

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)162-A

Stellungnahme zur ÖA am
14.01.2015

Joachim Holstein

Neubergerweg 84

22419 Hamburg

Sprecher des Wirtschaftsausschusses

DB European Railservice GmbH

Stellv. Betriebsratsvorsitzender

DB ERS GmbH Niederlassung Hamburg

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

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE ist grundsätzlich zu begrüßen, da die Nacht- und Autoreisezüge der Deutschen Bahn AG

- wichtige und für viele Nutzer unverzichtbare Verkehrsmittel sind,
- nach wie vor stark nachgefragt werden und besser ausgelastet sind als die DB AG es bisher nach außen darstellt,
- umweltfreundlicher sind als ihre denkbaren Alternativen,
- in der Vergangenheit unter einigen Sonderfaktoren gelitten haben, so dass insbesondere die Jahre 2012 bis 2014 kein geeigneter Maßstab für ein negatives Urteil über ihre Wirtschaftlichkeit sind.

Der Antrag ist ferner zu begrüßen, weil die Deutsche Bahn 2012 bei Autozügen und 2014 beim Nachtzug nach Kopenhagen in den laufenden Fahrplan eingegriffen und Züge gestrichen hat, für die bereits Buchungen vorlagen. Wenn die Kunden der DB sich nicht mehr darauf verlassen können, dass die DB Linienverkehr betreibt, sondern man jederzeit damit rechnen muss, dass via Facebook oder Twitter beiläufig bekanntgegeben wird, dass ein ganzes Land vom Nachtverkehr abgehängt wird, ist das ein fatales Signal an die Kundschaft. Daher wäre ein Moratorium bei dem von der DB betriebenen Abbau der Nacht- und Autoreisezüge eminent wichtig.

Die durch das Moratorium gewonnene Zeit wäre auch hilfreich, um wesentliche Kennziffern zu überprüfen, die den Entscheidungen zugrunde liegen:

- Sind die Angaben der DB zur Auslastung ihrer Nacht- und Autoreisezüge zutreffend? Oder wird diese Kennziffer systematisch verzerrt und kleingerechnet?
- Treffen die Angaben der DB zu den Fahrgastzahlen zu? Oder wurden bei den Nachtzügen die Reisenden in den mitgeführten InterCity-Sitzwagen nicht mitgezählt?
- Sind die Angaben der DB zum Betriebsergebnis bei den Nacht- und Autoreisezügen zutreffend? Oder gab es buchhalterische Veränderungen bei der Zuweisung von Einnahmen und Kosten zu Lasten der Nacht- bzw. Autoreisezüge?

Zunächst zur Begrifflichkeit:

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. Die Züge fahren unter Bezeichnungen wie CityNightLine (CNL) und EuroNight (EN), früher auch unter Namen UrlaubsExpress (UEx), InterCityNight (ICN), oder schlicht Nachtzug (NZ). ICEs und ICs, die über Nacht fahren, gelten nicht als Nachtzüge.

Autoreisezüge – von der DB AG auch kurz als Autozüge bezeichnet – befördern ausschließlich Reisende mit ihrem Kraftfahrzeug im selben Zug über lange Strecken, seit einigen Jahren ausschließlich über Nacht. Den Reisenden stehen Schlaf- und Liegewagen zur Verfügung, Züge ins Ausland hatten auch einen Speisewagen. Davon zu unterscheiden ist der Autozug Niebüll-Westerland (»Sylt Shuttle«), den die DB nicht aufgeben will und der daher nicht Gegenstand dieser Stellungnahme ist.

Nachtzüge mit Autobeförderung gibt es bei der DB auch. Sie firmieren als CNL und führen Fahrzeugtransportwagen mit.

Im Fahrplanjahr 2015 betreibt die DB neben mehreren »reinen« Nachtzügen nur noch einen Nachtzug mit Autobeförderung (CNL 487/486 Hamburg-München-Hamburg) und einen Autoreisezug (CNL 1499/1498 Hamburg-Lörrach-Hamburg).

Inhaltsübersicht

- 1 Nachtzüge als wichtiges und für viele Nutzer unverzichtbares Verkehrsmittel
- 2 Autoreisezüge als wichtiges und für viele Nutzer unverzichtbares Verkehrsmittel
- 3 Wie wird die Auslastung der Nacht- und Autoreisezüge ermittelt?
- 4 Wie hoch sind Gewinn oder Defizit der Nacht- und Autoreisezüge?
- 5 Stiefmütterliche Behandlung der Nacht- und Autoreisezüge
- 6 Schwierigkeiten bei der Buchung
- 7 Die Jahre 2012 bis 2014 sind wegen Sonderfaktoren nicht geeignet, um die Abschaffung von Nacht- und Autoreisezügen zu rechtfertigen
 - 7.1 Baustellen und Hochwasserschäden
 - 7.2 Europäische Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV)
 - 7.3 Flügelzugkonzept
 - 7.4 Verlängerung der internationalen Autoreisezüge
 - 7.5 Veränderung beim Einsatz der Zugführer
 - 7.6 Nachtwachen in der Schweiz und in Frankreich
 - 7.7 Seitenselektive Türsteuerung in Italien
 - 7.8 Fazit der Faktoren: Steigerung der Personalstärke bis 50 Prozent
 - 7.9 Nutzlastbeschränkung der Fahrzeugtransportwagen
- 8 Ausblick auf 2020

Anhang: Fahrplanvergleich 2007 – 2014 – 2015

1 Nachtzüge als wichtiges und für viele Nutzer unverzichtbares Verkehrsmittel

Die DB hat in ihren Fahrplanbroschüren¹ die Vorteile der Nachtzüge 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 Fahrradmitnahme.

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.

1.1 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 bisher 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

¹ Hier zitiert aus dem Sommerkatalog 2007 »Nachtzüge – entspannt reisen und ausgeruht ankommen«, Seite 5

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 Hotelübernachtung(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 verlorengelassen.

Fahrplanbeispiele für einige bedeutende Verbindungen sind im Anhang aufgeführt: Für die Fahrplanjahre 2007, 2015 und ggf. auch 2014 sind die jeweiligen Nachtzugverbindungen und alternative Verbindungen mit Tageszügen aufgeführt. Deutlich wird: Auf den Distanzen, die typischerweise über Nacht zurückgelegt werden, stellen Tagesverbindungen keine akzeptable Alternative dar. Dänische Verkehrs- und Umweltverbände² 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. Jahrzehntlang 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 ganztägig 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«.³ 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. Europäische Touristen mit Interrail – vom Junior bis zur Seniorin – und Touristen aus Übersee mit Eurail-Pässen 1. Klasse zu teilweise vierstelligen Dollarpreisen sind es bisher als

² 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>

³ <http://www.schnee-express.com>

selbstverständlich gewohnt, bei Bedarf auch mehrere Tausend Kilometer »am Stück« reisen zu können und nacheinander Tages- und Nachtzüge zu nutzen. Nachtzüge abzuschaffen, hieße 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.

1.2 Nachtzüge als bequemste Verbindung

Am 21.10.2002 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 dabei deutlich mehr Gepäck einschließlich Fahrrad unterbringen zu können als in Tageszügen.

Als in den Nachtzügen noch Speisewagen zum Standard gehörten, 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.

1.3 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 und 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.⁴

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.

1.4 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.⁵

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 2013.⁶ 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.

⁴ 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.

⁵ Einige »Ansatzpunkte der am 09.12.2014 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

⁶ So unter anderem im »Münchner Merkur« vom 11.08.2014: »Nacht- und Autozüge werden gestrichen«

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.

2 Autoreisezüge als wichtiges und für viele Nutzer unverzichtbares Verkehrsmittel

Vieles von dem, was für Nachtzüge gilt, trifft auch auf Autoreisezüge zu, obwohl sich die Beförderungssituation deutlich unterscheidet.

Wichtigste Nutzergruppen sind Familien mit (oftmals kleinen und oftmals vielen) Kindern, Senioren, Motorradfahrer und Besitzer von Oldtimern oder Sportwagen. Von ausländischen Gästen werden oft die wegen des fehlenden allgemeinen Tempolimits als stressig empfundenen Zustände auf deutschen Autobahnen als Grund dafür genannt, dass man zwischen Hamburg, Düsseldorf oder Berlin und der Grenze zur Schweiz oder bis nach Österreich, Italien oder Frankreich bzw. von der Schweizer Grenze bis nach Hamburg lieber den Autoreisezug nutzt.

Hinzu kommt die extreme Zeitersparnis, wenn man bis zu 1.600 km zurücklegen kann, ohne am Steuer sitzen und ein oder zwei Mal ein Nachtquartier suchen bzw. das gebuchte Nachtquartier auch unter widrigen Umständen erreichen zu müssen.

Vor fünf Jahren, zum 80-jährigen Jubiläum der Autoreisezüge, benannte Bahnchef Dr. Rüdiger Grube die Vorzüge dieses Verkehrsmittels wie folgt:

»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!«⁷

Neben anderen Prominenten wurde in diesem Katalog Dr. Hermann Otto Solms, Mitglied der Motorradsporthgruppe der Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages, 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!«⁸

⁷ Sommerkatalog 2010 »Mit dem Autozug über Nacht durch den Sommer«, Seite 4

⁸ Ebenda, Seite 17

Viele Reisende haben gegenüber dem Zugpersonal ihr Unverständnis gegenüber den Kürzungen des Angebots ausgedrückt, und nicht wenige haben bedauernd geäußert, dass sie nach dem Ende des Autoreisezuges keine weiten Urlaubsreisen mehr antreten könnten: Betroffen sind vor allem Menschen mit Flugangst oder medizinischem Flugverbot und Menschen mit eingeschränkter Beweglichkeit. Entschiedenem Widerspruch unter den Reisenden hat die Behauptung der DB geerntet, der Trend zu Billigfliegern und Mietwagen habe sich negativ auf das Geschäft ausgewirkt: Die Reisenden weisen dann darauf hin, dass sie gar nicht so viel Gepäck ins Flugzeug mitnehmen könnten, wie sie im Auto dabei haben, und dass es zur Urlaubsqualität gehöre, mit dem vor der heimischen Garage gepackten Auto ohne Umladen bis zum Urlaubsquartier fahren zu können.

Auf energische Ablehnung stößt bei Reisenden auch die von der DB propagierte Alternative, ihr Auto auf einen LKW zu verladen. Die Umweltschädlichkeit des LKW-Transports, die Unsicherheit dieser Beförderungsart, die erzwungene Trennung zwischen Fahrzeug und Besitzer sowie die in vielen Fällen erzwungene Hotelübernachtung werden als Hauptgründe genannt. Manche Reisende haben gesagt, dass sie den »Versuch« des LKW-Transports für eine Alibiveranstaltung halten, damit die DB nach ein bis zwei Jahren die Fahrzeugbeförderung ganz einstellen könne.

3 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 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.⁹

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.¹⁰

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

⁹ DER SPIEGEL, 48/2013, Seite 88

¹⁰ DB: Geschäftsbericht 2013, Seite 82

Sie führt aber bei Nacht- und Autoreisezügen systematisch zu einer zu geringen Messgröße, weil erstens ein Bett oder eine Liege pro Nacht nur einmal 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 14.12.2014 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 fünf Einzelreisende, fünf Paare und zwei dreiköpfige Familien gebucht haben, ist dieser Schlafwagen effektiv zu 100 Prozent ausgebucht, denn alle 12 Abteile sind belegt, so dass kein weiteres Bett verkauft werden kann. Da aber diese volle Belegung bei 21 Personen auf 36 Plätzen erreicht wird, würde die Kennziffer »Personenkilometer geteilt durch Platzkilometer« die Auslastung maximal mit 58 Prozent angeben. Wenn dann auch noch zahlreiche Reisende nicht auf der gesamten Strecke gebucht haben, sinkt die nach dieser Methode errechnete Auslastung schnell unter 50 Prozent.

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 1.000 km entfernte Zürich fährt, ergibt sich als Quotient aus $12 * 700 = 8.400$ Personenkilometern und $36 * 1.000 = 36.000$ 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 Liegekarte 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.

Bei Autoreisezügen verstärkt sich das Phänomen: Dort werden Schlafwagenabteile stets nur als Ganzes verkauft, so dass Einzelreisende immer ein Abteil für sich allein haben, und im Liegewagen kann man auch komplette Abteile buchen. Da diese Abteile sechs Sitzplätze bzw. sechs Liegen haben und von maximal fünf Personen belegt werden dürfen, würde ein Ehepaar, das ein komplettes Abteil bucht, bei der Kennziffer »Personenkilometer geteilt durch Platzkilometer« einen Wert von 40 Prozent oder sogar nur von 33 Prozent erzeugen, obwohl das Abteil zu 100 Prozent verkauft ist und die DB von diesen zwei Reisenden genauso viel für das Abteil kassiert wie von einer fünfköpfigen Familie.

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.

4 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 an¹¹ 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.¹²

Die Umweltorganisation Robin Wood hat sich mit diesen Zahlen auseinandergesetzt:¹³

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.

Vor knapp zehn Jahren hingegen hat die DB nach eigener Aussage auf manchen Autozugstrecken noch Gewinne geschrieben:

Nach Angaben des Sprechers der DB Autozug wird auch der Bahnhof Stuttgart-Kornwestheim geschlossen, von dem im Sommer Züge an die Nord- und an die Ostsee führen. Die Autoreisezüge seien zwar gut ausgelastet gewesen, im Winter allerdings habe der Bahnhof nicht genutzt werden können. ...

Ertragreich und damit sicher sind dem Sprecher zufolge Autoreisezüge auf langen Strecken, die vor allem nachts fahren. Er nannte Züge aus Nord- und Westdeutschland nach Frankreich oder Italien. »Damit verdienen wir Geld.«¹⁴

Warum verdiente die DB mit diesen Zügen 2012 und 2013 kein Geld mehr? Die Fahrpreise sind gestiegen, der Gastronomiestandard an Bord ist gesunken. Es wäre folglich zu klären, welche externen (ausländische Trassengebühren?) und internen (deutsche Trassengebühren? Overheadkosten?) Faktoren schwarze Zahlen in rote Zahlen verwandelt haben.

¹¹ So zum Beispiel in der Süddeutschen Zeitung vom 23.10.2014

¹² Berliner Zeitung, 29.07.2014: »Bahnreisende kämpfen für Strecken«

¹³ <http://www.robinwood.de/wordpress/blog/aktion/2014/12/mit-dem-taxi-nach-paris-rettet-die-nachtzuege-aktionen-heute/>

¹⁴ SPIEGEL ONLINE, 31.10.2007; <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/sparprogramm-bahn-baut-autozug-verbindungen-massiv-ab-a-514622.html>

5 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, so dass ich hier die Damen und Herren Abgeordneten an Herrn Homburg verweisen muss, 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 herunterzurechnen ist, dürften auch nach vorsichtiger Schätzung Erstattungsbeträge 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 Imageschaden 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.¹⁵

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.

¹⁵ http://www.sncf.com/ressources/presse_alleo-sncf-db-promo-chute-du-mur_23-10-2014.pdf

6 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 an 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 behoben, 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 Liegekatgorie 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 entsprechenden, 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. 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.
- 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.
- Im Frühjahr 2014 war es zeitweilig unmöglich, online zu dritt ein Vierbettabteil im Schlafwagen des Autoreisezuges von Hamburg nach Lörrach zu buchen. Kunden machten darauf aufmerksam, dass ihnen stattdessen zwei Zweibettabteile für fast den doppelten Preis angeboten wurden, und fragten, ob sie damit von einer Buchung abgeschreckt werden sollten.¹⁶

In einer Zeit, in der das Aus für die Autoreisezüge und für den Nachtzug nach Paris schon (so gut wie) beschlossene Sache war, weckten solche Phänomene bei Fahrgästen und Beschäftigten naturgemäß den Verdacht, dass bewusst auf sinkende Reisendenzahlen hingearbeitet wurde. Das Mitgliedermagazin der EVG schreibt 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.«¹⁷

7 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

¹⁶ Kundenmail vom 06.04.2014 an den Verfasser: »Wir haben am 20.02.14 folgendes gebucht: - 3 Pers. am 05.06.14 von Altona nach Lörrach 1 Abteil untere Ebene mit Waschgelegenheit - 1 Pkw über 1,5 To ---- Preis für das Abteil = 310,00€ -- Preis für Pkw = 149,00€ gesamt also 459,00€ ohne Rabatte. Am 05.04.14 habe ich mal wieder nachgesehen beim AZ und siehe da, gleiche Reise zur selben Zeit kostet nun 709,00€ was eine Mehrbelastung von 250,00€ oder 54,5% bedeutet. Hintergrund dieser Preisexplosion ist, man muss jetzt mit drei Personen zwei Abteile buchen, was nicht zu verstehen ist. Das kann sich bald keiner mehr leisten und dann geht die Auslastung tatsächlich gegen NULL und die DB hat dann eben ein Argument mehr zur Einstellung.« Nach Angaben der DB handelte es sich um einen Programmierfehler der Website.

¹⁷ imtakt, 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.«

und mit Gegenmaßnahmen beantwortet, andere 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.

7.1 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: Autoreisezüge nach Alessandria im Piemont waren ab 2012 von der Sanierung des Simplontunnels¹⁸ betroffen – die Umleitung über den Gotthardtunnel erzwang die Zugdurchfahrt durch Mailand in der Rush Hour, was wegen der Konflikte mit Nahverkehrszügen oft zu erheblichen zusätzlichen Verzögerungen führte. Während der Sperrung der Brennerstrecke von Mitte Juni bis Ende September 2012¹⁹ wurden Autoreisezüge nach Bozen nur bis Innsbruck geführt und die Züge nach Verona über Basel und den Gotthard umgeleitet, Nachtzüge nach Rom teilweise über Villach und Venedig. Die Sperrung der Tauernstrecke im August 2013 und im Mai 2014 führte bei den Zügen nach Villach zur Umleitung über Leoben mit mehrmaligem Kuppeln und Umsetzen der Lok.

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.²⁰

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.

7.2 Europäische Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV)

Die EFPV gilt für alle grenzüberschreitenden Züge ins EU-Ausland und zwingt Arbeits- und Ruhezeiten in ein starres 24-Stunden-Raster, das bei den Autoreisezügen nach Südfrankreich und Italien für erhebliche Probleme beim Personaleinsatz sorgte. Zuvor hatte die für die Nacht- und Autoreisezüge zuständige Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten Tarifverträge abgeschlossen, auf deren Grundlage behördliche Genehmigungen für angepasste Ruhezeiten erteilt werden konnten. Es gab Touren mit 6 Stunden Ruhe auf der

¹⁸ Sie dauert von März 2012 bis März 2015.

Vgl. <http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schiennetz/simplontunnel.html>

¹⁹ http://www.deutschebahn.com/contentblob/2438620/by_zusaetzliche_zuege_20120424/data.pdf

²⁰ 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/>

Hinfahrt, 11 Stunden Ruhe am Wendeort und 6 Stunden Ruhe auf der Rückfahrt ebenso wie Touren mit 9 Stunden Ruhe auf der Hinfahrt, 4 Stunden Ruhe am Wendeort und 11 Stunden Ruhe auf der Rückfahrt. Durch die EFPV wurden diese Modelle obsolet, weil beispielsweise 11 Stunden Freizeit am Wendeort nicht als Ruhe galten, da der Wendeort erst mehr als 16 Stunden nach Dienstantritt erreicht wurde. Folglich mussten manche Mitarbeiter vor dem Wendebahnhof von den Zügen genommen werden, andere hatten ihren Dienstantritt an einem Unterwegsbahnhof, und wieder andere mussten kurz nach Dienstantritt in eine achtstündige Ruhe gehen. Dadurch musste in der Regel ein Mitarbeiter mehr pro Zug eingesetzt werden.

7.3 Flügelzugkonzept

2012 wurde bei den ins Ausland fahrenden Autoreisezügen ein Flügelzugkonzept eingeführt. Während früher Ganzzüge z. B. von Hamburg nach Narbonne fuhren und unterwegs nur einige Fahrzeugtransportwagen beigestellt oder abgekuppelt wurden, bildete man nun Züge, deren Fahrtstrecken ein X bildeten: Am Knotenbahnhof trafen Züge aus Düsseldorf und Hamburg, Düsseldorf und Berlin oder Hamburg und Berlin ein, tauschten Kursgruppen aus und fuhren dann nach Narbonne und Alessandria, Triest und Verona oder Villach und Bozen weiter. Das notwendige Rangieren verlängerte die Fahrzeit um bis zu drei Stunden, war aufwendig und störungsanfällig. Verspätungen eines Flügelzuges im Zulauf wirkten sich oft negativ auf beide abgehenden Flügelzüge aus. In manchen Fällen wurde wegen der Fahrzeitverlängerung die kritische Grenze der EFPV überschritten (siehe Faktor 2), so dass zusätzliches Personal erforderlich wurde.

Bei Nachtzügen wurde das Flügelzugkonzept so weit getrieben, dass sich jede Nacht in Hannover vier und in Mannheim fünf Züge trafen und Kursgruppen tauschten. In Mannheim traf der erste dieser Züge um 01:26 Uhr ein, der letzte um 03:10 Uhr, der erste fuhr um 02:53 Uhr wieder ab, der letzte um 04:04 Uhr. 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 beigestellt werden. Es handelt sich somit um eine Betriebsführung, die keine Unwägbarkeiten verkraftet. 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.«²¹

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

²¹ 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/>

weggefallen sind. Es ist also von einer deutlich stabileren Betriebsführung auszugehen – allerdings als Resultat eines qualitativen Abbaus des Nachtzugangebots.

7.4 Verlängerung der internationalen Autoreisezüge

Bei der Umstellung auf das Flügelzugkonzept wurden die internationalen Autoreisezüge um einen Wagen verlängert. Waren sie zuvor mit zwei Schlaf- und fünf Liegewagen oder drei Schlaf- und vier Liegewagen sowie einem Speisewagen, also acht Personenwagen ausgestattet, wurde nun mit zwei Kursgruppen aus je einem Schlaf- und drei Liegewagen plus Speisewagen, also mit neun Personenwagen gefahren. Gemäß der für Nachtzüge geltenden Vorschriften muss ab dem neunten Wagen neben dem Zugführer ein zweiter Mitarbeiter ständig präsent sein, also auch in den »unproduktiven« Nachtstunden. Wegen der EFPV (siehe Faktor 2) konnte dieser zweite Mitarbeiter nicht vom Abgangsbahnhof bis zum Wendebahnhof durchfahren, musste also gewissermaßen »on top« eingesetzt werden.

7.5 Veränderung beim Einsatz der Zugführer

Bis vor wenigen Jahren gab es an Bord der Nacht- und Autoreisezüge einen für den Service verantwortlichen Mitarbeiter (»Teamchef«) und einen für den Betrieb verantwortlichen Mitarbeiter (»Zugführer«). Teamchefs fuhren stets vom Abgangs- bis zum Zielbahnhof durch und hatten auf langen Strecken nachts Ruhepause, während Zugführer, die nachts wach sein mussten, meist vor dem Wendort abstiegen, um ausreichend Ruhe zu bekommen. Im Laufe der Jahre waren Personalstärke und Schichtenteilung an Bord immer weiter an einen optimalen Kompromiss zwischen Servicequalität und Personalkosten herangeführt worden. Mit dem 2012 eingeführten Konzept eines »Chef de Service« wurde der Zugführer zugleich mit der Leitung des Teams und der Serviceaufgaben betraut, so dass er bis zum Wendebahnhof durchfahren musste. Dies erzwang wegen der EFPV oftmals eine achtstündige Ruhe an Bord, was den Einsatz eines weiteren Zugführers oder Zugschaffners nötig machte und die Personalstärke an Bord weiter erhöhte.

7.6 Nachtwachen in der Schweiz und in Frankreich

In den letzten Jahren verlangten die Bahngesellschaften in Frankreich und der Schweiz, dass neben ihrem eigenen Personal auch ein Mitarbeiter der DB ERS nachts präsent sein musste. Wegen der Fahrplanlage und der EFPV musste dieser Mitarbeiter »on top« eingesetzt werden.

7.7 Seitenselektive Türsteuerung in Italien

Seit dem 01.01.2013 verlangt die italienische Bahngesellschaft Trenitalia, dass Türen zur bahnsteigabgewandten Seite nicht geöffnet werden können.²² Da die DB seit 2007, als diese

²² <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/nachtzuegen-nach-italien-droht-2672242.html>

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.

7.8 Fazit der Faktoren: Steigerung der Personalstärke bis 50 Prozent

Die Kombination aus EFPV, Verlängerung des Zuges um einen Wagen, Veränderungen bei den Zugführern und den betrieblichen Sonderanforderungen im Ausland führte dazu, dass in den Jahren 2012 bis 2014 an Stelle von 12 Mitarbeitern auf zwei getrennten Ganzzügen 16 bis 18 Mitarbeiter auf dem Flügelzugkonstrukt eingesetzt werden mussten.

7.9 Nutzlastbeschränkung der Fahrzeugtransportwagen

Seit einigen Jahren muss bei der Buchung eines Autoreisezuges angegeben werden, ob das Auto mehr oder weniger als 1,5 Tonnen wiegt. Grund ist, dass die Nutzlast der Fahrzeugtransportwagen, die Platz für 10 Autos bieten, auf 15,0 t beschränkt ist und dieses Gewicht schon bei 7 oder 8 Mittel- und Oberklasseautos erreicht werden kann.

Die Kapazität sinkt also bei Autos um 20 bis 30 Prozent, was durch die wachsende Zahl von Kunden mit Motorrad nicht wettgemacht wird.

Diese Senkung der Fahrzeug- und Kundenanzahl bedeutet aber nicht, dass die Einnahmen bei den Bett- und Liegeplätzen im gleichen Maße zurückgehen würden, denn viele Gäste, die zuvor bei vollem Zug nur Einzelplätze in Liegewagenabteilen bekommen hatten, konnten nun ganze Abteile buchen, so dass die DB denselben Erlös bei weniger Reisenden erzielte; siehe hierzu auch die Ausführungen zur Auslastung im Abschnitt 3.

8 Ausblick auf 2020

Die Deutsche Bahn möchte bis zum Jahre 2020 erklärtermaßen zu den zehn Top-Arbeitgebern Deutschlands gehören.²³

Die Deutsche Bahn hat eine Kampagne gestartet, mit der sie sich als »Überzeugungstäter beim Umweltschutz« präsentiert.²⁴

²³ http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/top_arbeitgeber/einleitung.html

²⁴ http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/ueberblick/nachhaltige_strategie.html?hl=vision%202020.
Es heißt dort: *Inbesondere 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.

Sie hat am 03.12.2014 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.«²⁵

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 13.12.2014, sondern schon zum 02.11.2014 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 November und Dezember wird traditionell erst wenige Wochen vorher gebucht, und dieser Zug hatte im Jahre 2013 185.000 Reisende befördert, das entspricht einer Steigerung von 68 Prozent gegenüber dem Jahr 2000.²⁶

Auch in der Region Piemont waren Fassungslosigkeit und Protest die Reaktion auf die Entscheidung der DB, den Autoreisezug nach Alessandria einzustellen, denn dieser hatte seine Fahrgastzahlen von 2011 auf 2012 um 36 Prozent steigern können. Der private niederländische Zugbetreiber EETC, dessen »AutoSlaap Trein« nach Alessandria ebenfalls um 36 Prozent zugelegt hatte, erklärte auch sofort, in die von der DB hinterlassene Lücke stoßen und zusätzliche Züge einsetzen zu wollen.²⁷

In Lücken der DB stößt auch die ÖBB, die in ihren Nachtzügen im Vergleich zur DB bessere Inklusivleistungen (Schlummertrunk, Toilettenartikel, Frühstück) und teilweise deutlich

²⁵ http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_p/8577466/p20141203.html

²⁶ Antwort des dänischen Verkehrsministers Magnus Heunicke vom 12.08.2014 auf die Anfrage des Abg. Henning Hyllested, Mitglied des Verkehrsausschusses, vom 23.06.2014 (Transportudvalget, spørgsmål nr. 815), sowie E-Mail von Poul Kattler an den Verfasser vom 07.01.2015. Im November 2013 wurde das Zugpaar in Dänemark von 9.315 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 25.09.2014: *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.*

²⁷ IL PICCOLO, 05.09.2014: Niente più treni dalla Germania, S. 1 und 6

preisgünstigere Speisen und Getränke anbietet.²⁸ 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 22.10.2014 hervorgeht:²⁹

»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 Waggonen ist eine Katastrophe.«

H.-P. M., Klagenfurt

KERN: »Diese Geschichte kenne ich, das ist wirklich unbefriedigend. Die Wagen 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.³⁰ 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. Daher ist das vorgeschlagene Moratorium sinnvoll.

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

²⁸ http://www.oebb.at/de/Reisen_Ins_Ausland/Nachtreisezug/

²⁹ http://www.kleinezeitung.at/s/steiermark/4195034/Telefonstunde-zur-OBB_Sind-alle-BahnDesigner-depressiv?

³⁰ Hamburger Abendblatt, 10.03.2004

hervorragend beurteilen, was sich bewährt hat und was nicht und welche Veränderungen angebracht sind.

Abschließend möchte ich den Vorstandsvorsitzenden 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.«³¹

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 verbanden und verbinden.

³¹ http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/2238672/moskau__berlin__paris__20111213.html

Anhang: Fahrplanvergleich 2007 – 2014 – 2015

Berlin – Paris

- 2007: Direktverbindung: NZ 242 Berlin-Hannover-Brüssel-Paris, Fahrzeit 11:45 Stunden
Berlin Hbf 21:29 ab, Hannover 23:31 ab, Brüssel 06:15 an, Paris 09:14 an
- 2014: Direktverbindung: CNL 450 Berlin-Hannover-Paris, Fahrzeit 13:18 Stunden
Berlin Hbf 20:06 ab, Hannover 22:16 ab, Paris 09:24 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug mehr. Keine Direktverbindung verfügbar
Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Mannheim, Fahrzeit 08:18 Stunden
Berlin Hbf 04:32 ab (ICE) 09:27 an Mannheim 09:42 ab (TGV) Paris 12:50 an
Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Mannheim, Fahrzeit 08:18 Stunden
Berlin Hbf 14:32 ab (ICE) 19:27 an Mannheim 19:40 ab (TGV) Paris 22:50 an
Alternative Nachtverbindungen: Ein oder zwei Mal umsteigen, Fahrzeit 09:31 bis 11:36 Stunden
Berlin Hbf 22:14 ab (CNL) 06:20 an Offenburg 06:32 ab (SWEG) 07:04 an Strasbourg 07:16 ab (TGV) Paris 09:35 an
Berlin Hbf 22:14 ab (CNL) 04:43 an Mannheim 06:40 ab (ICE) Paris 09:50 an
Berlin Hbf 00:28 ab (CNL) 06:14 an Köln 06:44 ab (ICE) Paris 09:59 an

Hamburg – Paris

- 2007: Direktverbindung: NZ 236 Hamburg-Bremen-Brüssel-Paris, Fahrzeit 10:27 Stunden
Hamburg Hbf 22:47 ab, Bremen 23:49 ab, Brüssel 06:15 an, Paris 09:14 an
- 2014: Direktverbindung: CNL 40479 Hamburg-Hannover-Paris, Fahrzeit 13:13 Stunden
Hamburg Hbf 20:11 ab, Hannover 22:16 ab, Paris 09:24 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug mehr. Keine Direktverbindung verfügbar
Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Frankfurt, Fahrzeit 09:04 Stunden
Hamburg Hbf 03:46 ab (ICE) 07:45 an Frankfurt Hbf 08:57 ab (TGV) Paris 12:50 an
Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Karlsruhe, Fahrzeit 08:11 Stunden
Hamburg Hbf 14:24 ab (ICE) 19:08 an Karlsruhe 19:33 ab (TGV) Paris 22:35 an
Alternative Nachtverbindung: Umsteigen in Offenburg und Strasbourg, Fahrzeit 13:24 Stunden
Hamburg Hbf 20:11 ab (CNL) 05:19 an Offenburg 06:32 ab (SWEG) 07:04 an Strasbourg 07:16 ab (TGV) Paris 09:35 an

München – Paris

- 2007: Direktverbindung: NZ 260 München-Stuttgart-Paris, Fahrzeit 09:50 Stunden
München 20:56 ab, Stuttgart 23:31 ab, Paris 06:46 an
- 2014: Direktverbindung: CNL 40418 München-Stuttgart-Paris, Fahrzeit 10:34 Stunden
München 22:50 ab, Stuttgart 01:35 ab, Paris 09:24 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug mehr. Eine Direktverbindung pro Tag verfügbar
Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Mannheim, Fahrzeit 06:25 Stunden
München 03:25 ab (ICE) 06:28 an Mannheim 06:40 ab (ICE) Paris 09:50 an
Einzigste Direktverbindung: Fahrzeit 06:10 Stunden
München 06:25 ab (TGV) Paris 12:35 an
Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Stuttgart, Fahrzeit 06:07 Stunden
München 16:28 ab (ICE) 18:47 an Stuttgart 18:55 ab (TGV) Paris 22:35 an
Alternative Nachtverbindung: keine.

Kopenhagen – Paris

- 1982: Zwei direkte Nachtverbindungen, Fahrzeit 15:55 bzw. 17:24 Stunden
Schlafwagen: Kopenhagen 16:45 ab (D 397/234) Paris 08:40 an
Liegewagen: Kopenhagen 21:10 ab (D 232) Paris 14:34 an
- 2007: Zwei Nachtverbindungen mit Umsteigen, Fahrzeit 15:36 bzw. 16:12 Stunden
Kopenhagen 17:38 ab (EC) 22:16 an Hamburg 22:47 ab (NZ) Paris 09:14 an
Kopenhagen 18:53 ab (NZ 40483) 06:56 an Köln 07:14 ab (Thalys) Paris 11:05 an
- 2014: Zwei Nachtverbindungen mit Umsteigen, Fahrzeit 21:42 bzw. 15:13 Stunden
Kopenhagen 11:42 ab (ICE) 16:16 an Hamburg 20:11 ab (CNL) Paris 09:24 an
Kopenhagen 18:46 ab (NZ 40473) 06:14 an Köln 06:45 ab (Thalys) Paris 09:59 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug mehr. Keine Direktverbindung verfügbar
 Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Hamburg und Frankfurt, Fahrzeit 13:11 Stunden
Kopenhagen 07:43 ab (ICE) 12:16 an Hamburg 12:24 ab (ICE) 16:00 an Frankfurt 16:58 ab (ICE) Paris 20:54 an
 Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Hamburg und Karlsruhe, Fahrzeit 12:52 Stunden
Kopenhagen 09:43 ab (ICE) 14:16 an Hamburg 14:24 ab (ICE) 19:08 an Karlsruhe 19:33 ab (TGV) Paris 22:35 an

Kopenhagen – München

- 2007: Direktverbindung: EN 483, Fahrzeit 14:04 Stunden
Kopenhagen 18:53 ab, München 08:57 an
- 2014: Zwei Nachtverbindungen mit Umsteigen, Fahrzeit jeweils 15:23 Stunden
Kopenhagen 15:42 ab (ICE) 20:16 an Hamburg 21:26 ab (CNL) München 07:05 an
Kopenhagen 18:46 ab (NZ 473) 06:40 an Frankfurt 06:54 ab (ICE) München 10:09 an
- 2015: Eine Nachtverbindung mit Umsteigen, Fahrzeit 15:22 Stunden
Kopenhagen 15:43 ab (ICE) 20:16 an Hamburg 21:26 ab (CNL) München 07:05 an
 Erste Tagesverbindung: Umsteigen in Hamburg, Fahrzeit 11:01 Stunden
Kopenhagen 07:43 ab (ICE) 12:16 an Hamburg 13:01 ab (ICE) München 18:44 an
 Letzte Tagesverbindung: Umsteigen in Hamburg, Fahrzeit 11:31 Stunden
Kopenhagen 11:43 ab (ICE) 16:16 an Hamburg 17:01 ab (ICE) München 23:14 an

Köln – Mailand

- 2007: Direktverbindung: NZ 301, Fahrzeit 11:27 Stunden
Köln 20:18 ab, Karlsruhe 00:38 ab, Lugano 06:08 an, Mailand 07:45 an
- 2015: Eine Nachtverbindung mit Umsteigen, Fahrzeit 11:51 Stunden
Köln 23:46 ab (CNL 40419) 06:47 an Basel SBB 06:59 ab (IC) 07:56 an Bern 08:07 ab (IC) 09:11 an Brig 09:44 ab (EC) Mailand 11:37 an
 Umsteigeoptimierte Nachtverbindung, Fahrzeit 13:49 Stunden
Köln 23:46 ab (CNL 40419) 08:33 an Zürich 09:32 ab (EC) Mailand 13:35 an
 Erste Tagesverbindung: Zwei Mal umsteigen, Fahrzeit 09:40 Stunden
Köln Hbf 05:55 (ICE) 07:23 an Mannheim 07:36 ab (ICE) 11:00 an Zürich 11:32 ab (EC) Mailand 15:35 an
 Umsteigeoptimierte Tagesverbindung: Umsteigen in Basel, Fahrzeit 09:42 Stunden
Köln Hbf 06:55 (ICE) 10:47 an Basel SBB 12:31 ab (EC) Mailand 16:37 an
 Letzte Tagesverbindung: Drei Mal umsteigen, Fahrzeit 08:42 Stunden
Köln Hbf 13:55 (ICE) 15:23 an Mannheim 15:36 ab (ICE) 18:56 an Bern 19:07 ab (IC) 20:11 an Brig 20:44 ab (EC) Mailand 22:37 an

München – Rom

- 2007: Direktverbindung: EN 287 nach Neapel, Fahrzeit 11:02 Stunden
München 21:03 ab, Innsbruck 23:04 ab, Florenz 05:30 an, Rom 08:09 an
- 2015: Direktverbindung: CNL 485 nach Rom, Fahrzeit 12:14 Stunden
München 21:08 ab, Innsbruck 23:05 ab, Florenz 06:07 an, Rom 09:22 an
 Erste Tagesverbindung: 1 x umsteigen, Fahrzeit 08:46 Stunden
München 07:38 ab (EC) 14:07 an Bologna 14:20 ab (ES) Rom 16:24 an
 Letzte Tagesverbindung: 1 x umsteigen, Fahrzeit 09:02 Stunden
München 11:38 ab (EC) 16:57 an Verona 17:50 ab (ES) Rom 20:40 an

Berlin – Zürich

- 2007: Direktverbindung: CNL 479, Fahrzeit 11:53 Stunden
Berlin Hbf 21:25 ab, Hannover 23:52 ab, Basel 07:46 an, Zürich 09:18 an
- 2015: Direktverbindung: CNL 1258, Fahrzeit 11:03 Stunden
Berlin Hbf 22:14 ab, Erfurt 01:20 ab, Basel 07:46 an, Zürich 09:17 an
 Erste Tagesverbindung: 1 x umsteigen, Fahrzeit 08:28 Stunden
Berlin Hbf 04:32 ab (ICE) 11:47 an Basel SBB 12:07 ab (IC) Zürich 13:00 an
 Letzte Tagesverbindung: 2 x umsteigen, Fahrzeit 08:26 Stunden
Berlin Hbf 15:34 ab (ICE) 20:27 an Mannheim 20:36 ab (ICE) 23:00 an Basel SBB 23:07 ab (IC) Zürich 24:00 an
 Keine Direktverbindungen mit Tageszügen

Hamburg – St. Anton am Arlberg (Wochenendverkehr im Winter)

- 2007: Direktverbindung: CNL/UEX 13355 nach Bludenz, Fahrzeit 14:20 Stunden
Hamburg Hbf 19:25 ab, Kassel 22:52 ab, Innsbruck 07:25 an, St. Anton 09:45 an
- 2015: Kein direkter Nachtzug der DB. Keine Direktverbindung verfügbar.
 Privater Anbieter: Müller-Touristik nach Bludenz, Fahrzeit 16:14 Stunden
Hamburg Hbf 18:35 ab, Innsbruck 08:36 an, St. Anton 10:49 an
 Nachtverbindung der DB mit Umsteigen, Fahrzeit 13:30 Stunden
Hamburg Hbf 21:26 ab (CNL) 07:05 an München 07:38 ab (EC) 09:23 an Innsbruck 09:44 ab (Railjet) St. Anton 10:56 an
 Erste Tagesverbindung: Umsteigen in München und Innsbruck, Fahrzeit 09:58 Stunden
Hamburg Hbf 04:56 ab (ICE) 11:16 an München 11:28 ab (EC) 13:23 an Innsbruck 13:44 ab (Railjet) St. Anton 14:54 an
 Optimale Tagesverbindung: Umsteigen in Stuttgart, Fahrzeit 10:13 Stunden
Hamburg Hbf 07:23 ab (ICE) 12:35 an Stuttgart 12:57 ab (EC) St. Anton 17:36 an