

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

1 Bedeutung Nachtreisezugverkehr: Angebot und Nachfrage

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

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

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

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

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

2 Erhalt und Ausbau von Nachtreisezugverbindungen

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



Abbildung 1: Bedienebenen und mögliche Zieldefinition von Nachtreisezugverbindungen

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

Nationales Grundnetz:

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

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

Verbindungen in benachbarte europäische Metropolen

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

Weitere direkte Nachtreisezugverbindungen im internationalen Verkehr

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

Autoreisezüge

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

3 Handlungsoptionen: Professionalisierung des Betriebs, bessere Rahmenbedingungen

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

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

Professionalisierung der Vermarktung und des Vertriebs

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

Sicherstellung tragfähiger Trassenpreise

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

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

Unterstützung bei Fahrzeuginvestitionen

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

Verbesserte Vermarktungsbedingungen

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

Abbau von steuerlichen Benachteiligungen

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

Harmonisierung der Fahrgastrechte

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

Verbesserung von Qualitäts- und Servicestandards

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

Nachtreisezugverkehr im Kontext der europäischen Verkehrspolitik

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