

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)162-C

Stellungnahme zur ÖA am
14.01.2015

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften



School of Engineering

Stellungnahme zum Antrag

**Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen
stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern**
BT-Drucksache 18/2494

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des
Deutschen Bundestages am 14. Januar 2015

Dr.-Ing. Thomas Sauter-Servaes
Mobilitätsforscher und Studiengangleiter Verkehrssysteme
Technikumstr. 9
Postfach
CH-8401 Winterthur

Fon +41 58 934 71 77
Fax +41 58 934 71 77
eMail thomas.sauter-servaes@zhaw.ch

www.engineering.zhaw.ch/vs
blog.zhaw.ch/verkehrssysteme
www.mobilecular.de

Ausgangslage

Im europäischen Nachtzugverkehr ist seit einiger Zeit eine existenzgefährdende Abwärts-spirale zu beobachten. Nachdem sich die SBB schon im Jahr 2000 aus dem ursprünglich von SBB, ÖBB und DB gegründeten Kooperationsprojekt City Night Line (CNL) und dem Nachtzugverkehr insgesamt verabschiedet hat, fährt die ursprünglich für ihre „swissness“ gerühmte Nachtzugmarke CNL heute unter alleiniger Federführung der DB AG einem schleichenden Tod auf Raten entgegen. Bereits in der Vergangenheit wurde das Streckennetz stufenweise deutlich reduziert, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 entfielen nun die Relationen Basel/Amsterdam/Prag – Kopenhagen sowie Hamburg/Berlin/München – Paris.

Als Grund für die kontinuierliche Ausdünnung des Nachtzugangebots werden die hohen Verluste angeführt. Unabhängig von der seitens der unterschiedlichen Stakeholder umstrittenen Fahrgast- und Erlösentwicklung ist festzustellen, dass die Wettbewerbsintensität in dem vom Nachtzugverkehr bedienten Marktsegment massiv zugenommen hat. Dabei befindet sich der Nachtzug nun in einer gefährlichen „Sandwichposition“: Zum einen hat das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz nationale wie internationale Tageszüge signifikant beschleunigt, werden ehemals klassische Nachtzugverbindungen inzwischen in marktfähigen Fahrzeiten vom Tagesverkehr bedient. Andererseits hat der Markteintritt zahlreicher Low-Cost-Fluggesellschaften auf Strecken im Entfernungsbereich um 1.000 km zu einem teilweise ruinösen Konkurrenzkampf im Luftverkehr geführt, in dessen Folge die Kapazitäten in geschäftsreiseaffinen Tagesrandlagen stark ausgebaut wurden und gleichzeitig das vom Kunden wahrgenommene Preisniveau für Flugreisen erheblich gefallen ist – mit entsprechenden Auswirkungen auf die Zahlungsbereitschaft im Nachtzugverkehr. Unter weiterer Berücksichtigung des im Zuge der deutschen Fernbusliberalisierung stetig expandierenden preisaggressiven Fernbusangebots (auch im Nachtverkehr) hat sich das Alternativenspektrum insbesondere für preissensible Reisende im Fernverkehr Zentraleuropas spürbar ausgeweitet.

In diesem Umfeld steigenden inter- wie intramodalen Wettbewerbsdrucks leiden grosse Teile des Nachtzugverkehrs unter mangelnder Konkurrenzfähigkeit. Sowohl die Kostenstruktur als auch die Angebotsqualität erfüllen nicht mehr die Marktanforderungen. Die Fahrzeugflotte ist überaltert, was sich in Qualitätsdefiziten und steigenden Instandhaltungskosten niederschlägt. Mit sinkender Netzgrösse werden die Effekte des innerbetrieblichen „Inselstatus“ des Nachtzugverkehrs bei den Bahnanbietern immer frappierender: kleine Flotten von Kleinserien-Spezialwagen und spezialisiertes Zugpersonal ermöglichen wenig operative Synergie- und beschaffungsseitige Mengeneffekte mit dem restlichen Betrieb, verursachen kostspielige eigene Reserven und produzieren somit hohe Fixkosten. Der angesichts der längeren Übernachtreiseentfernungen häufige grenzüberschreitende Einsatz addiert zudem die bekannten Probleme des internationalen Schienenverkehrs, die die Wettbewerbsposition im Vergleich zu Bus und Flugzeug weiter schwächen: kostensteigernde Komplexitätszunahme durch unterschiedliche Strom-/Sicherheitssysteme, dif-

ferierende Regularien für den Personaleinsatz, steuerliche Nachteile bei Umsatz- und Treibstoffbesteuerung sowie viele weitere Details.

Der resultierende Kostendruck führte nicht selten zu Sparmassnahmen, die eklatante Serviceeinschnitte bewirkten. Investitionen in neue zeitgemässe Fahrzeuge wurden verschoben, Speisewagen gestrichen und Frühstücksleistungen reduziert sowie technologische Entwicklungen zur Steigerung der Reisezeitnutzbarkeit verpasst. Während kostenfreies WLAN in Fernbussen inzwischen ebenso zum Standard gehört wie ausgeklügelte Inflight-Entertainment-Systeme auf Flügen mit Reisedauern von über vier Stunden, entpuppt sich in so manchem Schlaf- und Liegewagen bereits die Suche nach einem Stromanschluss als abendfüllendes Ereignis. Durch Fernbus- oder Billigfliegernutzung sozialisierte Kundengruppen sind mit derartigen Angebotsmerkmalen sicherlich nicht zum Umstieg zu bewegen.

Potenziale des Nachtzugverkehrs

Die aktuellen Schwächen bei der Ausgestaltung des Nachtzugangebots sollten jedoch keine Grundlage zur Bewertung des grundsätzlichen Potenzials von Nachtzugverkehren in Europa darstellen. Denn prinzipiell bietet sich dem Nachtzug auch im Kontext der neuen Wettbewerbssituation ein relevantes Marktpotenzial, wenn es gelingt, die Stärken der Übernachtverbindung tatsächlich zu realisieren. Die Grundidee, das Reiseziel im „Nachtsprung“ schlafend zu erreichen, ist weiterhin überzeugend. Kernanliegen muss es daher sein, das Leistungsversprechen „Schlafen & Reisen“ durch leise, komfortable Fahrzeuge, angepasste Betriebsabläufe und smarte Interiorkonzepte in allen Wagenklassen umzusetzen. Innovative Zielgruppensegmentierungen, Ausstattungs- und Cateringkonzepte sowie Kooperationen mit der Unterhaltungsindustrie beim französischen Experimentalzug iDTGV zeigen eindrücklich, dass Bahnfahren bei der Reisezeitnutzbarkeit punkten kann. In Verbindung mit der bequemen, Anschlusskosten und -zeiten reduzierenden Fahrt von Stadtzentrum zu Stadtzentrum, der morgendlichen Ankunft vor dem ersten Flieger sowie dem für den Nachtzug noch nachvollziehbar zu quantifizierenden Umweltvorteil liessen sich für zunehmend CSR-bewusste Unternehmen oder die wachsende zahlungskräftige LOHAS-Gemeinde attraktive Angebote konzipieren. Aber auch die dank demographischem Wandel (Senioren) und Bildungsmegatrend (Studierende) an Bedeutung gewinnende Zielgruppe „time rich, money poor“ kann bedient werden, wenn betriebliche Kostenvorteile der Verbundproduktion durch Zugkopplungen auf Teilstrecken mit ausreichend „Masse“ betrieben und nutzerseitige Einsparungen bei Hotelübernachtungen überzeugend vermittelt werden. All diese unternehmerischen Massnahmen können aber nur wirksam werden, wenn die allgemeinen, politisch zu steuernden Rahmenbedingungen zukünftig faire Wettbewerbsbedingungen für den Schienenverkehr und den Nachtzugverkehr im Speziellen sicherstellen.

Konkrete Ansatzpunkte

Soll der Nachtzugverkehr in Zukunft wieder am Markt reüssieren, bedarf es intensiver Massnahmen sowohl zur Schaffung angemessener intermodaler Wettbewerbsbedingungen als auch zur Verbesserung des Nachtzugprodukts. Im Folgenden werden fünf Kernpunkte vorgestellt, von denen die ersten beiden dringende Handlungsempfehlungen an die politischen Akteure formulieren und die weiteren Aspekte Denkansätze zur Stärkung des Produkts darstellen.

(1) Steuerliche Chancengleichheit im intermodalen Wettbewerb schaffen

Weiterhin ist die Position des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs von außergewöhnlichen steuerlichen Nachteilen im intermodalen Wettbewerb geprägt, die diametral zur politisch oft proklamierten Verlagerung des Personenverkehrs von Auto und Flugzeug auf die umweltfreundlichere Schiene stehen. So beinhaltet in Deutschland der Preis des internationalen Nachtzugtickets 19 Prozent Mehrwertsteuer, von der der grenzüberschreitende Flugreisende dagegen befreit ist. Fluggesellschaften zahlen zudem keine Kerosin- und Ökosteuer während Eisenbahnverkehrsunternehmen Strom- und Ökosteuern entrichten müssen.

(2) Kostenwahrheit im Verkehr anstreben

Solange die externen Kosten wie insbesondere die Lärm-, Treibhausgas- und Schadstoffemissionen des Verkehrs nicht in die Bepreisung der verschiedenen Verkehrsmittel inkludiert werden, wird der Schienenverkehr seine Umweltvorteile nicht in einen relevanten Marktvorteil umwandeln können. Selbst gemäss konservativen Berechnungen verursacht der Luftverkehr pro Personenkilometer einen doppelt so hohen volkswirtschaftlichen Schaden wie der Schienenverkehr, nur sind diese den nachfolgenden Generationen aufgebürdeten Kosten eben gegenwärtig nicht marktwirksam.

Zur Unterstützung des Nachtzugverkehrs sollten politische Massnahmen an diesen beiden Punkten ansetzen. So lange der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland auf eigenwirtschaftlicher Basis betrieben wird, wird eine Fokussierung der Politik auf die rahmengebenden Massnahmen empfohlen. Ein Eingriff in die unternehmerischen Entscheidungen der Nachtzugbetreiber wird dagegen als nicht sinnvoll angesehen. Entsprechend sind die nachfolgenden Aspekte insbesondere als Impulse für eine im Antrag vorgeschlagene Studie zum zukünftigen europäischen Nachtzugverkehr zu verstehen.

(3) Produktstärken betonen

In den vergangenen Jahren hat bei öffentlichen Verkehrsanbietern ein Umdenken eingesetzt. Die zuvor isoliert angebotene Beförderungsdienstleistung von Haltestelle zu Haltestelle wird auch dank der neuen Medien immer stärker im Kontext des Tür-zu-Tür-Reisewunsches gesehen. Analog ist ein Perspektivenwechsel bei der Gestaltung des Nachtzugproduktes notwendig. Nachtzugreisen sind aus Kundensicht eher mit einem Hotelaufenthalt oder einem Langstreckenflug zu vergleichen als mit einer Tages-

zugfahrt. Entsprechend muss das Thema Reisezeitnutzbarkeit in Zukunft eine bedeutend grössere Rolle bei der Produktentwicklung spielen. Neben der Realisierung einer tatsächlichen Nachtruhe beinhaltet dies vor allem die Nutzbarkeit vom Kunden mitzubringender digitaler Endgeräte wie Smartphone oder Tablet und den Zugang zu exklusiven Inhalten für diese Geräte (Intrain-Entertainment-System).

(4) Einbindung in Reisepakete realisieren

Die moderne Nachtzugreise kann auf eine lange Tradition aufbauen, die verbunden ist mit starken Bildern und Geschichten. In den vergangenen Jahren ist es immer weniger gelungen, an diese Reisetradition anzuknüpfen. Es stellt sich die Frage, wie die Nachtzugreise von den Erfahrungen der Renaissance der Kreuzfahrt lernen kann, um im Urlaubsreisesegment wieder in das Alternativenset der Reisenden einbezogen zu werden. Dafür ist es von entscheidender Bedeutung, sich besser als Baustein für touristische Rundreisepakete zu positionieren. Aktuell sind Komplettreisen mit Nachtzugbeteiligung auf den Webseiten von CityNightLine überhaupt nicht vorhanden, beim Bahnreiseanbieter Ameropa werden „Kreuzfahrten auf Schienen“ nur mit ausgewählten Luxuszügen angeboten.

Auch im Geschäftsreisesegment sind durch geschicktes Bundling neue Impulse denkbar. Mit Night&Flight, bei dem eine CNL-Nachtzugfahrt und ein One-way-Flug der Fluggesellschaft Swiss zu einem flexiblen Mobilitätsangebot für Tagesgeschäftsreisen verknüpft wurden, gab es bereits vor einigen Jahren ein spezielles Angebot für diese Zielgruppe. Das Kooperationsprodukt scheiterte damals u.a. an dem komplizierten telefonischen Buchungsprozess. Angesichts der heutigen Vertriebsmöglichkeiten über das Internet sollten derart praxisnahe Kooperationsangebote erneut geprüft werden.

(5) Langfristig neue Märkte erobern

Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes wird als Chance angesehen, höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erzielen, um innerhalb der bestehenden Zeitfenster erheblich größere Entfernungsbereiche abzudecken und somit der gegenwärtigen Sandwichposition zu entkommen. Reiseweiten von über 2.000 km innerhalb eines 12h-Zeitfensters sind durchaus möglich. Geeignetes Rollmaterial ist mit dem Bombardier Zefiro CRH1 als Nachtzugversion in China bereits im Einsatz. Das Streckennetz kann signifikant ausgedehnt und neue nachfragestarke Destinationen eingebunden werden. Ein von der UIC beauftragtes Projekt „Night Trains 2.0“ identifizierte für derartige Very Long Distance Night Trains (VLDNT) attraktive Einsatzszenarien. Sicherlich wird es staatlicher Unterstützung bedürfen, um im neuen Entfernungssegment den dominierenden Kostenfaktor Trassengebühr einzudämmen. Sind die beteiligten Akteure diesbezüglich aber erfolgreich, kann sich der Nachtzug langfristig zu einer ökonomisch tragfähigen Alternative zu Mittelstreckenflügen entwickeln.