. November 1989 galt nur für Umsteigeverbindungen in Tageszügen, nicht jedoch im einzigen Direktzug, dem Nachtzug.¹³

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

Schwierigkeiten bei der Buchung

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

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

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

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

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

Auch dieses Manko ist weitgehend



| Protest auf einem Gleis des Dortmunder Hauptbahnhofs im Juni 2015 |

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

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

In den letzten Jahren traten mehrere Phänomene auf, die massive Auswirkungen auf die Belegung der Züge hatten: Immer wieder kamen Fahrgäste zum Zug und fragten, ob es noch freie Plätze gebe, denn sie hätten nicht buchen können, es sei „ausgebucht“ angezeigt worden. Manchmal erwiesen sich ganze Wagen als nicht buchbar, obwohl noch (fast) alle Plätze frei waren.

Im September 2014 wurde im Berliner Hauptbahnhof der Nachtzug nach Paris regelmäßig mit der Bemerkung „Zug ist ausgebucht“ auf der Anzeigentafel versehen, obwohl er nicht ausgebucht war.

In einer Zeit, in der das Aus für die Autoreisezüge und für den Nachtzug nach Paris schon (so gut wie) beschlos-

sene Sache war, weckten solche Phänomene bei Fahrgästen und Beschäftigten naturgemäß den Verdacht, dass bewusst auf sinkende Reisendenzahlen hingearbeitet wurde. Im Mitglieder magazin der EVG heißt es dazu Ende 2014 unter Berufung auf Fahrdienstmitarbeiter: „Auch würden Züge bei der Online-Reservierung gezielt geblockt. ‘Man kann die Verbindung einfach nicht buchen, und wir fahren mit leeren Zügen durch die Gegend.’ Darin sei eine klare Linie zu erkennen. ‘Die Bahn hat kein Interesse mehr an diesen Angeboten und rechnet sie gezielt kaputt.’“¹⁴

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

In den vergangenen drei Jahren waren Nacht- und Autoreisezüge mit einer Reihe von Sonderfaktoren konfrontiert, die sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit auswirkten. Einige dieser Faktoren sind von der DB zu verantworten und wurden bereits als Probleme erkannt und mit Gegenmaßnahmen beantwortet, einige bestehen nach wie vor. Andere Faktoren sind externen Ursprungs, allerdings ist auch hier die DB gefordert, adäquat zu reagieren und keine vorschnellen Schlüsse über mangelnde Wirtschaftlichkeit zu ziehen.

Baustellen und Hochwasserschäden

In den genannten Jahren traten gehäuft

Baustellen auf, die den Fahrplan erheblich beeinflussten und damit die Attraktivität der Züge verminderten und wegen der um bis zu vier Stunden pro Richtung verlängerten Fahrzeit ihre Kosten erhöhten:

Häufige, auch kurzfristig bekanntgegebene Baustellen in Frankreich führten dazu, dass der Nachtzug nach Paris dort erst nach 11 Uhr ankam und schon gegen 19 Uhr wieder abfuhr, in einigen Wochen wurde der Zug komplett gestrichen. In vielen Fällen erfuhren die Reisenden, die 09:24 Uhr als Ankunftszeit auf der Fahrkarte aufgedruckt hatten und kurz nach 10 Uhr mit Anschlusszügen weiterfahren wollten, erst durch die Zugbegleiter, dass die Ankunft »planmäßig« erst gegen 11 Uhr erfolgen werde. Der Präsident der SNCF Guillaume Pepy teilte mit, dass die DB diese Fahrzeiten als unattraktiv für einen Nachtzug eingestuft habe und daher das Preisniveau habe herabsetzen müssen.¹⁵

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

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

Flügelzugkonzept

Bei Nachtzügen wurde das Flügelzugkonzept¹⁶ so weit getrieben, dass sich jede Nacht in Hannover vier und in

Mannheim fünf Züge trafen und Kursgruppen tauschten. Der Aufenthalt der einzelnen Kursgruppen dauerte minimal 18 Minuten und maximal 1 Stunde 31 Minuten. Verspätungen oder umgekehrte Wagenreihungen brachten den Fahrplan so oft durcheinander, dass SNCF-Präsident Pepy im bereits erwähnten Schreiben diesen Rangierknoten als gravierendes Problem des Nachtzuges nach Paris einschätzte:

„Gegenwärtig wird dieser Zug, der in Deutschland drei Strecken gleichzeitig bedient, tatsächlich in Mannheim und Hannover rangiert, wobei Wagen anderer Nachtzüge abgekuppelt und beige stellt werden. Es handelt sich somit um eine Betriebsführung, die keine Unwägbarkeiten verkräftet. Nun kommt es aber aufgrund von Bauarbeiten in Frankreich und Deutschland sehr häufig vor, dass der Zug mit umgekehrter Wagenreihung in Mannheim eintrifft und eine sehr langwierige Rangiertätigkeit Verspätungen verursacht, wofür die DB ihren Kunden Schadensersatz leisten muss.“¹⁷

Das Flügelzugkonzept, das zwecks Kostensenkung (Loks, Personal, Trassengebühren) eingeführt wurde, hatte also negative Auswirkungen, mit denen man vermutlich zuvor buchstäblich nicht gerechnet hatte. Im Fahrplanjahr 2015 gibt es diese komplizierten Rangierknoten nicht mehr, da die Züge von und nach Paris sowie von und nach Kopenhagen weggefallen sind. Es ist also von einer deutlich stabileren Betriebsführung auszugehen – allerdings als Resultat eines qualitativen Abbaus des Nachtzugangebots.

Seitenselektive Türsteuerung in Italien

Seit dem 1. Januar 2013 verlangt die italienische Bahngesellschaft Trenitalia, dass Türen zur bahnsteigabgewandten Seite nicht geöffnet werden können.¹⁸ Da die DB seit 2007, als diese Maßnahme angekündigt worden war, sich nicht um den Umbau der Nachtzugwagen gekümmert hatte, mussten die Türräume mit zusätzlichem Personal besetzt werden. Der Nachtzug nach Rom wurde drastisch gekürzt, auf dem Autozug nach Alessandria wurden zwei zusätzliche Mitarbeiter eingesetzt, und als die Maßnahme ab Anfang 2014 auch für

den Autoreisezug nach Bozen eingeführt wurde, kürzte die Bahn dessen Laufweg auf Innsbruck.

Ausblick auf 2020

Die Deutsche Bahn möchte bis zum Jahre 2020 erklärtermaßen zu den zehn Top-Arbeitgebern Deutschlands gehören.¹⁹

Die Deutsche Bahn hat eine Kampagne gestartet, mit der sie sich als „Überzeugungstäter beim Umweltschutz“ präsentiert.²⁰ Sie hat am 3. Dezember 2014 bekanntgegeben, dass sie „in den nächsten drei Jahren rund 200 Millionen Euro zusätzlich“ – also über ohnehin vorgesehene 330 Millionen Euro hinaus – „zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit und zur Stabilisierung technischer Komponenten“ investieren will. Herr Homburg wird in der Presseinformation wie folgt zitiert: „Neben der unangefochtenen Spitzenposition bei der Umweltfreundlichkeit wollen wir unsere Fahrgäste deutlicher als bislang mit einem verlässlichen und komfortablen Angebot überzeugen.“²¹

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

Zur Verlässlichkeit gehört auch, Fahrpläne einzuhalten und nicht das zu machen, was die DB 2012 bei Autoreisezügen und 2014 beim Zug nach Kopenhagen gemacht hat, nämlich Autoreisezüge, für die bereits Buchungen vorlagen, nicht abfahren zu lassen, weil angeblich nicht genügend Reisende gebucht hätten, und im Juli 2014 bekanntzugeben, dass der Zug nach Kopenhagen nicht wie vorher angegeben zum 13. Dezember 2014, sondern schon zum 2. November 2014 eingestellt werde. Die Begründung, dies geschehe wegen des zu erwartenden geringen Buchungsaufkommens, ist in Dänemark und Schweden auf Fassungslosigkeit und Protest gestoßen: Die Buchungsfrist hatte noch kaum begonnen, für Novem-

ber und Dezember wird traditionell erst wenige Wochen vorher gebucht, und dieser Zug hatte im Jahre 2013 185000 Reisende befördert, das entspricht einer Steigerung von 68 Prozent gegenüber dem Jahr 2000.²²

In Lücken der DB stößt auch die ÖBB, die in ihren Nachtzügen im Vergleich zur DB bessere Inklusivleistungen (Schlummertrunk, Toilettenartikel, Frühstück) und teilweise deutlich preisgünstigere Speisen und Getränke anbietet.²³ Diese Strategie belegt die Notwendigkeit, das gastronomische Angebot als integralen Bestandteil eines Nachtzugkonzeptes zu begreifen. Die DB hat nach Abschaffung der Speisewagen zwei Prototypen von »Bistro-Liegewagen« bauen lassen, in denen zwei Liegeabteile durch einen kleinen Gastraum ersetzt und das Betreuerabteil in eine Küche umgewandelt wurde. Diese beiden Wagen wurden 2013 und 2014 auf den Strecken von München nach Rom, Hamburg nach Paris und Kopenhagen nach Basel eingesetzt und verkehren 2015 zwischen Berlin und Zürich. Umsätze und Reaktionen der Gäste sprechen dafür, solche Fahrzeuge auf allen Nachtzugverbindungen einzusetzen, auf denen kein Speisewagen mitgeführt werden kann oder soll.

Die ÖBB investiert derzeit fast 50 Millionen Euro in neue Schlafwagen und kritisiert die von der DB bis Ende 2014 u.a. zwischen Hamburg und München eingesetzten Doppelstock-Schlafwagen mit ihren kleinen, nur über steile Treppen zu erreichenden Abteilen, wie aus dem Dialog zwischen einem Fahrgast und dem Vorstandsvorsitzenden der ÖBB Christian Kern in der Telefonsprechstunde einer Zeitung am 22. Oktober 2014 hervorgeht:²⁴ „Ich bin mit einer Hamburgerin verheiratet und notorischer Zugfahrer. Ich erlebe sehr viel Positives. Wenn man nach Hamburg will, ist die bessere Lösung, Klagenfurt-Linz und von Linz mit dem Euronight. Denn der Zug von Hamburg mit den Schweizer Wagons ist eine Katastrophe.“ H.-P. M., Klagenfurt

KERN: „Diese Geschichte kenne ich, das ist wirklich unbefriedigend. Die Wägen kommen von anderen Bahnen. Wir haben jetzt aber ein Programm, wo wir 46 Millionen Euro in neue Schlafwagen investieren, die wir hoffentlich 2017/

2018 haben werden. Wir glauben, dass diese Verbindungen attraktiv sein können. Leider investiert die Deutsche Bahn da nichts mehr. Aber bitte bleiben Sie uns gewogen, in zwei Jahren sieht es anders aus.“

Die Deutsche Bahn setzt nunmehr ausschließlich „Comfortline“-Schlafwagen ein, von denen 2004 insgesamt 42 Stück zum Preis von 50 Mio. Euro angeschafft worden waren.²⁵ Für die meisten „Umsteiger“ aus den Doppelstock-Schlafwagen ist das ein deutlicher Zugewinn an Reisequalität. Im Hinblick auf zukünftige Beschaffungen der DB wäre während des Moratoriums zu erörtern, ob weitere Wagen des Typs »Comfortline« oder andere Modelle angeschafft

werden sollen, oder ob eine Kooperation mit der ÖBB in Frage kommt.

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

In die vorgeschlagene Entwicklung von Konzepten für die Zukunft von Nacht- und Autoreisezügen müssen auch die Beschäftigten einbezogen werden, die diese Züge betreuen. Sie haben das direkte Feedback der Fahrgäste, sie kennen die Produkte am besten und können hervorragend beurteilen, was sich bewährt hat und was nicht und welche Veränderungen angebracht sind.

Abschließend möchte ich den Vor-

standsvorsitzenden der Deutschen Bahn Dr. Rüdiger Grube zu Wort kommen lassen, der im Dezember 2011 einen neuen Nachtzug in Berlin mit den Worten begrüßte: „Dieser Zug ist eine Brücke, die Menschen und Kulturen auf einzigartige Weise miteinander verbindet.“²⁶

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

Anmerkungen:

- 1 Hier zitiert aus dem Sommerkatalog 2007 *Nachtzüge – entspannt reisen und ausgeruht ankommen*, Seite 5.
- 2 Unter Nachtzügen werden Züge verstanden, die über Nacht fahren und die über Schlaf- und/oder Liegewagen verfügen. Die meisten dieser Züge führen auch Ruhesesselwagen bzw. Sitzwagen für Nachtreisende, manche dieser Züge führen auf Teilstrecken zusätzliche Sitzwagen für Pendler in Tagesrandlagen. Nachtzüge mit Autobeförderung gibt es bei der DB auch. ICEs und ICs, die über Nacht fahren, gelten nicht als Nachtzüge.
- 3 Unter anderem Greenpeace, NOAH Friends of the Earth Denmark, Rådet for bæredygtig trafik, Vervarende Energi, Danmarks Naturfredningsforening. Vgl. <http://kattler.dk/CNL-hvad-sker-der.html>
- 4 <http://www.schnee-express.com>
- 5 Katalog Nachtreisezüge, Sommer 2002, Seite 47, zitierte Angabe gültig für die Zuggattung „DB NachtZug“. In den als CityNightLine, UrlaubsExpress und D-Zug bezeichneten Nachtzügen galten jeweils andere Bedingungen, teilweise wurden Fahrkarten des Tagesverkehrs anerkannt.
- 6 Einige „Ansatzpunkte“ der am 9.12.2014 von Bündnis 90/Die Grünen vorgestellten Studie zum Nachtreiseverkehr sind in diesen Zügen also schon längst Praxis; die laut Studie angestrebten „Synergien mit dem Tagesverkehr“ werden bereits genutzt, indem „Teilstrecken im Berufsverkehr“ freigegeben sind. Vgl. Probst & Consorten: *Aktuelle Situation und Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des Nachtreisezugverkehrs in Deutschland*, Seite 75.
- 7 So unter anderem im *Münchner Merkur* vom 11.8.2014: *Nacht- und Autozüge werden gestrichen*
- 8 *DER SPIEGEL*, 48/2013, Seite 88.
- 9 DB: *Geschäftsbericht 2013*, Seite 82.
- 10 So zum Beispiel in der *Süddeutschen Zeitung* vom 23.10.2014
- 11 *Berliner Zeitung*, 29.07.2014: *Bahnreisende kämpfen für Strecken*
- 12 <http://www.robinwood.de/wordpress/blog/aktion/2014/12/mit-dem-taxi-nach-paris-rettet-die-nachtzuege-aktionen-heute/>
- 13 http://www.sncf.com/ressources/presse_alleo-sncf-db-promo-chute-du-mur_23-10-2014.pdf
- 14 *im takt*, Ausgabe 10/Dezember 2014, Seite 22/23. Dort berichtet auch ein EVG-Funktionär konkret vom CNL 1246 München-Hamburg am Himmelfahrtswochenende 2014: „In München kamen Leute auf gut Glück zum Bahnsteig, die keinen Platz mehr im Sitzwagen bekommen hatten. Dabei hatte ich für den ganzen Wagen nur eine einzige Reservierung.“
- 15 Schreiben von Guillaume Pepy an den Abgeordneten Pierre-Yves Le Borgn' (Auslandswahlkreis 7 Mittel- und Osteuropa) vom November 2014, abrufbar unter <http://www.nachtzug-bleibt.eu/français/>
- 16 Einfache Flügelzugkonzepte haben die Form eines Y (Züge von A nach B und A nach C fahren bis zum Zwischenhalt Z gemeinsam) oder eines X (Züge von A nach B und C nach D treffen sich in Z und tauschen Kurswagen aus).
- 17 Schreiben von Guillaume Pepy an den Abgeordneten Pierre-Yves Le Borgn' (Auslandswahlkreis 7 Mittel- und Osteuropa) vom November 2014, abrufbar unter <http://www.nachtzug-bleibt.eu/français/>
- 18 <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/nachtzuegen-nach-italien-droht-2672242.html>
- 19 http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/top_arbeitgeber/einleitung.html
- 20 http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/ueberblick/nachhaltige_strategie.html?hl=vision%6202020. Es heißt dort: „Insbesondere durch die Reduzierung von CO₂-Emissionen und der Lärmbelastung im Schienenverkehr will die DB bis 2020 Umwelt-Vorreiter sein. Als solcher setzt sie mit ihren Produkten Maßstäbe im effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens der DB. Bereits heute hat die Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern einen deutlichen Vorsprung bei der Umweltfreundlichkeit. Das primäre Ziel der DB innerhalb dieser Stoßrichtung ist es, die spezifischen CO₂-Emissionen des Unternehmens bis zum Jahr 2020 weltweit um 20 Prozent im Vergleich zu 2006 zu senken.“
- 21 http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_p/8577466/p20141203.html
- 22 Antwort des dänischen Verkehrsministers Magnus Heunicke vom 12. August 2014 auf die Anfrage des Abg. Henning Hyllested, Mitglied des Verkehrsausschusses, vom 23. Juni 2014 (Transportudvalget, spørgsmål nr. 815), sowie E-Mail von Poul Kattler an den Verfasser vom 7. Januar 2015. Im November 2013 wurde das Zugpaar in Dänemark von 9315 Personen benutzt, also in jeder Richtung von durchschnittlich 155 Reisenden pro Nacht. Nicht eingerechnet sind Zu- bzw. Ausstiege in Flensburg, Neumünster und Hamburg. Zur Bedeutung des Zuges für Schleswig-Holstein hieß es im *Flensburger Tageblatt* vom 25. September 2014: „Erstmals und kritisch äußerte sich gestern auch Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer über das Ende des Flensburger City Night Liners. 'Die Landesregierung ist über die Einstellung dieses Zuges nicht erfreut, denn er ist für das nördliche Schleswig-Holstein wichtig', sagte der SPD-Politiker.“
- 23 http://www.oebb.at/de/Reisen_ins_Ausland/Nachtreisezug/
- 24 http://www.kleinezeitung.at/s/steiermark/4195034/Telefonstunde-zur-ÖBB_Sind-alle-BahnDesigner-depressiv?
- 25 *Hamburger Abendblatt*, 10.3.2004
- 26 http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/2238672/moskau_berlin_paris_20111213.html



Foto: wikipedia

Nachtzüge als Klimaschützer?

Bernhard Knierim

Immer wieder ist viel von Klimaschutz im Verkehr die Rede (siehe der folgende Artikel von Monika Lege). Dabei sind der Flugverkehr und der Autoverkehr – zumindest rhetorisch – als Klimakiller im Visier. Und die Alternativen? Hier geht es abgesehen von Effizienzmaßnahmen vor allem um das Elektroauto, das zwar in Hinblick auf das Klima kaum besser abschneidet als herkömmliche Autos, aber milliardenschwere Förderungen erhält.¹ Dabei hat die Bahn in Hinblick auf möglichst geringe Klimaauswirkungen die Nase weit vorn. Gegenüber dem Flugzeug ist ihr entscheidender Nachteil auf längeren Strecken jedoch die deutlich längere Reisezeit. Und genau hier liegt die Chance des Nachtzugs: Denn wenn man über Nacht reisen und morgens ausgeschlafen am Zielort ankommen kann, dann wird der vermeintliche Nachteil der längeren Reisezeit sogar zum Vorteil – denn die Bequemlichkeit, morgens entspannt anzukommen und dazu auch noch das Hotel einzusparen,

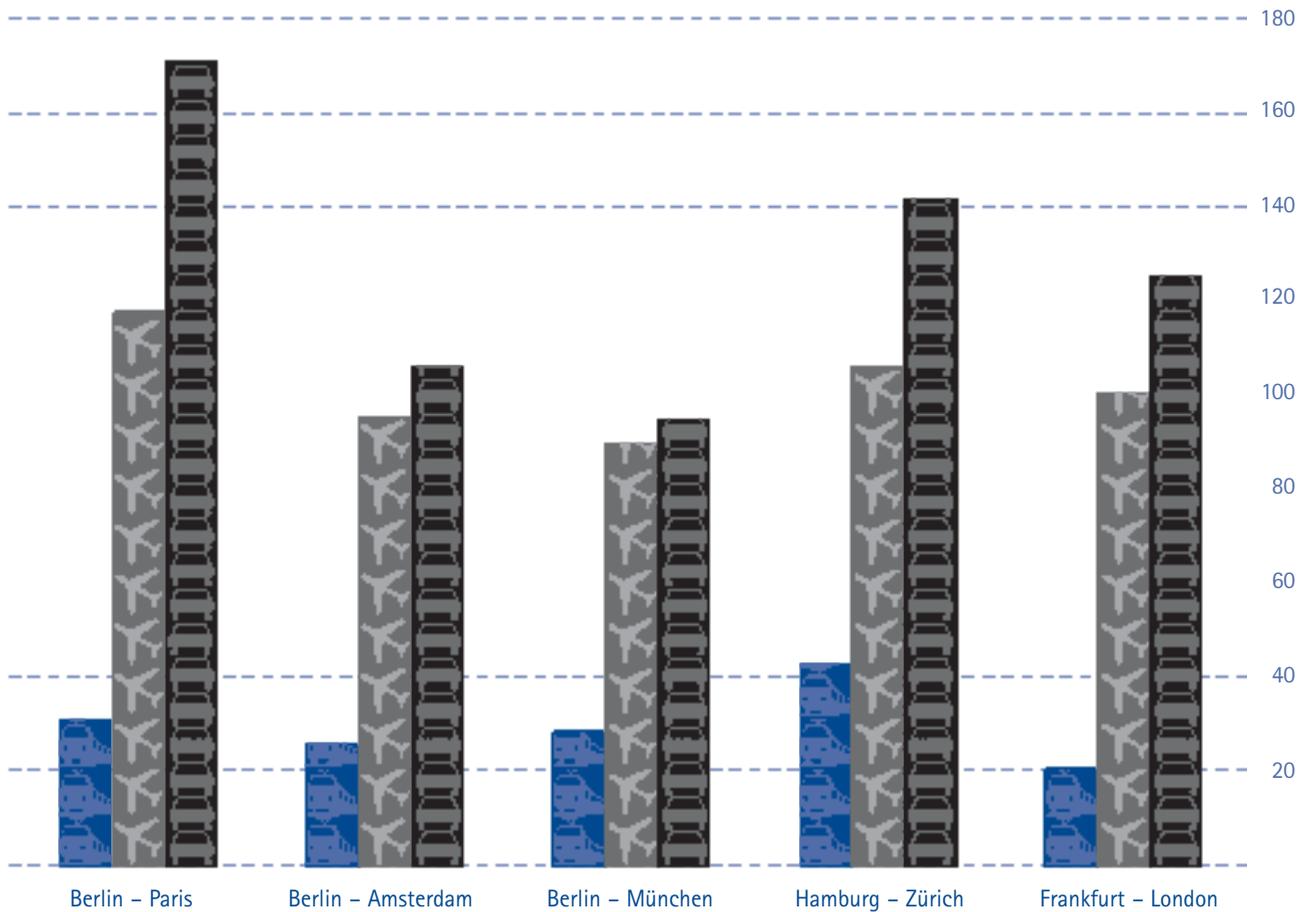
kann das Flugzeug nicht bieten, von den Einschränkungen durch die Sicherheitschecks und damit verbundenen Wartezeiten ganz abgesehen.

Der Vergleich zwischen Bahn, Flugzeug und Auto in Hinblick auf das Klima ist eindeutig: Ein Bahnpassagier verursacht auf die gleiche Strecke bezogen rund viermal weniger Kohlendioxid ausstoß als ein Flugreisender. Für die Reise zwischen Berlin und Paris stößt das Flugzeug beispielsweise 118,5 Kilogramm Kohlendioxid pro Passagier aus, während es bei der Bahn lediglich 32,0 Kilogramm pro Passagier sind.² Tatsächlich ist die Diskrepanz aber sogar noch deutlich größer: Zum ersten beruht die Zahl für die Bahn auf Berechnungen für hohe Geschwindigkeiten, während die Nachtzüge bei deutlich geringeren Geschwindigkeiten und daher mit weniger Energieverbrauch unterwegs sind. Zum zweiten ist inzwischen gut erforscht, dass die Emissionen des Flugzeugs direkt in der Atmosphäre rund zwei bis

drei Mal schädlicher für das Klima sind als die Emissionen am Boden. Tatsächlich ist der Unterschied zwischen Flugzeug und Bahn in Hinblick auf die Klimaschädigung also noch sehr viel größer. Auch bei der Belastung durch andere Schadstoffe, beispielsweise Feinstaub oder Stickoxide, schneidet die Bahn um Längen besser ab als das Flugzeug. Hinzu kommt noch, dass die – elektrische – Bahn schon heute mit 42 Prozent erneuerbaren Energien betrieben wird und auf dem Kurs zu vollständiger Erneuerbarkeit ist³, während das für den Luftverkehr noch eine ferne und vermutlich gänzlich unerreichbare Vision ist.

Nachtzüge sind also die mit Abstand klimafreundlichste Reiseoption auf Langstrecken. In Anbetracht der ständigen Beschwörungen des dringend notwendigen Klimaschutzes wäre eigentlich jede Subventionierung des Nachtzugverkehrs zu rechtfertigen. Stattdessen geschieht aber genau das Gegenteil, und zwar gleich auf mehreren Ebenen.

Grafik: Die Klimabilanz im Verkehrsmittelvergleich für verschiedene europäische Strecken



Beginnen wir mit der Mehrwertsteuer: Ein grenzüberschreitender Flug ist komplett von dieser Steuer befreit, was laut Umweltbundesamt eine Subvention des Flugverkehrs in Höhe von 3,5 Milliarden Euro jährlich darstellt. Auf stationäre Hotelübernachtungen wird nur der reduzierte Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent erhoben. Doch jede Bahnreise im Fernverkehr – und ebenso jede Nachtzugreise – wird mit vollen 19 Prozent Mehrwertsteuer belegt. Ähnlich verhält es sich bei der Energie: Während Kerosin von jeglicher Energiesteuer befreit ist (laut Umweltbundesamt eine Subvention von 6,9 Milliarden Euro jährlich), zahlt die Bahn – trotz des vergleichsweise sauberen Energiemixes – nicht nur die volle Energiesteuer auf den Bahnstrom, sondern zu allem Überfluss auch noch eine Umlage für das Erneuerbare-Energien-Gesetz. Insgesamt wird der Luftverkehr dadurch mit mehr als 10 Milliarden Euro pro Jahr subventioniert.

Wäre die Verteilung der Kosten genau

anders herum, also zugunsten der Bahn und zuungunsten des Luftverkehrs, wäre das umwelt- und klimapolitisch durchaus sinnvoll. Die reale Subventionssituation kann man nur als jahrzehntelanges Versagen der Verkehrspolitik bezeichnen. Sie ist das Resultat des massiven Einflusses der Luftverkehrslobby, die immer wieder verhindert hat, dass die massive Bevorzugung des Flugverkehrs beendet wird. Thomas Sauter-Servaes von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften: „19 Prozent sind ein erheblicher Batzen. Das ist kein Thema, was erst gestern aufgekommen ist, sondern das gebetsmühlenartig an die Politik aus der Wissenschaft herangetragen wird. Seit Jahren ist an der Stelle nichts passiert. Der Verkehrswissenschaftler in mir ist da fast schon depressiv. Wenn ich auf der einen Seite einen klimaverträglichen Verkehr anbieten möchte oder das propagiere, auf der anderen Seite aber den Zug als umweltfreundlichste Alternative so benachteilige,

muss man sich fragen, ob tatsächlich in der Politik der Wunsch besteht, an dieser Stelle tätig zu werden.“⁴

Zu der Schieflage der Kosten kommt die europäische Politik als weiteres Problem: Die EU setzt ganz auf die Liberalisierung des Bahnverkehrs. Die Idee: Wenn man nur für einen möglichst ungestörten Wettbewerb zwischen den Bahnunternehmen Sorge, führe das zu einem guten Angebot. Das Gegenteil ist der Fall: Während die nationalen Bahnunternehmen früher im grenzüberschreitenden Bahnverkehr kooperierten, betrachten sie sich inzwischen gegenseitig als Konkurrenten. Die Folge davon ist, dass der grenzüberschreitende Bahnverkehr – von einigen gut ausgebauten Leuchtturm-Strecken wie dem Thalys oder der ICE-TGV-Verbindung Frankfurt/Stuttgart-Paris abgesehen – fast überall abgebaut wird. Das gilt ganz besonders für den Nachtverkehr, aber auch für viele Tagesverbindungen, z.B. zwischen Deutschland und Polen.

Von den Rahmenbedingungen her hat es die Bahn also alles andere als einfach, aber zu dem politischen Versagen kommt die fatale Strategie der Deutschen Bahn AG, die – nicht nur beim Nachtzugverkehr – immer wieder nur auf Rückzug setzt statt auf Zukunftskonzepte. Seit vielen Jahren hat sie keine neuen Nachtzüge oder einzelne Schlaf- und Liegewagen gekauft. Die in den 1990er angeschafften Talgo-„Hotelzüge“ wurden – formell „aus Kostengründen“ – sogar wieder abgestellt, obwohl sie noch viele Jahre komfortables Nachtreisen ermöglicht hätten. Nach außen möchte sich die DB AG zwar gerne als Umweltvorreiter präsentieren, gleichzeitig macht sie den klimafreundlichen Bahnverkehr auf Langstrecken jedoch kaputt. Und sie versäumt es, ihren Eigentümer, den Bund, zu einer Veränderung der Rahmenbedingungen zu drängen.

Dabei scheint die DB AG zweierlei nicht in Betracht zu ziehen: Zum ersten bedeuten wegfallende Züge immer auch wegfallende Trasseneinnahmen. Jeder Zug, der auf den Schienen fährt, trägt zur Finanzierung des Gesamtnetzes bei. Die Trassengebühren sind jedoch generell zu hoch, weil das dafür verantwortliche Tochterunternehmen DB Netz AG Gewinne erwirtschaften soll – ein Problem, mit dem auch der Regional- und Güterverkehr zu kämpfen hat. Eine deutliche Reduktion der Trassengebühren, wie sie in anderen europäischen Ländern existiert, würde die Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge in einem ganz anderen Licht erscheinen lassen.⁵ Mit den Trassengebühren ist auch die Problematik der – von der EU betriebenen – Trennung der Transport- und Infrastruktursparten angesprochen: Die Trassengebühren sind innerhalb der DB AG als Gesamtkonzern ja letztlich ein Nullsummenspiel. Die Einnahmen werden bei DB Netz verbucht und die Ausgaben bei den Nachtzügen, die dadurch wirtschaftlich schlecht aussehen. Immerhin machen die Trassengebühren rund ein Drittel der Kosten eines Personenzuges aus.

Der zweite Punkt, den die DB AG nicht berücksichtigt, ist die Einbindung der Nachtzugstrecken in das Gesamtnetz. Wer mit dem Nachtzug reist, fährt meist auch noch mit anderen Zubringer-

Zügen, und häufig ist eine Reise im Nachtzug mit einer Reise tagsüber in Gegenrichtung verbunden. Fällt der Nachtzug weg, kehren die Menschen der Bahn oft ganz den Rücken. Umfragen der Nachtzugtochter der Deutschen Bahn, der DB ERS, und von *Umverkehr!* in der Schweiz haben diesen Effekt klar gezeigt: Fährt kein Nachtzug, nimmt der Großteil der Fahrgäste das Flugzeug, statt ausschließlich auf Tageszüge auszuweichen. Angesichts der weiten Strecken, um die es bei Nachtzugreisen fast immer geht, sind die Reisezeiten tagsüber viel zu lang und damit unattraktiv. Und auch der Preis für eine zusätzliche Hotelübernachtung am Zielort – in teuren Städten wie Paris durchaus ein großer Faktor – führt eher zur Wahl eines frühen oder späten Fluges. Hinzu kommt auch noch ein psychologischer Faktor, da die Luftfahrt nach wie vor mit dem Schlagwort „Billigflieger“ verbunden ist, obwohl die Kosten mit allen Gebühren am Ende oft deutlich höher sind als in der Werbung versprochen. Und auch die angebliche Zeit-„ersparnis“ beim Fliegen ist nicht so groß, wie die reine Flugzeit suggeriert: Der Weg zum und vom Flughafen, das Einchecken, die Sicherheitskontrollen und das Abholen des Gepäcks verlängern die tatsächliche Reisezeit erheblich.

Aber wäre eine Verlagerung eines großen Anteils des Luftverkehrs auf die Bahn tatsächlich möglich? Mehrere Umweltverbände haben ein Konzept erarbeitet, wie eine solche Zukunft aussehen könnte, mit der auch der Verkehrsbereich seinen Ausstoß an klimaschädlichen Gasen so vermindern könnte, dass der Klimawandel im Rahmen

gehalten werden kann. Das Konzept umfasst eine massive Verlagerung von Verkehr auf die Bahn: Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs soll sich in dem Szenario verdoppeln. Um das schaffen zu können, müsste das Bahnnetz an vielen Stellen ausgebaut werden, aber auch das Angebot müsste stark ausgeweitet statt immer weiter reduziert werden.⁶

Was wäre notwendig, um ein solches Szenario tatsächlich Realität werden zu lassen? Zuerst einmal müsste die steuerliche Benachteiligung der Bahn aufgehoben und am besten sogar umgekehrt werden. Schließlich ist eine steuerliche Besserstellung des klimafreundlicheren Transportmittels durchaus sinnvoll. Ist das kurzfristig nicht umsetzbar, so ist der Bund in der Pflicht, die Bahn notfalls auch mit Geld aus dem Haushalt zu unterstützen. Auch in anderen europäischen Ländern wie in Norwegen, Schweden oder Großbritannien werden Nachtzüge staatlich bezuschusst. Dieses Modell ist also offensichtlich auch EU-kompatibel. Und auf europäischer Ebene sollte die Kooperation der Bahnen statt der Konkurrenz gefördert werden, um die grenzüberschreitenden Züge gemeinsam gut zu betreiben. Ein europäischer Zusammenschluss der Bahnen – etwa die „United Railways of Europe“ – könnte eine Plattform sein, um ein neues und deutlich erweitertes europäisches Nachtzugnetz, wie es in diesem Heft entworfen wird, auf die Beine zu stellen.

Bernhard Knierim veröffentliche zusammen mit Winfried Wolf das Buch „Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform“ (Stuttgart 2014; Verlag Schmetterling).

Anmerkungen:

- 1 Ausführliche Artikel zu Elektroautos finden sich in Lunapark 21, Heft 34, S. 59-61 und S. 4f.
- 2 Alle Daten laut TREMOD-Modell des IFEU-Instituts (Stand März 2011), das auch dem „UmweltMobil Check“ auf www.bahn.de zugrundeliegt. Beim Flugzeug ist auch der Zubringerverkehr zum Flughafen, der ja in der Regel außerhalb der Stadt liegt, mit eingerechnet, was aber nur 1-2 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes ausmacht.
- 3 Der DB-Werbung zufolge ist die BahnCard-Kundschaft sogar heute schon mit 100% Ökostrom unterwegs, aber das ist natürlich nur eine fragwürdige Rechenübung – insgesamt zählt letztlich der Bahn-Strom-Mix, der jedoch mit 42% erneuerbaren Energien schon jetzt deutlich besser ist als der allgemeine Strommix. Für Nachtzüge kann die Betrachtung von Diesel entfallen, da sie ausschließlich elektrisch betrieben werden.
- 4 Protokoll des Bundestags-Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur 18/26.
- 5 Sinnvoll wäre es, wenn jeder Zug nur die sogenannten Grenzkosten entrichten müsste, die tatsächlich mit diesem Zug entstehen – was auch mit EU-Recht vereinbar ist.
- 6 Johannes Erhard, Werner Reh, Manfred Treber, Dietmar Oeliger & Michael Müller-Görnert: *Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland – Weichenstellungen bis 2050*. Berlin: WWF/BUND/ Germanwatch/ NABU/VCD 2014.

Mobilität dekarbonisieren

Warum Nachtzug-Reisende das Klima schützen

Monika Lege



Zur Umsetzung des Klimaabkommens von Paris arbeitet die Bundesregierung am nationalen Klimaschutzplan 2050, der noch in diesem Jahr verabschiedet werden soll. Ziel des Pariser Abkommens ist eine treibhausgasneutrale Welt ab 2050. Für den Weg dahin sollen laut Vertrag die ratifizierenden Staaten ab 2020 alle fünf Jahre verbindliche Klimaschutzpläne zur Treibhausgas-Reduktion vorlegen.*

Doch statt zu sinken stiegen im Verkehrssektor die deutschen Treibhausgasemissionen 2015 um 1,5 Prozent auf 163,6 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Das ist ein Fünftel der gemessenen nationalen Treibhausgas-Emissionen. Bei den absoluten Zahlen gibt nahezu keine Veränderung gegenüber 1990, dem Basisjahr der internationalen Klimapolitik. Nicht erfasst sind die internationale Luftfahrt und der Schiffsverkehr. Die große Menge der verkehrsbedingten Treibhausgase kommt aus den Auspuffrohren von Autos und Lastwagen. Bezogen auf die Entfernung und noch viel mehr auf die Reise- bzw. Transportzeit schädigt der Luftverkehr das Klima am meisten. Der Handlungsbedarf ist offensichtlich und das Potenzial groß.

Klimaschutz im Verkehr heißt vor allem Verkehrsminderung, Wachstum ist kein positives Ziel. Auf kurzen und mittleren Strecken reduziert die Verlagerung von der Straße auf die Schiene den Energieaufwand für Mobilität und damit den Treibhausgas-Ausstoß. Auf längeren

Strecken sind gut betriebene Nachtzüge die Alternative zum Flugzeug: Zwar ist die Reisezeit länger, aber im „Hotel auf Rädern“ gehört Reisen zu den ganz wenigen Dingen, die ein Mensch im Schlaf erledigen kann.

Das Klima schützt, wer weniger fliegt – auf diesen einfachen Satz lässt sich das große Thema Mobilität und Klimaschutz für den Privatgebrauch eindampfen. Flugverkehr ist die am stärksten wachsende Quelle von Treibhausgasemissionen, ein Wachstum von bis zu 700 Prozent bis zum Jahr 2050 prognostiziert die ICAO, die UN-Sonderorganisation für zivile Luftfahrt. Trotzdem hat es die Branche geschafft, dass sie als einzige im Klimaabkommen von Paris noch nicht einmal erwähnt wird.

Umweltorganisationen haben einen Forderungskatalog zur Erreichung der Reduktionsziele im Verkehrssektor erstellt. Das größte Minderungspotenzial errechnet das Öko-Institut aus einer Anpassung der Besteuerung des Luftverkehrs: Allein auf Basis der aus dem

Kraftstoffverbrauch errechneten Kohlendioxidemissionen ergibt sich ein Minderungspotenzial von 2,5 Millionen Tonnen bis 2030. Wissenschaftlicher Minimalkonsens zum Erwärmungseffekt von Flugzeugemissionen ist der Faktor 2, also 5 Millionen Tonnen.

„Billig“ ist Fliegen nur als Ergebnis politischer Steuerung: Keine Energiesteuer auf Flugbenzin, keine Umsatzsteuer auf internationale Tickets, hohe Subventionen für die Infrastruktur, Lohndumping und weniger Kundenrechte als bei der Bahn.

Ein Umsteuern für Nachtzüge als klimafreundliche Alternative zu innereuropäischen Flügen ist eine Frage des politischen Willens.

Monika Lege ist Verkehrsreferentin bei Robin Wood

* <http://www.klimaschutzplan2050.de/handlungsfelder/verkehr/>



Montage: L*21

Nachtzüge im Deutschen Bundestag

Ein Drama in fünf Akten, einem Intermezzo und einem offenen Ausgang

Sabine Leidig

Vorgeschichte: Betriebsräte bringen die Sache ins Rollen

Am Rande des Parteitages der LINKen im Juni 2013 in Hamburg treffen sich einige Betriebsräte der DB European Railservice GmbH mit der verkehrspolitischen Sprecherin der Linksfraktion im Deutschen Bundestag. Es ist eines von vielen Gesprächen dieser kenntnisreichen und engagierten Kollegen; und eigentlich geht es um das bevorstehende „Aus“ für den Autoreisezug in den sonnigen Süden, um den befürchteten Verlust der Arbeitsplätze und auch ein wenig um die Nachtreisezüge. Wir bleiben in Kontakt und vernetzt über das Bündnis „Bahn für alle“ und die Expertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“.

Ein Jahr später ist klar, dass der Tod der Autoreisezüge nur der Anfang ist im Plan des DB-Managements, die gesamte Nachtzugsparte zu liquidieren. Und ohne die Initiative der (in der Gewerkschaft NGG organisierten) Kollegen, wäre dies wahrscheinlich ohne irgendeine demokratische Befassung vollzogen

worden – was einen der gravierenden Konstruktionsfehler der Bahnreform erneut offenbart.

Erster Akt: Die Linksfraktion zwingt zur parlamentarischen Behandlung

In guter Zusammenarbeit mit den „Experten in eigener Sache“ bringen wir im September 2014 in den Bundestag einen umfangreichen Antrag mit dem Titel „Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern“ ein. Darin wird die aktuelle Entwicklung und die besondere Bedeutung dieses einzigartigen Bahnangebotes skizziert. Mit einer ausführlichen Begründung soll der Bundestag folgende Forderungen an die Bundesregierung beschließen: Diese soll

- in ihrer Funktion als Vertreterin des Bundes als dem alleinigen Eigentümer der Deutschen Bahn AG im Aufsichtsrat dieses Unternehmens darauf hinwirken, dass die angekündigten und im laufenden Jahr 2014 bereits vollzo-

gen Einstellungen von Nachtzug- und Autoreisezugverkehren zurückgenommen werden und ein zweijähriges Moratorium beschlossen wird, das den Erhalt bzw. die Wiederherstellung der am 1. Januar 2014 bestehenden Nachtzugverkehre und Autoreisezugverbindungen enthält;

- eine Studie darüber in Auftrag geben, wie die Bedingungen aussehen müssen, damit es zu einer Renaissance der europaweiten Nachtzugverkehre in Kombination mit Autoreisezügen kommt. Dabei müssen die Erfahrungen mit traditionellen Nachtzügen ebenso wie neue Möglichkeiten für Nachtzugverkehre unter Ausnutzung von Hochgeschwindigkeitsstrecken Berücksichtigung finden;
- darauf hinwirken, dass im Rahmen der innereuropäischen Eisenbahnverkehre und der Ausweitung derselben insbesondere Formen der Kooperation zwischen bestehenden Eisenbahngesellschaften im Zentrum stehen;
- auf europäischer Ebene die Stärkung europaweiter Eisenbahnverbindungen

und insbesondere die Förderung europaweiter Nachtzugverbindungen vorantreiben und entsprechende Initiativen zu ergreifen.

Zusätzlich bringen wir zwei weitere Anträge in den Bundestag ein:

- Die Mehrwertsteuer für grenzüberschreitende Zugfahrten soll von 19% auf 7% abgesenkt werden; im Gegenzug soll die Besteuerung von Flugtickets erhöht werden.
- Die Bundesregierung wird mit der Erarbeitung eines Bundesgesetzes beauftragt, mit dem ein Fernverkehrsangebot auf der Schiene garantiert wird, das den Verkehrsbedürfnissen entspricht (so wie es mit der Bahnreform 1994 im Artikel 87e des Grundgesetzes vorgesehen ist). Auf diese Weise soll verhindert werden, dass die DB-AG aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen wichtige Angebote streicht.

Diesen Antrag hatte (wortgleich) im Jahr 2000 die CDU/CSU-Fraktion (!) eingebracht – er wurde von der damaligen rot-grünen Mehrheit abgelehnt; die damalige Linksfraktion (PDS) hatte zugestimmt – und es wäre ein Kapitel für sich, die abstrusen Windungen nachzuvollziehen, mit denen die damaligen Antragsteller von der CDU (namentlich der einbringende MdB Dirk Fischer) zehn Jahre später das glatte Gegenteil begründeten.

Unterstützung gibt es seitens der Fraktion Bündnis 90/ Die GRÜNEN, deren verkehrspolitischer Sprecher Matthias Gastel ein begeisterter Nachtzugreisender ist, für den Erhalt dieser Zugart und für bessere „Wettbewerbsbedingungen“ auf der Schiene. Aus dem Europäischen Parlament ist vor allem der langjährige Verkehrspolitiker der Grünen, Michael Cramer, aktiv für die Rettung der Nachtzüge.

Mit der Forderung, den Bund – über ein Schienenfernverkehrsgesetz gemäß Artikel 87e für ein bedarfsgerechtes Angebot verantwortlich zu machen, steht die Linksfraktion allerdings (inzwischen) allein.

Zweiter Akt: Die Bundesregierung – ignorant

Um dem behaupteten drastischen Einbruch der Fahrgastzahlen, den hohen Verlusten und den Ursachen für diesel-

ben auf die Spur zu kommen und konkrete offizielle Zahlen zu erhalten, richten wir eine „Kleine Anfrage“ an die Bundesregierung. In der Einleitung heißt es u.a.: „Die DB AG begründet die massive Einschränkung der Nachtreiseverkehre mit der mangelnden Wirtschaftlichkeit und verweist u. a. auf eine zu geringe Auslastung und zu hohe Kosten... Viele der von der DB AG genannten Zahlen sind jedoch nicht öffentlich und werden von unabhängiger Seite überdies angezweifelt. Der Betriebsrat der für die Nachtzüge zuständigen Tochter, die DB European Railservice GmbH (DB-ERS), spricht gar von einem bewussten Schlechtrechnen des Zugangebots. ...“ Und: „Die DB AG spricht offiziell davon, bis 2016 eine neue Strategie für den Nachtreiseverkehr entwickeln zu wollen. Viele Bahnkenner befürchten jedoch schon jetzt ein komplettes Aus für den Nachtreiseverkehr. Dafür spricht auch, dass die DB AG trotz des überalterten Zugmaterials offenbar keine Neubestellungen von Wagen vornimmt oder auch nur plant und dass sie bereits jetzt Niederlassungen der Nachtzugsparte schließt.“

Wir fragen nach der Entwicklung der Fahrgastzahlen (auch auf einzelnen Nachtreiseverbindungen), nach dem Platzangebot in verschiedenen Komfortklassen, nach der Auslastung der Züge, nach dem Anteil der Trassentgelte bzw. der Stationsgebühren an den gesamten Kosten, die bei den Nachtzügen anfallen, nach Kooperationsvereinbarungen mit der französischen Staatsbahn SNCF und nach den Vorstellungen der Bundesregierung für klimaverträglichen europäischen Reiseverkehr. Die Antworten der Bundesregierung (vom 20.1.2015) sind mehr als ernüchternd: zu den acht Kernfragen über Wirtschaftlichkeitsdaten heißt es „...hat die Bundesregierung keine Kenntnis“ oder „...handelt es sich um unternehmerische Kennzahlen, zu denen die DB AG keine Auskunft erteilt hat“ oder „Hierzu liegen der Bundesregierung keine genauen Daten vor“.

Dritter Akt: Eine erhellende Experten-Anhörung

Dafür ist die die Anhörung externer Sachverständiger im Ausschuss für Verkehr umso aufschlussreicher. Diese fin-

det – auf Antrag der beiden Oppositionsparteien – am 14. Januar 2015 statt.

Die sechs geladenen Experten und die eine geladene Expertin und deren Kernaussagen werden im Folgenden skizziert:

Joachim Holstein, DB European Railservice GmbH: JA zu Nachtreisezügen: Diese sind nötig und möglich (die Stellungnahme ist in diesem Heft dokumentiert).

Jakob Kunze, Dipl.-Verkehrswirtschaftler, Probst & Consorten = JA zu Nachtreisezügen: Nachtreisezüge sind ein wichtiges bzw. unverzichtbares Mobilitätsangebot mit Alleinstellungsmerkmalen / Bedarf und Perspektiven gibt es sowohl im nationalen Grundnetz, als auch im Verkehr zwischen den europäischen Metropolen / Die heutigen Ertragspotentiale werden bei weitem nicht ausgeschöpft / Vorschläge: Steuerliche Benachteiligungen abbauen; die Trassenpreise im Nachtverkehr senken; Unterstützung (Darlehen) für die erforderlichen Fahrzeuginvestitionen gewährleisten.

Dr.-Ing. Thomas Sauter-Servaes, Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW = JA zu Nachtreisezügen: Wettbewerbsbedingungen verbessern und dabei insbesondere die Bevorzugung des Flugverkehrs abschaffen / Kostenwahrheit im Verkehr anstreben (externe Kosten anlasten) / Die Stärken des Produktes Nachtzug mehr hervorheben und ausbauen (tatsächliche Nachtruhe) / Einbindung in Reisepakete von Ameropa und anderen Bahnangeboten / Besondere Bedeutung für Geschäftsreisende

Dipl.-Ing. Christoph Gipp, IGES Institut GmbH = eher NEIN zum Nachtzugverkehr / „schwieriger Markt mit viel Wettbewerb und geringer Nachfrage“ / die Weiterentwicklung des europäischen Trassenpreissystems (TPS 2107) kann aber zu einer grundlegenden Neubewertung des Geschäftsmodells Nachtreisezug beitragen.

Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr DB ML AG = JA meint NEIN: Ein wirtschaftlicher Betrieb ist in der bisherigen Struktur nicht mehr möglich / Viele Fahrzeuge erreichen in der nächsten Zeit ihre maximale Lebensdauer / Neuinvestitionen lassen sich aus dem Ge-

schäft heraus so nicht erwirtschaften / Vor diesem Hintergrund hat die DB Fernverkehr AG entschieden, geplante Sonderaufwendungen für die Sanierung von Doppelstock-Schlafwagen zu vermeiden und verlustbringende Verbindungen aufzugeben / Der Großteil der Verbindungen bleibt jedoch bestehen und wird weiterentwickelt.

Marion Jungbluth, Verbraucherzentrale Bundesverband VZBV = JA zu Nachtreisezügen: Fahrgäste haben eine bessere Bahn verdient, auch nachts / Trotz „Billigflieger“ hat das Nachtzugangebot der Bahn aus Verbrauchersicht weiterhin einen besonderen Stellenwert: wegen des Umweltvorteils der Bahn gegenüber dem Flugzeug und weil nur der Nachtzug bequemes, zeitsparendes Reisen über die Nachtstunden möglich macht / Diese Option sollte den Verbrauchern möglichst auch für die Zukunft offen gehalten werden.

Alexander Kirchner Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG = JA zu Nachtreisezügen: schlägt die Bildung einer paritätisch von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besetzten Untersuchungs- und Beratungsgruppe aus Repräsentanten der unmittelbar betroffenen Aufsichtsräte vor und einen „Schiengipfel“ / fordert vom DB-Vorstand Aktionsprogramm „Raus aus der Nische“ / plädiert für Einrichtung einer europäischen Koordinierungsstelle u.a. für den internationalen Nachtzugverkehr (Projekt „Nachtstern“)

Die wichtigste Feststellung, die die Anhörung mit sich brachte, war wohl die, dass die Nachfrage nach den Nachtreisezügen keineswegs zusammenbricht, sondern sogar etwas steigt. UND: Der Verantwortliche bzw. Abwickler der Nachtzüge im Vorstand der DB AG, Ulrich Homburg, ist NOCH NIE Nachtzug gefahren (das konnte man am Rande erfahren).

Vierter Akt: Die Plenar-Debatten: entstellend, entlarvend und entwicklungsfähig

Um nachvollziehbar zu machen, ob und wenn ja, wie sich die Positionierung von Bundestagsabgeordneten bzw. von Fraktionen unter dem Eindruck frischer Erkenntnisse, neuer Argumente und angesichts des Engagements von Bürgerin-

niativen ändert, seien im Folgenden einige zentrale Aussagen aus der Ersten Lesung unserer Anträge im Bundestagsplenarium, am 25. September, also vor der Anhörung der Sachverständigen im Verkehrsausschuss und aus der Zweiten Lesung derselben Anträge am 6. März 2015, sieben Wochen nach der Anhörung wiedergegeben.

Daniela Ludwig (CDU/CSU) aus München: „Die meisten Menschen suchen sich halt den bequemsten und schnellsten Weg aus, aber nicht den Weg, der Ihnen vielleicht am besten gefällt. Und das möchte ich ihnen auch nicht vorschreiben. Nachtreisezugverkehre haben in den vergangenen Jahren 30 Prozent der Nachfrage eingebüßt [...] „Deshalb muss die Bahn die Freiheit haben, die wir ihr auch zubilligen, sodass sie auf Angebote verzichtet, die nicht mehr nachgefragt werden“

In der zweiten Lesung, nach der Anhörung am 6. März 2015, redet Daniela Ludwig gar nicht. Spannend, ob und wie sie künftig argumentiert – angesichts der Tatsache, dass Spitzenpolitiker aus Bayern (CSU) öffentlich den Erhalt „ihrer“ Nachtzugverbindungen verlangen.

Michael Donth (CDU/CSU): „Tatsache ist, dass das Geschäft im Bereich der Autoreisezüge und der Nachtzüge bereits seit Jahren defizitär ist. In den vergangenen zehn Jahren – das haben wir auch schon gehört – sind die Fahrgastzahlen bei gleichbleibendem Angebot zurückgegangen. Da die Nachfrage nach Autoreise- und Nachtzügen bei einem Preis, der zu verlangen wäre, um kostendeckend zu arbeiten, zurückgeht – und sie dürfte noch weiter zurückgehen –, ist doch klar, dass es weniger Bedarf an solchen Zügen gibt.“ [...]

„Die gegenwärtige Entwicklung entspricht dem Grundgedanken und dem Ziel der europäischen Einigung, da durch sie der Binnenmarkt im Verkehrssektor belebt wird. Auf dem Markt bestimmt die Nachfrage das Angebot. Ein Rückgang bei der Nachfrage führt zu einem Rückgang beim Angebot. Das nennt man übrigens Marktwirtschaft; ohne jemanden belehren zu wollen. [...] Meine Damen und Herren von den Linken, es gibt manche, die der Meinung sind, ihre Fraktion sei eine Schlafwagen-

gesellschaft. Mit diesem Antrag haben Sie das bewiesen.“

„Es wird aufgrund eines derzeit defizitären Nachtzugverkehrs eine Umgestaltung dieses Segmentes mit Schwerpunktsetzung geben müssen. Daran arbeitet die Deutsche Bahn AG bereits. Eine völlige Abschaffung soll und kann es nicht geben. [...] Auch in einem Gespräch zwischen der Kollegin Daniela Ludwig, dem Kollegen Matthias Lietz und mir hat uns Herr Grube von der DB AG gestern nochmals versichert, dass es sich definitiv nicht um einen Totalausstieg aus diesem Segment handeln wird.“

Zur Tatsache, dass der Antrag der LINKEN zum Fernverkehrskonzept zu 1:1 einem früheren CDU/CSU-Antrag entspricht: „Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich zu Beginn eines vorwegnehmen: Ich halte Ihren Antrag, liebe Kolleginnen und Kollegen der Linken, für einen Schaufensterantrag, der vor allem unternehmerisches Denken und strukturelle Weitsicht vermissen lässt. Er ist außerdem überholt. Nicht jeder Antrag, Frau Leidig, der zur Jahrhundertwende noch richtig war, muss auch heute noch, 14 Jahre später, richtig sein.“

Kirsten Lühmann (SPD): ... „Die Frage lautet: Wollen und können wir Autoreisezüge und Nachtzugverbindungen, und zwar auch die defizitären, mit Steuermitteln subventionieren? Ich will hier gar nicht beleuchten, ob die EU das beihilferechtlich befürworten würde oder nicht. Mir geht es um etwas ganz anderes; mir geht es um unser Ziel. Unser Ziel muss sein, den Bahnverkehr insgesamt auf sichere Füße zu stellen. [...] Darüber hinaus auf die Deutsche Bahn einzuwirken und sie bei ihren Bemühungen, ein zukunftsfähiges Konzept für die Nachtzugverbindungen zu erstellen, zu begleiten und sie gegebenenfalls an ihr Versprechen zu erinnern, dass sie alles tun will, um diese sinnvollen europäischen Verbindungen zu erhalten und sie nicht einzustellen, sind wir den Menschen schuldig, die bewusst den Nachtzug dem Billigflieger vorziehen. Dieser Verpflichtung werden wir nachkommen, auch ohne Ihren Antrag.“

„Was wir in den nächsten ein bis zwei Jahren erarbeiten wollen, ist ein Satz



| Sabine Leidig bei einer Protestaktion für die Erhaltung der Nachtzüge vor dem Deutschen Bundestag im März 2015 |

von Rahmenbedingungen, sowohl unternehmensintern wie extern, die in der Lage sind, eine Basis dafür zu schaffen, dass man Nachtzugverkehre dauerhaft betreiben kann. [...] Die Bahn erarbeitet Lösungen. [...] Liebe Kollegen, liebe Kolleginnen, wenn wir der Bahn so in den Fernverkehr reinreden, ist das eine 180-Grad-Wende zu allem, was wir damals bei der Bahnreform verabschiedet haben, und das wollen wir so nicht. [...] In der Anhörung wurden uns schon Einzelheiten eines Konzepts für Nacht- und Autozüge dargelegt. Klar ist: Nachtzüge sind gut nachgefragt, aber aufgrund des alten Materials und des veränderten Komfortverhaltens der Kundschaft ist niemand bereit, kostendeckende Preise zu zahlen. Aber – und das ist uns wichtig, liebe Kollegen und Kolleginnen – Herr Homburg hat uns zugesagt, dass die restlichen zwölf Nachtzugverbindungen aufrechterhalten werden; zumindest bis das angesprochene Konzept vorgelegt ist. Das ist eine gute Nachricht."

Intermezzo: Der Bahn-Vorstand täuscht und enttäuscht
Pünktlich zum Klimagipfel in Paris – es gab einen Promotion-Zug mit Promis, der von Berlin nach Paris fuhr; natürlich war es kein Nachtzug – hat der Vorstand der Deutschen Bahn AG mitgeteilt, dass alle Nachtreisezüge einge-

stellt werden. Statt also im Schlafwagen in die europäischen Nachbarländer zu reisen, soll man künftig in Nachtbussen oder im ICE sitzen oder man muss fliegen. Damit wird die klimafreundlichste Art zu reisen durch die klimaschädlichste ersetzt. Die Versprechen und Zusagen der DB-Spitze sind gebrochen. Die Bundesregierung schweigt.

Fünfter Akt: Keine „Amnesie“ im Parlament

Das Thema Nachtzüge wird inzwischen in den Medien breit debattiert. Auszüge aus einem Beitrag in Deutschlandradio Kultur: „Sie sehen keine Perspektive für ein aus ihrer Sicht uraltes und überholtes Konzept angesichts immer billigerer Flugtickets. Das große Symbol ist zu klein in seinem Beitrag zum Konzernergebnis. Emissionen, Lärm, Streits um neue Startbahnen, war da nicht was? Schließlich der Klimawandel – stimmt, war da nicht gerade auch was in Frankreich? Ja genau: Der Klimagipfel: 40000 Menschen aus aller Welt fliegen mit dem klimaschädlichsten Verkehrsmittel überhaupt nach Paris, um darüber zu diskutieren, wie sich der Klimawandel schnellstmöglich eindämmen lässt. Irgendwie seltsam. Warum das System nicht einfach modernisieren?“

Mit einem neuen Antrag – angesichts der Ankündigung der DB AG, zum Dezember 2016 alle Nachtreisezüge einzu-

stellen – will DIE LINKE die Abgeordneten der Großen Koalition dazu bringen, dem (Miss-)Management der Deutschen Bahn AG Einhalt zu gebieten. Wir verlangen eine demokratische Offensive zur Erneuerung der Nachtreisezüge! Die vielen außerparlamentarischen Initiativen sind dafür unverzichtbar.

In jedem Fall werden wir nicht zulassen, dass nach all den Beteuerungen „der Zug einfach abgefahren“ ist und die Ergebnisse der parlamentarischen und außerparlamentarischen Befassung einfach ad acta gelegt werden.

Nochmals Deutschlandradio Kultur: „Die Neuerfindung des Nachtzugs wäre ein Mosaikstein dieser Mobilitätstransformation. Vielleicht kommen Bahn und vor allem die staatliche Bahnpolitik ja noch zur Besinnung und ein weiteres Mal würde sich damit die alte Weisheit bestätigen: Totgesagte leben länger!“

Sabine Leidig ist Bundestagsabgeordnete und verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE. In der Gründungs- und Hochzeit des Bündnisses Bahn für Alle (2005 bis 2009) war S.L. als Bundesgeschäftsführerin von Attac maßgeblich an der Kampagne gegen die Bahnprivatisierung beteiligt.

PS: Um das Auffinden und Nachlesen zu erleichtern, stellen wir alle erwähnten Dokumente an einem virtuellen Ort zur Verfügung: <http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/schienerverkehr/1747-nachtzuege>

LunaLiner

Ein Netz von Nachtzügen für Europa



LunaLiner®

Michael Bienick, Wolfgang Hesse & Joachim Holstein,

Nachtzüge sind ein unverzichtbarer Bestandteil des Personen(fern-)verkehrs in großen dicht besiedelten Räumen. Mitteleuropa mit seiner weitgehend integrierten Bahn-Infrastruktur (wie z.B. einheitlichen Spurweiten und weitgehend kompatiblen Stromsystemen) bietet die besten Voraussetzungen für den Betrieb eines weiträumigen und flächendeckenden Nachtzug-Netzes. Der Niedergang der früheren, sehr erfolgreichen Nachzugangebote einiger europäischer Bahnen, darunter der Deutschen Bahn, ist in erster Linie organisatorischem Unvermögen, aber auch stark benachteiligenden Wettbewerbsbedingungen geschuldet, keinesfalls aber mangelndem Bedarf durch die ständig weiter wachsenden Reisenden-Ströme. Die jetzt noch bestehenden funktionierenden Reststrukturen, wie geschultes Personal, Rollmaterial, Terminals etc. aufzulösen, wäre ein nicht zu verantwortender Schritt zu mehr Individual- und Flugverkehr, also größerer Umwelt- und Klimabelastung und dazu ein unersetzlicher Verlust an Reisekultur.

Daher schlagen wir vor, die bestehenden Rest-Nachtzugnetze in Deutschland und seinen Nachbarländern zu einem integrierten System flächendeckender und aufeinander abgestimmter Nachtzüge zusammenzufas-

sen. Wie an anderer Stelle in diesem Heft ausgeführt (siehe der Artikel von Heiner Monheim in diesem Heft), kann das Nachtzug-Netz nicht isoliert betrachtet. Es muss organisatorisch, technisch (mit seinem Rollmaterial) und mit seinem Fahrplanangebot in das Gesamtsystem Bahn bzw. Personen-Fernverkehr eingebunden werden.

Daraus ergeben sich folgende *Grundannahmen* für das künftige Nachtzug-Netz:

- Es gibt *eine* Kategorie Nachtzüge. Diese wird in der Kategorie *LunaLiner* zusammengefasst. Alle Züge bieten (Sitz-) Großraumwagen, (Sitz-, Liege-, und Schlaf-) Abteilwagen sowie Servicewagen (mit Bord-Bistro, Frühstück, Fahrradbeförderung).
- Ausgewählte Züge sind mit Autotransportwagen einfacher Art (Beispiel: IC-Züge in Österreich) ausgestattet.
- Der Fahrpreis entspricht dem IC-Preis (keine Pauschalpreise!). Es gibt gestaffelte Aufschläge für Liegewagen, Schlafwagen verschiedene Komfortstufen und Autotransport. Jeder Reisende kann jeden Zug benutzen, Halte „nur zum Aussteigen“ oder „nur zum Einsteigen“ sind nicht vorgesehen.

- Die Fahrzeiten sind (aus Darstellungsgründen) auf 10 Minuten gerundet angegeben. Eine genauere Festlegung kann im Zuge der Feinplanung erfolgen.
- Der Fahrplan ist symmetrisch. Symmetriezeit ist 3:00 Uhr. Im Plan angegeben ist jeweils nur eine Richtung (vorzugsweise West-Ost bzw. Süd-Nord-Richtung). Die Gegenrichtung lässt sich durch einfache Spiegelung an der Symmetriezeit ausrechnen.
Beispiel: Zur abendlichen Abfahrt um 22:30 Uhr gehört eine Morgen-Ankunft des Gegenzuges um 7:30 Uhr (Differenz zur Symmetriezeit 3:00 Uhr jeweils 4:30 Std.). Ausnahmen kann es in begründeten Sonderfällen geben.

Bemerkung: Der Tagesfahrplan ist symmetrisch zur Symmetriezeit 14:00 Uhr. Das würde eine Nacht-Symmetriezeit von 2:00 Uhr implizieren. Die vorherrschenden Lebens- und Schlafgewohnheiten sprechen jedoch für einen späteren Nacht-Symmetriezeitpunkt. Da die Tages-Fernverkehrszüge in der Regel im Stundentakt verkehren, erscheint eine solche Verschiebung auch unproblematisch. Um aber für zweistündlich verkehrende Tageszüge kompatibel zu bleiben, ist die Symmetriezeit 3:00 Uhr der Zeit 2:30 Uhr vorzuziehen.

- Zugteile können an Verknüpfungspunkten kombiniert bzw. ausgetauscht werden (im folgenden Netzplan durch gleiche Farbtonwahl dargestellt).
- Wenn ein Verknüpfungspunkt zur Symmetriezeit angesteuert wird, können (im Prinzip) in allen Richtungen Zugteile ausgetauscht werden.
- An den End- (oder Fast-End-) Punkten gibt es systematische Anschlussverbindungen zum Tagesverkehr. Bei Bedarf können Nachtzug-Zugteile auch an planmäßige Tages- (IC-) Züge angehängt bzw. mit diesen kombiniert werden.

In dem beiliegenden Faltblatt ist das vorgeschlagene Nachtzugnetz *LunaLiner* in zwei Grafiken dargestellt. Die Übersichtsgrafik für Europa zeigt das gesamte Nachtzugnetz mit den zugehörigen Strecken und den wichtigsten damit verbundenen Metropolräumen in geographischer Anordnung. Das mitteleuropäische Kernnetz ist in grüner Farbe, weitere Nachtzug- und wichtige Anschlussverbindungen in den europäischen Nachbarländern sind in brauner Farbe dargestellt.

Die zweite, mehr detaillierte und schematisch gestaltete Grafik erstreckt sich auf das alle Laufwege bzw. Gruppen von Laufwegen, die die Länder Deutschland, Schweiz und Österreich berühren. Sie enthält alle vorgeschlagenen Linien mit den Kontaktzeiten (= ungefähren Ankunfts-/Abfahrtszeiten) an ausgewählten Knotenbahnhöfen.

Gruppen von Zügen, die untereinander Zugteile austauschen, werden als *Kursgruppen* bezeichnet. Die 15 verschiedenen Kursgruppen, zu denen die insgesamt 40 Laufwege zusammengefasst sind, werden durch verschiedene Farb- und Tonwertgebung kenntlich gemacht. Zu jedem Kontakt (= Zughalt an einem Knotenbahnhof) gehören zwei Kontaktzeiten für die beiden Fahrtrichtungen. Eine davon ist angegeben, die zweite kann anhand der Symmetriezeit 3:00 Uhr leicht errechnet werden. Am Schluss dieses Artikels folgt eine Liste aller vorgeschlagenen Laufwege.

Die Hoffnung der Reisenden in Europa, aber auch vieler durch übermäßi-

gen Autoverkehr und Fluglärm belasteten Anwohner ruht nun darauf, dass sich möglichst bald genügend kompetente europäische Bahngesellschaften bereithalten, den Niedergang der europäischen Nachtzüge zu stoppen, ein zukunftsorientiertes Konzept wie das

hier aufgezeigte Konzept *LunaLiner* aufzugreifen und zügig umzusetzen.

Literaturhinweise: Siehe die beiden Aufsätze in diesem Lunapark21-Extra-Heft von Prof. Karl-Dieter Bodack und Prof. Heiner Monheim.

X = Kursgruppentausch · Y = Flügelung · K = Kursgruppenübergang

Laufweg-Nr.	Kursgruppe	Laufweg	Flügelungen/Kurswechsel
A1		Amsterdam – Warszawa	X Osnabrück mit A2, A4
A2		Amsterdam – Kobenhavn	X Osnabrück mit A1, A3
A3		Köln – Kobenhavn	X Osnabr. mit A2, A4 Y Hamb. mit A5
A4		Köln – Warszawa	X Osnabrück mit A1, A3
A5		Berlin – Kobenhavn	Y Hamburg mit A2, A4
B1		Paris – Hamburg	Y Köln mit B2
B2		Paris – Berlin	Y Köln mit B1
C1		Hamburg – Oslo	Y Malmö mit C2
C2		Hamburg – Stockholm	Y Malmö mit C1
D1		Basel – Kobenhavn	Y Fulda mit D2
D2		München – Kobenhavn	Y Würzburg mit D1
E1		Barcelona – Zürich	Y Lyon mit E2
E2		Barcelona – Milano	Y Lyon mit E1
F		Roma – Zürich	
G1		Roma – München	Y Bologna mit G2 Y Verona mit G3
G2		Roma – Wien	Y Bologna mit G1 Y Verona mit G4
G3		Torino – München	Y Verona mit G1 Y Verona mit G4
G4		Torino – Wien	Y Verona mit G3 Y Verona mit G2
H1		Zürich – Maribor	Y Schwarzach mit H2
H2		Zürich – Zagreb (– Beograd)	Y Schwarzach mit H1, H3
H3		München – Venezia	Y Schwarz. m. H1, H2 Y Villach m. H2
I1		Genève – Budapest	Y Kufstein mit I2
I2		Genève – München	Y Kufstein mit I1
J1		Milano – Dortmund	Y Basel mit J2
J2		Chur – Dortmund	Y Basel mit J1
K1		Amsterdam – Wien	Y Köln mit K2
K2		Bruxelles – Wien	Y Köln mit K1
L1		Berlin – Budapest	Y Břeclav mit L2
L2		Berlin – Wien	Y Břeclav von L1 auf L2
L3		Warszawa – Wien	Y Bohumin mit L4 Y Břeclav mit L2
L4		Warszawa – Praha	Y Bohumin mit L3
M		Paris – München	
N1		Zürich – Berlin	X Würzburg mit N2, N3
N2		Zürich – Praha	X Würzburg mit N1, N4
N3		München – Berlin	X Würzburg mit N1, N4
N4		München – Praha	X Würzburg mit N2, N3
O1		Zürich – Hamburg	X Frankfurt/M mit O2, O3
O2		Zürich – Amsterdam	X Frankfurt/M mit O1, O4
O3		München – Hamburg	X Frankfurt/M mit O1, O4
O4		München – Amsterdam	X Frankfurt/M mit O2, O3



Die Zukunft der Nachtzüge

Wie ein Modell europaweiter Nachtzugverbindungen eingebettet in eine europaweite Flächen- und Bürgerbahn aussehen könnte.

Nein: müsste Heiner Monheim

Nachtzüge gehörten in den Blütezeiten zu den „Flaggschiffen“ der europäischen Bahnen. Sie verbanden Europas Zentren mit Luxuszügen, die mit hohem Aufwand gestaltet und betrieben wurden. Zusammen mit den großen Bahnhöfen symbolisierten sie die großartige Bahnkultur. Hinzu kamen dichte inländische Nachtzugnetze, die alle größeren Städte miteinander verbanden. All das fand hohe Akzeptanz.

Seit den 1960er Jahren folgte dann der schrittweise Verfall der Bahnkultur, von Schieneninfrastruktur und Nachtzugangeboten mit Netzabbau, Taktausdünnung, Bahnhofsschließungen und Serviceabbau. Investiert wurde primär in wenige Korridore und Knoten der neuen Hochgeschwindigkeitsnetze, ansonsten war Kaputtsparen angesagt, als ange-

lich notwendige Rationalisierung. Die Nachtzüge mit ihrem vergleichbar hohen Service- und Personalaufwand waren den Rationalisierern ein besonderer Dorn im Auge.

Eine kreative Modernisierung der Nachtzüge wurde versäumt. Der alte Wagenpark musste teilweise wegen verschärfter Sicherheitsauflagen schrittweise ausrangiert werden. Die klassischen Abteilwagen, in denen durch einfaches Ausziehen gegenüberliegender Sitze Liegen erstellt werden konnten, wurden durch Großraumwagen mit starren Sitzen ersetzt. Neue kreative Schlaf- und Liegewagen wurden nur in bescheidenen Stückzahlen produziert, als monofunktionale Spezialwagen, die eine flexible Mehrfachnutzung über Tag in der Regel verhinderten. So entstanden lange Wartezeiten an den Linienenden, ehe für die Folgenacht in der Ge-

genrichtung zurückgefahren werden konnte. Das Speisewagenangebot wurde durch Pappschachtelfrühstück und einfachste Snacks ersetzt. Pro Schlafwagen fuhr ein Betreuer mit, ebenso einer pro zwei Liegewagen. Hinzu kam das normale Zugbegleitpersonal. Eine Doppelnutzung des Personals wurde wegen der Ausgliederung in spezielle Gesellschaften erschwert.

Immerhin gab es Versuche, die Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge mit Hilfe der Flügelung zu steigern. Mehrere Linien wurden auf einer Kernstrecke gemeinsam geführt, im Vor- und Nachlauf aber getrennt. Zudem wurden Schlaf- und Liegewagenzüge um normale Reisezug-Sitzwagen ergänzt. Durch zusätzliche Zwischenhalte in den Start- und Zielregionen im Spätverkehr oder Frühverkehr wurde eine hohe Auslastung gesichert. Trotz des seit Jahren schrittwei-

se reduzierten Angebots blieb die Nachfrage auf den verbleibenden Nachtzügen hoch, mit im Jahr 2013 1,4 Millionen verkauften Betten und Liegen und 1,2 Millionen Sitzwagenreisenden.

Allerdings wurde das Umfeld immer schwieriger, weil den Nachtzügen seit Ende der 1990er Jahre immer mehr Konkurrenz aus dem innereuropäischen Flugverkehr erwuchs. Es entstanden neue Städteverbindungen in die hochsubventionierten Regionalflughäfen durch die Billigflugangebote. Hinzu kam als Konkurrenz nach der Marktöffnung 2013 der Fernbus mit vielen neuen, billigen Städteverbindungen, darunter auch immer mehr Verbindungen im Nachtverkehr.

Satt nun diese Herausforderung anzunehmen und mit eigenen Offensivkonzepten zu reagieren, kündigt die DB den vollständigen Ausstieg aus dem Nachtzugangebot an und will die letzten Reste des Geschäfts der russischen Staatsbahn und der ÖBB überlassen. Dies ist ein fataler verkehrspolitischer Offenbarungseid, weil die DB damit in der Mitte Europas ein großes Loch im europäischen Nachtzugnetz hinterlässt, das auch für die Nachbarländer auf den transeuropäischen Achsen die Durchgängigkeit sprengt. Diese Netzerstörung läuft allen klima- und energiepolitischen Herausforderungen und Hausaufgaben der europäischen und deutschen Verkehrspolitik zuwider und stellt einen neuen Tiefpunkt deutscher und europäischer Bahnkultur dar.

Relevanz des Spätverkehrs

Es ist sinnvoll, sich noch einmal grundlegend mit den Strukturen des heutigen Nachtverkehrs auseinanderzusetzen. Seit Jahren nimmt generell der Abend- und Nachtverkehr zu, sowohl im Nahverkehr als auch im Fernverkehr. Die Bevölkerung gewöhnt sich immer spätere Aktivitäten an. Darauf reagieren viele Einrichtungen wie Museen, Theater, Konzertveranstalter mit Spätvorstellungen, Nachtöffnungen etc. Und in den größeren Städten reagiert auch der öffentliche Verkehr mit neuen Nachtnetzen und Betriebszeiten, die teilweise bis zwei oder drei Uhr gehen bzw. an Wochenenden sogar teilweise noch länger. Außerdem wächst ein Teil der

Pendelentfernungen erheblich, durch Tages-Fernpendler und multilokale Wochen-Fernpendler mit doppelter Haushaltsführung. Beide Gruppen nutzen die Nächte als Mobilitätszeit für ihr distanzaufwändiges Leben, vor allem vor und nach Wochenenden und Brückentagen. Diese flexible „Rund-um-die-Uhr-Gesellschaft“ erfordert entsprechende Anpassungen der Verkehrsdienstleister. Die Bahn ignoriert aber abgesehen vom Spätverkehr ihrer S-Bahnen diesen Trend und dünnt im Spätverkehr ihre Angebote sowohl im Nahverkehr als auch im Fernverkehr stark aus. Dagegen weiten die Fernbusanbieter ihre Nachtverbindungen stark aus.

Eigentlich böte der sog. „Nachtsprung“ einen besonderen strategischen Vorteil für die Bahn. Er erweitert den Aktionsradius, spart die Hotelkosten am Quellort oder Zielort und ermöglicht, auch bei sehr großen Entfernungen, schon früh morgens oder noch spät nachts das Ziel zu erreichen. Damit könnte gerade im Nachtverkehr die Bahn gut mit dem PKW, Flugzeug oder Fernbus konkurrieren. Denn dem nächtlichen Flugverkehr werden zu Recht enge Grenzen gesetzt, durch Nachflugverbote aus Lärmschutzgründen. Auch im Straßenverkehr gibt es lärmorientierte Verkehrsbeschränkungen, in Kurorten und Innenstädten teilweise sogar komplette Nachtfahrverbote. Zudem ist nächtliches Autofahren besonders unfallträchtig. Erstens wegen der eingeschränkten Sichtbedingungen bei Dunkelheit. Zweitens durch die Gefahr der Übermüdung. Drittens wegen der erhöhten Gefahr von Wildunfällen. Und viertens wegen des hohen und steigenden Anteils alkoholierter Autofahrten in den Abend- und Nachtstunden.

All das spricht dafür, im Bahnangebot für attraktive Nachtnetze zu sorgen, und zwar nicht nur auf wenigen Korridoren, sondern im ganzen Netz wegen der polyzentrischen Raum- und Siedlungsstrukturen Deutschlands. Wegen dieser Raumstrukturen hat der Straßenbau ein dichtes Netz klassifizierter Straßen geschaffen, das alle Groß-, Mittel- und Kleinstädte und alle Regionen verbindet. Die Bahn dagegen amputierte zur gleichen Zeit ihre Netze erheblich

und ihre Fernverkehrsverbindungen drastisch und hängte dadurch immer mehr Regionen und Städte vom Fernverkehr ab. Auch die Zahl der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen wurde stark reduziert, trotz der fortschreitenden europäischen Einigung. Dafür wurden immer mehr Flughäfen und grenzüberschreitende Autobahnverbindungen ausgebaut. Es ist nur logisch, dass dann immer mehr Verkehr von der Schiene auf die Straße und zum Flugverkehr abgewandert ist. Klima- und energiepolitisch ist dies allerdings eine Katastrophe.

Die neue Bahn: Deutschlandtakt, Deutschlandabo und Renaissance der Nachtzüge

Die klimapolitischen Hausaufgaben einer 55%igen CO₂-Reduktion bis 2030 erfordern massive Einsparungen beim Straßen- und Luftverkehr. Die sind nur möglich mit einer konkurrenzfähig erüchtigten Bahn und entsprechend umgeschichteten Investitionsetats. Die diversen offenen und verdeckten Subventionen für den Autoverkehr und den Flugverkehr müssen abgeschafft werden. Die Bahnen in Europa brauchen eine Renaissance. Dafür muss die Monopolisierung der Bahninvestitionen auf wenige Großprojekte an den Magistralen der Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetze beendet werden. Stattdessen braucht die DB eine Rückkehr zur Flächenbahn mit dichtem Netz. Im Fernverkehr müssen alle Ober- und Mittelzentren im Taktverkehr angebunden werden, auch in den Nachtnetzen. Dafür braucht vor allem der InterRegio (IR) eine Renaissance, als Basis des vertakteten Fernverkehrs und erweitert um ein entsprechendes Nachtzugangebot. Gemeinsam können ICE/IC/EC-Night und IR-Night mit modernen Schlaf- und Liegewagen-Garnituren große Teile des deutschen und innereuropäischen Nachtverkehrs binden. Gegenüber der derzeit dominanten Großraumwagenbestuhlung haben sie im Sitzwagenbereich wieder mehr Abteile, in denen mit wenigen Handgriffen aus jeweils zwei gegenüberliegenden Sitzen oder Sitzreihen bequeme Liegen werden. Ergänzt werden sie um moderne Betten- und Liege-

wagen. Der Speisewagen-, Bistro- und Barservice dienen beiden Kundengruppen, derjenigen in den Sitzwagen sowie derjenigen im Schlaf- und Liegewagenbereich.

Dieser grundlegende Paradigmenwechsel in der Netz- und Angebotspolitik der Bahn braucht *drei Säulen*: den *Deutschlandtakt*, das *Deutschlandnetz* und das *Deutschlandabo (drei D)*. Damit kann man verlorene Marktanteile zurückzugewinnen.

Im *Deutschlandtakt* verkehren die Züge nach klarem Halbstunden-Raster und haben an allen wichtigen Knoten Rundumanschlüsse ins ganze Netz. Alle Ober- und Mittelzentren sind angebunden und haben tags mindestens IR- und nachts mindestens IRN-Anschluss, viele auch tags ICE/IC/EC-Anschluss und nachts ICEN-, ICN- und ECN-Anschluss. Da die Streckenbelegungen durch den *Deutschlandtakt* stark zunehmen, müssen alle Fernbahnstrecken und Knoten ausgebaut werden. Auf den Strecken geht es um die Steigerung der Leistungsfähigkeit durch mehr Weichen, Überhol- und Kreuzungsstellen und moderne, dezentrale Stellwerkstechnik. Der Ausbau der Strecken- und Knotenkapazitäten hat oberste Priorität in der Infrastrukturpolitik. Demgegenüber kann der Ausbau weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken zurückgefahren werden. Beschleunigung ist nur da sinnvoll, wo für die Knotenzeiten im Integralen Taktfahrplan (ITF) Zeiteinsparungen erreicht werden müssen.

Deutschlandtakt und *Deutschlandnetz* bedeuten für das Nachtzugangebot gegenüber dem letzten Stand nach der Zahl der Linien und einbezogenen Regionen und Städte eine Steigerung um den Faktor 10. Hierfür ist ein umfangreiches Beschaffungsprogramm für geeignete Zuggarnituren nötig, das maßgeblich vom Bund und für die internationalen Verbindungen von der EU gefördert werden muss.

Das *Deutschlandabo* bietet nach der Logik der Semestertickets und Kombitickets als Netzkarte einen Flatrate-Massenrabatt, der deutlich günstiger als die bisherige BC 100 ist und als Generalabo alle Zuggattungen und alle Teilnetze umfasst, einschließlich der lokalen und regionalen Netze der Verkehrsverbände.

Ideal wäre, wenn das *Deutschlandabo* als umlagefinanzierte Bahnverkehrsabgabe aufgelegt würde, entsprechend der aktuellen Debatten um ein sog. Bürgerticket. Jedermann erhielte so unbegrenzten Zugang zur Bahn zu attraktiven Preisen, die weit unter den derzeitigen Tarifen der BC 100* liegen. Eine solche *BC 100 für Alle* würde den Verkehrsmarkt massiv in Bewegung bringen. Die Kleinstaaterei der vielen Verkehrsverbände und Landestarife wäre überwunden. In diesem *Deutschlandabo* wären auch die Nachtzüge einbezogen, mit geringfügigen Aufschlägen für die Komfortvarianten im Schlaf- und Liegewagen.

Mit einer solchen Attraktivität schafft man eine weitgehende Substitution von Autoverkehr und Luftverkehr, erfüllt die klimapolitischen Hausaufgaben und steigert die Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Verkehrs nachhaltig. Man nutzt den „Nachtsprung“ optimal für stressfreies, komfortables, zuverlässiges und gut kalkulierbares Reisen mit gutem Service und vielen Verbindungen. Gegenüber dem Luftverkehr bietet man viel mehr Verbindungen und eine ernsthafte Geschwindigkeitskonkurrenz wegen des Wegfalls der typischen Zeitverluste beim Ein- und Auschecken und beim langwierigen Vor- und Nachtransport.

Für einen attraktiven Nachtverkehr braucht die Bahn sinnvolle Fahrzeug-, Service- und Betriebskonzepte. Der Fuhrpark braucht viele multifunktionale Einheiten mit einer guten Mischung aus Großraumwagen und Abteilwagen. In den Abteilwagen benötigt man Sitze mit einer Liegeoption und einer guten Lärm-, Sicht- und Lichtdämmung der Abteile, mehr und funktions sichere WC- und Waschkabinen sowie die Ausgabe von Decken und Kissen. Auch im Flugzeug wird bei Langstreckenflügen oft durch Ausgabe von Decken und Kissen sowie Verdunklung vom Tagbetrieb auf den Nachtbetrieb umgestellt. Im Fernverkehr ist Restaurantservice immer zwingend für das leibliche Wohl, die Geselligkeit und das Kommunikationsbedürfnis, vor allem bei Bahnreisen in Gruppen.

Für die echte Schlaf- und Liegewagenfunktion mit Bett sind – je nach Aktionsradius – zwei Optionen erfor-

derlich: Einmal ebenfalls multifunktionale Einheiten, in denen die Tagbestuhlung leicht auf die Nachtbestuhlung umgestellt werden kann. Und einmal spezielle Nachteinheiten, die an geeigneten Knoten an die Tag- IR/ICE/IC/EC angehängt werden können, damit daraus ein IRN/ICEN/ ICN/EC-N wird.

Damit erweist sich die Systemintegration als zentraler Schlüssel für den Erfolg des Nachtverkehrs, aber auch generell des Bahnsystems. Die DB AG hat seit der Bahnreform die Desintegration auf die Spitze getrieben, mit ihren komplizierten Zuschlagsystemen und der institutionellen und betrieblichen Trennung der verschiedenen Sparten. Man muss die Teilsysteme konzeptionell, organisatorisch und tariflich wieder zusammenführen. Nötig ist eine integrierte Strategie.

Für diese längst überfällige Revolution im Bahnverkehr durch *Deutschlandtakt*, *Deutschlandnetz* und *Deutschlandticket* als *Integralabo* bedarf es einer politisch legitimierten integralen Gesamtverantwortung der EU, der Bundesländer und des Bundes. Basis dafür wäre ein endlich zu verabschiedendes Fernbahngesetz, das die Bedienungsstandards, Finanzierungsregularien und Mitwirkungsmöglichkeiten regelt und in ein europäisches Eisenbahnpaket eingebunden ist. Das Nachtzugangebot wird dann nicht mehr isoliert konzipiert und bilanziert. So kann der derzeit avisierte „Tod auf Raten“ mit dem vollständigen Ausstieg der DB aus dem Nachtzugsystem verhindert werden. Das wäre ein schöner Startpunkt für eine Renaissance der Bahn.

Potenziale des Nachtverkehrs nach Aktionsradius

Der so beschriebene Nachtverkehr bedient mehrere Aktionsradien mit unterschiedlichen Potenzialen. Die IR- und IRN-Linien decken den mittleren Fernreiseradius bis 400 km ab. Diese Reisedauer ist zu kurz für das Einchecken im Liege- und Schlafbereich. Für entspanntes Reisen auf Abteil-Liege-Sitzen ist sie aber interessant.

Die IC/ICE und ICN/ICEN-Linien bilden innerdeutsche Durchmesserlinien im Distanzbereich bis 700 km. Wegen der ausreichend langen nächtlichen Reise-



dauer lohnt sich das Einchecken im Liege- und Schlafbereich. Preissensible Nutzer verzichten ggf. auf das Einchecken im Liege- und Schlafwagenbereich und verbringen die Nacht stattdessen im improvisierten Sitz/Liegestatus der Sitzwagenabteile, allerdings erhalten sie hierfür Decken und Kissen und profitieren von der besonderen Sicht- und Lärmdämmung im Abteilbereich. In den jeweiligen Grenzregionen fahren sie jeweils bis in den nächsten größeren Bahnknoten des jeweiligen Nachbarlandes.

Besonders relevant für die Liege- und Schlafwagennutzung ist der grenzüberschreitende Nachtverkehr im Distanzbereich zwischen 700 km und 1100 km. Züge mit dieser Reiseweite durchqueren in der Regel Deutschland ganz und haben Start und/oder Ziel in einem der Nachbarländer. Hier bieten sich für die lange Nachtfahrt ein Einchecken im Schlaf- und Liegewagenbereich oder bei

Preissensiblen die liegende Fahrt mit Decke und Kissen im Liege-Sitzwagen-Abteil an. Ohnehin erfordert der vorherige lange vorabendliche oder anschließende spätmorgendliche Reiseanteil auch konventionelle Sitzoptionen und vor allem einen ausreichenden Speisewagenservice.

Jenseits der 1100 km umfassen Bahnreisen in Europa das ganze oder teilweise Durchfahren der jeweiligen Nachbarländer. Hier kommen daher vorwiegend internationale EC- und ECN-Züge zum Einsatz. Zu diesen großen Reiseweiten gehören immer auch lange Nachtfahrten. Dafür bietet sich dann das Einchecken im Liege- und Schlafwagenbereich besonders an. Die lange vorherige oder anschließende Tagetappe erfordert dann aber auch die konventionellen Sitz- und Serviceoptionen des Tagverkehrs.

Deutschland ist wegen seiner Größe, seiner zentralen Lage in Europa und wegen seiner polyzentrischen Raum- und

Siedlungsstrukturen von allen diesen Optionen betroffen. Die innerdeutschen Nachtverkehre betreffen praktisch das ganze deutsche Schienennetz. Die Nachtverkehre in die Nachbarländer betreffen alle grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen, bei denen der größere Teil der Reise innerhalb Deutschlands und der kleinere Teil im Nachbarland erfolgen. Die Nachtverkehre über große Distanzen betreffen alle großen Fernverkehrsachsen, auf denen der größere Teil der Reise im Ausland und nur ein kleinerer Teil in Deutschland erfolgen. Wichtig ist, nicht nur die großen Metropolen auf wenigen ausgewählten Korridoren mit ICE/IC/EC/IR-N zu verbinden, sondern ebenso alle kleineren Großstädte und Mittelstädte (Ober- und Mittelzentren), aber auch alle wichtigen Tourismusregionen, darüber hinaus auch aufkommensstarke Kurorte. Die Traktionslänge sollte flexibel der jeweiligen Aufkommenserwar-

tung angepasst werden, also auf den Hauptachsen Vollzüge, im Nachtbetrieb mit mindestens vier Schlaf- und Liegewagenwagons, auf den weniger frequenzstarken Relationen dann Halb- und Drittelzüge, die ggf. im Hauptlauf auf den großen Korridoren auch vereint und in den Regionen geflügelt werden können, dann entsprechend im Nachtbetrieb mit weniger Schlaf- und Liegewagenwagons.

Bei den innerdeutschen Nachtverbindungen macht es oft Sinn, die Züge zwischen 2 h und 4 h anzuhalten, damit sie nicht zu früh (also zu nachtschlafener Zeit) ihre Zielbahnhöfe erreichen bzw. Startbahnhöfe verlassen, andererseits aber auch für die Frühpendler interessant sind. Bei diesen Zügen ist ein relativ häufiges Anhalten in allen großen unterwegs durchfahrenen Zentren sinnvoll bis ca. 1 h und ab ca. 5 h, um mehr Potenziale auf sich ziehen zu können. In der „Kernschlafzeit“ dagegen soll die Reise möglichst ruhig erfolgen.

Bei den Nachtzügen mittlerer Distanz ins benachbarte Ausland und erst recht bei den internationalen Fernzügen mit großer Reiseweite kommt es mehr auf Reisezeitverkürzung an, daher bedienen sie nur die großen Metropolen, haben keine Unterwegsstandzeiten und befahren bevorzugt schnelle Strecken.

Potenziale des Nachtverkehrs nach Marktsegmenten

Folgende Marktsegmente sind für die so beschriebenen Nachtzüge interessant:

- Fernpendler, die überwiegend in Tagesrandzeiten unterwegs sind
- Touristen, die erst sehr spät ihr Ziel erreichen oder ihre Reise wegen der langen Distanz schon sehr früh morgens antreten und die durch die Nachtzugnutzung am Anfang oder Ende ihrer Reise Zeit und Geld sparen wollen
- generell bahnaffine Menschen, die zunehmend sauer sind, weil die Bahn sich aus den Nachtzugangeboten zurückzieht und die gern zum Nachtzug zurückkehren, wenn er sie adäquat bedient
- „multilokale“ Menschen, die häufig aus privaten und/oder beruflichen Gründen in weit auseinander liegenden Städten leben und/oder arbeiten
- Studenten, die entsprechende Ange-

bote für ihre regelmäßigen Heimfahrten zu weit entfernten Heimatorten oder auf der Fahrt zu ihren im Ausland liegenden Austauschorten nutzen

- Senioren, die ihre Kinder und Enkel an weit entfernten Zielen besuchen wollen
- alle Gruppenreisen (z.B. Schulklassen, Exkursionsgruppen, Sportmannschaften, Vereine), denen die Bahn tariflich aber auch komfortmäßig sehr viel bessere Gruppenkonditionen bieten kann als andere Verkehrsträger
- Menschen, für die die Bahn auch ein Kommunikationsort ist, weil verglichen mit dem PKW, Fernbus oder Flieger in der Bahn Gruppenkommunikation sehr viel besser möglich ist
- Menschen, die ihre Reise auch zum Arbeiten nutzen wollen, weil im Zug Arbeiten und sich Ausbreiten sehr viel besser möglich ist als im Flieger, Fernbus oder Auto
- Menschen mit Flugangst, denen die Bahn sehr viel sicherer erscheint als der Flieger
- Menschen mit Unlust, sich beim Fliegen den Abenteuern langer Eincheck- und Auscheckzeiten sowie langer Vor- und Nachlaufzeiten auszusetzen, die stattdessen eher die Ankunft auf dem Bahnhof mitten in der Stadt bevorzugen
- umweltbewusste Reisende, die unnötige Flugreisen vermeiden wollen
- Menschen, die Beinfreiheit und Freizügigkeiten in Zügen der Ölsardinienbeförderung im Flieger oder Fernbus vorziehen
- Menschen, die mehr Reisekomfort und Service wünschen, als PKW, Fernbus und Billigflieger bieten können
- Menschen, die sich den Stress langer nächtlicher Autofahrten mit Staus sparen wollen,
- Menschen, die vor und während der Reise gern Alkohol konsumieren, was im Auto schlecht geht
- Zeitsensible und ökonomisch denkende Menschen, die die Zeit- und Kostenvorteile des Nachtsprungs nutzen wollen, um sich die sonst nötigen Hotelkosten am Ziel- oder Quellort zu sparen.
- Geschäftsreisende, Leute aus dem Kulturbusiness, Funktionäre von Gewerkschaften, Verbänden aller Art usw., die

nach Abendterminen noch mit dem Nachtzug zurück an ihren Wohn- oder Arbeitsort oder zum Ort des nächsten Termin gelangen und auf diese Weise meist gut einen halben Tag sparen.

Fazit

Es ist ein verkehrspolitischer Skandal, dass die meisten Bahnen Europas derzeit unter dem Druck der typischen Rationalisierer und Kostenparer den Rückzug aus den Netzen und aus dem Nachtverkehr planen. Sie opfern damit auf dem Altar einer Schein-Ökonomie faktisch ihre Bahnkultur und ihre Position als umweltschonender, klimafreundlicher, energiesparsamer, postfossiler Verkehrsträger. Es ist ärgerlich, dass die Politik auf nationaler und europäischer Ebene diesem Kahlschlag tatenlos zusieht, satt endlich eine europäische und in den jeweiligen Ländern auch nationale Bahnoffensive zu starten, damit die Renaissance der Eisenbahn endlich „auf die Schiene kommt“.

Erforderlich ist eine Allianz aus Umwelt- und Verkehrsverbänden, Bahnwerkschaften, Bahnindustrie, Bahnbetreibern, Aufgabenträgern sowie Verkehrspolitikern aus den Regionen, den Ländern, dem Bund und der EU, um das Abwracken der europäischen Bahnkultur zu stoppen und kreative Impulse für eine Verkehrswende zu setzen.

Prof. Dr. em. **Heiner Monheim** lehrte von 1995-2011 Raumentwicklung an der Universität Trier. Vorher hat er 10 Jahre im Verkehrsministerium NRW und 15 Jahren in der Bundesraumordnung gearbeitet. Er ist Gründungsmitglied von BsB, VCD und ADFC und Mitinhaber des Instituts für Raumentwicklung und Kommunikation in Trier (www.heiner-monheim.de). Er ist seit frühester Kindheit bis heute regelmäßiger Nutzer von Nachtzügen in allen Variationen.

* In der Schweiz lautet die Bezeichnung für die Netzkarte, die der BC100 nahekommt, „GA-Generalabonnement“. Das GA ist um mehr als 30 Prozent preiswerter als eine BC100; es ist gleichzeitig deutlich „wertiger“ – es bietet Schweiz-weit deutlich mehr Nutzungsmöglichkeiten. Das Ergebnis dieser kundenorientierten Politik kann sich sehen lassen: 400 000 Schweizerinnen und Schweizer besitzen das GA. In Deutschland hingegen verfügen nur wenige Zehntausend über eine BC100. Dabei hat die Schweiz nur gut 10 Prozent der Einwohner Deutschlands.

Nachtzüge, Postwagen und Expressgut

Interview mit Andreas Kleber

Laut DB sind die Nachtzüge unwirtschaftlich. Auch wenn die dafür gelieferten Daten wenig glaubwürdig sind, so stellt sich die Frage: Gibt es Möglichkeiten, die Nachtzug-Bilanz zu optimieren und mehr Synergien herzustellen? Wie sieht es mit der Kombination Post und Nachtzug aus?

Andreas Kleber: Die Kombination Nachtzüge-Post ist nicht nur sinnvoll; sie hat ja vor allem *Tradition*. Post und Eisenbahn war, was wir Bismarck zu verdanken hatten, immer eine gewollte Einheit, die noch in den 1980er Jahre funktionierte. Bis in die 1950er Jahre konnte man in den Kurswagenverzeichnissen erkennen, welche Nacht- (und auch Tageszüge) Postwagen mit sich führten. Es gab auch Postwagen in Personenzügen; die Postämter waren ja am Bahnhof. Selbst an meinem Heimatort [Bad Saulgau] gab es nachmittags einen Personenzug Memmingen-Sigmaringen, welcher einen Postwagen hatte, der so hielt, das die Postboten keinen weiten Weg hatten. So hatte beispielsweise auch der D 351, VORARLBERG-EXPRESS [siehe Artikel von A. Kleber in diesem Heft], einen Postwagen; in Lindau wurde die Post von Zollbeamten vom ÖBB-Postwagen in den DB-Postwagen geladen.

Wie muss man sich das Zusammenspiel konkret vorstellen?

Interessant sind beim Blick in die Kursbücher früherer Bundesbahn-Jahre die „Nachtbummler“: Beispielsweise der D 408 Münster(Westf)-Gelsenkirchen-Essen-Köln-Bonn-Koblenz-Wiesbaden-Darmstadt-Mannheim-Heidelberg-Stuttgart-Ulm-München (mit einem Flügelzug Dortmund-Hagen-Wuppertal-Köln-München). Der hatte gleich zwei Post- und zwei Gepäckwagen! U.a. auch der Nachtzug D 99/100 Bonn-Flensburg/Kiel. Die lange Aufenthaltszeit in Bahnhöfen wie Dortmund, Münster, Osna-

brück und Bremen dienten dann nicht nur den Nachtreisenden, sondern auch der Post für Entladung und neuer Beladung. Die Deutsche Bundespost hatte Anfang der 1950er ein ausgesprochen großes Interesse an der Postbeförderung auf der Schiene: Von den fünf Prototypen der sagenhaften [Lokomotive] V 200.0 finanzierte die Bundespost 1953 die V 200 003; von den damals ersten in Ffm-Griesheim beheimateten war auch eine ausschließlich für einen reinen Postzug von Frankfurt (M) aus eingesetzt.

Als der Postverkehr auf Schienen Mitte der 1990er Jahre abgeschafft wurde – ich brachte damals als Abgeordneter einen Antrag in den Bundestag ein zum Erhalt der Postwagen und der Postzüge – da hieß es: Post per Schiene ist zu langsam – „E plus 1“, die Zustellung von Post einen Tag nach Einlieferung – ist nur auf der Straße und mit Luftverkehr zu schaffen.

Das ist Unsinn; da spekuliert man auf die Vergesslichkeit. Nach dem Krieg galt jahrzehntelang das Grundprinzip: Eine Post, wie auch das Expressgut der Bahn, mussten innerhalb der BRD binnen 24 Stunden zugestellt sein. Der Transport erfolgte dabei so gut wie komplett auf der Schiene. Das verschlechterte sich erst ab Ende der 1970er Jahre. Generell gab es ein perfektes Zusammenspiel von Post- und Expressgut. Nehmen wir als Beispiel die Frischfischbestellung bei der Fa. Goedeken in Hamburg, wie sie mein Vater für den familiären Hotelbetrieb, die Kleber Post in Bad Saulgau, noch im Jahr 1971 vornahm. Nach dem Sonntagmittagservice gegen 14.30/15.00 Uhr ließ er sich aus der Küche den Fischbestand durchgeben und sah sich die Buchungen von Gästen und Bestellungen von Essen der nächsten Tage an. Dann schrieb er eine mit 8 Pfennigen frankierte Postkarte und gab sie am

Bahnhof um 16.18 Uhr ins Postfach des *Silberling*-Gepäckwagens (die meisten Fern-Eilzüge hatten, da sich ein Postwagen nicht lohnte, ein Postfach, in welches Bahnpost eingeworfen wurde). Am Dienstagabend kam dann mit dem Schienenbus um 20.45 der frische Fisch aus Hamburg in Oberschwaben an. Dass Vergleichbares heute im Zeitalter von E-Mail, online, Apps & UPS noch möglich ist, wage ich zu bezweifeln.

Kann man sich heute wieder eine Verbindung Post und Schiene mit massiver Nutzung eines ausgebauten Nachtzugnetzes vorstellen?

Was im analogen Zeitalter klappte, sollte heute ja besser machbar sein. Vor allem geht es doch um Synergieeffekte und um die Schonung von Umwelt und Klimas. Man denke nur an das absurde Dutzend Express-Zusteller mit deren zehntausenden Sprinterautos. Die Kombination der Schiene im Allgemeinen und der Nachtzüge im Besonderen mit Post und auch mit Expressgut und Reisegepäck machten die Eisenbahn attraktiv; sie sorgten für eine gewisse Grundauslastung. Nehmen wir nochmals den Vorarlberg-Express: Außerhalb der Sommer- und Wintersaison, als ausschließlich der einzige Kurswagen Bludenz-Köln fuhr, wären die wenigen Reisezugwagen bestimmt nicht vertretbar gewesen. Während der Saison führte dann ein gesonderter Express-D diese Wagen mit. Nach meinen Recherchen gab es Anfang der 1970er Jahre mehr als 200 Postwagen, die quer durch Deutschland unterwegs waren. Und diese Wagen liefen meist in Nachtzügen mit.

Das Interview führte **Winfried Wolf**. Andreas Kleber hat nach dem Gespräch die Sache mit den Postwagen in seinem Archiv überprüft. Ergebnis: Mit Stand Fahrplanjahr 1974/75 gab es 108 Postwagen im Eigentum der Deutschen Bundespost und weitere 241 Postwagen im Eigentum der Bundesbahn.



Nachtzüge in Österreich

Heinz Högelsberger

Jahrelang befanden sich die Nachtzüge in Österreich auf dem Rückzug. So hatte man vor wenigen Jahrzehnten noch eine breite Palette von Destinationen, die man von Wien aus per Zug erreichen konnte: Kopenhagen, Amsterdam, Brüssel (- London), Paris, Marseille. Wollte man nach Moskau, konnte man sich aussuchen, über Minsk oder Kiew anzureisen. Auch Südosteuropa war mit ÖBB-Zügen nahezu lückenlos erschlossen: Belgrad, Sofia, Istanbul und Athen sind Beispiele dafür. Heutzutage gibt es keine der erwähnten Nachtzugverbindungen mehr. Sie gerieten in eine Doppelmühle: Einerseits entstand durch Billigfluglinien eine neue Konkurrenz, andererseits wurden sie durch schnelle Tagesverbindungen auf neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken von der Bahnbranche selbst kannibalisiert. Eine zusätzliche neue Bedrohung stellen die boomenden Nachtbusse dar.

Inzwischen ist das ÖBB-Nachtzugnetz auf folgende Relationen zusammengeschrumpft. Die derzeitige Situation ist allerdings stabil, es ist sogar eine Trendwende erkennbar.

Klassiker unter den Nachtzugverbindungen von Wien sind Vorarlberg, Zürich, Hamburg, Rom und Venedig. Die Züge werden kostendeckend betrieben und erwirtschaften rund ein Sechstel des Fernverkehrsumsatzes der ÖBB. Mehr als 500 Arbeitsplätze werden durch diesen Geschäftszweig abgesichert. Generell ist zu beobachten, dass Schlafwägen durchgehend gut ausgelastet sind, während es bei den Liegewägen starke sai-

sonale Schwankungen gibt. Die Verantwortlichen bei den ÖBB sind der Ansicht, dass es sehr wohl einen lukrativen Markt für Nachtreisen mit der Bahn gibt. Dieser besteht aus folgenden Segmenten:

- Kunden, die komfortable Verbindungen von Zentrum zu Zentrum wünschen. Sie bevorzugen den Schlafwagen, Familien eher den Liegewagen.
- Fahrgäste, die von Nebenzentren (Städte ohne Flugverbindungen) direkte Verbindungen in andere Zentren/Nebenzentren wünschen. Hier werden sowohl Schlafwägen, als auch Liegewagen nachgefragt.
- Passagiere, die ihren Pkw oder ihr Motorrad mitnehmen wollen, um eine lange Fahrt mit diesem Fahrzeug zu vermeiden (Schlafwagen, eventuell auch Liegewagen)
- Kunden, die günstige Verbindungen über lange Distanzen wünschen, die im Tagverkehr häufig nicht verfügbar sind. Diese kaufen Fahrkarten für Sitz- oder Liegewagen.

Aus Sicht der ÖBB leiten sich daraus folgende Handlungsfelder ab:

- Die ÖBB wollen in möglichst vielen Zügen die Fahrzeugmitnahme (Pkw/Motorrad/Fahrrad) anbieten. Dafür müssen aber auch Terminals (Autoverladeranlagen) im Ausland verfügbar sein.
- Sie wollen durch ein spezifisches Preissystem in der Lage sein, günstige Fahrscheine anzubieten
- Die ÖBB wollen gezielt die Anschlüsse

zwischen Brunn, Bratislava und Budapest zu den Nachtzügen Richtung Deutschland, der Schweiz und Italien optimieren.

Geplante Übernahme des DB-Nachtverkehrs durch die ÖBB

Da sich mit Fahrplanwechsel 2016/17 die DB vollständig aus dem Nachtzuggeschäft zurückziehen will, wird derzeit überlegt, ob die ÖBB einen Teil dieser Züge übernehmen könnte. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass sich die kleine österreichische Bahn zutraut, den DB-Verlustbringer zu sanieren. Dazu sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die ÖBB wollen nur jene Züge übernehmen, die gut zum bestehenden ÖBB-Angebot passen, sodass es auf diese Weise zu Synergien kommt.
- Die DB haben ihre Züge absichtlich krank geredet und schlecht gerechnet. Nacht- und Autozüge teilweise parallel zu betreiben war auch keine wirklich gute Idee.
- Die ÖBB berücksichtigen auch die Wertschöpfung des Gesamtkonzerns. So profitieren durch Nachtzüge auch die ÖBB-Gesellschaften Infra (Schiennenmaut), Produktion (Traktionsleistung) und die ÖBB-Werkstätten (Instandhaltung).
- Als Gewerkschaft ist es für uns bei *vida* natürlich wichtig, dass durch diese Angebotsausweitung hunderte Arbeitsplätze geschaffen werden bzw. erhalten bleiben, ohne dass es dabei zu einem Lohnwettbewerb nach unten

kommt. Eingedenk der unterschiedlichen Entlohnungs- und Steuersysteme ist ein Vergleich zwischen der Bezahlung bei DB ERS und Newrest (betreut die ÖBB-Nachtzüge) kompliziert. Erste Analysen zeigen jedoch, dass es keine gravierenden Unterschiede im Lohnniveau geben dürfte. Allerdings hakt es noch bei Details. Es wäre aber schade, wenn deshalb die Übernahme scheitern würde. Eine Entscheidung wird für Mai – und nach Redaktionsschluss dieses Heftes – erwartet.

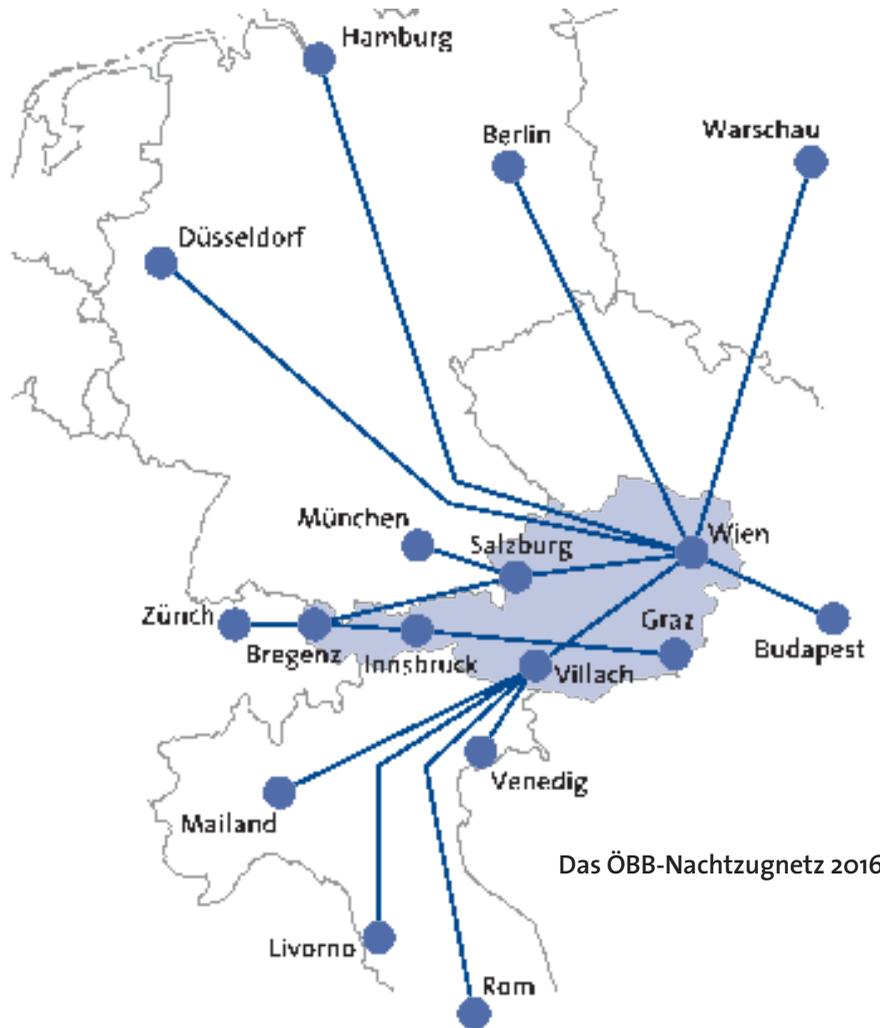
Beim aktuellen bzw. geplanten ÖBB-Angebot gibt es noch viel Raum für Verbesserungen. So wären Nachtzugverbindungen von Österreich nach Paris und Amsterdam überfällig. Mehr saisonale Verbindungen zu Urlaubsorten an der Adria (z.B. Oberitalien, Split) sind ebenfalls wünschenswert. Für die Ausweitung des Angebotes Richtung Südosteuropa wäre wohl eine bessere Schieneninfrastruktur Voraussetzung. Bei zeitig startenden Nachtzügen vermisst man einen Speise- oder Barwagen schmerzlich. Da auch das Wagenmaterial der ÖBB schon in die Jahre gekommen ist, sollten rechtzeitig neue Garnituren angekauft werden.

Eine europäische Initiative ist notwendig!

Für eine klimafreundliche Mobilität werden in Zukunft Nachtzüge eine wichtige Rolle spielen, denn 88 Prozent aller Passagiere fliegen von Österreich zu Endzielen innerhalb von Europa. Nachtzüge haben also ein hohes Verlagerungspotential! Werden aber immer mehr Nachtzugverbindungen eingestellt und kein neues Rollmaterial angeschafft, wird der Niedergang weitergehen und man beraubt uns damit einer Zukunftsoption.

Hier ist eine EU-Initiative notwendig. Dass es keinen einzigen Nachtzug nach oder von Brüssel gibt, ist ein verkehrspolitischer Skandal und ein typisches Beispiel für Marktversagen. Bei Flugticketpreisen um die 600 Euro (Wien – Brüssel retour) müsste die Nachfrage nach Direktzügen groß genug sein.

In manchen Ländern existiert noch ein dichtes und funktionierendes Nachtzugsystem, in anderen nicht. Da die Bürger und Bürgerinnen nichts für die



Das ÖBB-Nachtzugnetz 2016

Fähigkeiten bzw. Unfähigkeiten ihrer Staatsbahnen können, sollte EU-weit ein Nachtzugnetz definiert (Festlegung von Relationen, attraktive Trassen zu erschwinglichen Gebühren usw.) und an interessierte Bahngesellschaften vergeben werden. Notwendige Zuschüsse sollten aus dem EU-Budget kommen. Gleichzeitig ist eine EU-weite Kerosinbesteuerung mehr als überfällig.

Notwendige Neuanschaffungen beim Rollmaterial sollten höhere Reisegeschwindigkeiten zulassen. So könnten aus dem Wettbewerbsnachteil von Hochgeschwindigkeitsstrecken (Tageszüge) Vorteile entstehen – dadurch, dass man während der Nachtstunden längere Distanzen (mehr als 1500 km) überwinden kann.

Häufig gilt auch innerhalb von Europa Fliegen als erste Wahl; speziell bei Dienstreisen. Hier wären gezielt Werbemaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Interessanterweise sind in Nachtzügen eher Notenbanker als Gewerkschaftsaktive anzutreffen.

Bei Privatreisen stellen die Tarife und der Mythos vom preiswerten Fliegen ein

Problem dar. Billigflieger sind aber gar nicht mehr so billig und viele Reisende wollen sich nach wie vor ihre Menschenwürde bewahren, was bei den Sicherheitskontrollen auf den Flughäfen und der beengten Sitzweise in Flugzeugen nicht gut möglich ist. In Zeiten der permanenten Beschleunigung wird die Reise im Nachtzug als eine angenehme und exotische Alternative angesehen, bei der auch ökologische Beweggründe eine Rolle spielen.

Während man sich aber mit wenigen Klicks ein Flugticket kaufen kann, ist der Tarifschunzel bei den unterschiedlichen Nachtzügen eine eigene Wissenschaft, die abschreckend wirkt. All das sind Probleme, die gelöst gehören, damit wir auch in der Zukunft klimaverträglich durch Europa reisen können.

Heinz Högelsberger war viele Jahre in der Umweltbewegung tätig und zieht deshalb – wo immer es sinnvoll und machbar ist – die Eisenbahn dem Flugzeug vor. Er arbeitet derzeit bei der österreichischen Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vda.

Nachtzüge mit Zukunft

Karl-Dieter Bodack



| links Bequem sitzen am Abend und am Morgen, für Kinder ein eigener Sitz rechts Richtig schlafen in der Nacht, Fahrgäste können jederzeit selbst die Betten aus der Wand herausklappen und wieder hochklappen beides *Tui-FerienExpress 1980* |

Die Deutsche Bahn AG begründet die geplante Einstellung des Nacht-, Autoreise- und Urlaubsverkehrs und damit die Aufgabe dieses traditionellen und eigenständiges Marktsegments mit betriebswirtschaftlichen Verlusten und sinkenden Fahrgastzahlen – dabei ist, wie in dieser Publikation vielfach erfolgt, bereits zu hinterfragen, ob diese Argumente durch tatsächliche Daten gestützt sind. Mehr noch fragen Politiker und Bahnexperten, ob der Ausstieg aus diesem Markt nicht vielmehr durch professionelle Defizite und durch unproduktive Fahrzeugeinsätze, antiquierte, nicht mehr marktkonforme Fahrzeuge und deren schlechter Instandhaltung verursacht ist.

Unverständlich erscheint in diesem Zusammenhang doch bereits, dass die beliebten und relativ neuen TALGO-Nachtzüge („InterCityNight“) seit Jahren abgestellt sind. Als verständliche Mit-Ursache erscheint dagegen der Preisdruck im Markt durch Flug- und Fern-

busverbindungen, die vor allem aufgrund steuerlicher Regelungen, die de facto den Schienenverkehr diskriminieren, relativ günstige Fahrpreise anbieten können – zu Lasten der Steuerzahler, die die *externen Kosten* dieser Verkehre decken müssen.

In Großbritannien und Schweden fahren komfortable Nachtzüge mit staatlicher Mitfinanzierung: Dies sollte auch für Deutschland geprüft werden: Das Grundgesetz schreibt in Art. 87e Absatz 4 vor, dass der Bund auch dem Gemeinwohl dienende Verkehrsangebote außerhalb des Nahverkehrs garantiert. Dort steht auch: „Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“: Diese Forderung des Grundgesetzes ist seit 22 Jahren nicht erfüllt, das Gesetz fehlt, ein Neuentwurf wird derzeit von Land Rheinland-Pfalz forciert, allerdings ohne auf den Nachtverkehr Bezug zu nehmen.

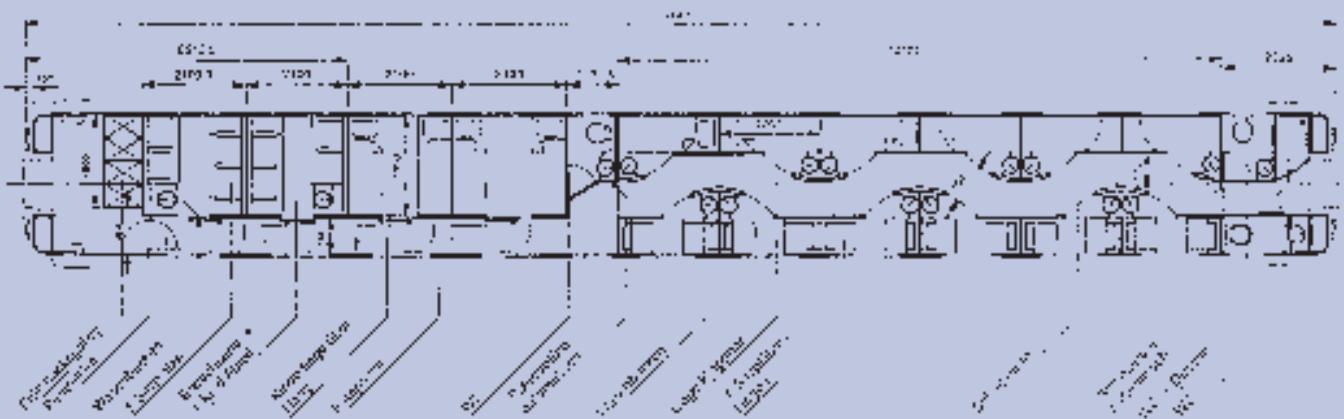
Soll dieser Verkehr auf der Schiene wieder belebt werden, so erscheint eine Änderung der politischen Rahmenbedin-

gungen unausweichlich, eine steuerlich gerechte Behandlung der Wettbewerber dringend geboten. Darüber hinaus bedürfen Trassen- und Stationspreise der DB Netz AG dringend grundsätzlicher Korrekturen, die Nachtverkehre weniger stark belasten, da diese weitgehend freie Kapazitäten in Stationen und Trassen nutzen.

Die DB AG ist jedoch als *Unternehmen* gefordert, professionelle Kompetenz auch für dieses Marktsegment zu entwickeln: Dabei erscheinen Innovationen für bessere Kundenakzeptanz und wirtschaftlichere Produktionsweisen als dringlichste Aufgabe: Denn Fahrzeuge und Produktionsweisen stammen zu meist aus der frühen Zeit der Deutschen Bundesbahn und sind zumeist im „Rentenalter“: Vor allem die „Liegewagen“ sind in ihrem Konzept älter als 65 Jahre!

Anforderungen

Als Basisanforderungen müssen tägliche Verkehre zwischen Metropolen und Bal-



| oben Ein Wagen für alle Bedürfnisse: Abteile für bis zu vier „Kajüten“ für ein oder zwei Personen: Mit 44 Plätzen schafft er preiswerte Angebote *Bodack/Haslacher 1995* unten Abteil mit zwei Sitzen und zwei Liegen *InterCityNight der DB AG* |

lungsgebieten mit möglichst vielen Direktverbindungen ohne Umsteigen gesehen werden. Dazu sollten in Ferienzeiten Züge zu und aus Urlaubsgebieten angeboten werden: Diese könnten durch Verlängerungen von Zugläufen in Urlaubsgebiete geschaffen werden, damit dafür kein eigener Fahrzeugpark vorgehalten werden muss. Im innerdeutschen Verkehr sind auch zusätzliche Tagesfahrten der Nachtzüge in nachfragestarken Tagen denkbar, wie sie seinerzeit von der Tui mit deren *Urlaubs-Express* praktiziert wurden. Voraussetzung dafür ist, dass die Kunden neben komfortablen Schlafgelegenheiten vollwertige Sitzmöglichkeiten vorfinden, wobei es ihnen ermöglicht werden sollte, selbst die Umwandlung von Sitz- und Schlafanrichtung und umgekehrt durchzuführen.

Bei allem muss das Preissegment bis in das der Billigfluggesellschaften und Busanbieter reichen: Das erfordert hohe Platzzahlen in den Zügen, damit Trassen- und Zugförderungskosten auf viele

Kunden umgelegt werden können.

Für zukünftige Fahrzeuge ergibt sich daraus

- Preise stark differenziert, attraktiv sowohl für Tramper als auch für komfortbewusste Kunden
- dementsprechend einfache Großräume ähnlich wie in Bussen
- sowie Abteile die sowohl Sitze wie auch Betten bieten, damit im abendlichen Anlauf, der bei großen Entfernungen ab etwa 19 Uhr erfolgen müsste, und im morgendlichen Auslauf z.B. in Urlaubsgebiete, beim Abendimbiss und Frühstück adäquater Komfort geboten wird.
- Die Abteile erscheinen für Single-Nutzung, für 2 und 4 bis 5 Personen notwendig, sie sollten alle Waschtische haben, partiell auch Toiletten mit Duschen.
- Damit eine kostengünstige Produktion möglich wird, müssen alle notwendigen Einrichtungen in nur einem oder zwei Fahrzeugtypen konzentriert wer-

den, diese sollten Laufleistungen je Fahrzeug von 400000 km/Jahr erreichen.

- Als Service sollten eine hoteltypische Rezeption, ein Bistro für Abendessen und Frühstück, sowie Getränke und Snacks mit Am-Platz-Service angeboten werden.
- Darüber hinaus erscheint ausreichend Platz für Gepäck, Fahrräder und Wintersportausrüstungen notwendig.

Lösungskonzepte

Abgesehen von neuen Betriebskonzepten und Routen, die nicht nur Metropolen erschließen, sondern saisonal auch Urlaubsgebiete sind neue Fahrzeugkonzepte unabdingbar.

Als Lösungskonzepte bieten sich an:

- Züge verkehren in Tages- und Nachtläufen, damit große Reiseweiten ermöglicht und hohe Laufleistungen und damit niedrige spezifische Kosten je Platzkilometer erreicht werden;
- Zugbildung mit Halbzügen, die unter-

wegs getrennt und mit anderen vereinigt werden können,

- Netz mit Knoten, an denen sich jeweils zwei Züge zum Austausch von Halbzügen treffen,
- Zugläufe in der Saison über die Metropolen hinaus in Urlaubsgebiete,
- Trassenpreise gegenüber ICE-Zügen reduziert, zumindest in den Nachtstunden;
- Angemessene Ausstattungen für weitreisende Kunden sowohl im Tages- wie auch im Nachtverkehr,
- Nur drei Fahrzeugtypen: Großraumwagen, Abteilwagen und Servicewagen,
- Großraumwagen mit stärker verstellbaren Sitzen, schräg angeordnet mit Fußauflagen und Gepäckregalen, etwa 60 Plätze je Wagen, Plätze für Fahrräder
- Abteilwagen mit 4–5 Sitzen/Abteil und 2 Sitzen/Abteil, jeweils mit herabklappbaren Betten für jeden Sitzplatz, einige Kindersitze/Schlafkojen für Kinder/Jugendliche, ca. 40 Plätze/Wagen;
- Servicewagen mit Rezeption, Bistro/Frühstücksraum, Behindertenplatz/WC, Fahrradplätzen:
- Damit sind in zwei Halbzügen mit 2 Servicewagen etwa 600 verkaufbare Plätze möglich.

Neuer Abteilwagen

Erhält auf halber Wagenlänge einen Seitengang mit fünf Abteilen, davon drei mit 5 Sitzen, 4 aus der Wand herausklappbaren Betten und einer Koje über dem Seitengang, zwei Abteilen mit 3 Sitzen, 2 Betten und Koje und verdeckter Waschgelegenheit. Diese Ausstattungen entsprechen der des TUI-Ferien-Express-Zugs.

Im anderen Wagenteil einen Mittelgang mit 12 Abteilen zu je 2 Sitzen, die zu einem Bett verwandelt werden können, ein weiteres Bett kann in Fensterhöhe herabgeklappt werden, wie es in den Kojen des TALGO InterCityNight realisiert war. Außerdem erhält jedes Abteil ein Waschbecken;

Alle Abteile sollten mit Schiebetüren abschließbar sein.

Diese Einrichtungen lassen sich u.a. im Europäischen Standard-Reisezugwagen B11 verwirklichen und können daher auch durch Neuausstattung vorhandener

Wagen in relativ kurzer Zeit ohne aufwendige und risikobehaftete Neuentwicklungen realisiert werden.

Neuer Großraumwagen

Für den Nachteinsatz im Billigpreissegment kommen ohne Weiteres vorhandene Großraumwagen in Betracht. Sie benötigen allerdings neue Sitze, die in eine Ruhestellung neigbar sind. Für das Hochlegen der Füße für ein bequemes Schlafen könnten je eine der Armlehnen verbreitert und als „Container“ ausgebildet werden, in die Füße der Dahintersitzenden hochgelegt werden könnten. Dies erfordert allerdings die Reduzierung von je 4 Sitzen je Reihe auf drei Sitze mit der Folge, dass je etwa 80 nur noch etwa 60 Plätze möglich sind. Empfehlenswert erscheint es, die Räume mit beiden Varianten, also je 4 und je 3 Sitze je Reihe, auszustatten und zu unterschiedlichen Preisen anzubieten (ähnlich wie die Lufthansa die Kategorien „Economy“ und „Economy-Comfort“ anbietet): Dann lassen sich etwa 70 Plätze je Wagen realisieren. Zusätzlich sind dann entsprechend dem Bp-Wagen der DB vier Gepäckregale und zwei WC möglich. Zugunsten von Fahrradplätzen müssten ggf. je Wagen auf einige Plätze verzichtet werden.

Neuer Servicewagen

Das Zentrum jedes Zuges bzw. jedes Halbzuges sollte ein Servicewagen bilden: Er bietet eine Rezeption mit einem Bistro/Frühstücksraum, eine Galley, aus der auch der am-Platz-Service geleistet werden kann. Die Tui-Treffwagen hatten sich gut bewährt und wurden von der DB u.a. als „Clubwagen“ für TEE-Züge nachgebaut. Diese Fahrzeuge wurden seinerzeit aus vorhandenen Fahrzeugen abgeleitet bzw. per Umbau erzeugt. Sie wären auch heute kurzfristig aus gegebenen Fahrzeugtypen herstellbar.

Resümee

Der Nachtverkehr auf der Schiene erfordert angesichts gegebener Markt- und Rahmenbedingungen dringend Innovationen, die marktkonforme Komfortstufen und niedrigere Preise ermöglichen – die derzeitigen Fahrzeuge und Produktionsweisen wurden vor Jahrzehnten geschaffen und erscheinen nicht mehr

zeitgemäß. Die aktuellen Zielsetzungen erscheinen mit vertretbarem Aufwand realisierbar, vorausgesetzt, ein Unternehmen will diesen Markt im Volumen von rund 100 Millionen Euro im Jahr erschließen.

Die Wirtschaftlichkeit erscheint gut erreichbar: Wird ein Zug aus zwei Halbzügen gebildet, so sind bei der maximal-möglichen Zuglänge zwei Servicewagen, und zwölf Abteil-/Großraumwagen möglich. Dabei ergeben sich mit den vorgeschlagenen Ausstattungen etwa 600 verkaufbare Plätze je Zug: Damit lassen sich günstige Preise kalkulieren, die im Mittel nicht über denen der ICE-Züge liegen dürften. Wohlgedenkt: Mit dem Vorteil der Nachtfahrt und eingesparten Hotel- bzw. sonstigen Übernachtungskosten.

Falls sich die DB AG allein nicht kompetent sieht, eine für die Wirtschaftlichkeit notwendige Auslastung von in der Größenordnung 50 Prozent für diese Züge zu erreichen, sollte sie sich einen Marketingpartner suchen. Die Deutsche Bundesbahn betrieb über viele Jahre in Kooperation mit der Tui und der Lufthansa Züge, wobei das Auslastungsrisiko bei den Vertragspartnern lag und die DB damit sichere Kostendeckungen erreichen konnte. Wesentlich erscheint dabei, dass sich Kompetenzen ergänzen, dass Züge nicht in Konkurrenz etwa zu anderen Fernzügen gefahren werden, sondern in vertrauensvoller Kooperation – denn kein anderes Unternehmen hätte allein, ohne Kooperation mit der DB AG, Chancen, Nachtverkehrszüge mit eigenen Werkstätten, Triebfahrzeugen und Personaleinsatzstützpunkten wirtschaftlich zu betreiben!

Prof. Dipl.-Ing. **Karl-Dieter Bodack**, M.S., war in führenden Funktionen für die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bahn AG aktiv. Er gilt als Inspirator und Organisator der Zugattung Interregio und veröffentlichte das bemerkenswerte Buch *InterRegio. Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems* (EK-Verlag, Freiburg 2005) – bemerkenswert auch deshalb, weil darin dokumentiert wird, wie damals (Mitte und Ende der 1990er Jahre) bereits die Spitze der Deutschen Bahn AG eine unglaubliche Phantasie dafür entwickelte, wie ein höchst erfolgreiches Zugsystem auf den Prellbock gefahren werden kann. K.-D. Bodack ist aktiv bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB).



Nachtzugerlebnisse

Andreas Kleber

Und dein Zug fährt durch die Nacht: | On prend toujours un train pour quelque part²

Nachtexpress nach Saint Tropez*³ | City of New Orleans⁴

Es fährt ein Zug ein Zug nach nirgendwo⁵

Viele Liedermacher haben Nachtzüge in ihrem Repertoire. Was beeinflusst sie?

Nachtzüge haben für viele etwas Mythisches, Außergewöhnliches, Exotisches, Bewundernswertes, Geheimnisvolles; werden bestaunt, verehrt. Selbst die, die sie nicht benutzten, schauten ehrfürchtig ins Kursbuch, woher sie kamen und wohin sie führten. Oder standen nachts am Bahnsteig und bewunderten an einem Schlafwagen dessen Zuglaufschild: Budapest-Paris, Paris-Moskau, Amsterdam-Kleve-Köln-Ulm-Lindau-Innsbruck, Berlin-Konstanz oder München-Hof-Dresden.

Von den Bahnmanagern werden sie aufs Abstellgleis geschoben. Ihrer Meinung nach: unwirtschaftlich, nur ein

Prozent Anteil am gesamten Fernverkehrsmarkt, defizitär; passen nicht mehr in die Zeit, Unerhaltungskosten zu hoch, Investitionen rechnen sich nicht, etc...

War nicht der Ursprung des Fernverkehrs der Nachverkehr? Hat man denn vergessen, dass bevor der erste Nachtzug in Deutschland mit Schlafwagenmöglichkeit verkehrte, schon am 1. August 1851 ein solcher zwischen Berlin und Bromberg fuhr? Und man sich schon damals Gedanken machte, Europa miteinander zu verbinden, was nur mit Nachtzügen möglich war?

Was heute auch noch möglich wäre, wenn man es nur wollte, zumal die Züge heute deutlich schneller fahren, damit größere Entfernungen zurücklegen und mit einer angepassten Konzeption so gut wie den gesamten europäischen

Kontinent – mit dem Ziel eines vereinten Europa – umspannen könnten.

Meine Erlebnisse in Nachtzügen könnten viele Kapitel füllen! Unvergessen der VORARLBERG-EXPRESS, aber auch der BLUE TRAIN oder die NIGHT FERRY und die vielen Nachtzüge, die ich teils schlafend genutzt habe; oder auch erstaunt war, was es selbst nachts mit Blick aus dem Fenster des Schlaf- und Liegewagens an Interessantem zu entdecken gab!

Aulendorf – Wanne-Eickel 1954

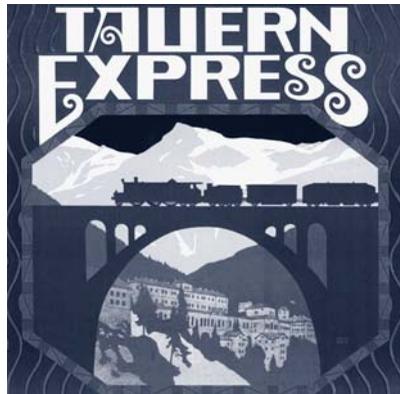
Etwas Geheimnisvolles hatten sie schon immer an sich: die *NACHTZÜGE*. In der Nacht vom 4. Auf den 5. August 1954, ich war gerade mal sieben Jahre alt, durfte ich zum ersten mal zusammen mit meiner Mutter und meiner

* Saint Tropez hat keinen Bahnhof

älteren Schwester in einem Schlafwagen fahren: Unsere Reise führte uns in die Heimat meiner Mutter, nach Feldhausen, ein kleines westfälisches Dorf am Rande des Ruhrgebietes, wo wir die Ferien bei der Großmutter, dem Onkel und vielen Tanten verbrachten. Schon als Kind liebte ich die Eisenbahn; und meine Kinderaugen glühten, als wir in Aulendorf den roten Schlafwagen Lindau-Dortmund bestiegen, welcher im Zugverband des D 351 *AUSTRIA EXPRESS* in Ulm an den D 707 Oberstdorf-Dortmund rangiert wurde und uns bis Wanne-Eickel brachte, von wo aus wir den Personenzug bestiegen, der uns nach Feldhausen brachte. Geschlafen habe ich bestimmt nicht viel; war im obersten Bett untergebracht, aber doch des öfteren leise heruntergestiegen; denn in meinem Heft hatte ich mir all die Loktypen notiert, die mir während dieser Reise begegnet sind: Bis Ulm die S 3/6; bis Stuttgart und von da bis Bruchsal die E 18, eine P 10 bis Heidelberg und wiederum eine S 3/6 bis Wiesbaden; und schließlich eine 01...Das Erlebnis, wie es nachts auf so großen spärlich beleuchteten Bahnhöfen zuing; der Geruch und das Geräusche, welches mitten in der Nacht von den Dampflokotiven ausging; war es nicht faszinierend? Das Vorbeiziehen der Gepäckkarren am Bahnsteig, mit viel Reisegepäck und Expressgut beladen, ergänzt um die gelben Postkarren: eine einzigartige Atmosphäre; sie schien sich nicht nur mir als Kind unvergesslich einzuprägen.

Und wenn ich während Sommer- und Wintersaison in meiner Internatszeit in Illertissen für morgens so gegen 6.15, den E 452 mit seinen Schlaf- und Liegewagen aus Dortmund aus der Ferne sah, beneidete ich die Urlaubsreisenden, welche nach der Arbeit am Abend im Schlaf- und Liegewagen ruhend ihrem Urlaubsziel im Allgäu dem nächsten Morgen entgegen fahren konnten.

Ravensburg – Oostende 1963
Unvergesslich meine erste Liegewagenreise: durch die langjährige Bekannt-



schaft meiner Ravensburger Patentante durfte ich wegen meiner schwachen Englisch-Sprachkenntnisse 1963 nach England (North Devon) reisen. Es war der D 253, welcher Sitz- und Liegewagen Innsbruck-Oostende mit sich führte, die in Ulm an den F 153 *TAUERN-EXPRESS* (Split-Oostende) angehängt wurden. Dieser bis Ulm von einer 03 bespannte D-Zug fuhr ohne Halt von Ravensburg bis Ulm, so das ich am frühen Abend nach Ravensburg fuhr; da die Ravensburger Gruppe zu ihren Schulfreunden ihre reservierten Liegeplätze hatte, wurde ich (anscheinend) übersehen und der Liegewagenschaffner wies mir einen Liegeplatz zu, in welchem zwei Lindauer Jugendliche waren; eine gleichaltrige, dunkelblonde Gleichaltrige und ihr jüngerer Bruder. Der Vollmond schien das Abteil, was, begleitet von den Dampfvolken der 03, uns eine unheimliche Romantik bescherte. Unsere Wagen wurden in Ulm von einer V 60 an den Schluss des von einer E 10 bespannten F 153 rangiert; im (bis Stuttgart angehängten) DSG-Speisewagen nahmen wir noch einen „Gute Nachttrunk“ und ich versank dann in einen Schlaf bis Mainz. Schob die Vorhänge zur Seite, wo ich mit meiner Mitreisenden am Fenster die nächtliche Fahrt entlang des beleuchteten Rheins genoss; und auch als der Morgen dämmerte den Schlaf nicht mehr fand: Den Lokwechsel in Köln und Lüttich (Liège) wollte ich ja „live“ erleben; ebenso die Zugteilung in Köln; unsere Wagen an der Spitze des Zuges wurden an den Schluß eines Entlastungszuges ange-

hängt, welcher u.a. auch Schlaf- und Liegewagen aus Kopenhagen und Berlin mit sich führte. Den sonnigen Sommermorgen durch Belgien standen wir ganz eng bei einander am Fenster, zogen die Vorhänge zum Gang hin zu; ihren jüngeren Bruder schickte sie anscheinend zu Bekannten, welche in einem anderen Abteil mitreisten.



Der Vorarlberg-Express 1964-7, 1973-1975, 1977, 1979, 1991
Wohl kaum ein Fernzug verband Oberschwaben mit der großen, weiten Welt derart beeindruckend wie der *VORARLBERG-EXPRESS*. In der Hauptsaison des Sommer- wie des Winterfahrplans hatte er Kurs-, Schlaf- und Liegewagen von/nach Dortmund, Nimjwegen-Amsterdam, Oostende, (London) Hoek van Holland und nach Lindau-Innsbruck; zeitweise sogar einen Halbspeisewagen Ulm-Lindau. In den „toten Monaten des Ferienverkehrs“ war sein Lauf auf Bludenz-Ulm beschränkt; aber er führte immerhin noch einen Kurswagen nach Köln. Während meiner Lehrzeit auf dem Petersberg Anfang bis Mitte der 1960er Jahre, sowie während meiner Tätigkeit im *Steigenberger* in Bonn (1973/74) war er mein steter Begleiter auf meinen Fahrten von und nach meiner Heimat. Mein Vater machte einen „Fehler“: er unterstützte mich zwar während meiner Lehrzeit; benötigte ich mehr als das Vereinbarte, wollte er wissen wofür ich das Geld benötigte. Aber: „Das Geld für die Fahrkarte bekommst Du jederzeit; egal wann und wie oft Du kommst“. Ein Freibrief also für mich, das Flair gerade dieses Zuges zu genießen; die Rangiermanöver zu beobachten, die Lokwechsel, etc... Oft fuhr ich u.a. an einem freien Tag heim und „übernachtete“ zwei

Nächte hintereinander im VORARLBERG-EXPRESS; und konnte, wenn ich tags darauf Berufsschulunterricht in Bonn hatte, meinen Schlaf nachholen. Nach Küchenschluss konnte ich um 22 Uhr mit dem Personalbus zum Königswinter Bahnhof; und erreichte mit dem E 296 (Frankfurt-Köln) den Hbf der Domstadt rechtzeitig, um zu erleben, wie die Nachtzüge Amsterdam-Nijmegen-München (mit Kurswagen nach Ancona), der AUSTRIA-EXPRESS Hoek van Holland-Klagenfurt und dann auf Gleis 7 der VORARLBERG-EXPRESS aus Dortmund einfuhren, letztgenannter hatte an der Spitze seine Sitz- und seine Liege- und Schlafwagen nach Oberstdorf, gefolgt von der Zuggruppe nach Lindau-Innsbruck, sodass beide Schlafwagen aneinander vereint liefen.

Der ÖBB-Kurswagen und saisonal laufende Schlafwagen der Internationalen Schlafwagen Gesellschaft (ISG) aus Hoek van Holland wurden in Köln an den Zugschluss angehängt, der Liege- und Kurswagen der [belgischen Staatsbahn] SNCB wurde in Heidelberg (da der DALMATIA-EXPRESS zwischen Heidelberg und Augsburg nicht hielt) angekoppelt. In Ulm begann dann das Rangiermanöver: die Zugteile nach Oberstdorf und Innsbruck wurden getrennt, die Zuglok des VORARLBERG-EXPRESS rangierte den Kurs- (und saisonal laufenden) Schlafwagen aus Amsterdam an den Zug; an der Spitze war der bis Lindau laufende Halbspeisewagen, sowie ein weiterer Bdm [ein D-Zugwagen, halb 2. Klasse Abteile, halb Gepäckwagen; d. Red.], der bis Innsbruck durchlief.

Beeindruckend war der Abschied, wenn mich meine Eltern nachts um 23.00 (der Zug fuhr 23.26 in Aulendorf ab) nach Aulendorf brachten. Wenn die Nebel durch das Moor in der Gegend um Ebersbach-Ried-Aulendorf emporstiegen, die Lichtstrahlen des Bahnhofsareals durchsickerten, das leise Atmen der im Bw [Bahnbetriebswerk; Hallen und Schuppen, in denen die Loks stationiert sind; d. Red.] stehenden 50er, von der Ferne des Schussentales die Auspuffgeräusche der 03, das Dröhnen der zwei

Maschinenanlagen der 221er und das Pfeiffen der Gasturbine der 210 zu vernehmen waren, wenn dann der Zug immer näher kam – das Abschiednehmen von den Eltern, der letzte Gruß aus dem Fenster des in die oberschwäbische Nacht hineinfahrenden Zugs ... *ist das nicht erlebte Eisenbahn*, die in solchen Momenten eine innere Bindung nach sich zieht? Sind das nicht diese Momente, die aus mir nicht nur einen Freund der Eisenbahn, sondern auch einen Kämpfer für die Schiene gemacht haben? Wie oft schlummerte ich in seinem Liegewagen meinen Zielen entgegen: erlebte die Nachtreise vom Rheinland, dem Rheinstrom entlang, der aufgehende Morgen über der Schwäbischen Alb ab Geislingen und auf der Südbahn bis Aulendorf! Im späteren Berufsleben dann im Schlafwagen, wo ich meist der einzige Reisende war, der in Aulendorf zu- oder ausgestiegen ist? Oder des öfteren erst in Ulm, wenn ich ab/nach Aulendorf auf dem Führerstand mitfuhr? Auf der 221, 219, 210 und später 218 (meist in Doppeltraktion)? Fuhr das holländische Königspaar – die Großeltern des jetzigen Königs – nicht über Weihnachten viele Jahre lang im Schlafwagen bis St. Anton am Arlberg?

Der VORARLBERG-EXPRESS hat Anfang der 80er viel von seiner Bedeutung eingebüßt; er fuhr nur in der Saison als Nachtzug Innsbruck-Dortmund; in der Wintersaison noch durch Schlaf- und Liegewagen Amsterdam (über Duisburg) verstärkt. Mit einem Nachtzug Oberstdorf-Hamburg wurden in Ulm Kurs- und Schlafwagen ausgetauscht; beide Züge fuhren ohne Halt bis Bonn bzw. Hannover. Am 17./18. August 1991 bestieg ich, ohne es zu ahnen, zum letzten mal einen Schlafwagen in Aulendorf – mit Blick aus dem Abteilfenster auf die vom Mond scheinende oberschwäbische Hügellandschaft; Hamburg und von da aus der Insel Rügen entgegen ...

Man überlegte sogar, den VORARLBERG-EXPRESS mit zwei Autotransportwagen zumindest bis Lindau-Reutin zu ergänzen. Aber soweit kam es nicht mehr: nach Gründung der DB AG gab es

ihn nicht mehr...

Den Namen VORARLBERG-EXPRESS bekam er erst am 22. Mai 1955. Züge, welche Oberschwaben mit Schlafwagen mit der weitem Welt des Schienenverkehrs verbanden, gab es, von Kriegs- und kurzen Nachkriegsunterbrechungen abgesehen, schon seit 1912. Auf diese Weise wurde eine nicht unbedeutende Ferienregion vom Nachtverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Bald auch vom Fernverkehr?

Night Aberdonian, Royal Highlander, etc... 1970, 1971, 1973, 1978, 1990, 1992, 1993, 1997
Im Mutterland der Eisenbahnen existierte ein sehr dichtes Schlafwagennetz, welches hauptsächlich auf die Londoner Bahnhöfe King's Cross und Euston, ins West Country und South Wales auf Paddington ausgerichtet war. Selbst auf Kurzstrecken wie z.B. Manchester-London Euston, Plymouth-Paddington, Leeds/Newcastle- London King's Cross und Inverness-Glasgow Queen Street/Edinburgh waren sie eingesetzt; dort auch in Postzügen, welche die Royal Mail beförderten. An ihren Zielbahnhöfen fuhren sie spät ab, an ihren Endbahnhöfen kamen sie sehr früh an; die Reisenden konnten sie meist ab 21.00 schon benutzen und bis 7.00 oder 8.00 in ihnen verweilen. Durch das Profil bedingt waren es Ein- und Zweibettabteile; zum Service gehörte ein Serviceabteil für den *early morning tea* (im Preis inbegriffen) sowie sonstige Getränke und Snacks dazu. Der Preis für die 2. Klasse (Doppelabteil) entsprach dem eines DB-Liegewagens, Einzelabteile lagen damals als Zuschlag für eine 1.Klasse Fahrkarte umgerechnet bei etwa 45 DM; Doppelabteile bei ca 18 DM. Bei der 1. Klasse war das *Great British Breakfast* mit inbegriffen, welches Reisenden z.B. im *ROYAL HIGHLANDER* im Speisewagen genießen konnte, der zwischen London Euston und Crewe, sowie Perth und Inverness beigestellt wurde (auch für die Gegenrichtung zum Abendessen oder Night Cup). Wenn dies nicht möglich war, konnten die Reisenden mit ihrer



| Der historische Luxuszug „The Royal Highlander“ verkehrt in den Sommermonaten als Touristenattraktion täglich entlang der schottischen Westküste. Zu sehen war der Zug auch in Harry-Potter-Filmen Foto: J. Römer |

Schlafwagenreservierung ein *British Breakfast* im *British Transport Hotel* am Bahnhof einnehmen.

Meine eindrucksvollste Fahrt erlebte ich im Schlafwagen von London Kings Cross nach Fort William. Der Schlafwagen wurde im *NIGHT ABERDONIAN* bis Edinburgh mitgeführt. Die Abfahrt um 19.50 erlaubte ein Abendessen im Speisewagen (bis York), in welchem bei einem Drei-Gang Menu als Hauptgang frisch *roast beef* mit Yorkshire Pudding, Schottischer Lachs und Lammbraten mit *roast potatoes* und dem obligatorischen salzlosen Gemüse serviert wurde. Am nächsten Morgen wurde in Glasgow Queen Street ein Speisewagen angehängt, in welchem man ein schottisches Frühstück u.a. mit *Haggis* genießen konnte.

Ab Mitte der 80er wehte ein anderer Wind: Die Fährgesellschaft Sealink sowie die British Transport Hotels wurden verkauft; British Rail nahm Kurs auf Privatisierung. Die (wenigen) Cross-Country-Schlafwagenverbindungen (Bournemouth/Plymouth-Glasgow/Edinburgh) wurden eingestellt; der Nachtverkehr von/nach London auf Euston konzentriert (mit Ausnahme des *CORNISH RIVIERA NIGHT*, der in London Paddington startete und endete). Übrig blieben noch zwei: der *NIGHT SCOTSMAN* Lon-

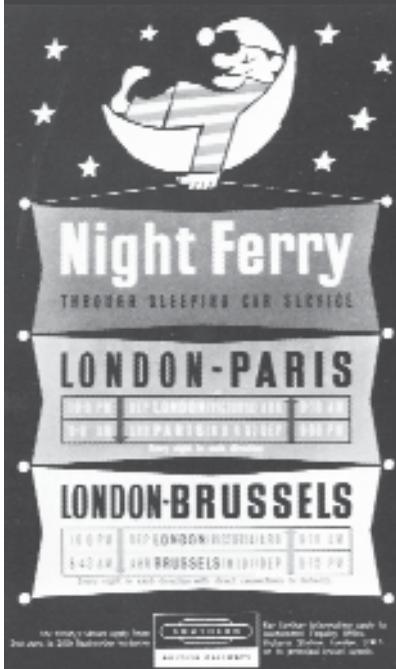
don-Glasgow/Edinburgh (mit Schlafwagen von Carlisle) sowie der *NIGHT ABERDONIAN* nach Inverness mit Schlafwagen nach Fort William. Die Betreiber wechselten, die Preise schnellten bei abnehmender Service-Qualität in die Höhe, so daß z.B. die Schlafwagenverbindung nach Fort William des längeren auf dem Prüfstand steht. Die Zeiten, als man sich ab 19.30 in London Euston ins Abteil begeben konnte, um in der Lounge noch eine Kleinigkeit zu essen und zu trinken, bevor der Zug um 20.20/45 London verließ, ab Edinburgh bis zur Ankunft in Inverness (um 9.30) auf der Fahrt durch das schottische Hochland ein Frühstück genießen konnte, scheinen bald Vergangenheit zu sein. „Es rechnet sich nicht mehr“, heißt es. Kein Wunder, wenn ein Abend-2 Stunden Flug nach Inverness nur noch 1/3 einer Schlafwagenverbindung kostet, dürfte auch diese Herrlichkeit bald ein Ende haben. Die Frage ist nur: Was sind die tatsächlichen Kosten der Fliegerei – und wer kommt für diese auf bzw. wann werden sie uns oder der nächsten Generation als Kosten aufgebürdet? Selbst der *CORNISH RIVIERA NIGHT*, den ich vor Jahren mal von Reading nach Cambridge benutzte, befindet sich derzeit in den Klauen der Controller... Im übrigen hatte der *EUROSTAR*, als dieser noch

von/nach London Waterloo fuhr und von Paddington nach London Waterloo umgeleitet wurde, noch gute Anschlüsse an die *EUROSTAR*-Züge von Paris und Brüssel: Selbst von Köln kommend konnte man am Spätnachmittag mit Umsteigen in Brüssel und Waterloo am nächsten Morgen sich West Country Air in Devon oder Cornwall um die Nase wegen lassen.

Night Ferry (1973, 1976)

Außer dem *ORIENT-EXPRESS* der Vorkriegszeit war wohl kaum ein Nachtzug mit so einem Nimbus versehen, wie die *NIGHT FERRY*, Großbritanniens einziger Zug, der mit dem Kontinent im Zeitraum 14./15. Oktober 1936 bis 31. Oktober / 1. November 1980 verbunden war (sieht man von der kriegs- und nachkriegsbedingten Unterbrechung zwischen dem 4. September 1939 und dem 13. Dezember 1947 ab).

Nur Passagiere der 1.Klasse konnten in den Schlafwagen, die wegen des britischen Profils speziell für diese Züge gefertigt worden waren, reisen. Bis zur Einstellung der Verbindung waren sie gepflegt im Stil der 30er Jahre. Auch der gastronomische Service in den Speisewagen, die zwischen den Hauptstädten und der Kanalküste verkehrten, ließ die „Belle Epoque“ aufleben: Kulinarische

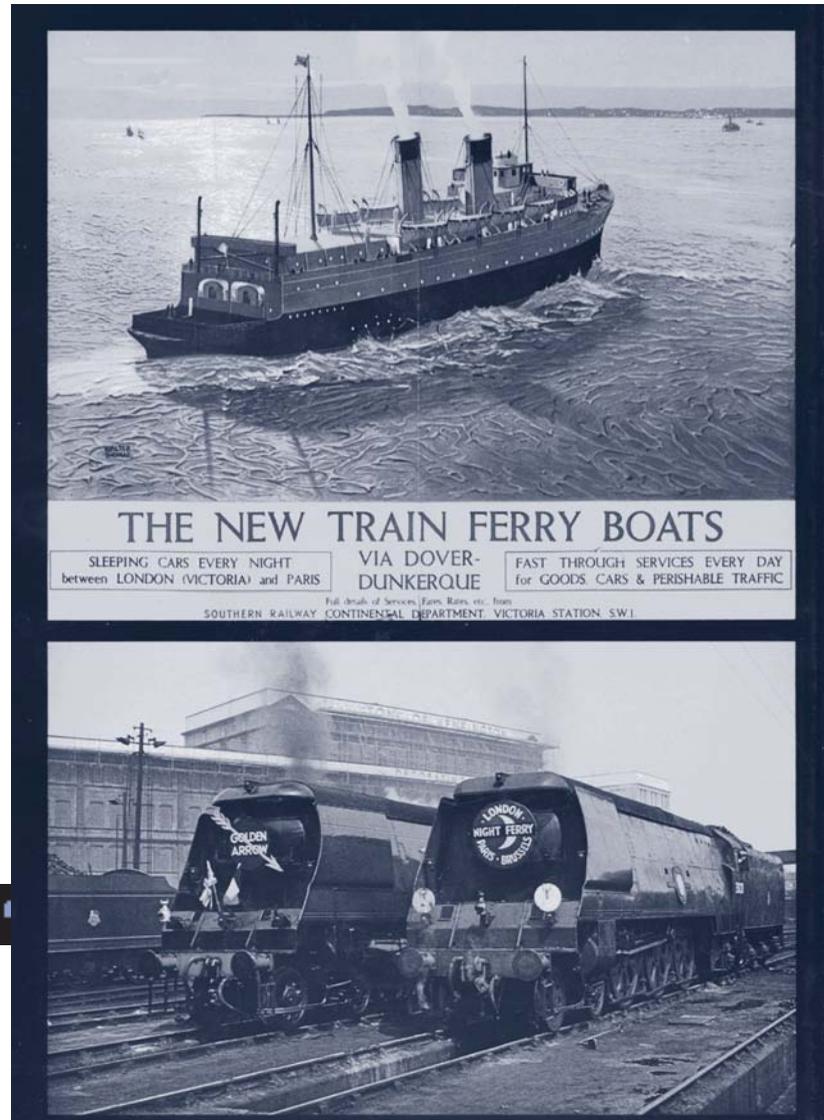


Spitzenleistung bot der Paris-London-Zug mit seinem 3-4-Gang-Diner an weiß gedeckten Tischen und mit französischen Spitzenweinen und Champagner zwischen Paris und Lille und am nächsten Morgen zwischen Dover und London das Great British Breakfast im *Mk1 Dining car*, während in der Gegenrichtung das Angebot der englischen *restaurant cars* sowie auf französischer Seite das Frühstück nicht auf überwältigende Resonanz stießen. 1957 kamen Schlafwagen in der Relation Brüssel-London hinzu; 1967/8 wurde noch ein Schlafwagen nach Basel SNCF von Lille über Valenciennes-Charleville-Mézières-Metz-Strasbourg-Mulhouse verlängert. In den 60er Jahren gab es sogar Pläne, weitere Schlafwagen zu bauen und sie über Brüssel nach Köln-Frankfurt (M) und Amsterdam, sowie über Paris (Ringbahn) nach Lyon, Genf und sogar über Lausanne nach Mailand weiter zu führen. Jedoch die Zeit schritt über diese Pläne hinweg.

Ich fuhr diese Verbindungen zwei Mal: am 7./8. September 1973 in der Relation London-Brüssel auf meinem Weg nach Luxemburg und am 5./6. August 1976 zwischen Paris Nord und Victoria auf meiner Fahrt von Macon nach Newby Bridge. Schon beim Einstieg in den Zug fühlte ich mich an vergangene Zeiten versetzt; extra geschulte zweisprachige Schlafwagenschaffner in ih-

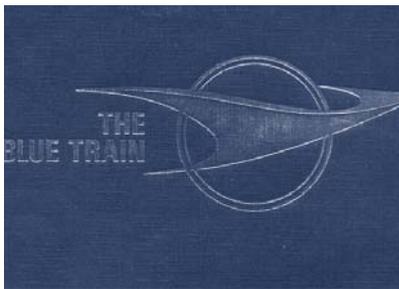
ren schmucken Uniformen halfen beim Gepäckverladen in die Wagen, von denen ja jeder 9 Abteile hatte. Der hintere Teil des Zuges bestand aus den vier Schlafwagen Paris-London, der vordere war abgetrennt; der war für die Reisenden bestimmt, welche sich den Luxus einer Schlafwagenreise nicht leisten konnten oder wollten und die in Dünkirchen auf die Fähre sowie in Dover wieder von der Fähre in den Zug umsteigen mussten. Ihnen blieb auch der Zugang zum Speisewagen verwehrt. Schon um 19.00 war ich am Gare du Nord, um die Bereitstellung des Zuges zu erleben, der 20.30 abfuhr. Im Restaurant wurde ein hervorragendes Menu begleitet von den Produkten bekannter französischer Weingüter serviert; Champagner und Crémant im offenen Ausschank; der ideale Auftakt zu einer nicht alltäglichen Bahnreise. Wie in Grand Hotels fand ich beim Betreten meiner Schlafwagenkabine ein aufgeschlagenes Bett vor, eine Flasche Evian-Wasser und ein Stück Caillebaut-Schokolade mit den

Wünschen für eine gute Nacht (in Gegenrichtung gab es Cadbury), die ich nur teilweise hatte; in Lille kamen noch zwei Schlafwagen aus Brüssel an den Schluß des Zuges und in Dünkirchen begann ein umfangreiches Rangiermanöver rund um die Hafenanlagen, um den Zug mit zwei Rangierloks auf die Fähre zu manövrieren. Dann das Anketten der Wagen an den dafür vorgesehenen Einrichtungen, Bremschuhe vor jeder Achse – und dann ging es die Nacht über den Ärmelkanal. Am nächsten Morgen strahlte die Sonne auf die Kreidefelsen von Dover; und auf der Weiterreise nach London gönnte ich mir ein *Great British Breakfast*, wo noch in den antikierten Restaurantwagen der früheren Southern Railway Orangensaft frisch gepreßt wurde. Bei der Rückgabe der Pässe durch den Schlafwagenschaffner äußerte ich einen Wunsch: bei der britischen Zollkontrolle an Plattform 2 in Victoria Station (Ankunft 09.15) sofort dran zu kommen, da ich um 09.45 im Euston Station noch den *CLANSMAN*



erreichen wolle und ich für die Fahrt mit der [U-Bahn-] Tube auf der *Victoria Line* einschließlich der Wartezeit schon 15 Minuten einrechnen müsse. Für ihn kein Problem: Er begleitete mich zum Zoll – und um 9.35 war ich am Euston Station.

Das Projekt der damals bereits begonnenen Verbindung unter dem Ärmelkanal schritt voran. Paris, Brüssel sowie andere Städte Europas konnte man von drei Londoner Flughäfen, die massiv ausgebaut wurden, schneller – und insbesondere preisgünstiger – erreichen. Da war kein Platz mehr für die Night Ferry. 1977 wurde der Restaurant Service eingeschränkt und zwischen Lille und Brüssel ganz eingestellt. Und 1979 wurde von Sir Peter Parker das AUS für die Night Ferry verkündet. Am 31. Oktober 1980 verließen die letzten Züge Paris, Brüssel und London.

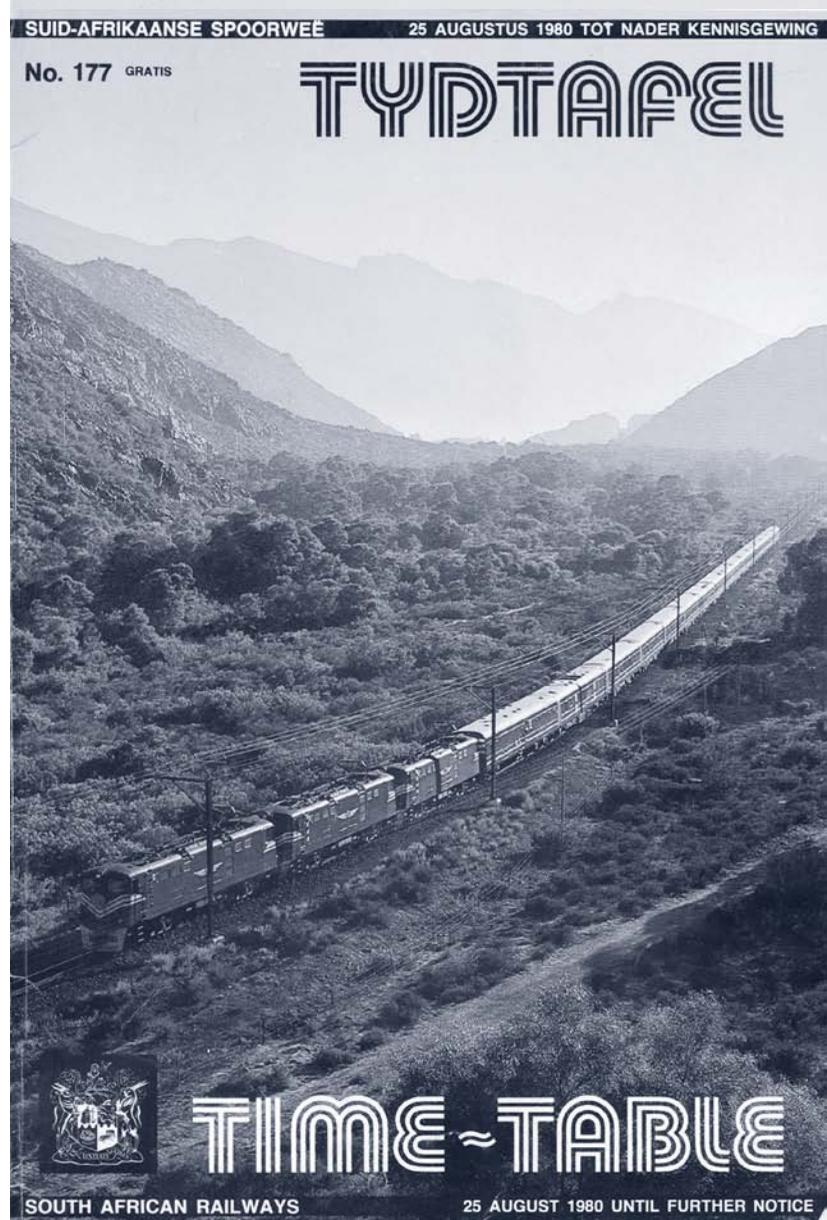


Suid Wester und Blue Train

1980, 1982/83

Südafrika hat mich schon immer fasziniert. Nicht zur deswegen machte ich 1980 meine Hochzeitsreise in einem Hotelsonderzug, ausschließlich mit DAMPFLOKS bespannt, durch dieses eindrucksvolle Land.

Das gesamte Transportwesen war in einer Hand; ob SAR (South African Airways, South African Railways); auch Überlandbusse und die Häfen. Wegen der Größe des Landes bestand das Fernzugnetz praktisch nur aus Nachtzügen, welche Schlaf- und Personenwagen mit sich führten. Der Kreuzungspunkt war De Aar, mitten im Land gelegen, wo sich alle Eisenbahnlinien kreuzten. Und mitten in der Nacht alle Züge ankamen: von Kapstadt, Port Elisabeth, Pretoria/Johannesburg-Kimberly, Wind-



hoek und auch die, welche sich mit den Gegenzügen kreuzten. Von Swakopmund kommend führen wir ab Windhoek mit dem *SUID-WESTER*; einem Fernzug, der nur drei Mal pro Woche fuhr, Wagen nach Kapstadt, Johannesburg-Pretoria und Port Elisabeth mit sich führte, sowie einen Speise- und Barwagen bis De Aar. Wir hatten ein großzügig ausgestattetes zwei-Bett Abteil (Betten gegenüber) im Kurswagen Windhoek-Port Elisabeth; eine Fahrt, die in Windhoek am Morgen, dem 3. Januar 1983 um 19.00 begann, und uns am Morgen, dem 5. Januar um 12.30 in Port Elisabeth ans Ziel brachte. Eine Dusche, sowie großzügige Waschgelegenheit und WC waren – wie auch in den anderen Wagen – eingebaut. Die Kühlanlage im Speisewagen funktionierte trotz der

großen Hitze höchst pragmatisch: zwischen den Achsen der Wagen lagerte man die Getränke, die durch den Fahrtwind die nötige Kühlung erhielten, im Speisewagen selbst sorgte ein riesiger silberner Propeller dafür. Bei dem Menu hatte man die Wahl zwischen Straußenfleisch, Wilderbeast und Fisch. Beeindruckend die Fahrt durch die Kalahariwüste und das Erleben eines Sonnenuntergangs mit Blick vom fahrenden Zug. Das Rangieren in De Aar ließ mich nicht schlafen; beeindruckend wie perfekt koordiniert alles zu statten ging: Jeder Zug verließ nach den Rangiermanövern pünktlich den großen Bahnhof in seine Richtung. Am Morgen fanden wir uns dann in einem anderen Speisewagen zum Frühstück ein. Ähnlich erging es uns auf der Reise von Port Elisabeth mit

dem täglich verkehrenden Zug nach Kapstadt, der praktisch zwei Nächte und einen Tag unterwegs war: Abfahrt am Abend in Port Elisabeth; Ankunft am Morgen um 08.40 in Kapstadt, mit einem längeren Aufenthalt in Outshorn und einer interessanten Fahrt über die Garden Route.

Die Reise im *BLUE TRAIN* am 14. und 15. Januar 1983 zwischen Kapstadt und Pretoria war dann ein Erlebnis, welches mir unvergessen bleibt. Man muß realistisch sein: ein Zug mit 16 Wagen für maximal 90 Reisende; so was ist heutzutage in Europa nicht mehr möglich. Es handelt sich um ein Luxushotel auf Schienen, welches vom (damaligen) Preis/Leistungsverhältnis gerade mal einer 1. Klasse-Reise von London über Hoek van Holland mit dem *RHEINGOLD* bis zu meinem Heimatort entsprach. Zum ersten (und einzigen) Mal reiste ich in einem Abteil mit extra Badezimmer, Badewanne, Kosmetikspiegel, hölzernen Kleiderbügeln in getäfelten Schränken – und das alles auf Kap-Spur [einer 1067 Millimeter breiten Schmalspurbahn; die in Deutschland und in Europa überwiegend vorherrschende Normalspur misst 1435 mm; d. Red.]. Um die knapp 90

Personal von Küche und Buffet war allein ein Wagen erforderlich. Wie in einem Luxushotel wurden während des mehrgängiges Diners die Betten aufgeschlagen, Schuhputz-service, sogar Valet; in diesem Zug fehlte es an nichts. Für uns war es ein Traum; sei es als Hotelier, Gastronom oder Eisenbahnfreund: Es paßte schlicht alles zusammen. Verantwortlich für den Service war ein Herr Weihrauch; dessen Eltern selbst Gastronomen und Hoteliers aus Oppeln (dem heutigen Opole) kamen 1945 über Tschechien dank eines US-Offiziers in die britische Zone; wo der Vater für das leibliche Wohl der Offiziere im britischen Militärcasino in Sennelager verantwortlich war und von dort aus dann nach Südafrika aufbrach und sein Glück fand.

KÖNIGSBERG-EXPRESS 1992, 1993

Viel Mythen ranken sich um Ostpreußen; mehr noch um das ehemalige Königsberg (Pr), heutige Kaliningrad, welches sich nach dem Zerfall der UdSSR so langsam öffnete. Am 14. August 1992 war es soweit; der „Honeckerzug“ fuhr zum ersten Mal nach Kö-

bern konnte. Der Zug fuhr über Posen-Bromberg-Dirschau; eine 232 brachte den Zug von Berlin Zoo bis Frankfurt (Oder), von wo eine PKP-Lok der Baureihe EU07 den Zug übernahm. Der Zug führte einen Speisewagen mit, in dem die Reisenden das Abendessen einnehmen konnten; denn die Abfahrt des Zuges war gegen 19.30. Auf polnischem Gebiet sah man entlang der Strecke deutsche Flügelsignale; auch die meisten der Bahnhofsgebäude, die wir passierten, konnten ihre deutsche Vergangenheit nicht verleugnen. Das Abendessen wurde von einem freundlichem Mitropa-Personal serviert; ebenso das Frühstück. In den Abteilen waren Verkabelungen (vermutlich für Abhöranlagen?) entfernt worden; mit Oropax in den Ohren schlief ich ein. Bei Morgengrauen ratterte der Zug über die legendäre Weichselbrücke bei Marienburg. In Elbing ein längerer Aufenthalt. Lokwechsel in Heiligenbeil, wo eine russische Diesellok den Zug zur Weiterfahrt nach Königsberg übernahm; ein Gleis war Normal- eines Breitspur. Der Blick über das in weiter Ferne liegende Frisch Haff ließ mich über die deutsche Geschichte nachdenken. Kurz vor Königsberg ein



SOUTH AFRICAN RAILWAYS

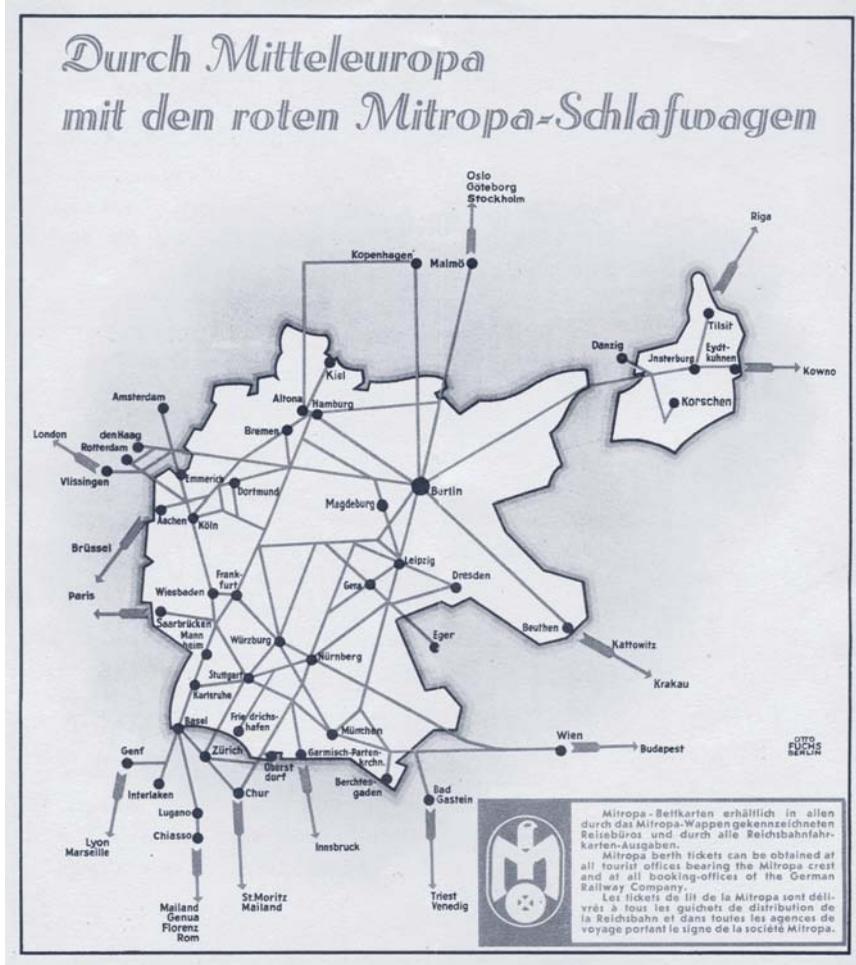
TRANS-
KAROO
EXPRESS

Reisende kümmerten sich 32 Mitarbeiter, Lok- und (technisches) Zugpersonal nicht mit eingerechnet; als Brancheninsider hat mich dies tief beeindruckt. Unter den 16 Wagen befanden sich auch die Abteile der Mitarbeiter; für das

nigsberg. In einem Zug zu fahren, der ausschließlich der SED-Führungsspitze vorbehalten war, war ebenfalls außergewöhnlich. Ich buchte mir recht früh ein Einzelabteil, aus welchem ich bequem die vorbeiziehende Landschaft bewun-

Lokfriedhof mit offensichtlich seit längerer Zeit vor sich hin rostenden 52ern, die ehemaligen Reichsbahnkriegsloks.

Und dann die imposante Halle des Königsberger Hauptbahnhofs, wie man sie aus Bildern kannte. Irgendwie schien



| Das Nachtzugnetz in Mitteleuropa 1938 und 1993 |

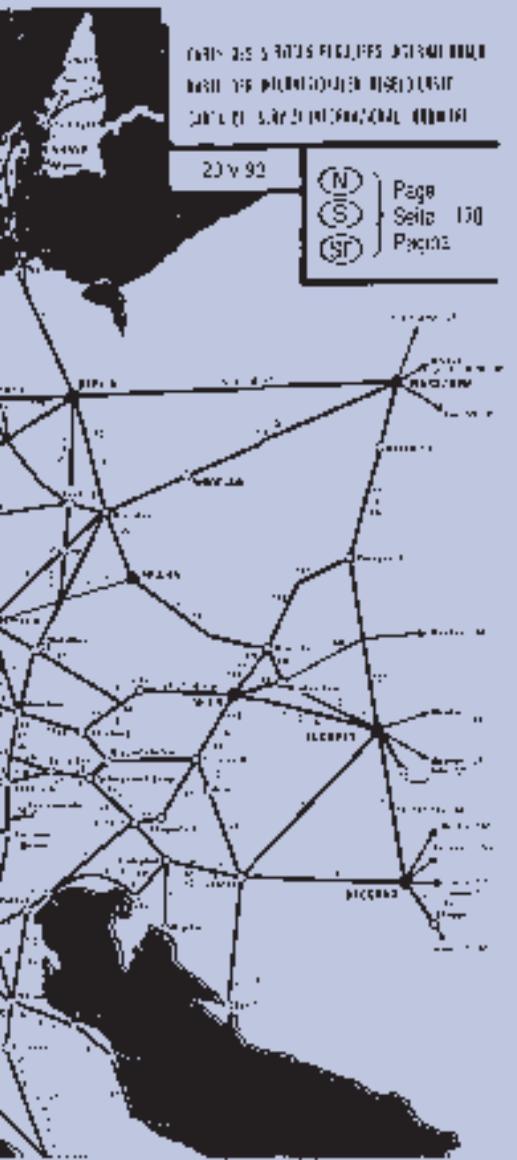
dieser Hauptbahnhof von der Zerstörung verschont geblieben zu sein. Die Rückfahrt dann begann abends. Viele ältere Reisende, hatten beim Anblick der blutroten Abendsonne, die über ihrer Heimat strahlte, Tränen in den Augen. Als der Zug nach längerem Grenzaufenthalt in Ebling dann bei Marienburg die Weichselbrücken passierte und sich bei strahlend klarer Nacht der Vollmond in der Weichsel spiegelte, dachte ich daran, wie es früher den Reisenden ergangen sein mag, wenn sie in den vielen Tages- und Nachtzügen nach Ostpreußen fuhren? Beeindruckt von diesen Erlebnissen schlief ich ein und erwachte erst wieder kurz vor der Grenze in Kunersdorf. Dort wo Königs Friedrich der Große seine größte Niederlage erlitten hatte.

Neue Innovationen: LUNA, METEOR und TALGO-ZUG 1989 – 1994

Ab Mitte der 80er fuhr ich relativ viel mit Nachtzügen von/nach NRW und Norddeutschland, nach der Wiedervereinigung nach Berlin und nach Dresden, aber auch nach Paris. Noch war das Nachtzugnetz gut ausgebaut; einzelne Verbindungen standen zwar „auf der Kippe“ (Dortmund-Konstanz), aber es gab gleichzeitig innovative Neuerungen, wie z.B. die Schlaf- und Liegewagenzüge LUNA und METEOR, welche München mit dem Ruhrgebiet und Münster (Westf) sowie Hamburg verbanden. Später kam noch der TALGO-Nachtzug München-Berlin dazu, welcher sogar über Abteile mit eigener Dusche und WC verfügte. Diese Züge wurden gut

angenommen und waren eine Alternative für den Reisenden, welcher z.B. am Spätnachmittag/Abend noch einen Termin hatte und morgens ausgeschlafen am Zielort sein mußte. So konnten z.B. Schlafwagenreisende die Züge in München-Ost, Berlin-Charlottenburg oder Hamburg-Altona schon vor der Abfahrt besteigen und sich in ihrem Abteil oder im Restaurantwagen aufhalten. Beeindruckt hat mich z.B. im LUNA die Auswahl des Frühstücksbuffet; welches ich manchen Hotels nicht so reichlich bestückt war, vor allen Dingen auch die vielfältige Tee-Auswahl (Ronnefeld), die es zuvor bei der DSG und der MITROPA nie gab.

Das 1988 eingeführte Angebot des *NACHT-BUSINESS-Service*, ein Pauschalpreis für eine Bahnreise innerhalb



Deutschlands inkl. Schlafwagen, großem Frühstück, Anschlussfahrten im Bereich der DB, ergänzt durch das *HOLIDAY-Schlafabteil* mit 360 DM für 3 Personen machten das Nachtfahren zu einer preislich günstigen Alternative zum eigenen PKW; erst recht, wenn man die Übernachtung unterwegs noch berücksichtigte.

Speziell den *TALGO*-Nachtzug München-Berlin konnte man als „Vier-Sterne-Hotel auf Rädern“ bezeichnen. Schade, das er heute in Berlin vor sich hinrostet, warum nur?

Abschied nach Prag in Schorndorf 9. Dezember 2006

Das Ende der Nachtverbindung wie auch der durchgehenden internationalen Verbindung von Stuttgart nach Prag war

gekommen. 1904 war sie eingeführt worden; der L 105/6, ein Flügelzug des Orient-Express, brachte die feudal Reisenden in ihren Schlafwagen von Paris/Calais nach Karlsbad und Prag; ein Speisewagen der ISG wurde in Stuttgart angehängt. Mit Beginn des Kriegs 1939 fand diese Eisenbahntradition ein jähes Ende.

1947 gab es wieder einen FD 1.-3. Klasse Stuttgart-Prag, mit Kurs- und Schlafwagen Paris-Prag; an manchen Tagen bis Warschau verlängert. Während des kalten Krieges waren dies längere Zeit die einzigen Züge, welche dem Eisernen Vorhang zwischen Ost und West trotzten. Die einzigen Schlafwagen der Tschechoslowakei verkehrten lange nur nach Stuttgart in die benachbarte Bundesrepublik. Als ich 2003 nach Schorndorf zog, sah ich ihn täglich: um 23.28 (Stuttgart ab 23.08) verließ er auf Gleis 1 den Bahnhof Richtung Nürnberg, erreichte Prag um 8.34 mit seinen tschechischen Schlaf-, Liege- Sitz- und Barwagen, in welchem der durstige Nachtreisende noch ein frisch gezapftes Pilsner Urquell genießen konnte. Auch Schlaf- und Liegewagen nach Berlin waren zeitweilig eingereicht. In der Gegenrichtung verließ er Prag um 21.45 und erreichte Stuttgart über die Murrbahn um 6.48. Warum er jahrzehntelang nach Prag über die Rems- und nach Stuttgart über die Murrbahn fuhr, konnte ich nie nachvollziehen. Selbst der Prager Frühling 1968 machte sich bei diesem Zugpaar bemerkbar; es bekam einen Kurswagen Prag-Zürich über die Gäubahn und gleichzeitig über Jahre hinweg ab Schirnding zusätzliche Reisezugwagen nach Konstanz und Freudenstadt und fuhr bei der DB als geschäftsführter Eilzug an den Bodensee. Die Schlaf- Liege- und Barwagen wurden in Stuttgart abgehängt. Nach der Wende wurde er durch zusätzliche Wagen verstärkt und war stets gut besetzt; Schlaf- und Liegewagenplätze waren oft ausverkauft.

Als die DB 2005 beschloss, den Nachtverkehr über den Grenzübergang Schirnding zu schließen, war es um ihn

geschehen. Im „zusammenwachsenden vereinten Europa“, zu dem inzwischen auch unser Nachbarland gehörte, hatte eine Verbindung, die selbst dem Eisernen Vorhang getrotzt hatte, keinen Platz mehr.

Und so stand ich, in Gedanken an die lange Geschichte dieses Zugs an diesem Samstag abend, dem 9. Dezember 2006, auf dem Bahnhof meiner jetzigen Heimatstadt, erlebte noch die Ein- und Abfahrt, bekam noch ein Zuglaufschild von einem verständnisvollen Schaffner überreicht und sah einer europäischen Nachtzuglegende nach, bis die Schlußlichter in der dunklen Winternacht verschwanden – traurig darüber, das wieder ein Stück bewährter Eisenbahn für immer verschwunden ist.

Was ich selbst versäumte, erlebten meine Kinder, die zu Silvester 2005 von Schorndorf mit diesem Zug nach Prag fahren. Und jetzt, wo ich in nächster Zeit diese Verbindung für meine Tätigkeit einige male brauchen könnte, sehne ich mich nach ihr.

Vielleicht lautet der nächste Slogan der DB Fernverkehr: EUROPA NACHTS AUF SCHIENEN? NICHT MIT UNS....

„Gute Nacht, Nachtverkehr“

2011, 2012, 2013

Die Zeiten, als Nachtzüge mit zu meinen bevorzugtesten Zügen gehörten, fanden ein schnelles Ende. Einerseits aufgrund meines Wohnungswechsels nach Schorndorf, von wo ich mit dem ICE viele Ziele z.B. nach NRW in einer Tagesreise erreichen kann. Aber noch mehr ist dies dem Umstand geschuldet, dass Stuttgart seit geraumer Zeit von einem attraktiven Nachtverkehr total abgehängt ist. Trotzdem versuchte ich es einige mal von Berlin mit dem Münchner Nachtzug bis Augsburg, um von dort den TGV/ICE zu erreichen, um wenigstens um 09.44 (!) in Schorndorf zu sein. Als meine jüngere Tochter noch in Friedrichshain wohnte, sah ich bei jeder Fahrt von dort über die Brücke der Warschauer Strasse die Nachtzüge auch tagsüber.

Es gab allerdings viele ärgerliche Er-



eignisse, die auch hartnäckige Bahnfreunde auf die Probe stellten. Einmal fiel der Schlafwagen aus, in dem (nicht nur) ich gebucht habe. Der Ersatz entsprach nicht gerade den Erwartungen, die (nicht nur) ich an meine Nachtzugreisen hatte; viele Reisenden richteten ihren berechtigten Unmut leider an die Falschen, an das Zugpersonal. Einmal fuhr der CNL Berlin-München mit ca. einer Stunde Verspätung in Berlin ab. Zwei Mal erreichte er Augsburg mit einer Verspätung, dass ich erst um 10.44 in Schorndorf ankam. Dann versuchte ich es einmal mit dem CNL über Karlsruhe; er erreichte Karlsruhe pünktlich kurz vor 05.00; mein IC nach Schorndorf verließ Karlsruhe um 06.05. Eine solche geschlagene Stunde in diesem Bahnhof, dann auch noch im Winter, zu überbrücken, ist nicht gerade „optimal“, zumal es um diese Zeit keinen ansprechenden Warteraum gibt. So entschloß ich mich, Berlin lieber mit dem ersten

ICE kurz vor 5 zu verlassen, womit ich dann meist um 10.44 in Schorndorf bin. Liebend gern würde ich von Stuttgart aus wieder zu einem Ziel mit dem Nachtzug fahren. Doch diese Möglichkeiten gibt's nicht mehr.

Und auf Fahrplankonferenzen bei der IHK Stuttgart am Freitag, dem 8. April

Anmerkungen:

- 1 Deutscher Schlager, gesungen von Peter Beil. Das Original war ein US-Folksong mit dem Titel „500 miles from home“; in Deutschland auch in französischer Sprache bekannt geworden als „J'entends siffler le train“, gesungen von Richard Anthony.
- 2 Chanson mit Gilbert Bécaud als Sänger; Komposition und Text von Louis Amade (1969).
- 3 Deutscher Schlager von Teddy Parker (1963).
- 4 Erstmals von Steve Goodman im Jahr 1971 als Protestsong verfasst. Den Hintergrund bildete die Stilllegung von zwei Dritteln des US-amerikanischen Fernzugnetzes im gleichen Jahr, nachdem die Regierung Nixon die privaten Bahngesellschaften aus der Betriebspflicht für die Personenzüge entlassen hatte. Die neu gegründete staatliche Personen-Bahngesellschaft Amtrak strich zunächst auch den City of Orleans, der bis dahin für die einfache Bevölkerung aus New Orleans und den Südstaaten die preisgünstigste Reisemöglichkeit in den reichen Norden gewesen war. Spätere Coverversionen des Songs von Arlo Guthrie, Johnny Cash und Judy Collins. Es gab den Song auch in deutscher Sprache, gesungen von Jonny Hill („Ein Zug genannt City of New Orleans“). Umgetextet und entpolitisiert wurde das Lied von Rudi Carell mit „Wann wird's mal wieder richtig Sommer“.
- 5 Lied des österreichischen Sängers Christian Anders (1972).

[2016] machte der Vertreter der DB-Fernverkehr den Nachtzug auch noch schlecht: zu wenig Kunden, zu hohe Kosten, etc... Als Alternative bot er normale Fernzüge an... und wies dann sogar noch auf die geplanten „DB-Nachtbusse“ hin!

Dass das für mich keine Alternativen sind, hat der Mann dann auch verständnisvoll bestätigt: „Sie Herr Kleber sind mir schon von früher, vom KLEBER-EXPRESS her, bekannt. Diesen benutzte ich z.B. auch des öfteren von Buchloe nach Saulgau; wenn ich mit dem Nachtzug vom Norden her (Hamburg/Berlin/Bremen) früh morgens in Augsburg eintraf...“

Andreas Kleber war Mitbegründer der Horber Schienentage, ist aktiv im Landesverband von PRO BAHN Baden-Württemberg und bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB). Als die seit 1954 mit je einem Eilzug befahrene Verbindung Freiburg/Brsg. – München bzw. München – Freiburg/Brsg. im Jahr 1992 auf Wochenendverkehr eingeschränkt wurde, gab es mehrere Jahre lang eine von Andreas Kleber maßgeblich betriebene Kampagne, diese Zugverbindung wieder aufleben zu lassen. 1997 war es soweit. Die Deutsche Bahn AG sah sich veranlasst, das nun wieder täglich verkehrende Regionalexpress-Zugpaar auch offiziell als „Kleber-Express“ zu führen. Allerdings setzten sich im Bahnvorstand dann bald wieder die zerstörerischen und selbstzerstörerischen Kräfte durch – der „Kleber Express“ wurde im Dezember 2003 endgültig eingestellt. Als Verbindung (mit Umsteigen) blieb er noch für einige Jahre erhalten.

**DU HAST ES
IN DER HAND!**

vida

-Anzeige-



GEMEINSAM EUROPÄISCHEN TRANSPORT FAIRER MACHEN!

**Nur ausgeruhte und gut ausgebildete LokführerInnen
bringen Sie sicher zu Ihrem Arbeitsplatz.**

Die Europäische Bürgerinitiative "Fair Transport Europe" soll auf EU-Ebene dafür sorgen, dass faire Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten im Verkehrssektor gesetzlich festgeschrieben werden. Gewerkschaften in ganz Europa sammeln deshalb gemeinsam Unterschriften.

**Gegen Lohn- und Sozialdumping
im Verkehr!**

Jetzt online unterschreiben auf
<https://sign.fairtransporteurope.eu>

**FAIR
TRANSPORT
JA!**

Dunkle Nacht der Eisenbahnseele

Eine Reise im Schlafwagen bleibt im Gedächtnis.
Doch das europaweite Nachtzugnetz hat immer mehr Löcher.

Jonathan Bray

„The Slow Train“ beklagt den Verlust wichtiger britischer Eisenbahnlinien in den 1960er Jahren. Beschwörend singen Flanders und Swann die Namen geschlossener Bahnhöfe. Heute singen wir ein neues Lied mit weit größeren europäischen Städten, deren Nachtzugverbindungen gekappt wurden: Von Berlin nach Paris, von Paris nach Madrid, von Amsterdam nach Warschau, von Barcelona nach Mailand, von Berlin nach Wien, von Brüssel – nach überall hin.

Was einst ein fest geknüpftes Netz war, zuverlässig Nacht für Nacht den Kontinent umspannte, verkommt zu einem zerlumpten, hohläugigen und wunden Schatten seiner Selbst. Nachtzüge werden nicht quer subventioniert und bekommen keine Finanzspritzen. Stattdessen werden Milliarden in Hochgeschwindigkeitszüge gepumpt. Dem konkurrierenden Luftverkehr werden seine enormen Umweltkosten nicht angerechnet. Was bleibt, sind nur noch Reste des einst ineinander greifenden europaweiten Übernacht-Reisenetzes auf der Schiene, schwach und von höchst unterschiedlicher Qualität.

Eine Reise im Schlafwagen bleibt im Gedächtnis. Ich hatte die obere von drei Liegen dritter Klasse in einer indischen Schmalspurbahn. Eingequetscht in die Lücke zwischen Liege und Dach kommst Du Dir vor wie in einem Sarg – wobei Du Dir letzteren wenigstens nicht mit kleinen Tieren in staubigen Käfigen teilen musst. Ich bekam meine Platzangst nur in den Griff und keine Edgar Allan Poe-inspirierten Albträume, weil ich mich so positionierte, dass ich etwas Boden sehen konnte. Oder der Schlafwagen von Sankt Petersburg nach Murmansk auf dem Weg zu einer Insel im Weißen Meer. Er stand wie alle ex-sowjetischen Schlafwagen unter dem strengen Regiment der „Provodnitsas“ (Schaffnerinnen). Jedes Abteil verfügte

über einen eigenen Samowar. Die Reisenden machten es sich gleich nach dem Einsteigen in Schlafanzug und Pantoffeln gemütlich. Oder der Schlafwagen von Calais nach Südfrankreich voller südenglischer Eisenbahner-Familien, die ihre Job-Tickets abfahren. Ich teilte mir meine Kabine mit einem Franzosen. Er schlief mit seinem Rennrad im Arm. Ob aus Geiz, Fetischismus oder Bequemlichkeit, ich weiß es nicht.

Zugreisen über Nacht bleiben sehr viel mehr im Gedächtnis als ein Flug, mal abgesehen von der Erleichterung, dass es diesmal nicht all zu beschwerlich war. Meine schlimmste Nachtzugreise erlebte ich 2015 im *Thello* von Paris nach Mailand. Das lag zum Teil daran, dass die Klimaanlage nur eine Ahnung von Kühle zuließ. Im Liegewagen herrschte Mordshitze. Zwar ließ der Dreck vor den Fenstern kein Sonnenlicht durch. Trotzdem stiegen Temperatur und Luftfeuchtigkeit dermaßen, dass man einen Hund nicht ungestraft im Waggon hätte lassen dürfen. Angestellte in verschiedensten „Uniformen“ bemühten sich erfolglos, das Problem zu lösen. Aber nicht deswegen war es meine schlimmste Reise mit dem Nachtzug. Das Schlimmste war, dass es gefühlt wieder ein besonders übel betriebener Schlafwagen war, um auch noch die letzten Reisenden abzuschrecken. Der Zug war gut gebucht, aber jeder Fahrgast, auch ich, wird sich zweimal überlegen, ob er jemals wieder in diesen Zug steigt oder ihn weiterempfiehlt.

Der Tod der Nachtzüge ist ein Fehler. Sie bringen ihre nächtliche Fracht schlafender und träumender Seelen in einem angenehm bewusstlosen Zustand von A nach B und sparen ihnen nebenbei die Hotelkosten. Der Tod der Nachtzüge sagt viel über das Selbstverständnis der Eisenbahnen und ihre soziale Bedeutung. Nachtzüge sind Relikte einer Zeit, als die Bahn noch für ferne, internatio-

nale Reisen stand. Aber Nachtzüge sind auch *Vorboten der Zukunft*. In einer Welt, in der es nicht ewig Billigflüge geben kann (weil entweder sie oder der Planet dran glauben müssen), hat die Schiene das übergeordnete Ziel, Teil der Lösung zu sein. Mit einem umfassenden Angebot schneller Züge am Tag und auch in der Nacht, und durch ein eng geknüpftes Netz erreichbar für alle, die nicht fliegen wollen oder können. Eine „neue Saite auf dem Bogen“ der Reisenden, ein neues Werkzeug, mit dem wir dem Steilflug ins Treibhaus entkommen können.

Schlafwagen zeigen, dass Bahnfahrten Reisen mit „Hinterland“ sind. Sie schaffen Erinnerungen und rufen Erinnerungen hervor. Nachtzüge sind nicht nur die Summe ihrer beweglichen Teile. Sie sind mehr als ein Mittel, mit dem sich rechnerisch möglichst viele Menschen auf möglichst wenig Raum möglichst schnell und möglichst profitabel bewegen lassen, egal ob auf Schienen oder in der Luft. Mit dem Schlafwagen findet die Bahn noch immer ihr wichtigstes *kulturelles Echo* und ihr *künstlerisch gefeiertes Format*.

Nachtzüge sind auch die Botschafter der Eisenbahnen. Wenn Nachtzüge aus- oder wieder eingesetzt werden, ist das nicht zuletzt ein Symbol für Spannungen oder Annäherungen zwischen Nationalstaaten. So ist es zwischen Indien und Pakistan oder in der ehemaligen Sowjetunion. Gerade jetzt, wo der europäische Traum in einem brutalen Kampf um die Finanzunion zu zerplatzen droht, sollte Brüssel die Botschafter der Eisenbahnen nicht achtlos ausrangieren.

Doch keines dieser Argumente scheint Wasser in den Wein der Bosse der großen europäischen Eisenbahngesellschaften zu kippen. Die nationalen Riesen der europäischen Eisenbahn-Szene scheinen mehr am Aufkauf der Eisenbahnen in anderen Ländern interessiert zu sein, als



| Nachtzug Köln-Warschau im Kölner Hauptbahnhof im April 2016 Foto: J. Römer |

dass sie einen Nachtzugverkehr in eben diese Länder vorhalten. Sie konzentrieren sich auf den entfesselten Wettbewerb im Personenverkehr und ruinieren dabei nachrangige Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene. Vielleicht wird so der Schienenfernverkehr zum „one trick pony“, zu einem Zirkuspferd, das sich nur noch im Kreis drehen kann. Dann geht nur noch Hochgeschwindigkeit und sonst gar nichts. Statt eine Vision von Eisenbahn voran zu bringen, die im Zentrum der größeren Herausforderung steht, Mobilität zu dekarbonisieren und zu sozialisieren.

Wenn die großen Eisenbahnbosse und Brüssel das nicht selbst hinkriegen, werden die Fahrgäste aktiv und schlagen zurück. Am 21. Juni 2015 bereiteten Aktive der Kampagne „Back on Track“, die für den Erhalt des europäischen Nachtzugnetzes kämpfen, Klappbetten mit Tramperpappen für den Berliner Hauptbahnhof vor. Auf den Pappen standen die Namen der Städte, deren Nachtzugesbindung gekappt wurde. Auch in Basel, Bern, Kopenhagen, Dortmund, Genf, Hamburg, Madrid, Odense, Paris und Wien fanden an diesem Wochenende Aktionen statt. Das war der bisher größte gemeinsame Protest derjenigen, die sauer sind, dass man

ihnen die kultivierte Art, zwischen einigen der größten Städte Europas zu reisen, genommen hat.

Außer dieser politischen Gegenbewegung weisen Signale und Signalgeber darauf hin, dass der Nachtzug nicht still und sanft entschlafen ist. An einem Ende des Spektrums tritt die Russische Staatsbahn hervor mit ihrem neuen Komfort-Nachtzug von Moskau über Paris nach Südfrankreich, der zum Teil die gerade gestrichene Nachtzugverbindung Berlin – Paris wieder belebt. Am anderen Ende des Spektrums finden sich Unternehmer wie die *London Sleeper Company*, die an einem Nachtzugangebot durch den Kanaltunnel arbeitet, um Schlafwagen von London nach Barcelona, Mailand, Berlin und Zürich zu ermöglichen. Im Inland sind es die Investitionen in die Cornwall- und Schottland-Nachtzüge. Angebote, die aus all den oben genannten Gründen überleben – ihr Nutzen für Reisende, nebenher ihr kulturelles und politisches Echo als Symbole eines zunehmend brüchigen Vereinigten Königreiches, das sich wünscht, mit den Nachtzügen im Schlaf wieder geeint zu sein.

Trotz dieser kleinen Hoffnungsschimmer ist das europäische Nachtzugnetz durch die Bank in einem schlechten Zu-

stand. Aber manchmal erweist sich das, was wie ein Ergebnis unausweichlichen Fortschritts aussieht, als Rückschritt. Manchmal ändern sich die finanziellen Koordinaten, z.B. werden die Kosten des Luftverkehrs voraussichtlich steigen. Auch Einstellungen ändern sich. Wenn Nachtzüge ihren Umweltvorsprung, ihre Kosten- und Zeitvorteile und die Art und Weise, wie sie Reisen zum Erlebnis machen, verbinden, können sie neue Generationen und Typen von Reisenden begeistern und Fahrgäste zurück gewinnen. Und die Schienenwege zwischen Europas großen Städten werden noch da sein, wenn diese kurze dunkle Nacht der Eisenbahnseele zu Ende geht.

Jonathan Bray engagiert sich seit vielen Jahren für nachhaltigen Verkehr. Aktuell ist er führend aktiv in der britischen „Urban Transport Group“. In den frühen 1990er Jahren war er maßgeblich an der Kampagne „Save our Railways“ (gegen die Privatisierung der britischen Eisenbahn) beteiligt. Der hier wiedergegebene Artikel erschien erstmals in der Zeitschrift „Passenger Transport“, Ausgabe vom 29. Juli 2015. Die Übersetzung besorgte Monika Lege.

<https://www.youtube.com/watch?v=U60HD2uCpFu>



„Wir befördern auch sperriges Reisegepäck“ Aus der Geschichte der Autoreisezüge

Peter Dreller

An den berühmtesten Werbeslogan der Deutschen Bundesbahn erinnert man sich auch noch nach 50 Jahren: „Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“ Eine Kampagne von 1983 erreichte ähnlichen Kultstatus: Fiat hatte auf das DB-Werbefoto einer IC-Lok als „Zweitwagen, den man sich leisten kann“, mit der Fotomontage der IC-Lok hinter einem Panda in einer engen Straße und dem Verweis auf den benötigten Parkraum reagiert. Daraufhin konterte die DB mit dem Foto eines Panda auf einem Autoreisezug und dem Hinweis: „Wir befördern auch sperriges Reisegepäck.“ Gute alte Zeiten. Heute macht die DB Werbung mit dem Slogan „Diese Zeit gehört Dir“, zeigt Menschen in einem Autostau, die in der erzwungenen Standzeit alles Mögliche tun und lässt eine Stimme auf dem Off fragen: „Wäre

es nicht schön, in dieser Zeit auch sein Ziel zu erreichen?“ Aus dem Außenspiegel ins Bild und ins Bewusstsein der Zuschauer rauscht dann aber kein Autoreisezug, sondern ein ICE.

Fahrgäste, die jahrzehntelang mit Autozügen der DB nach Italien oder Südfrankreich fahren und nach der Streichung dieser Züge am Brenner oder im Rhôneal im Stau stehen, werden wahrscheinlich vor Wut ins Lenkrad beißen, wenn sie an diese Werbung denken. Demnächst kommen dann auch noch die dazu, die auf der A5 und der A7 im Stau stehen, anstatt im Schlaf- oder Liegewagen von Hamburg Richtung Lörach oder München zu rollen.

Die Beförderung von Kraftfahrzeugen mit der Bahn begann in Deutschland am 1. April 1930 als „Auto-Gepäck-Verkehr“: die Pkw wurden mit Güterzügen, die Reisenden in Schnellzügen beför-

dert. Nach der kriegsbedingten Unterbrechung wurde der Service in der BRD mit dem Sommerfahrplan 1956 wieder aufgenommen und kontinuierlich ausgebaut, so dass bis 1973 insgesamt eine Million Fahrzeuge befördert wurden; bis zum zweimillionsten Fahrzeug dauerte es dann nur noch sieben Jahre.

Seit den Achtzigern, verstärkt seit der „Bahnreform“ von 1994 und der Ära Mehdorn, wurde das Angebot verkleinert. Auf die Konkurrenz von neuen Autobahnen und Fluglinien reagierte die Bahn nicht offensiv, sondern defensiv. Überspitzt formuliert wurde ein fünfprozentiger Buchungsrückgang zum Anlass genommen, zwanzig Prozent der Verbindungen zu streichen, worauf dann die Zahl der Buchungen um weitere zehn Prozent sank. Die Schuld für diese Entwicklung wurde mit dem Begriff „Nachfragerückgang“ alleine dem Kun-

den in die Schuhe geschoben, der jedoch sehr wohl die gestrichene Verbindung nachgefragt hatte, sie aber nicht mehr buchen konnte und auch kein akzeptables Ersatzangebot vorfand.

In den letzten Jahren trat sogar das Phänomen auf, dass vorhandene Autoreisezüge nicht gebucht werden konnten. Dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wurde Anfang 2015 berichtet:

„Immer wieder kamen Fahrgäste zum Zug und fragten, ob es noch freie Plätze gebe, denn sie hätten nicht buchen können, es sei 'ausgebucht' angezeigt worden. Manchmal erwiesen sich ganze Wagen als nicht buchbar, obwohl noch (fast) alle Plätze frei waren. Teilweise kamen Autozuggäste aus Schweden und Dänemark auf gut Glück zum Terminal in Hamburg-Altona, weil eine Buchung über die für den Vertrieb in Skandinavien zuständige Website nicht möglich gewesen war.“

Dabei muss noch erwähnt werden, dass „gesunkene Buchungszahlen“ (wohlgemerkt: Vorbuchungen, nicht die reale Anzahl der Reisenden im Zug!) gerne als Rechtfertigung für weitere Einschränkungen des Angebots genommen wurden?

Viele der vor drei, vier Jahrzehnten angebotenen Verbindungen standen auch Fahrgästen ohne Auto offen: man konnte also auch als Fußgänger (und Radfahrer!) bequem, preiswert und umsteigefrei nach Österreich, Jugoslawien oder Frankreich fahren. Ein lobenswerter Ansatz, der später nur noch einmal und derart halbherzig verfolgt wurde, dass selbst eine halbe Schulklasse schon die angebotenen Kapazitäten sprengte. Fahrräder durfte man nur mitbringen, wenn man ein Auto dabei hatte: dann wurden Räder, die nicht fahrtwindgeschützt im Auto unterkamen, auf dem Boden der Fahrzeugtransportwagen festgezurr. Autolosen Interessenten wurde diese Form der Fahrradmitnahme verwehrt.

Die DB wusste auch noch 2010, was sie und ihre Kunden an den Autoreisezügen hatten. Zum 80-jährigen Jubiläum der Autoreisezüge hatte Bahnchef Dr. Rüdiger Grube die Vorzüge dieses Verkehrsmittels so beschrieben: „Am 1. April 1930 startete der erste Autozug

von Hamburg nach Basel. Bequem reisen und am Ankunftsort mobil sein – das war die Idee dieser Innovation, die auch heute noch aktuell ist. ...

Auch der Autozug liegt voll im Trend des umweltbewussten Reisens. Eine Fahrt mit dem Autozug verursacht rund 67% weniger CO₂-Emissionen pro Personenkilometer als eine vergleichbare Fahrt per Pkw und 75% weniger als bei einer Flugreise. Außerdem steht ein Auto, das Zug fährt, nicht im Stau!“¹

Neben anderen Prominenten wurde in diesem Katalog Dr. Hermann Otto Solms, Mitglied der Motorradsportgruppe der Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages, wie folgt zitiert: „Wie viele leidenschaftliche Motorradfahrer liebe ich entspannte Touren in den Alpenregionen. Mit dem Autozug beginnt mein Urlaubsvergnügen bereits mit der Anreise ab Berlin, ohne erst hunderte von ermüdenden Autobahnkilometern zurücklegen zu müssen. Im Sinne aller passionierten Biker: Herzlichen Glückwunsch zum 80sten Jubiläum – und alles Gute für die Zukunft!“²

Fünf Jahre später wollte die DB von Jubiläumsfeierlichkeiten oder einer Würdigung der Autoreisezüge nichts mehr wissen. Ende 2015 wurde die Einstellung der Autoreisezüge zum Oktober 2016 und der Nachtzüge zum Dezember 2016 beschlossen, drei Wochen nach dem 100. Geburtstag der *Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen Aktiengesellschaft*, kurz: *MITROPA*.

Der Eigentümer der DB schaut dem Plattmachen mehr oder minder ungerührt zu und zieht sich aufs Aktienrecht zurück. Das gilt selbst für diejenigen, die wissen, wovon sie reden, zum Beispiel die Bundestagsabgeordnete Kirsten Lüthmann, Mitglied im Aufsichtsrat der DB AG und Obfrau der SPD im Verkehrsausschuss des Bundestages. Sie wandte sich in der Plenardebatte vom 25. September 2014 an die MdBs und an die Öffentlichkeit: „Haben Sie schon einmal mit fünf Personen und zwei Hunden eine Nacht in einem Abteil eines Autoreisezuges verbracht? Wir haben das mehrere Jahre lang sehr erfolgreich und sehr gerne gemacht. Wir haben nette Bekanntschaften geschlossen. Unsere Kinder haben das Ganze als Abenteuer verstanden. Ich sage Ihnen: Auch damals

Verladestationen und Zielorte der DB im Sommer 1982: Westerland, Niebüll, Hamburg, Berlin, Hannover, Bremen, Münster, Dortmund, Holzwickede, Hagen, Düsseldorf, Köln, Siegen, Kassel, Neu-Isenburg, Würzburg, Nürnberg, Saarbrücken, Kornwestheim, Karlsruhe, Lörrach, Lindau, Sonthofen, München, Salzburg, Innsbruck, Villach, Ljubljana, Koper, Rijeka, Bozen, Verona, Rimini, Genua, Mailand, Chur, Samedan, Biasca, Nizza, Fréjus, Avignon, Narbonne, Biarritz, Paris, Brüssel, 's-Hertogenbosch. Verladestationen und Zielorte der DB im Sommer 2016: Hamburg, Lörrach, München.



| Links oben [Autoverlagegleis 19 im Bahnhof Köln-Deutz 2016](#) Foto: J. Römer | und [Werbeplakate der Bahn aus den 1960er Jahren](#) |

war dieses Angebot schon sehr teuer. Wir haben das kompensiert, indem wir am Urlaubsort gespart haben, indem wir auf einem Campingplatz untergekommen sind. Das haben viele Menschen so gemacht.“³

Viele Menschen möchten das auch weiterhin so machen: Deutsche und Skandinavier, Schweizer und Niederländer, Motorradfahrer aus halb Europa und viele andere nutzen gerne die Möglichkeit, ein Abendessen, Schlaf im Bett oder auf einer Liege und ein Frühstück zu genießen, anstatt sich 1.000 Kilometer Autobahn anzutun. Die DB kennt alle



| Prellbock des Autoverlagegleises 21 im Bahnhof Köln-Deutz 2016 Foto: J. Römer |

diese Kunden mit Namen, Automodell, E-Mail-Adresse, Anzahl der Personen und Haustiere – eine wohl einzigartige Kundendatei, die viel zu wenig genutzt wurde. Immer wieder äußerten Gäste gegenüber den Zugbegleitern ihre Verwunderung darüber, dass sie nicht von der DB angemailt wurden, um über Neuerungen informiert zu werden, Restplätze angeboten zu bekommen oder um ihre Meinung gefragt zu werden. Ideen für einen Autoreisezug der Zukunft haben die Gäste gleich mitgeliefert: Neue Transportwagen für die Fahrzeuge werden nicht nur wegen ihres hohen Alters gebraucht, sondern auch weil die immer breiter gewordenen Autos oft nicht mehr zwischen die Befestigungsschienen für die Radvorleger und Spanngurte passen. Wie wäre es, wenn diese neuen Wagen mit großen Boxen für Fahrräder und mit Ladestationen für E-Mobile gebaut würden? Den Akku an Bord aufladen könnten dann nicht nur FahrerIn und Fahrer im Abteil, sondern auch das Elektroauto in der Box.

Gewünscht werden immer wieder einstöckige Wagen, damit auch Caravan-Gespanne und Wohnmobile draufpassen. Die Gäste wissen, was alles bei den Auto-Shuttles nach Sylt und durch die Alpentunnel befördert wird, und können sich das auch für alle anderen Autozugverbindungen vorstellen.

Dass ein Autoreisezug einen Speisewagen hat, ist für die Gäste selbstverständlich. Bei Tempo 140 gemütlich essen, trinken, sich unterhalten und die

Landschaft bewundern ist „Urlaub von Anfang an“, um einen alten und immer noch wahren DB-Slogan zu zitieren. Für spät abfahrende und früh ankommende „Kurzstreckenzüge“ sollte es zumindest ein Bistro sein, in dem man etwas trinken und sich auch mal lauter unterhalten kann, ohne die Abteilnachbarn zu stören.

Radfahrer und Fußgänger sind höchst willkommen. Der Autoreisezug würde also zum „Ferien-Express“.

Informationen an Bord sollten wieder selbstverständlich sein. Früher gab es Flyer mit Fahrplan, Streckenverlauf, einigen touristischen Infos und der höchst subtilen Anregung, bei Erreichen des Burgunds im Restaurant einen Mâcon zu bestellen – in den letzten Jahren wurden die Gäste alleine gelassen. Dabei würden die Tourismusverbände der Zielregionen vermutlich gerne und auf eigene Kosten eine(n) Ansprechpartner(in) mitreisen lassen, um den Gästen ihre Region näherzubringen.

Ausreichend Platz und Zeit an Bord sollte sein für Kinderspielaktionen, kleine Sprachkurse, Musik oder Videos.

Und schließlich besteht große Nachfrage nach (Wieder-)Einführung bestimmter Strecken: durch die Alpen nach Österreich und Italien, nach Sylt, nach Südfrankreich, ...

Man muss es nur wollen. Mit weni-

gen Prozent der Investitionssumme von *Stuttgart 21* könnte man das alles finanzieren.

Die Autoreisezug-Kundschaft ist übrigens kein repräsentativer Querschnitt durch die Bevölkerung Deutschlands – dafür sorgt schon die zahlreiche, von der *Agenda 2010* nicht betroffene Kundschaft aus der Schweiz, Dänemark, Schweden und Norwegen. Man sollte also nicht mit sinkenden Durchschnittslöhnen oder steigenden Zahlen von ALG-II-Beziehern argumentieren, wenn man die Perspektive von Autoreisezügen beurteilt. Maßgeblich sind eher die Vermögens- und Einkommenssituation jetziger Rentner, das Freizeitverhalten gut-situierter Beschäftigter und Unternehmer, die Bedürfnisse von Motorradfahrern und die ökonomisch korrekt rechnenden Familien und Pärchen, die den Preisen für den Autozug die Vollkostenrechnung ihres Fahrzeugs und die Kosten für Maut, Zwischenübernachtungen und sonst zu nehmende zwei zusätzliche Urlaubstage gegenüberstellen. Wobei die Autozüge zwar eine ganze Menge Porsches und Ferraris, aber auch Pandas und Familienkombis befördern.

Peter Dreller war Betriebsrats- und Gesamtbetriebsratsmitglied bei MITROPA und Betriebsrats- und Gesamtbetriebsratsvorsitzender bei DB European Railservice GmbH

Anmerkungen:

1 Sommerkatalog 2010 „Mit dem Autozug über Nacht durch den Sommer“, Seite 4

2 Ebenda, Seite 17

3 Plenarprotokoll 18/54, S. 5022

Appell

„ZÜGE DER HOFFNUNG“ für Flüchtlinge in Griechenland



Sofortiger Einsatz der freien Eisenbahn-Kapazitäten der Deutschen Bahn AG auf der Verbindung Athen – Thessaloniki – Berlin

Die Lage für die mehr als 50 000 Flüchtlinge, die in Griechenland gestrandet sind – darunter mehr als 10 000 in Idomeni auf den Feldern am Grenzzaun – spitzt sich in diesen Tagen auf drei Ebenen zu:

Erstens weil es in Griechenland nicht genügend Übernachtungen und Plätze für Flüchtlinge gibt und die Camps auf den Inseln zunehmend den Charakter von Haftanstalten annehmen.

Zweitens weil Griechenland von der EU und insbesondere von der Regierung in Berlin massiv unter Druck gesetzt wird, die Türkei als „sicheres Drittland“ anzuerkennen, um unmittelbar im Anschluss Abschiebungen im großen Stil durchzuführen.

Drittens weil die Türkei Tag für Tag dokumentiert, dass sie nicht gewillt ist, die Menschenrechte umfänglich zu respektieren und ihrerseits Flüchtlinge an den Grenzen abweist, im Land selbst inhaftiert und viele wieder abschiebt – auch in Länder, in denen ihnen Tod und Folter droht.

In dieser Situation rufen wir die Bundesregierung dazu auf, die in Griechenland gestrandeten Flüchtlinge mit Zügen der Hoffnung nach Deutschland reisen zu lassen. Die Deutsche Bahn AG verfügt über mindestens zwei Dutzend Liegewagen, die seit Einstellung der Autoreisezüge im Jahr 2014 ungenutzt sind. Wir können uns vorstellen, dass es bei der Deutschen Bahn, so bei deren für die Nachtzüge zuständigen Tochter DB European Railservice (DB ERS), Kolleginnen und Kollegen gibt, die gerne als Zugbegleitpersonal diese Züge der Hoffnung betreuen würden.

Der größte Teil der in Griechenland gestrandeten Flüchtlinge erfüllt ohnehin die Kriterien, nach denen ihnen in Deutschland Asyl gewährt werden würde. Mehrere tausend von ihnen haben einen direkten Anspruch auf einen gesicherten Aufenthalt in Deutschland, da Angehörige von ihnen in unserem Land leben.

Wir erinnern an den Sommer 2015, als die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG sich bereit erklärten, vergleichbare Züge der Hoffnung für die damals in Budapest feststehenden Flüchtlinge einzusetzen. Was vor wenigen Tagen der thüringische Ministerpräsident Bodo Ramelow in Bezug auf die in Idomeni gestrandeten Flüchtlinge sagte, sagen wir in Bezug auf die in Griechenland gestrandeten Flüchtlinge: „Wir schaffen das“.

Erstunterzeichnerinnen und Erstunterzeichner (Stand: 31. März 2016)

Joachim Holstein, Betriebsrat DB European Railservice GmbH (DB ERS)

Peter Dreller, ehem. Gesamtbetriebsratsvorsitzender DB European Railservice GmbH

Barbara Huber, Betriebsrats-Ersatzmitglied DB European Railservice GmbH

Dorothee Vakalis, Pfarrerin i.R., Thessaloniki

Marie-Dominique Vernhes, Redaktion „Sand im Getriebe“; Mitglied der AG Internationales von Attac Deutschland.

Für die Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn - BsB Thilo Böhmer (Lokomotivführer) · Johannes Hauber, Präsident „Railway Equipment Manufacturing Committee industriAll“, Mannheim · Klaus Gietinger, Regisseur, Michendorf · Andreas Kleber, Schorndorf · Dr. Bernhard Knierim, Verkehrswissenschaftler Berlin · Karl-Heinz Ludewig, Verkehrswissenschaftler, Berlin · Prof. Heiner Monheim, Bonn · Prof. Jürgen Rochlitz, Burgwald-Eder · Dr. Winfried Wolf, Chefredakteur Lunapark21 und FaktenCheck:HELLAS, Wilhemshorst · **Für die Initiative „Zug der Erinnerung“:** Hans-Rüdiger Minow (Vorstandssprecher „Zug der Erinnerung“ e.V.) · Tatjana Engel (Vorstand „Zug der Erinnerung“ e.V.).

Unterstützende Organisationen Attac Deutschland · Attac Hamburg · Attac München · FC Lampedusa Hamburg · Flüchtlingsrat Hamburg · Flüchtlingsrat Sachsen-Anhalt e.V. · HANAU Kein Mensch ist illegal · Initiative Friedrichshain hilft e.V.i.Gr. · Komitee für Grundrechte und Demokratie · Labournet.

Initiatorinnen und Initiator bzw. Koordination Dorothee Vakalis, Thessaloniki · Marie-Dominique Vernhes, Hamburg · Dr. Winfried Wolf, Wilhemshorst

Wir bitten um Unterstützung und um Unterschriften

Online-Unterschrift <http://faktencheckhellas.org/appell>

Zuschriften an sig@attac.de





SCHACH DEM TURM Oder: David gegen Goliath

David Leoni

Sie hatten es schon Monate im Voraus verstanden. Schritt für Schritt organisierten sie sich. Schon im Oktober 2011 führten sie die ersten Demonstrationen gegen den Plan durch, der damals kurz vor seiner Umsetzung stand. Sie ließen sich von den rituellen Propaganda-Wörtern über *Rationalisierung, Neuordnung, Effizienzsteigerung*, die den Abbau verhüllen und nicht selten Teil des gewerkschaftlichen Lexikons sind, nicht täuschen. Mehr noch: Sie hatten schon die politische Strategie aufgedeckt, die sich hinter den angeblich zwingenden technischen Gründen verbarg. Sie hatten deutlich gemacht: Es ging hier nicht um Verbesserungen, nicht um Sparmaßnahmen und auch nicht nur um ihre Arbeitsplätze. In Wirklichkeit ging es um die Nord-Süd-Mobilität, um die grenzüberschreitenden Verbindungen, um die dramatische Verringerung der Anzahl der Züge, die traditionell die entferntesten Punkte der italienischen Halbinsel miteinander verbanden.

Mit anderen Worten: Der Kampf, den

sie, auf sich gestellt, zwischen 2011 und 2012 begannen, war ein exemplarischer Kampf. Es ging um alle Bahnmitarbeiter, von denen viele nur zuschauten. Es ging um die Arbeiterschaft im Allgemeinen, die ihnen wenig an Verdienst und Unterstützung zurückgegeben hatte. Es ging um die Tatsache, dass Italien sein Wachstum und seinen Wohlstand auf die interne Migration aufgebaut hat, bei der auch heutzutage viele für die Fernverbindungen den Zug nutzt. Es ging um das Recht auf Mobilität, das so oft im Munde geführt wird, wenn Streiks im Transportwesen unterdrückt werden sollen.

Die Beschäftigten des Schlaf- und Liegewagensektors von *Servirail Newrest*, ehemals *Wagons-Lits* und der internationalen Gesellschaft *Waastel*, deren Tochterfirmen den 2004 von Trenitalia aufgegebenen Nachtverkehr übernommen hatten, organisierten im Oktober 2011 eine große Demonstration: Ihre Flugblätter wurden in den Bahnhöfen verteilt; viele Fahrgäste der Nachtzüge

bekamen sie zusammen mit dem Frühstück in die Hand gedrückt. Darin wurde darauf verwiesen, dass sich hinter der „Neuorganisation“ der Verbindungen nur Vorwände für die Abschaffung der Züge verbargen. Viele ehemalige internationale Verbindungen waren auf diese Weise bereits klammheimlich aus den Fahrplänen verschwunden: zwei Züge von Rom nach Paris (224 Palatino und 226 Galilei) wurden zu einem Zug vereinigt und bald darauf eingestellt. Es überlebte nur der aus Richtung Venedig (220). Schon lange verschwunden war der Zug nach Nizza (368, mit Anschluss zur spanischen Grenze). Verschwunden waren auch die Nachtzüge in die Schweiz (314, 306, 1594). Ebenso die Tageszüge nach Wien (30) und München (84), zusammen mit den Nachtzügen (286 ab Neapel und 288 ab Florenz), in die Niederlande (1100/800), die nach Slowenien und nach Budapest. Hinzu kamen viele andere nicht täglich verkehrende Züge. Dies waren alles Züge, die gut „arbeiteten“, die für das Un-

ternehmen rentabel und für die Reisenden zufriedenstellend rollten. Die Erfahrung der letzten Jahre hatte die Tricks enthüllt, mit denen zunächst ihr Nutzen verringert und dann die Rechtfertigung für ihre Streichung geschaffen wurde: *Erstens* die Kapazitäten mit fiktiven Buchungen belegen, um reale Buchungen von Reisenden zu verhindern; so dann *zweitens* zwei Züge parallel führen: der »Palatino«, der ursprünglich entlang des Tyrrhenischen Meeres fuhr, wurde auf die Zentralstrecke via Florenz-Bologna-Mailand parallel zum *Galilei* verlegt und kurz darauf für unnötig erklärt. *Drittens* die Züge in Norditalien enden lassen, um die Reisenden zum Umsteigen auf Hochgeschwindigkeitszüge (HGV-Züge) zu zwingen: Als Ergebnis der dann oftmals verpassten Anschlüsse im Verspätungs-

die Züge des italienischen Epos von mit Schnur zusammen gehaltenen Pappkoffern, Basilikumpflänzchen und Weinkanistern, bis nur winzige Reste des Verkehrs übrigblieben. Nur schwache Erinnerungen bleiben von den Express-Zügen 1920, 1930, 834, 1992, 752 und anderen nicht täglichen Zügen wie 1982, 1602, 1606... Jahrzehntlang waren diese Züge das Rückgrat der internen und internationalen Mobilität. Mit ihnen wurden im Geschichtsbuch unseres Landes ganze Zeiten gefüllt. Doch nun wurden sie alle auf dem Altar eines neuen Begriffs von Mobilität geopfert, womit, bei Licht betrachtet, wenige echte Vorteile, aber ein weitmaschigeres Netz mit weniger Verbindungen, höheren Fahrpreisen und enormen Arbeitsplatzverlusten verbunden waren.

Das eindringlichste Flugblatt, mit

einem der sieben Hauptbahnhöfen ergeben musste, als ob die Welt dort enden würde.

Es war im Grunde eine Frage des Überlebens: Arbeitsplätze, Ressourcen und Bahnverbindungen, die am Verschwinden waren – entgegen dem Mantra der Politik, die Eisenbahn als ökologisches Verkehrsmittel zu fördern, was ja in Wirklichkeit nicht stattfand. Aber der Kampf um das Überleben der Nachtzüge hatte auch eine Debatte über die Inhalte sinnvoller Arbeit und über die Ausrichtung des nationalen Verkehrssektors in Gang gebracht, eine Diskussion, die ansonsten in der Öffentlichkeit gemieden wurde und zu der sich die Entscheidungsträger in der Regel nicht äußerten. Trotz der einmütigen Teilnahme der Gewerkschaften an der Initiative im Oktober 2011 wurden bereits im De-



fall, der erhöhten Ticketpreise und dem allgemeinen Komfortverlust aufgrund der Umsteigeverbindung wurde schlussendlich das Ziel erreicht: die Reisenden das Flugzeugs vor.

Gerade dieser letzte Trick, der schon bei den in Mailand gekappten Verbindungen mit der Schweiz angewandt worden war (und jetzt bei denen mit Paris angewandt wird), wurde zum Fahrplanwechsel im Winter 2011/2012 bei den Binnen-Nachtzügen angewandt – mit einem neuen Zwangsumstieg in Rom in Richtung Kalabrien und Sizilien bzw. in Bologna in Richtung Apulien. Die weitere Opferung der Binnen-Nachtzüge bahnte sich schon lange an, und bereits mit der Einführung des Eurostar *Italia* wurden viele Verbindungen (Palermo-Mailand, Agrigent-Turin, Reggio di Calabria-Mailand) zunächst in Rom gekappt und später ganz abgeschafft¹.

Die Axt, die an die Nord-Süd-Verbindungen gelegt wurde, traf häufig auch

dem die Arbeiter für ihre Sache warben, schloss mit der Feststellung: „Trenitalia entzweit die Nation“, wird zu Trenn-Italia. Wobei an anderer Stelle Trenitalia“ pfiffig als „Trenitaglia“, also „Zugabschneider“ bezeichnet wurde. Ein Satz, mit dem die damals bekannte Werbung umkehrte wurde, wonach die Ausdehnung der HGV-Züge die Unternehmung von Giuseppe Garibaldi von vor 150 Jahren vollenden würde: die Einheit Italiens. Mit diesem angeblichen Zuwachs wurden, wie die berüchtigten Beschäftigten der Nachtzüge bekanntmachten, die Trümmer des „Universalbetriebs“ (die nicht dem Markt unterworfenen Langstreckenzüge) unter den Teppich gekehrt: Weder wurden damit auch nur im Ansatz die abgeschafften Züge ersetzt. Der Kundschaft ließ man nur die Wahl zwischen dem Tod mit enormen Zeitverlusten und großen Unannehmlichkeiten oder langen Fahrten durch Tunnel und Landschaftseinschnitte mit hohen Ticketpreisen, bei denen man sich am Ende

zember 2011 die Verbindungen eingestellt und Arbeitsplätze abgeschafft – ohne jeglichen gewerkschaftlichen Widerstand!. Ein harter Schlag waren der Wechsel der Auftragsvergabe zur Firma Thello (Joint Venture von Trenitalia und Veolia Transdev), die französische Personal einsetzte und mit Befristeten und Studierenden auf der Basis von Billiglöhnen arbeiten konnte (dasselbe geschah vor einigen Jahren, als der Service von Trenitalia fremdvergeben wurde), und das Auftauchen der Firma *Angel Service* am 7. Dezember – eine Woche vor Betriebsübernahme – mit demselben Führungspersonal, aber ohne Betriebskapital, ohne Ausrüstung und ohne Dienstbekleidung, die dann die interne Ausschreibung des Nachtbetriebs gewann. Von neuem begann der offene Kampf, der den Schutz der Arbeitsplätze mit öffentlichem Interesse zu verbinden versuchte. Von neuem gab es auch einen Kampf zwischen bereits Untergegangenen und scheinbar Geret-

teten: zwischen denen, die jetzt entlassen wurden, und denen, die bleiben konnten und die, wenn sie zur Arbeit gingen, objektiv die Einheit des umfassenden Kampfes schwächten.

Aus diesen Gründen entschieden die Arbeiter, wirkungsvolle Aktionen zu organisieren, um ihre Anliegen in die Öffentlichkeit tragen zu können. In Rom, Turin, Messina, Venedig, wo die nächsten Entlassungen anstanden, besetzten die Arbeiter Gebäude und manchmal ganze Bahnhofsteile. In Milano Centrale kam es zu Aktivitäten, die am längsten andauerten und bei denen die Forderungen besonders weit reichten. Dort entschied die Versammlung der Beschäftigten, den Bahnlichtmasten am Ende von Gleis 21 zu besetzen.

800 Arbeitsplätze in ganz Italien waren bedroht, 800 Familien in Gefahr.

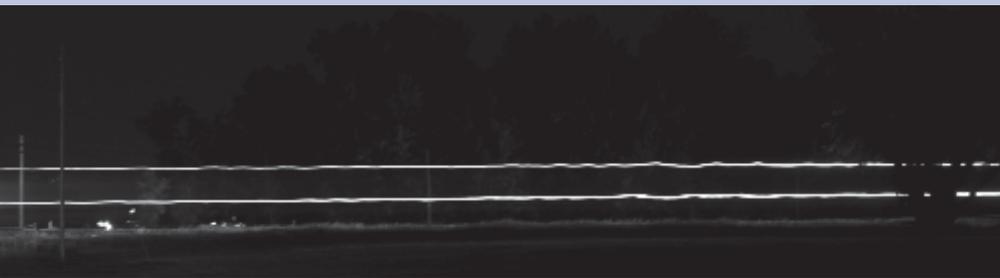
begannen die Gewerkschaftsmitglieder, die Versammlung zu verlassen. Doch die Arbeiter zeigten in der Selbstorganisation Weisheit, Klugheit und Weitsicht – in dem Bewusstsein, dass der Kampf lang dauern würde und dass eine der größten Gefahren die Versuchung sein würde, auf einzelne, offensichtliche Teilergebnisse einzugehen, die mit einem einzigen Kalkül angeboten würden: nach einer Annahme bestehen die Bedingungen zur Wiederaufnahme des Kampfs und der noch offenen Forderungen nicht mehr.

So kam es, dass am 8. Dezember 2011 Oliviero Cassini, Carmine Rotatore und Giuseppe Gison auf den Lichtmast stiegen, der von nun an zum Leuchtturm wurde. Der Turm bot Schach! Denn plötzlich richtete sich die Aufmerksamkeit der Arbeitswelt auf sie – und durch

womit der Protest dort endete.

Am 3. Februar stiegen Stanislao Focarelli und Rocco Minutolo auf den Turm, um ihre Vorgänger abzulösen. Winter, Schnee, der mit den Entlassungsschreiben geschmückte Weihnachtsbaum, Ostern, Regen, das Fest der Befreiung am 25. April, der 1. Mai als Fest der Arbeiter, die gleißende Sonne ... Die Monate gingen ins Land, doch die Besetzer blieben oben auf ihren vier Quadratmetern.

Von unten kamen die Nahrungsmittel. Und nach unten wurden die Nachteimer befördert. Draußen, derart der Witterung ausgesetzt zu leben, ist schwierig. Die Bilder von jenem Winter zeigten die Besetzer hoch oben, in Windjacken gewickelt, ihre Gesichter aus Schichten von Plastik lugend, die sie übergestreift hatten, um sich einen künstlichen



Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember trafen die Entlassungsschreiben ein, tatsächlich in diesem Fall „pünktlich wie die Eisenbahn“. Während bei Trenitalia die 900 „überzähligen“ Mitarbeiter in Bereiche mit Personalmangel versetzt wurden, war die Situation im Bereich der Subunternehmen eine völlig andere: Die Auftragsvergabe war genau zu dem Zweck eingerichtet worden, um das Arbeitsrecht durch das Handelsrecht abzulösen. Es reichte eine Kleinigkeit und Du und Dein Kleinbetrieb wurden aus dem Markt gekickt. Die Versammlung der Mailänder Beschäftigten beschloss, dass drei Arbeiter auf den Lichtmast steigen und dort immer präsent sein würden, während die anderen das Bahnsteigensende mit circa 30 Leuten permanent besetzen sollten. Die Besetzung sollte bis zur Erfüllung von zwei Forderungen andauern: 1) Wiedereinführung aller weg-rationalisierten Züge; 2) Arbeit für alle 800 landesweit „überzähligen“ Arbeiter.

Als diese Entscheidung getroffen war,

ihre Aktion auf die Streichung der Züge, aus der Mauro Moretti, der [von 2006 bis 2014 amtierende] Vorstandsvorsitzende der Eisenbahnholding Ferrovie dello Stato Italiane (FS), kein Geheimnis mehr machte. Die Bahnpolizei Polfer und Sondereinheiten der normalen Polizei, die in den Anfangstagen in großer Stärke aufmarschiert waren, postierten später vor Ort nur einige Beamte: Als klug erwies sich bei der Langzeitstrategie die Entscheidung, die Gleise nicht zu besetzen, wodurch eine Anklage wegen „Unterbrechung eines öffentlichen Betriebs“ vermieden wurde, trotz der jeden Monat pünktlich aufs Neue eingereichten Anzeige seitens des Netzbetreibers RFI (Rete Ferroviaria Italiana – die zu FS gehörende Infrastrukturtochter). Die Besetzer lieferten keinen Vorwand, ihre Sache zu einem Problem der öffentlichen Ordnung zu machen, was mit Ordnungshütern zu lösen gewesen wäre. In Turin hingegen wurden die Arbeiter schnell von den Schienen geräumt,

Schutz vor eisiger Kälte und beißendem Wind zu schaffen. Die humanitäre Organisation Emergency, die weltweit das Recht auf kostenlose Gesundheitsleistungen umsetzt, führte an jedem Sonntag einen Gesundheitscheck bei den Besetzern durch.

Und siehe: Der Protest funktioniert! Die gewerkschaftliche und politische Welt von Mailand und des Landes kommt zu Besuch! Solidarität wird praktiziert! Journalisten kommen mit Mikro, Tonband und Fernsehkamera. Auch einige Top-Vertreter der Gewerkschaft lassen sich blicken. Alle linken Parteien. Unten gibt es eine Feldküche, grobe Tische und Holzbänke, die je nach Notwendigkeit umgruppiert werden für Spaghetti-Essen, für Musikkonzerte oder, im Kreis geordnet, für Versammlungen. Die Verwandten der Arbeiter statt Besuche ab. Es kommen ihre Kinder. Die Züge, die in Milano Centrale ein- und ausfahren, erweisen dem Kampf der Besetzer ihren Respekt durch

das Betätigen der Pfeife: Viele Kollegen sind sich bewusst, dass man dort auch für sie kämpft. Dennoch bleibt der Beschluss für einen gemeinsamen gewerkschaftlichen Kampf fatalerweise aus.

Der Schriftsteller Dario Fo zeichnet ein Bild des Protestes, bei dem die Arbeiter die Konstruktion des Turmes mit ihren Körpern darstellen: Sie stützen sich gegenseitig, um oben die Fahne zu hissen. Der Sänger Vinicio Capossela gehört zu denen, die die Belagerung besuchen, und greift zur Gitarre. Eine Anwohnervereinigung, „Gleis 21 ruft Italien“, wird gegründet, um die Besetzer zu unterstützen. Dokumentarfilme werden gedreht: „Die Rebellen vom Lichtmast“ oder „Alle auf dem Turm“. Eine andere Dokumentation ist Teil der Zeitschrift *Rassegna Sindacale* aus

derspruch konzentrieren sich nun auf die beiden Akteure Politik und Unternehmensführung und deren systematische Tricks zugunsten des Hochgeschwindigkeitssystems. Auf diese Weise müssen die Besetzer die Last des Kampfes nicht mehr alleine schultern. In der ersten Woche nach dem Fahrplanwechsel im Dezember, als die Entlassungen und die Zugstreichungen wirksam wurden, organisierte man täglich 80 Reisebusse, um die Reisenden ohne Zug zu transportieren. Am Abend des ersten Tages fanden Italiens Pendler Zuflucht vor der Kälte, indem sie die Büros der Bahnpolizei, der Trenitalia-Kundenbetreuung und der Bahnhofskapellen verstopften. In den folgenden Monaten schossen kleine Busunternehmen wie Pilze aus dem Boden, um das Vakuum zu füllen, das die Bahn in vielen

nicht mehr der Auftragnehmer, sondern mit FS der Auftraggeber, obgleich der sich anfangs öffentlich als unbeteiligt erklärt hatte, da die Angelegenheit doch nur die Subunternehmer betreffe!

Viele nahmen die Beträge an und gingen. So ungefähr die Hälfte der Belegschaft in Venedig und Messina. Folglich verloren in fast allen Zentren die Proteste an Kraft – so im Fall der Betriebe in Messina und Turin. Bei Waastel Venedig und Waastel Rom kam es zum endgültigen Aus, als die Aufträge an Thello übergingen.

In Mailand jedoch wurde die Besetzung fortgesetzt: für den Erhalt der Züge ebenso wie für den Erhalt der Arbeitsplätze. Am 30. Dezember 2011 wird jedoch ein regionales Abkommen von den Gewerkschaften CISL, UIL und UGL unterschrieben (nicht von FAST und



Genua. Die Präsidenten der am stärksten von der Einstellung der Züge geschädigten Regionen – wie Apulien – beginnen Druck zu machen. Die allgemeine Politik gerät unter Druck und übt ihrerseits Druck aus. In Rom formulieren die gewählten Politiker parlamentarische Anfragen zu den „gestrichenen Verbindungen“ oder „abgeschafften Zügen“ – jetzt, urplötzlich, benutzt niemand mehr irreführende Umschreibungen für diese Kahlschlagpolitik.

Und so begibt sich die Politik in den Clinch mit dem Unternehmen Trenitalia, dem der „Universalbetrieb“ [der Fernverkehr ohne Hochgeschwindigkeit] anvertraut ist: das Bahnunternehmen hat sich auf die Strategie verlegt, damit zu argumentieren, dass die staatlichen Subventionen nicht ausreichen, um die Züge zu betreiben. Doch der Politik gelingt es angesichts der allgemeinen Enttäuschung nicht mehr zu verbergen, dass die Bilanzen frisiert sind. Die allgemeine Empörung und der öffentliche Wi-

Orten des Südens hinterlassen hatte.

Es begann die absehbare Gegenoffensive. Die tückischste wird wie immer von Sirenen dargestellt, die zeitweilige oder partielle Lösungen schmeichelnd anbieten. Dabei werden scheinbar, jedoch trügerisch, die Forderungen anerkannt. In Wirklichkeit geht es darum, ihre Umsetzung auf die lange Bank zu schieben, auf dass sie sich dann in Nichts auflösen, wenn die Waffen des Protests niedergelegt wurden. Das Thema Arbeitsplätze verliert seine landesweite Dimension, in dem „regionalen Verhandlungsrunden“ eingerichtet werden, wogegen sich nur die Mailänder Versammlung ausgesprochen hatte. Nun wurden verschiedene örtliche Wiedereinstellungspläne aufgestellt: für 43 Personen in Bari, 81 in Neapel, rund 100 in Venedig. Darüber hinaus bot an diesen Orten die FS-Gruppe jedem Arbeiter 36000 Euro für den Fall, dass er, ohne weitere Forderungen zu erheben, gehen würde. Und nun agierte, wohlgermerkt, plötzlich

CGIL – letzterer gehören die gewählten Vertreter der Nachtschaffner und etwa drei Viertel der Arbeiter an): Auf dieser Basis werden von der Region Lombardei 160000 Euro für einjährige Umschulungskurse von 60 Personen aus Reinigungscooperativen bereitgestellt, um so deren Einstellung bei der Firma SO.CO. FAT in Turin zu finanzieren. Aber die Ungewissheit bleibt an allen Fronten bestehen. Die Gewerkschaft macht Druck, damit endlich die Besetzung des Turms aufgegeben wird. Die Propaganda der Unterzeichner des Abkommens zielt darauf, die Argumente der Besetzer zu denunzieren und zu behaupten, diese lehnten generell Arbeitsplätze in Krisenzeiten ab; alles sei lediglich pikiertes Getue. Obwohl die CGIL nicht zu den Unterzeichnern gehört, handelt sie genauso und stellt ihre Unterstützung für die Turmbesetzung ein.

Über das regionale Abkommen findet keine Urabstimmung statt, wie es von den Mitarbeitern gefordert worden war

und wie es im Text des Abkommens ausdrücklich festgehalten war. Die Besetzung geht weiter. Immer noch lautet das Ziel, eine landesweite Lösung für alle entlassenen Mitarbeiter zu erreichen. Solange sie oben bleiben, spricht man über ihr Anliegen.

Aber auch in der Lombardei wird das Regionalabkommen in Kraft gesetzt: 152 Arbeiter (102 vom Nachtdienstbetreiber Servirail, 34 von Reinigungsfirmen, 16 von dem Unternehmen RSI, das in Rom-Portonaccio und Mailand ansässig ist und das für die Wartung der Schlafwagen verantwortlich ist (und das im übrigen seit April keinen Lohn mehr bezahlt hat, sodass die Mitarbeiter gezwungen waren, im August in den Streik zu treten) werden wie folgt auf neue Arbeitsplätze verteilt: 30 gehen zum lombardischen Regionalzugesanbieter Tre-

Die Lichtmast-Besetzung in Milano endet am 18. Juni 2012 – nach 195 Tagen, mit dem Abstieg des ermüdeten Stanislao Focarelli. Die Besetzung am Kopf des Bahnsteigs 21 dauert noch bis zum 2. August an. Der Kampf der 800 in den Jahren 2011 und 2012 ermöglichte, den grassierenden Privatisierungsprozess zu verzögern, der in keinem der offiziellen Gewerkschaftslager auf Widerstand gestoßen war.

Gleichzeitig hat der Kampf der Nachtzugschaffner, ohne dass es gelungen wäre, über einzelne Solidaritätsbekundungen hinaus sich mit den anderen Eisenbahnern zu vereinen, die Scheinwerfer des Lichtmasten auf die ansonsten ungestörte Politik des „italienischen Wegs der Liberalisierung“ gerichtet: die Bevorzugung des von der Wirtschaftslobby gestützten Hochgeschwin-

Der mutige Widerstand an der Engstelle der Thermopylen hat einen entscheidenden geschichtlichen Wert². Ebenso wie seine Opfer, die in diesem exemplarischen Kampf enorme Ausdauer und Tapferkeit bewiesen hatten.

Niemand kennt das tägliche Gemetzel in der unterirdischen Welt der Auftragsvergaben. Stanislao Focarelli, Rocco Minutolo und andere hängen auch heute noch in jährlich befristeten Arbeitsverträgen.

David Leoni – CUB TRASPORTI, Italien

Originalartikel veröffentlicht im Juli 2015 auf CUBRAIL n.31, August 2015 (<http://www.cubferrovie.altervista.org/>), übersetzt und bearbeitet von **David Leoni, Carlo Severini** und



nord, 35 zu Unternehmen, die für Trenitalia Reinigungs- und kleinere Wartungsarbeiten durchführen, 25 zu Auftragnehmern des Infrastrukturbetreibers RFI, 5 zum Mailänder Transportunternehmen ATM, 45 zu Angel Service an den Standorten Bologna und Mailand, 5 gehen in den Vorruhestand.

Die Verträge der 16 von RSI kommenden Arbeiter werden annulliert und auf ein späteres Datum verschoben. Alle Arbeitsverträge außer denen von Angel Service sind befristet. In keinem einzigen Fall werden die Jahre der Betriebszugehörigkeit anerkannt. Es gibt keine Kriterien für die Verteilung auf die neuen Arbeitsstellen: Die ersten, die sich retten und somit die besten Stellen ergattern, sind die Mitglieder der unterzeichnenden Gewerkschaften – mit dem Effekt, dass dem Kampf weitere Energie entzogen wurde. Einige gestrichene Zugverbindungen werden wieder aufgenommen: die Züge 784, 794, 752 und 754.

digkeitsverkehrs zum Nachteil des Netzes und der Verbindungen in der Fläche und mittels eines Kahlschlags im Flächen-Netz, einschließlich des Aus bei vielen internationalen Verbindungen.

Der Kampf hat die öffentliche Debatte auf die Frage gelenkt: Welche Art von Verkehr braucht das Land? Und: Was wird aus europäischer Perspektive gewünscht? Diese Fragen werden normalerweise in der öffentlichen, ja auch in der gewerkschaftlichen Debatte erst gar nicht gestellt. Sie wird mit kompliziertem Einverständnis in ein stilles Kämmerlein verbannt, um die Interessen mächtiger Gruppen zu schützen.

Als der Damm der 800 brach, war niemand auf die Invasion vorbereitet. Vergessen ist auch die Trassengebühr für den Hochgeschwindigkeitsverkehr bzw. für den profitablen Eisenbahn-Marktssektors, die ursprünglich für die Liberalisierung vorgesehen war. Damit sollten ja die Züge des weniger rentablen „Allgemeinen Dienstes“ mitfinanziert werden.

Joachim Holstein.

http://tg24.sky.it/tg24/cronaca/photogallery/2012/02/08/milano_protesta_wagon_lits_elio_stefano_böri_nichi_vendola.html#9

http://tg24.sky.it/tg24/cronaca/photogallery/2012/06/13/milano_protesta_operai_wagon_lits_partita_europei.html#2

http://tg24.sky.it/tg24/cronaca/2012/02/24/milano_lavoratore_wagon_lits_scende_dalla_torre_stazione_centrale_protesta.html

http://tg24.sky.it/tg24/cronaca/2012/01/03/trenitalia_protesta_lavoratori_ex_wagon_lits_milano_torre_binario_21.html

Anmerkungen:

- 1 Der Eurostar Italia war ein Hochgeschwindigkeitszug der italienischen Staatsbahn FS, der 2012 in „Le Freccie“ umbenannt wurde. Die Freccie-Hochgeschwindigkeitszüge fahren seit 2012 in Konkurrenz zum Hochgeschwindigkeitszug „Italo“, der von dem rein privaten Konsortium NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori; u.a. mit Ferrari) betrieben wird.
- 2 Eine Anspielung auf die Schlacht bei den Thermopylen: 480 vor unserer Zeitrechnung leistete an diesem Engpass ein griechisches Heer nachhaltigen Widerstand gegen die Invasion überlegener persischer Truppen.



Abenteuer im Nachtexpress

| Der heute fast vergessene Harry Piel und seine Frau Dary Holm in dem längst vergessenen Film „Abenteuer im Nachtexpress“ (Deutschland 1925). Harry Piel war der erste Action-Darsteller und einer der ersten Autorenfilmer des deutschen Films. Er schloss sich 1933 den Nazis an und bekam 1945 deswegen eine Gefängnisstrafe und fünf Jahre Berufsverbot. Veit Harlan, der Regisseur des antisemitischen Films „Jud Süß“ wurde dagegen freigesprochen. Foto: Deutsches Filminstitut – DIF

Nachts im Kino und im Zug

Klaus Gietinger

Ohne Eisenbahn kein Kino. Sie ist gut 70 Jahre älter und schulte das Sehen. Eisenbahn und Film sind seelenverwandt. Der Blick aus dem Fenster montiert Bilder wie der Film. Die Abgeschlossenheit des Innenraumes fügt wildfremde Menschen zusammen – im Zug wie im Film. Unzählige Filme spielen in der Bahn. Früher mehr, heute weniger. Einer der ersten Filme überhaupt zeigt die Einfahrt eines Zuges in einen Bahnhof (1895). Angeblich sollen die Menschen in Panik das Kino verlassen haben, da sie glaubten überfahren zu werden. Eine Anekdote. Jean Luc Godard parodiert diese Szene in seinem Film *Les Carabiniers/Die Karabinieri* (Frankreich 1963): der Mann will wissen was hinter dem einfahrenden Zug kommt und reißt die Leinwand herunter – nichts.

Züge sind für den Spielfilm ideal. Die Dramaturgie kann sich auf die klassische Einheit von Raum und Zeit stützen. Einer der ersten Spielfilme *The Great Train Robbery/Der große Eisenbahnraub* (USA 1903) zeigt den Überfall auf einen Geldtransport, die Verfolgung und Erschießung der Täter.

Berühmte Eisenbahnfilme: *The General/Der General* (USA 1926; die Liebe zur Lok in Zeiten des Bürgerkrieges), *The Iron Horse/Das eiserne Pferd* (USA 1924; der gefährvolle Bau der Transamerika-Linie), *La Roue/Das Rad* (Frankreich 1921–24; ein Zugunglück als Ausgangspunkt eines Dramas), *Shanghai Express* (USA 1932; die Liebe und die Fahrt durch ein fremdes revolutionäres Land), *The Lady Vanishes/Eine Dame verschwindet* (Großbritannien 1938; Befreiung einer Geisel an-

gesichts äußerer Bedrohung), *La Bête Humaine/Bestie Mensch* (Frankreich 1938; der Lokführer als verzweifelter Triebtäter, den die Liebe nicht retten kann), *Strangers on a Train/Der Fremde im Zug* (USA 1951; gefährliche Begegnung mit einem Psychopathen), *The Titfield Thunderbold/Titfield-Express* (Großbritannien 1952; der frühe und erfolgreiche Kampf gegen die Stillelegung), *Le Train/Der Zug* (Frankreich/Italien 1964; der actionreiche Widerstand der französischen Bahnarbeiter), *Silver Streak/Trans-Amerika-Express* (USA 1976; Crash im Kopfbahnhof).

Berühmte Filme, in denen Züge eine wichtige Rolle spielen: *High Noon/Zwölf Uhr mittags* (USA 1952; ein pünktlicher Zug bringt Verderben), *The Bridge on the River Kwai/Die Brücke am Kwai* (USA 1957; erst die Sprengung der eigenen Brücke hilft den Krieg gewinnen und fordert den Tod), *Doctor Zhivago/Doktor Schiwago* (USA 1965; eine Reise durch das Land der Oktoberrevolution mit einem desillusionierten Pseudo-Trotzki im rasendem Zug), *C'era una volta il West/Spiel mir das Lied vom Tod* (Italien 1968; tödliches Warten auf den Zug und tödlicher Grundstücksbesitz).

Weitgehend unbekannt hier im Westen sind östliche Meisterwerke: *Czlowiek na Torze/Der Mann auf den Schienen* (Polen 1956; eine verschlüsselte Kritik am Stalinismus), *Lostre Slesovane Vlaky/Scharf beobachtete Züge* (CSSR 1966, Liebe plus Bahn plus Widerstand gegen die Nazis), *Letjat schurawli/Wenn die Kraniche ziehen* (UdSSR 1958; der Fluch des Krieges), *Shinkan-sen Daibakuha/Panik im Tokio-Express*

(Japan 1975, Hochspannung pur und Vorbild für den Film *Speed* – der die Handlung in einen Bus verlegt)

Neuere: *Heinrich der Säger* (BRD 2001, Sabotage als Mittel gegen Stilllegungen), *The Navigators* (Großbritannien 2001; Unsinn und Irrsinn der Privatisierung), *Sin Nombre/Zug der Hoffnung* (Mexiko/USA 2009; tödliche Flucht in die USA), *Unstoppable/Außer Kontrolle* (USA 2010; kein Indus in Nordamerika); *Snowpiercer* (Südkorea/USA 2013, Klassenkampf inmitten der Apokalypse).

Dramaturgisch noch geschlossener sind dann Zug-Filme, die nachts spielen. Eben im Nachtzug. Es gibt welche, die tun nur so, wie jüngst *Night Train to Lisbon/Nachtzug nach Lissabon* (BRD/Schweiz/Portugal 2013). Und es gibt welche, die alle Möglichkeiten einer Reise durchs Dunkel nutzen. Ich will drei herausgreifen: Alle drei nutzen den Zug, um den Kampf der Geschlechter innerhalb einer Nacht, in einer Situation ohne faktische Fluchtmöglichkeit, vor dem Hintergrund einer Bedrohung, zu zelebrieren. Gewalt spielt bei allen drei Filmen eine indirekte Rolle. Der Nachtzug ist Fluchtpunkt, Gefängnis, aber auch Wunscherfüllungsmaschine zugleich.

Some like it Hot/Manche mögen's heiß (USA 1959) spielt 1929 zur Zeit der Prohibition in den USA. Zwei erfolglose Musiker werden unfreiwillig Zeugen des berühmten St. Valentins-Massakers. Ihre einzige Chance: Sie fliehen als Frauen verkleidet mit dem Nachtzug als Mitglieder einer Frauenband. Dort treffen die beiden Männer auf den Inbegriff der Weiblichkeit:

Marilyn Monroe. Sie kommen ihr näher ohne ihr Geschlecht verraten, liegen mit ihr im Bett, ohne mit ihr schlafen zu dürfen und feiern eine Party in der Nachtzugkabine mit zahlreichen Frauen, ohne die Harems-Situation ausnützen zu können. Alles bei Strafe der physischen Vernichtung, sollten sie entdeckt werden. Unglaublich, dass Billy Wilder dies als Plot für eine Komödie nutzen kann. Eine der Voraussetzungen: Die beiden Hauptdarsteller wirken als Frauen glaubwürdig. Marilyn ist nicht nur blond, sondern kann sehr gut singen und spielen. Und der Zug hilft die strenge amerikanische Zensur zu übergehen. Als die Monroe den Bahnsteig entlang wackelt, stößt die Lok einen Dampfstrahl aus, der voll ihr Hinterteil trifft. Heute würde man das als sexistisch geißeln, damals galt es als gewagt. Das Montieren der Pleuelstangen treibt das sexuelle Begehren rhythmisch voran und korrespondiert mit der groovenden Frauenband (incl. der beiden Trans-Männer). Konzentriert wird das Ganze noch durch die amerikanische Schlafwagen-Bauart. Ein Mittelgang und links und rechts mehrstöckige Schlafkabinen, die nur durch Vorhänge von Gang getrennt sind. Sowie einer beinhalten Bandchefin und einem Bandmanager, der als geschlechtsloses Wesen fungiert. Beiden gelingt es nicht, für Bettruhe zu sorgen. Und weil die Polizei weit ist, kann bei der improvisierten Bett-Party auch kräftig gebechert werden. Mit ebennem Alkohol, der, weil verboten, zu illegalem Handel, Mord und Totschlag und zur Flucht der beiden Musiker führte. Vom Tode bedroht sind sie im Nachtzug dem irdischen Paradies so nah und können doch keine Erfüllung finden. Ein Thema das Luis Bunuel immer wieder in seinen surrealistischen Filmen zum Thema machte. Wilder nutzt es als Komödientreibstoff. Er löst werden die beiden Hauptfiguren erst, als sie längst den Zug verlassen haben. Der eine bekommt Marilyn Monroe und der andere einen Mann. Einer der berühmtesten Dialoge der Filmgeschichte: „Ich bin gar keine Frau“, sagt Jack Lemmon zu seinem designierten Gatten. „Nobody is perfect“, antwortet der. Doch da sind wir

schon auf einem Motorboot.

Nahezu unbekannt ist *Pociąg/Nachtzug* (Polen 1959) von Jerzy Kawalerowicz. Ein Mann und eine Frau werden unfreiwillig in eine Kabine zusammengebracht. Sie sind sich fremd, kennen sich nicht und nähern sich während des Films langsam an. Und da ist ein Mann (Zbigniew Cybulski), der genau dieser Frau, seiner Ex-Geliebten, nachtrauert. Da sind noch andere Passagiere und ein Mörder. Alle unterwegs zur Ostseeküste, um Urlaub zu machen. Ein unglaublich schön fotografierter Schwarzweißfilm, entstanden im sogenannten polnischen Tauwetter. Während die Dreiecksgeschichte an Fahrt gewinnt, die Nachtzugfahrt zum Spiegel der Seele der Fahrgäste wird, bricht das Ganze plötzlich auseinander, als der Mörder entdeckt wird, die Notbremse zieht und flieht. Die Jagd nach ihm bringt niederste Instinkte bei den Passagieren zum Ausbruch und endet fast mit Lynchmord.

Cybulski, der seit dem Film *Popiół i diament/Asche und Diamant* (Polen 1958), als James Dean Polens galt, kam übrigens auch wie dieser durch einen Unfall ums Leben. Hier war aber nicht ein Porsche die Ursache, sondern, dass er, von Dreharbeiten kommend, im Bahnhof von Breslau – so wie er es oft machte – auf den schon anfahren den Zug aufsprang. Diesmal rutschte er ab und geriet unter die Räder.

Zweifellos einer der besten Filme mit Zug und Nacht ist *North by Northwest/Der unsichtbare Dritte* (USA 1959). Gary Grant wird als Unschuldiger von zwei Seiten verfolgt: Von Ostagenten und der US-Polizei, die ihn für einen Mörder hält. Rettung bringt der Zug, in den er flüchtet und Eve Marie Saint, die ihn (typisch für Alfred Hitchcock) anmacht, in den Speisewagen lockt und schließlich in ihrem Schlafwagenabteil versteckt. Da geht zwar seine Sonnenbrille zu Bruch, aber er schafft es zum Kuss, den Hitchcock als extrem verlangsamten Walzer in der engen Kabine inszeniert. Doch Grant kommt noch nicht zum Letzten. Der Tag bricht an und nur durch Bestechung eines Gepäckträgers gelingt ihm die Flucht in dessen Uniform. Die Polizei schwärmt aus und nimmt sich unzählige Gepäck-

träger vor, verbildlicht in einer Totalen, in der man sieht, wie ständig Männer mit roten Kappen von der Polizei belästigt werden.

Grant weiß jedoch nicht, dass Saint eine Doppelagentin ist, die ihn, um nicht aufzufliegen, in den Tod schicken muss. Grant fährt so mit dem Bus zu einem Treffen zu dem Mann, für den er fälschlich gehalten wird. Doch es gibt keine Klärung, denn den Mann gibt es gar nicht und Grant wird Opfer eines Flugzeugangriffes, den er nur mit größter Mühe und durch die Explosion eines Tankklusters überlebt. Diese Szene ist genau das Gegenteil zu der Abgeschlossenheit des Nachtzuges, die ihm Schutz bietet. Es ist Tag, heiß, staubig, die Landschaft ist flach und ohne Möglichkeit des Verbergens und der Angriff kommt von oben, von einem Flugzeug. Eine der berühmtesten und spannendsten Szenen der Filmgeschichte. Und Vorbild für alle James-Bond-Filme, die erst danach entstanden.

Am Schluss bringt der Nachtzug endlich Rettung und Erfüllung. Saint hängt am Mont Rushmore und droht in die Tiefe zu stürzen. Grant hält sie mit einer Hand. Sie kann nicht mehr. „Doch du kannst!“, motiviert Grant und zieht sie hoch in das obere Bett einer Schlafwagenkabine. Einer der berühmtesten Matchcuts der Filmgeschichte. Und unmittelbar danach fährt der Zug in einem Tunnel. Wieder wurde die US-Zensur überlistet. The happy End.

Klaus Gietinger ist aktiv bei Bürgerbahn statt Börsenbahn, Buchautor (u.a. „Total-schaden – Das Autohasserbuch“ und „99 Crashes – Prominente Unfallopfer“) und Regisseur („Tatort“; „Löwenzahn“). Er drehte den im Text erwähnten Film „Heinrich der Säger“, eine turbulente Krimikomödie, zugleich ein köstliches Railmovie, in dessen Zentrum der Kampf eines ostdeutschen Bahnhofswärters gegen Streckenstilllegungen steht.

<http://youtu.be/1dgLEDdFddk>

<https://www.youtube.com/watch?v=Bc7wW0mEGGY> Mit original Handcolorierung. Zu allen anderen erwähnten Filmen kann man sich selber Ausschnitte auf Youtube zusammensuchen.

märchen des neoliberalismus (4)

... *Es war einmal ... once upon a time ... in illo tempore ... il était une fois ...*

„Wettbewerb macht den öffentlichen Verkehr billiger und besser!“

Patrick Schreiner & Kai Eicker-Wolf

Es war einmal ein brandenburgischer Verkehrsminister, der an die Segnungen des Wettbewerbs im Bahnverkehr glaubte. Sein Name war Jörg Vogelsänger, seine Partei die SPD und seine Regierungskoalition eine sozialdemokratisch-linker. Im November 2012 stellte er seiner Präsentation des Landesnahverkehrsplans 2013-2017 Folgendes voran: „Insbesondere die konsequente Vergabe von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) über den Wettbewerb hat sich in den vergangenen Jahren, was die Qualität betrifft wie auch die Kosten, positiv ausgewirkt.“

Der Minister zeigte sich hier überzeugt, dass kapitalistischer Wettbewerb den Bahnverkehr sowohl billiger als auch besser mache. Dieser Glaube an die Segnungen von Konkurrenz und Märkten bildete seit den 1980er Jahren die Grundlage für einen radikalen Wandel in der Verkehrspolitik: Es kam in vielen Ländern zu Liberalisierungen der Eisenbahnmärkte und umfassenden Privatisierungen öffentlicher Bahnunternehmen. So führte man in Deutschland, beginnend mit der so genannten Bahnreform des Jahres 1994, Konkurrenz im Bahnverkehr ein; die staatliche Deutsche Bundesbahn wandelte man in die privatrechtsförmige Deutsche Bahn AG um. Während die Schienen-Infrastruktur in Deutschland im Besitz des ehemaligen Monopolisten blieb, ging Großbritannien einen Schritt weiter: Dort wurde das ehemalige Staatsunternehmen British Rail in den 1990er Jahren in etwa 100 Gesellschaften für Infrastruktur, Unterhaltung, Leasing von Fahrzeugen, Personenverkehr und Gü-

terverkehr zerschlagen und später privatisiert. In Neuseeland hatte man 1982 den ehemals staatlichen Bahnbetreiber in ein privatrechtliches Unternehmen umgewandelt und 1993 einen großen Teil davon privatisiert.

Dreh- und Angelpunkt liberalisierter Märkte für öffentlichen Personenverkehr sind Ausschreibungen. Sie kennen keinen öffentlichen Monopolisten mehr. Vielmehr bewerben sich konkurrierende Anbieter darum, auf bestimmten Strecken den Verkehr mit Bahnen (oder Bussen) für eine festgelegte Zeit betreiben zu dürfen. Da letzteres in der Regel nicht kostendeckend möglich ist, erhalten sie dafür Subventionen – so etwa in Deutschland im Schienen-Regionalverkehr, im S-Bahn-Verkehr sowie im innerstädtischen Verkehr mit Bus und Tram. Ein ähnliches System von Ausschreibungen gibt es auch in Großbritannien, dort auch im Fernverkehr.

Wettbewerb durch Ausschreibungen sollte für niedrigere (Subventions-) Kosten und bessere Qualität sorgen, so war einst die Hoffnung. Ein bis zwei Jahrzehnte später ist Ernüchterung angesagt. Das britische Bahnsystem ist heute eines der teuersten in Europa. Seine privatisierte Bahn-Infrastruktur musste Großbritannien 2002 wieder verstaatlichen, da der Infrastrukturbetreiber das Bahnnetz verrotten ließ. Neuseeland hat in den 2000er Jahren in mehreren Schritten sogar fast seinen gesamten Bahnverkehr wieder in staatliche Hände genommen. In Deutschland preisen die Vogelsängers der Republik die Bahnreform zwar noch immer als

Erfolgsmodell. Aber auch hierzulande sind notwendige Investitionen in den öffentlichen Verkehr unterblieben; Streckenstilllegungen, Personalabbau, Automatisierung sowie die Schließung von Kundenzentren und Bahnhöfen haben das Angebot im Schienenverkehr insgesamt und vielfach auch den Service verschlechtert.

Ein Grund für die Misere ist, dass auf liberalisierten Märkten Rentabilität und Profitabilität zu obersten Zielen werden. Hinzu kommt, dass Ausschreibungen keinen Wettbewerb um Qualität auslösen – schließlich schreibt man den Bewerbern die zu erfüllenden Qualitätsmerkmale in der Regel sehr detailliert vor. Damit verlagert sich der Wettbewerb auf die Kostenseite: Es kommen nicht die besten, sondern die (oberflächlich betrachtet) billigsten Anbieter zum Zuge. Bei den Aufwendungen für Anschaffung und Unterhalt der Fahrzeuge können Verkehrsunternehmen aber kaum Geld einsparen. Bei den Lohnkosten hingegen können sie das. Und genau das tun sie auch: Sie drücken Löhne, um gegenüber den Mitbewerbern die Nase vorn zu haben. Sie lassen Verkehrsleistungen durch billigere Subunternehmer erbringen. Sie befördern Ausschreibungen Lohndumping, Tariffucht und Outsourcing.

Patrick Schreiner arbeitet als Gewerkschafter in Berlin und er betreibt den Blog www.annotazioni.de

Kai Eicker-Wolf ist Ökonom und arbeitet als Gewerkschafter in Frankfurt/Main. Die Serie „Märchen des Neoliberalismus“ der beiden Autoren erscheint seit Herbst 2015 und Heft 31 in der Quartalszeitschrift *Lunapark21*.

Hamburg, 14.12.2015

An die Mitglieder des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG



Sehr geehrte Damen und Herren,
am 12. Dezember 2015 haben die Delegationen von 196 Staaten bei der UN-Klimakonferenz in Paris einen historischen Beschluss gefasst. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks brachte das Abkommen wie folgt auf den Punkt: „Industrieländer, Schwellenländer und die Länder des Südens haben sich verpflichtet, ihre klimaschädlichen Gase zu mindern“.

Im Aufsichtsrat der DB AG haben Sie als Vertreterinnen und Vertreter ihres Alleineigentümers Bundesrepublik Deutschland die Möglichkeit und die moralische Verpflichtung, Entscheidungen zu treffen, die im Einklang mit dieser Verpflichtung stehen.

Ausgerechnet auf der Fahrt zum Klimagipfel gab DB-Vorstand Ronald Pofalla bekannt, die DB beabsichtige die Einstellung der aus Schlaf-, Liege- und Sitzwagen bestehenden Nachtzüge zum Dezember 2016, weil sie „total unwirtschaftlich“ seien. In der Stuttgarter Zeitung vom 3. Dezember 2015 werden „DB-Manager und ihre Berater von McKinsey“ mit

den Behauptungen zitiert, die Nachtzüge seien „trotz vielfacher Sanierungsbemühungen stark defizitär“ und es sei eine „Modernisierung auf gutes Qualitätsniveau wirtschaftlich nicht abbildbar“.

Nach unserer Kenntnis ist nichts davon wahr. Außerdem steht diese Ankündigung in krassem Widerspruch dazu, dass die DB noch wenige Wochen zuvor ein Mockup für einen modernisierten Liegewagen vorgestellt hat und dass sie just in diesen Tagen mit dem Fahrplanwechsel Maßnahmen umzusetzen beginnt, welche die hohe Nachfrage nach Nachtzügen widerspiegeln und deren Wirtschaftlichkeit verbessern sollen.

Worin sollen die »vielfachen Sanierungsbemühungen« bestanden haben? In der Ausmusterung mehrerer Dutzend lauffähiger, moderner Schlaf- und Liegewagen Ende 2014 und anschließendem Fahrzeugmangel im Jahr 2015? Im Weglassen der Nachtzüge beim 2015 vorgestellten neuen Fernverkehrskonzept? In der Weigerung, Nacht- und Autoreiszüge in die 2015 begonnene Fernverkehrs-Werbekampagne

„Diese Zeit gehört Dir“ einzubeziehen? In der bei Online-Buchungen jahrelang anzutreffenden Angabe »Preisauskunft nicht möglich« bei Nachtzügen, während der ICE mit drei Klicks buchbar war? In der wochenlangen Nicht-Buchbarkeit stark nachgefragter Verbindungen wie Hamburg-Paris oder München-Amsterdam?

Was das „starke Defizit“ betrifft, so ist Ihnen möglicherweise nicht bekannt, dass seit 2013 mindestens 5,4 Millionen Euro an Erlösen aus „Pendlerwagen“, also den in Nachtzügen mitgeführten IC-Kursgruppen, nicht mehr als Einnahme des Nachtverkehrs verbucht werden. Die rund 1,2 Millionen Fahrgäste in diesem Teil der Nachtzüge wurden nicht einmal als Nachtzugreisende gezählt! Nur so konnte die DB 2014 die Öffentlichkeit täuschen und von einem Absinken der Fahrgastzahlen auf 1,4 Millionen sprechen, während die Reisendenzahl in Wirklichkeit auf fast 2,7 Millionen gestiegen war. In der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vom 14. Januar 2015 musste DB-Vorstandsmitglied Ulrich Homburg dann auch zugeben: „Stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.“ Zu einer korrekten Bewertung der Auslastung der Nachtzüge muss ferner bedacht werden, dass die übliche Kennziffer „Personen-km dividiert durch Platz-km“ für Schlaf- und Liegewagen nicht taugt, weil sie zu einer systematischen Unterbewertung führt: In der Statistik der DB erscheinen ausgebuchte Schlafwagen unter Umständen nur mit 60 Prozent, 33 Prozent oder 20 Prozent „Auslastung“, während sie in Wirklichkeit zu 100 Prozent belegt sind, weil die Dreibettabteile durch Politiker oder Geschäftsleute mit Single-Buchung oder Pärchen mit Double-Buchung reserviert sind und die Reisenden womöglich nur auf einer Teilstrecke unterwegs sind.

Hinsichtlich des Themas „Modernisierung auf gutes Qualitätsniveau“ wäre von Ihrer Seite der Vorstand der DB zu fragen, ob die DB-Manager und ihre Berater von McKinsey nur die teuersten und kompliziertesten Vorschläge – wie den Umbau der Liegewagen auf 40 Einzelkabinen – zugrunde gelegt haben, oder ob auch die preisgünstigen und effizienten Vorschläge aus der Belegschaft in die Überlegungen einbezogen wurden.

Grundsätzlich stellt das Herauspicken eines spezifischen Angebots auf der Schiene und dessen isolierte Bewertung eine äußerst problematische, ja tendenziöse Vorgehensweise dar. Das wird bereits dann deutlich, wenn man sich den Aspekt Trassenpreise herausgreift. Die Nachtzüge haben unter den aktuellen Bedingungen vor allem deshalb eine suboptimale wirtschaftliche Bilanz, weil ihnen ausgesprochen hohe Trassenpreise angelastet werden – Trassenentgelte, die bei anderen Segmenten des Schienenverkehrs, so im Fall des Güterverkehrs, deutlich geringer sind. Völlig unverständlich ist dabei, dass die zur Debatte stehenden Nacht-ICE demnächst mit deutlich niedrigeren Trassenentgelten belastet werden sollen und eine solche veränderte Rechnungslegung im Fall der Nachtzüge (die im Vergleich zu einem ICE eine deutlich geringere Belastung der Trassen mit sich bringen) verweigert wird. Würde nur die Stellschraube Trassenpreise so verändert wie für die Nacht-ICE in Diskussion stehend, so würde sich die gesamte Behauptung von „unwirtschaftlichem Nachtzug-

„Es ist skandalös, dass viele Nachtzüge in Europa eingestellt wurden, zum Beispiel zwischen Berlin und Brüssel.“

Jakob von Uexküll, Begründer des »Alternativen Nobelpreises« (RightLivelihood Award) · Hamburger Abendblatt, 8.12.2015

verkehr“ umgehend in Luft auflösen. Und es spricht ja viel dafür, die Entgelte für eine Infrastruktur für den Zeitraum deutlich zu senken, zu dem es eine wesentlich geringere Auslastung gibt – was im übrigen durch eine entsprechende europaweite Initiative ergänzt werden sollte. Berücksichtigt werden muss auch, dass der von Herrn Pofalla und dem Bahnvorstand ins Auge gefasste Entfall der Nachtzugverkehre schließlich einen Komplett-Entfall der bisherigen entspre-

„Ich unterstütze den Appell und werde bei der nächsten Gelegenheit das Thema erneut mit den Entscheidungsträgern der DB AG besprechen.“

Michael Cramer, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments

chenden Einnahmen von DB Netz darstellt: Die „Einsparung“ auf der einen Seite würde folglich auf der anderen Seite in eine Reduktion des Gewinns bzw. in einen potenziellen Beitrag zur Verlustproduktion münden.

Im Übrigen mag die Einschätzung, etwas sei „wirtschaftlich nicht abbildbar“, für einen privatwirtschaftlichen Betrieb das entscheidende Argument gegen eine bestimmte Maßnahme sein können. Die DB ist aber ein Unternehmen in staatlichem Eigentum, das dem grundgesetzlichen Auftrag des Artikels 87e Absatz 4 verpflichtet ist. Daher wurden und werden diverse Maßnahmen umgesetzt, die (betriebs-)„wirtschaftlich nicht abbildbar“ sind, denen man aber – wie im Fall der Schnellstrecke Leipzig-Nürnberg – seitens der Anteilseigner gesamtgesellschaftliche Ziele beimisst; hier wird immer wieder der Punkt „Fahrzeitverkürzung“ genannt. Nur zum Vergleich: die Wiedereinführung des Nachtzuges von Paris nach München würde die Reisezeit für alle, die erst nach 17 Uhr aufbrechen können, um sage und schreibe sechseinhalb Stunden verkürzen. Ähnliche Rechnungen ließen sich für ebenfalls stark nachgefragte und jüngst gestrichene Verbindungen aufmachen, etwa zwischen Berlin und München oder Paris, zwischen Kopenhagen und Berlin, Prag, Frankfurt, Basel, Köln und Amsterdam.

Egal ob Urlauber, Geschäftsreisende, Wissenschaftler, Pendler oder Politiker – von den jährlich rund 2,7 Millionen Nachtzugreisenden müssten nach DB-Schätzungen rund 2 Millionen auf Flugzeuge, Busse oder den eigenen PKW umsteigen, sollten Sie bei der Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember das Aus für die Nachtzüge absegnen.

Zu einem Zeitpunkt,

- zu dem mittlerweile fünf Bundesländer eine Bundesratsinitiative auf den Weg gebracht haben, um das in Artikel 87e Absatz 4 geforderte Bundesgesetz endlich einzuführen – im Gesetzesentwurf ist ausdrücklich auch vom Nachtreiseverkehr die Rede –;
- zu dem wichtige Maßnahmen der DB zur Einnahmeverbesserung der Nachtzüge eingeführt wurden;
- zu dem das Nachbarland Österreich und dort die ÖBB kundtun, dass sie eine Ausweitung ihres Angebots an Nachtzugverkehren ins Auge fassen, wobei es sich um eine Fortsetzung einer seitens der ÖBB seit geraumer Zeit prak-

tizierten Unternehmensstrategie handelt;

- und fünf Tage nach dem historischen Abkommen des Pariser Klimagipfels wäre ein Aus für die Nachtzüge ein fatales Signal.

Wir appellieren an Sie: Stimmen Sie der Einstellung der Nachtzüge nicht zu!

Für den Wirtschaftsausschuss der DB European Railservice GmbH

Joachim Holstein (Sprecher)

Dieser Appell wird unterstützt von:

Prof. i. R. Dr. Elmar Altvater Freie Universität Berlin · **Bernd Baudler** Nürnberg, www.nachtzug-retten.de · **Franziska Baumann**, Oberammergau · **Frank Beckert**, Freital · **Dr. Günter Berg** Berlin, Wiss. Beirat Attac · **Dr. Josef Berghold** Lübeck; Cornelius Berkmann, Karlsruhe, ADFC · **Prof. Dr. Armin Bernhard** Universität Duisburg-Essen · **Klaus Biedermann** Historiker, Vaduz (Liechtenstein) · **Thilo Böhmer** Rodgau, Lokführer · **Prof. Ulrich Brand** Universität Wien · **Monika Bork** Lörrach · **Volker Braun** Salesmanager und Elternvertreter, Hamburg · **Dr. Ulrike Brenning** Musikwissenschaftlerin und Journalistin, Berlin · **Dr. med. Florian Bruns** Charité Berlin · **Bernhard Bührlen** Wissenschaftler, Schweden/Schweiz · **Denis Çelik** Gewerkschaftspolitischer Sprecher der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft · **Michael Cramer** Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments, Brüssel · **Prof. Wolfgang Däubler** Dusslingen · **Fabio de Masi** Mitglied des Europäischen Parlaments, Brüssel · **Peter Dreller** ehem. GBR-Vorsitzender DB ERS, EVG, Hamburg · **Prof. Dr. Ulrich Duchrow** Heidelberg · **Dr. Christoph Engelhardt** Faktencheck-Portal WikiReal.org und Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), Garching · **Birgit Englisch** Karlsruhe · **Joachim Falkenhagen** WindlandEnergieerzeugungs GmbH, Berlin · **Clemens Flinger** Karlsruhe · **Dr. med. Per Friedrichsen** Haldensleben · **Klaus Gietinger** Wilhelmshorst, Autor und Regisseur · **Walter Giger** Schweiz · **Thorsten Gilles** Mühldorf · **Dipl.-Ing. Florence Girod** Berlin · **Ulrike Glauner** Karlsruhe · **Peter Gorius** Koblenz · **Ralph Grosser** Osterwald · **Adriano Gulluni** Italien · **Eberhard Happe** Celle, ehem. Bundesbahndirektor · **Johannes Hauber** Mannheim, Vorsitzender europäischer Branchenausschuss Bahnindustrie industriAll (europ. Industriegewerkschaft) · **Prof. i. R. Wolfgang Hesse** München · **Dr. Georg Heygster** Bremen · **Sofie Hüslér** Schauspielerin und Theaterpädagogin, Berlin · **Katia Hueso** Beraterin für örtliche Entwicklung und Umwelt, ColladoMediano, Spanien · **Natalia Karibiants** Karlsruhe · **Dr. Peter Kasten** für die Bahn-Gruppe bei attac, Göttingen · **Hans Keller** Karlsruhe · **Roswitha Kiesel** Karlsruhe, ADFC · **Andreas Kleber** Schorndorf, Stiftungsberater und Consultant, Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) · **Dr. Harald Kliementa** Regensburg, Autor · **Manfred Klingele-Pape** Hamburg · **Dr. Bernhard Knierim** Berlin, Autor, Bündnis Bahn für alle · **Hans Köbrich** Arbeitskreis Internationalismus der IG Metall Verwaltungsstelle Berlin · **Bettina Köhler** Frankfurt/M., Diplom-Ingenieurin · **Thomas Kraft** Frankfurt am Main, Landesvorsitzender PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. · **Andreas Krüger** DB Station und Service, Berlin, Vertrauensperson EVG · **Simon Laqueur** Berufspilot im Gelegenheitsverkehr, Münster · **Romain Leroy-Castillo** Europa · **Prof. Dr. Ingrid Lohmann** Universität Hamburg, Mitglied des Wiss. Beirats von Attac · **Uwe Lütge** Koblenz · **Prof. Dr. Christoph Lumer** Siena / Dillingen an der Donau · **Annette Maechtel** Berlin · **Christian Mangels** Journalist, Hamburg · **Oliver Marchand** CEO Carbon Delta AG, Zürich · **Prof. Dr. Mohssen Massarrat** Berlin, Mitglied des Wiss. Beirats von Attac · **Dr. Lutz Mez** Privatdozent, Freie Universität Berlin · **Peter Michael** Betriebsratsvorsitzender, GSP Sprachtechnologie GmbH, Berlin · **Prof. Dr. Heiner Monheim** Bonn, Verkehrsplaner und Geograph, Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn · **Annamarie Montag** Radtourenfahrer, Schweiz; Johannes Mosler, Restaurator, Oberzeuzheim · **Dr. Klaus-Dieter Nauenburg** Pfinztal, Tourenleiter ADFC KV Karlsruhe · **Heike Niederreiter** Stutensee, ADFC · **Prof. Dr. Werner Nienhäuser** Haltern am See · **Claus Nölting** Hamburg · **Bernd Oehding** Hamburg · **Thomas Ostendorf** Hamburg · **Prof. Dr. Niko Paech** Universität Oldenburg, Fakultät II, Lehrstuhl Produktion und Umwelt · **Mario Pott** Koblenz · **Pro Schiene Dreiland e.V.** (Mitglied im Landesverband Baden-Württemberg von Pro Bahn) · **Julia Retey** Biel (Schweiz) · **Hans-Joachim Rieckmann** Verwaltungsangestellter Uni Hamburg, ver.di · **Dr. Werner Rügemeier** Köln, Publizist, Mitglied von Transparency International · **Prof. Dr. Jürgen Rochlitz** Burgwald, stellv. Vors. BUND-KV-Waldeck-Frankenberg · **Dr. Wolfgang Sachs** Wuppertal Institut, Berlin · **Dr. Thomas Sablowski** Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin · **Daniel Schaltegger** ehem. Teamchef DB Fernverkehr Zürich · **Arndt Schwab** Dipl.-Ing. Raum- und Verkehrsplanung, Bundesvorsitzender Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. · **Thomas Schwemmer** Frankfurt am Main, Vorsitzender PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V. · **René Senenko** Hamburg · **Carlo Severini** Schweiz · **Günther Sorgalla** Dresden · **Thomas Immanuel Steinberg** Diplom-Volkswirt, Hamburg · **Roswitha Stengel** Berlin, Attac, Bahn für alle · **Eberhard Storm** Hamburg · **Prof. Dr. Michael Vester** Leibniz Universität Hannover · **Juan Vila Morales** Getafe, Spanien · **Christa Walter** Deutschland · **Thomas Wappler** Niestetal · **Hans-Werner Willrodt** Deutschland · **Susanne Winter** Karlsruhe, ADFC · **Dr. Winfried Wolf** Wilhelmshorst, Autor · **Siegfried Wunder**, Erlangen



Das Top-Personal bei der DB – ohne Lokführer-Gen

Man sagt ja über manche Menschen, sie hätten „Benzin im Blut“. Das ist für Rennfahrer und Manager von Autoherstellern sicherlich ein Kompliment. Bei Flugzeugbauern oder Flughafenbetreibern fließt entsprechend Kerosin durch die Adern. In diesem Sinne sind deutsche Konzerne ganz gut aufgestellt. BMW-Chef Harald Krüger ist diplomierter Maschinenbauer, fing kurz nach seinem Examen bei BMW an und ist seit 23 Jahren im Konzern. Seine Vorstandskollegen: drei von ihnen sind 30, 28 und nochmal 28 Jahre bei BMW, einer hat 36 Jahre bei Rover (der zeitweiligen BMW-Tochter) und dann BMW verbracht, ein weiterer kann auf 31 Jahre Erfahrungen bei BMW, Porsche und Audi zurückblicken.

Beim VW-Vorstand sieht diese Benzin-im-Blut-Bilanz vergleichbar ein-drucksvoll aus: Dessen Mitglieder sind 23, 25, 26, 27, 33, 36 und 45 Jahre in der Autobranche aktiv. Der Lufthansa-Chef Carsten Spohr ist ausgebildeter Pilot und ist seit 22 Jahren im Unternehmen Lufthansa tätig. Beim Flughafenbetreiber Fraport kann der Top-Mann Michael Müller auf 32 Jahre Erfahrung

im Unternehmen zurückblicken.

Und bei der Deutschen Bahn AG? Wie sieht es da mit dem „Lokführer-Gen“ aus? Ausgesprochen kühn wäre sicherlich die Erwartung, es befände sich ein ehemaliger Nachtzugschaffner, pardon, Zugbegleiter oder jemand mit Erfahrung im gastronomischen Service in einem Führungsgremium des Bahnkonzerns. Doch vielleicht gibt es DB-AG-Führungspersonal mit Erfahrung im öffentlichen Verkehr, im Trassenbau, in der Instandhaltung, auf dem Führerstand oder in der Bahnindustrie? Die entsprechende Recherche ergibt:

Rüdiger Grube: Bei seiner Berufung zum Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG im Frühjahr 2009 Jahre hatte dieser Herr Null Jahre Erfahrung bei der Bahn oder in einem öffentlichen Verkehrsunternehmen. Dafür war er 20 Jahre im Flugzeugbau und bei Daimler aktiv. Das hat Tradition: Alle drei prägenden Bahnchefs seit 1990, also Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube, erhielten ihre wesentliche berufliche Prägung im Daimler-Konzern bzw. bei der Daimler-Flugzeugbauochter Dasa, der späteren EADS.

Doch weiter mit dem *aktuellen* Führungspersonal der Deutschen Bahn AG:

- Der Finanzvorstand Richard Lutz wechselte 1994 von einem BWL-Lehrstuhl zur DB.
- Der Personalvorstand Ulrich Weber kam 2009 von Evonik und war vorher bei der Ruhrkohle und RWE aktiv.
- Der Infrastruktur- und Technikvorstand Volker Kefer kam 2006 vom Bahnzulieferer Siemens.
- Berthold Huber, zuständig für Verkehr und Transport, ist immerhin „bereits seit 1997 [...] für die Deutsche Bahn tätig“, wie der Konzern stolz vermeldet. Vorher war er Unternehmensberater.
- Und der Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung? Heißt Ronald Pofalla. Er war lange Zeit Kanzleramtschef und Merkel-Vertrauter. In dieser Funktion hatte er Ende 2013 und Anfang 2014 durchgesetzt, dass der Aufsichtsrat der DB AG die massive Erhöhung der Stuttgart 21-Kosten von 4,8 auf 6,8 Milliarden durchwinkte. Wie eine Art Dankeschön rückte er bald darauf dann in eine Top-Position bei der Deutschen Bahn AG auf. 2015



Veganer wird Metzgerei-Chef

Mit Grauen erinnert sich Klausmann an den Morgen im Jahr 2013, als er ausgeruht aus Freiburg kommend in Berlin an einer Tagung der Deutschen Bahn teilnahm. Als er von seiner Anreise mit dem Nachtzug erzählte, sei ein Raunen durch die Gruppe gegangen. Am erstauntesten sei die spätere Fernverkehrschefin des Unternehmens gewesen. „Ich fühlte mich wie eine Attraktion auf dem Jahrmarkt“, sagt Klausmann, „die waren überrascht, dass das überhaupt geht und dass es solche Leute wie mich gibt.“ Die DB-Verantwortlichen hätten keinen Bezug zu ihrem eigenen Produkt, kritisiert Klausmann. Es sei, als „würde man einen Veganer zum Chef einer Metzgerei machen.“ Es sei genau die bass erstaunte DB-Managerin gewesen, die wenig später das Aus für die Nachtzüge verkündet habe.

Zitat aus einem Artikel von Christian Schwägerl in der *Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung* bzw. wiedergegeben auf faz.net vom 10. Mai 2016. Siegfried Klausmann ist Gründer und Geschäftsführer von Gleisnost, einem auf Bahnreisen spezialisierten Reisebüro mit Sitz in Freiburg

wurde er Mitglied im Vorstand des Bahnkonzerns. Dort agiert er seitdem – offensichtlich ebenfalls im Auftrag der Kanzlerin bzw. in Abstimmung mit der großen Politik. U.a. hievt er in jüngerer Zeit vor allem Bahn-Fremde und enge Vertraute in Top-Positionen.¹ Er wird inzwischen auch als Grube-Nachfolger gehandelt.

„Ich bin noch nie Nachtzug gefahren“

Das sagte der damalige Personenverkehrs-Vorstand der DB ML AG Ulrich Homburg leider erst nach seinem Auftritt als „Sachverständiger“ bei der Anhörung zum Thema Nachtzüge des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Januar 2015 (siehe der Beitrag und das Gutachten von Joachim Holstein anlässlich dieser Anhörung in diesem Heft).

Homburg hatte aber immerhin den Abgeordneten berichten können, dass die DB den Nachtverkehr durch Schrumpfen stabilisieren wolle, um mit neuen Projekten zu reüssieren. In diesem Rahmen wurde ein Prototyp für ein neues Liegewagen-Design entwickelt, der Sitzwagenbereich der Nachtzüge als

IC vermarktet und von der lästigen Reservierungspflicht befreit und für die Liegewagen das System „5 von 6 Liegen pro Abteil können gebucht werden, die sechste bleibt frei für Gepäck“ eingeführt. Mitten in der Vorbereitung, am 1. September 2015, stieg Birgit Bohle zur neuen Chefin von DB Fernverkehr auf. Das *Handelsblatt* schrieb damals über sie: „Bohle ist zwar seit 2011 Chefin des Vertriebs der Deutschen Bahn. Ihr Manko ist aber der Mangel an Erfahrung im Eisenbahnbetrieb.“ Birgit Bohle war zuvor bei der BASF, dann bei Bertelsmann und sieben Jahre bei McKinsey tätig, bevor sie 2007 zur DB wechselte. Das reicht inzwischen für die Feststellung: „Sie gilt unter den Führungskräften als Eigengewächs des Konzerns“, wie der *Welt* am 7. August 2015 zu entnehmen war.

Keine drei Monate nach ihrem Amtsantritt wurde bekannt, dass die DB die Nachtzüge einstellen wolle. Wer ist für diese Entscheidung verantwortlich? Jemand mit „Lokführer-Gen“? Ein echter Bahner? Ein Eigengewächs von der Lehre an?

Oder passt hier der Titel von Rolf Hochhuths Drama aus dem Jahr 2004: „McKinsey kommt“?

Anmerkung:

¹ Dazu heißt es in einem aktuellen Artikel in *Spiegel online* (vom 29. April 2016), verfasst von Sven Böll: *Die rigide Personalpolitik des Deutsche-Bahn-Vorstands und ehemaligen Kanzleramtschefs Ronald Pofalla (CDU) sorgt im Konzern für zunehmende Unruhe. Ende Juni [2016] verlässt nun auch die renommierte und intern sehr geschätzte Leiterin der Rechtsabteilung, Marianne Motherby, das Unternehmen. Dass [...] „Wir erleben hier eine beispiellose Aktion Morgenröte“, sagt ein Insider. Pofalla sei auf Samtpfoten zur Bahn gekommen und zeige nun offenbar sein wahres Gesicht. Er sichere seine Macht wie ein Minister ab und werfe einen Verantwortlichen nach dem anderen raus. Pofalla gilt neben Infrastrukturvorstand Volker Kefer als aussichtsreichster Kandidat für die Nachfolge von Konzernchef Rüdiger Grube. Auch vorherige Personalentscheidungen des Intimus von Kanzlerin Angela Merkel (CDU) waren intern auf Kritik gestoßen. So sagte Pofalla kürzlich die langjährige Umweltchefin der Bahn ab, um seinen früheren Büroleiter im Kanzleramt, Andreas Gehlhaar, zu ihrem Nachfolger zu machen. Gehlhaar war bislang nicht als Umweltpolizist aufgefallen.“*



Bündnis Bahn für Alle

Wer ist Bahn für Alle?

Dieses Heft und das Faltblatt *LunaLiner*® werden überwiegend getragen durch das Bündnis Bahn für Alle, ergänzt um Organisationen, wie auf den ersten Seiten dieses Heftes mit den Vorworten dokumentiert. *Bahn für Alle* wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Großen Koalition, die DB AG zu privatisieren („Börsengang“). Geplatzt ist dieser Plan am 9. Oktober 2008, als der Börsenprospekt schon gedruckt war, mit dem die Aktienemission noch auf den gleichen Monat terminiert war. Doch die vier Konsortialbanken, die den Bahn-Börsengang managen sollten, waren tief in die Lehman-Pleite und die nachfolgende größte Finanzkrise seit 1929 involviert. Politisch war von der Merkelgeführten Großen Koalition nicht mehr vermittelbar, das sichere öffentliche Anlagevermögen Bahn von diesen Banken in zweifelhafte Wertpapiere umwandeln zu lassen. Aber das war nicht der einzige Grund für das Scheitern: Auch der Preis für das jahrelange Fahren auf Verschleiß, um die Bilanz für die Börse aufzuhübschen, wurde immer deutlicher. *Bahn für Alle* deckte auf, dass der ICE-Achsbruch vom 8. Juli 2008 in Köln, der zu einer zweiten Katastrophe wie 1998 in Eschede hätte führen können, kein

Einzelfall war. Ein wesentlicher Grund waren eingesparte Überprüfungen.

Nach 2008 gab es dennoch keinen Kurswechsel in der Geschäftspolitik der DB AG: Abbau und Kahlschlag bei der inländischen Schieneninfrastruktur und bei den Angeboten im Personen- und Güterverkehr auf der einen Seite, Prestigeprojekte ohne verkehrlichen Nutzen und teure Zukäufe bahnfremder Unternehmen weltweit auf der anderen. Der geplante Wegfall der Nachtzüge ist nur eine von vielen verfehlten Strategien der DB AG. *Bahn für Alle* verdeutlicht mit dem jährlich erscheinenden Alternativen Geschäftsbericht der DB AG, mit Aktionen und Pressekampagnen immer wieder die Folgen der falschen Orientierung in der Bahnpolitik. Das Bündnis setzt sich für eine Verkehrswende ein. Dazu gehört in erster Linie eine für alle Menschen zugängliche, zuverlässige, bequeme und bezahlbare Bahn als Alternative zum Auto- und Luftverkehr. *Bahn für Alle* kämpft daher für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand und wendet sich gegen jede Bahnprivatisierung.

Das Netzwerk arbeitet als Zusammenschluss von 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Die fol-

genden Organisationen sind Mitglied von *Bahn für Alle*: Attac, Bahn von unten in der EVG, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU), Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB), Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Pro Bahn Berlin-Brandenburg, Pro Bahn Hessen, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr e.V., VCD Brandenburg und Ver.di.

Die Publikationen von *Bahn für Alle* – so wie auch die hier vorgelegte Publikation – werden ausschließlich aus Spenden finanziert. Wir sind dringend auf zusätzliche Spenden angewiesen, um unsere Arbeit fortzusetzen. Wenn Sie den Abschnitt unten einsenden, bekommen Sie ab einer Spende von 10 Euro eine abzugsfähige Spendenquittung zugesandt. Oder Sie spenden direkt auf unser Konto: GRÜNE LIGA, IBAN: DE61 4306 0967 8025 6769 00 (GLS Bank, BIC: GENODEM1GLS); Betreff: „Bahn für Alle, Veröffentlichung“.

Weitere Informationen und aktuelle Artikel und Pressemeldungen: www.bahn-fuer-alle.de

Rückmeldecoupon

bitte • per Post an Bahn für Alle, c/o GRÜNE LIGA e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin
• per Fax an 030 - 204 44 68 oder per Mail an info@bahn-fuer-alle.de

Ja, ich möchte die Bahn-Kampagne unterstützen. Ich erteile eine Einzugsermächtigung und ein SEPA-Lastschriftmandat an: GRÜNE LIGA e.V. – Netzwerk ökologischer Bewegungen, Greifswalder Straße 4, 10405 Berlin
Gläubiger-ID-Nummer: DE75ZZZ00000444819, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt. Ich ermächtige die GRÜNE LIGA e.V., von meinem Konto den u.g. Betrag einmalig mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GRÜNEN LIGA e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Mir ist bekannt, dass ich innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen kann. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Das Mandat gilt einmalig für den unten genannten Betrag. Die Mandatsreferenz-Nr. wird dem Kontoinhaber mit einer separaten Ankündigung über den Einzug des Lastschriftbetrages mitgeteilt.

Ich spende Euro. Datum/Unterschrift: Name:

Straße: PLZ/Ort:

E-Mail: Kontoinhaber/in:

IBAN: BIC:

Bank:

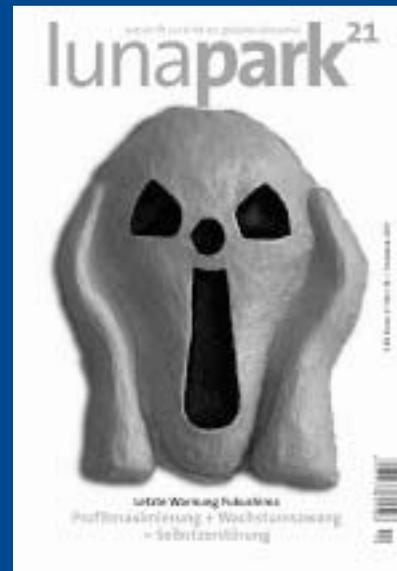


Verkehrsthemen gehören zu unserer Kernkompetenz*

* Siehe Abbildungen unten zu acht Extraheften zum Thema Verkehr, die *Lunapark21* bislang veröffentlichte [LP21 erscheint als Quartalszeitschrift mit vier „normalen“ Ausgaben im Jahr, ergänzt um zwei Sonderhefte, als „Lunapark21 Extra“ bezeichnet – siehe rechte, nebenstehende Seite.]



Vierteljahreszeitschrift Lunapark21



Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie verfolgt seit acht Jahren, wie sich die Weltwirtschaftskrise als Schmelbrand durch das Gebäude der kapitalistischen Weltwirtschaft frisst Themen des aktuellen Hefts **Weltwirtschaft im Frühjahr 2016** / Länderanalysen zu China, Taiwan, Russland, Polen, Spanien, Mexiko / Artikel u.a. zu Elektroauto, Migration & Arbeitsmarkt, Frauen & Klimawandel, Kohleausstieg, 5 Jahre Fukushima, TV-Sendung „Löwenzahn“ **Autorinnen/Autoren u.a. N. Chilas · G. Fülberth · H. Hofbauer · A. Komlosy · T. Kuczynski · G. Notz · W. Rügemer · C. Wüthrich · W. Wolf**

Lunapark21 erscheint vier Mal im Jahr mit 72 Seiten Lunapark21 gibt es an 400 Bahnhofs kiosken in Deutschland & an ausgewählten Kiosken in Österreich, Schweiz & Luxemburg

Abo 24 Euro/Jahr **Probeheft GRATIS** alle Anfragen abo@lunapark21.net

Abo-Bestellmöglichkeiten wie folgt **Abo per Post AVZ** · Storkower Str. 127a · 10407 Berlin **per E-Mail** abo@lunapark21.net **per web** www.lunapark21.net

impressum

Das vorliegende Heft Lunapark21 Extra Nr. 12/13 zu den Nachtzügen wird herausgegeben von der LP21-Redaktion und den im Editorial (S. 2) und in den Vorworten (S. 3-6) aufgeführten Verbänden, Gewerkschaften, Initiativen und Organisationen. Redaktionelle Koordination dieses Heftes: Winfried Wolf. Preis des vorliegenden LP21 Extra Nr. 12/13: 5 Euro. | In allen Abo- und Vertriebsangelegenheiten bitte wenden an: E-Mail abo@lunapark21.net · Postadresse: AVZ · Storkower Str. 127a · 10407 Berlin · Tel.: 030 – 42804030 | Redaktionsangaben Lunapark21 GmbH · An den Bergen 112 · D-14552 Michendorf · E-Mail-Adresse (für Redaktionsangelegenheiten) ww@lunapark21.net | Geschäftsführer Sebastian Gerhardt | Registrierung der Lunapark21 GmbH beim Amtsgericht Potsdam unter HRB 21525P | Heftgestaltung Joachim Römer | Druck Brandenburgische Universitätsdruckerei und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH | Lunapark21 wird auf FSC-zertifiziertem Papier gedruckt | Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie erscheint vier Mal im Jahr. Zusätzlich gibt es pro Jahr zwei Extra-Hefte zu Schwerpunktthemen (wie das vorliegende zu den Nachtzügen). | LP21-Redaktion Dr. Winfried Wolf (Chefredakteur; V.i.S.d.P.) · Daniel Behruzi · Thomas Fruth · Sebastian Gerhardt · Dr. Hannes Hofbauer · Dr. Gisela Notz | Einzelpreis des normalen Heftes (der Quartalszeitschrift): 5,90 Euro + Porto | Normalabo (= vier Ausgaben im Jahr und für Deutschland/Österreich): 24,00 Euro. | AboPLUS (sechs Ausgaben im Jahr, davon zwei Sonderhefte LP21-Extra zu Schwerpunktthemen; ebenfalls für Deutschland/ Österreich): 32 Euro. | Alle Abopreise siehe www.lunapark21.net/service/ | Abo-Bestellmöglichkeiten wie folgt: Abo per Post AVZ · Storkower Str. 127a · 10407 Berlin per E-Mail abo@lunapark21.net per web www.lunapark21.net | Konto Lunapark21 IBAN DE69 1605 0000 3527 0038 00 · BIC WELADED 1PMB | Die Rechte für Fotos und Texte liegen bei den Autorinnen und Autoren. Die Verwendung ist nur mit deren Einwilligung und mit Quellenangabe gestattet. | © Copyright 2016 by Lunapark21 GmbH | ISSN 1866-3788





Einfach mal die Zeit verschlafen
LunaLiner