

## ePub<sup>WU</sup> Institutional Repository

Sonja Hödl

Der europäische Markt für Nachtreisezugverkehre. Eine empirische Analyse der Nachfragedeterminanten.

Working Paper

*Original Citation:*

Hödl, Sonja (2006) Der europäische Markt für Nachtreisezugverkehre. Eine empirische Analyse der Nachfragedeterminanten. *Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik - Verkehr*, 02/2006. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Vienna University of Economics and Business, Vienna.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/754/>

Available in ePub<sup>WU</sup>: June 2010

ePub<sup>WU</sup>, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

# **Institut für Transportwirtschaft und Logistik**

Institute of Transport Economics and Logistics  
Vienna University of Economics and Business Administration

Wirtschaftsuniversität Wien, Augasse 2-6, A-1090 Wien, Austria



## **Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik Nr. 2 (2006 VER)**

Hödl, Sonja

**Der europäische Markt für Nachtreisezugverkehre  
Eine empirische Analyse der Nachfragedeterminanten**

**Herausgeber: die Professoren des Instituts für  
Transportwirtschaft und Logistik**

# Der europäische Markt für Nachtreisezugverkehre

## Eine empirische Analyse der Nachfragedeterminanten

Institut für Transportwirtschaft und Logistik  
Prof. Dr. Sebastian Kummer  
Betreuer: Dipl.-Kfm. Jan-Philipp Schlaak

Sonja Hödl  
Matrikelnummer: 0150183  
Studienrichtung: Internationale Betriebswirtschaftslehre  
sonja.hoedl@reflex.at  
+43 699 11873890

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	III
Abkürzungsverzeichnis .....	IV
1. Einleitung.....	1
1.1 Forschungsfrage.....	1
1.2 Abgrenzung des Forschungsbereichs .....	1
2. Analyse des Nachtreisezugmarktes in Europa.....	3
2.1 Die Geschichte des europäischen Nachtzugmarktes .....	4
2.2 Das Angebot nach Nachtzugarten und Destinationen .....	5
2.2.1 Hochqualitätsnachtzüge .....	5
2.2.2 Qualitätsnachtzüge .....	8
2.2.3 Niedrigqualitätsnachtzüge .....	10
2.3 KundInnengruppen .....	10
2.4 Die Wirtschaftlichkeit des Nachtzugverkehrs.....	11
2.4.1 Wirtschaftlichkeitsfaktoren.....	11
2.4.2 Optimierungsmaßnahmen.....	14
3. Merkmale des Nachtzugsektors .....	18
3.1 Sicherheit.....	19
3.1.1 Verkehrssicherheit/Technische Zuverlässigkeit .....	19
3.1.2 Sicherheit während der Reise .....	20
3.2 Zeitliche Verkehrszuverlässigkeit.....	21
3.3 Schnelligkeit.....	22
3.4 Serviceleistungen .....	24
3.4.1 Speisewagen.....	24
3.4.2 Automitnahme .....	25
3.4.3 Fahrradmitnahme .....	26
3.4.4 Gepäckmitnahme .....	26
3.4.5 Weitere Serviceleistungen.....	28
3.5 Ticketkonditionen .....	29
3.6 Image .....	29
3.7 Informationen und Verfügbarkeit im Internet.....	30
3.8 Umweltfreundlichkeit.....	31
4. Yield Management im Nachtzugverkehr.....	32
4.1 Definition Yield Management.....	32
4.2 Geschichte des Yield Managements .....	32
4.3 Voraussetzungen für Yield Management.....	33

4.4 Yield Management im Schienenverkehr .....	34
4.5 Yield Management im Nachtzugverkehr .....	36
4.5.1 Angebotsdifferenzierung .....	36
4.5.2 Preisdifferenzierung .....	38
5. Substitute .....	41
5.1 Intrasektorale Substitute .....	41
5.2 Intersektorale Substitute .....	42
5.2.1 Luftverkehr .....	42
5.2.2 Langstreckenbusse .....	45
5.2.3 PKW .....	45
6. Empirische Erhebung .....	47
6.1 Design der Befragung .....	47
6.1.1 Begriffserklärung .....	47
6.1.2 Erste Phase: Erstellung des Fragebogens.....	47
6.1.3 Zweite Phase: Befragung .....	49
6.1.4 Dritte Phase: Auswertung des Fragebogens .....	50
6.2 Ergebnisse der Befragung .....	50
6.2.1 Häufigkeitsergebnisse der persönlichen Angaben .....	50
6.2.2 KundInnengruppen.....	52
6.2.3 Qualitative Merkmale .....	60
6.2.3.1 Wichtigkeit der qualitativen Merkmale.....	60
6.2.3.2 Zufriedenheit mit den qualitativen Merkmalen.....	62
6.2.3.3 Interpretation der Ergebnisse zu Wichtigkeit und Zufriedenheit.....	64
6.3.4 SPARNIGHT-Angebot und LASTMINUTE-Angebot .....	73
6.3.5 Substitute .....	75
6.3.5.1 Flugzeug .....	76
6.3.5.2 Zug am Tag.....	77
6.3.5.3 PKW .....	78
6.3.5.4 Bus .....	79
6.4 Persönliche Reflexion der empirischen Erhebung .....	79
7. Konklusion .....	82
8. Abstract .....	85
9. Literaturverzeichnis .....	86
11. Anhang: Fragebogen.....	89
12. Anhang: Ergebnisse der Befragung .....	94

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Preis und Angebotsdifferenzierung bei CityNightLine .....	38
Abbildung 2: Preisersparnis mit SPARNIGHT .....	39
Abbildung 3: Alter der Befragten .....	50
Abbildung 4: Beruf der Befragten .....	51
Abbildung 5: Derzeitiger Wohnort der Befragten .....	51
Abbildung 6: Zweck der Reise .....	53
Abbildung 7: Zweck der Reise und Reisekategorie .....	53
Abbildung 8: Ort des Ticketkaufs .....	54
Abbildung 9: Zeitpunkt des Ticketkaufs .....	55
Abbildung 10: Zweck der Reise und Zahl der Fahrten im Jahr .....	56
Abbildung 11: Zweck der Reise und Zeit am Zielort .....	57
Abbildung 12: Zweck der Reise und Zeitpunkt der Reise .....	58
Abbildung 13: Zweck der Reise und Mitreisende .....	58
Abbildung 14: Zweck der Reise und Wichtigkeit des Preises .....	59
Abbildung 15: Wichtigkeit der Merkmale .....	62
Abbildung 16: Zufriedenheit mit den Merkmalen .....	64
Abbildung 17: Sicherheit: Wichtigkeit und Zufriedenheit .....	65
Abbildung 18: Sauberkeit: Wichtigkeit und Zufriedenheit .....	66
Abbildung 19: Sitz- bzw. Liegekomfort: Wichtigkeit und Zufriedenheit .....	67
Abbildung 20: Zufriedenheit mit dem Preis nach Zugesellschaften .....	68
Abbildung 21: Zufriedenheit mit der Angebotsqualität des Speisewagen nach Zugesellschaften .....	71
Abbildung 22: Wichtigkeit von Gepäckschließfächern .....	73
Abbildung 23: Bekanntheit und Nutzung von SPARNIGHT .....	74
Abbildung 24: Erwägung von Substituten .....	75
Abbildung 25: Gründe gegen das Flugzeug .....	76
Abbildung 26: Gründe gegen den Zug am Tag .....	77
Abbildung 27: Gründe gegen das Auto .....	78
Abbildung 28: Gründe gegen den Bus .....	79

## Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AVE	Alta Velocidad Española – Spanischer Hochgeschwindigkeitszug
CIWL	Compagnie Internationale des Wagons-Lits – Schlafwagengesellschaft
CNL	CityNightLine – Nachtzuggesellschaft
CP	Caminhos de Ferro Portugueses – Portugiesischen Eisenbahnen
DB	Deutsche Bahn
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HZ	Hrvatske Željeznice – Kroatische Eisenbahngesellschaft
ICE	InterCityExpress – Deutscher Hochgeschwindigkeitszug
NSB	Norges Statsbaner – Norwegische Staatsbahn
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PKP	Polskie Koleje Państwowe – Polnische Staatseisenbahnen
PKW	Personenkraftwagen
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – Spanische Eisenbahnen
SJ	Statens Järnvägar – Schwedische Eisenbahngesellschaft
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges – Belgische Staatsbahn
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français – Französische Bahn
TGV	Train à Grand Vitesse – Französischer Hochgeschwindigkeitszug
VR	VR-Yhtymä Oy (vormals Valtionrautatiet) – Finnische Staatsbahn

# 1. Einleitung

## 1.1 Forschungsfrage

Die Forschungsfrage dieser Diplomarbeit lautet „Wie gestaltet sich das Angebot am europäischen Nachtzugmarkt und welche Determinanten bestimmen die Nachfrage nach Nachtzügen?“ Der erste Teil der Forschungsfrage wird in den Kapiteln Zwei und Drei der Arbeit behandelt und umfasst eine genaue Beschreibung des Nachtzugangebots in Europa hinsichtlich Zugarten und geographischen Verbindungen. Darüber hinaus werden die Kundengruppen im Nachtzugsektor beschrieben, sowie die Wirtschaftlichkeit des Sektors behandelt. Kapitel Drei beschäftigt sich mit den qualitativen Merkmalen des Nachtzugsektors. Die Voraussetzungen und Funktionen des Yield Managements sowie dessen Anwendbarkeit im Nachtzugverkehr behandelt Kapitel Vier. Das folgende Kapitel befasst sich mit den möglichen Substituten zur Nachtzugfahrt, dabei werden intrasektorale und intersektorale Substitute unterschieden.

Auf den gewonnen Erkenntnissen baut die Beschäftigung mit dem zweiten Teil der Forschungsfrage auf. Eine Umfrage mittels standardisiertem Fragebogen dient dabei als Instrument zur Beantwortung der Forschungsfrage. Nach der Beschreibung der Befragung, folgt in Kapitel Fünf die Auswertung, Analyse, grafische Darstellung und Interpretation des Ergebnisses. Im abschließenden Fazit werden die durch die Arbeit gewonnen Erkenntnisse zusammengefasst.

## 1.2 Abgrenzung des Forschungsbereichs

Der betrachtete Forschungsbereich bezieht sich auf den Nachtzugpersonenfernverkehr. Es handelt sich dabei um auf Schienen geführten, öffentlich zugänglichen Personenverkehr. Damit erfolgt einerseits eine Abgrenzung vom Güterverkehr auf der Schiene, der ebenfalls oft in den Nachtstunden operiert. Andererseits handelt es sich auch nur um den Fernverkehr, der in der Nacht geführt wird, nicht aber um Nahverkehrsverbindungen, wie sie beispielsweise in der Schweiz auch nachts bestehen. Darüber hinaus beschränken sich die Betrachtungen auf Nachtzüge mit der Möglichkeit im Liege- und/oder Schlafwagen zu reisen. Darunter fallen beispielsweise nicht die französischen Nachthochgeschwindigkeitszüge „TGV de Nuit“. Die französische Bahn verkehrt hier nachts mit jenen Zügen, die auch tagsüber eingesetzt werden und dementsprechend nur mit Sitzwagen ausgestattet sind.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. Société Nationale des Chemins de Fer (2005), [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com).



Nachdem es sich bei diesem Angebot nicht um den klassischen Nachtzug handelt, wird in Folge nicht näher darauf eingegangen.

Bei den betrachteten Verbindungen handelt es sich um Strecken, die zwischen den Abend- und Morgenstunden zurückgelegt werden. Beachtet man die biologische Uhr des Menschen, dann sollten Reisende die Möglichkeit haben, zumindest sechs Stunden zu schlafen. Dies setzt eine Minimumreisezeit von um die sieben Stunden voraus. Aus diesem Grund finden Nachtzüge ihren Einsatz auf Distanzen ab 550 Kilometer.<sup>2</sup> Da sich die Betrachtungen auf über eine Nacht verkehrende Züge beschränkt und nicht Distanzen mit einschließt, wo eine gesamte Nacht sowie der Tag oder gar mehrere Tage und Nächte im Zug verbracht werden, ist auch ein Maximalwert anzunehmen. Dieser beträgt bei typischen Nachtzugdistanzen um die 1500 Kilometer.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Vgl. Troche (1999), S. 15.

<sup>3</sup> Vgl. Baudisch (1979), S. 17.

## 2. Analyse des Nachtreisezugmarktes in Europa

In Europa benutzen jährlich rund 17 Millionen Fahrgäste Nachtzüge. Die Zahl der angebotenen Städteverbindungen mit Nachtzugverbindungen, die Schlaf- und Liegewagen beinhalten, beträgt über 50 000.<sup>4</sup> Der Anteil von Personenzugkilometern, die im Nachtzug zurückgelegt werden, am Gesamtzugverkehr variiert zwischen den Ländern Europas. So entfällt in Spanien mehr als ein Viertel des gesamten Personenverkehrs der staatlichen spanischen Eisenbahngesellschaft (RENFE) auf den Nachtzugverkehr. Vor allem auf längeren Distanzen hat der Nachtzug eine große Bedeutung, in Spanien legen Reisende etwas mehr als die Hälfte der längeren Zugreisen in der Nacht zurück. In Italien ist die Bedeutung von Nachtzugverbindungen ebenfalls groß, 42 Prozent der Zugreisen werden hier in der Nacht getätigt. Dieser hohe Prozentsatz wird sich zwar durch die Einführung von Hochgeschwindigkeitszugstrecken in der Zukunft zu Gunsten der unter Tag verkehrenden Züge verschieben, der Nachtzugverkehr wird in Italien dennoch kaum zu einem unwichtigen Nischenprodukt verkommen. Anders sieht es in nördlicheren Ländern wie Schweden aus, wo momentan nur 13 Prozent der gesamten Personenzugkilometer auf den Nachtzugverkehr entfallen.<sup>5</sup>

Thomas Manthei hat für seine Studie über „Die Zukunft des Nachtzugverkehrs in Europa“ eine aktuelle Bestandsaufnahme der in Europa angebotenen Nachtzugverbindungen durchgeführt. Dabei hat er 180 Relationen der 21 NachtzugbetreiberInnen in 18 europäischen Ländern einbezogen. Manthei hat dabei festgestellt, dass die Qualität des Produktangebots im Nachtzugsektor sehr unterschiedlich ist. Es gab zwar besonders in den Neunziger Jahren Modernisierungsbemühungen, von einem einheitlichen Angebot kann aber nicht gesprochen werden. Die Spanischen Eisenbahnen sowie die Deutsche Bahn bieten einen sehr hohen Qualitätsstandard bei Schlaf- und Liegewagen und vermarkten diesen auch dementsprechend. Auch die Österreichischen Bundesbahnen und die Schwedischen Staatsbahnen verfügen über ein nicht zu unterschätzendes Nachtzugangebot. Manthei hebt als besonders bemerkenswert hervor, dass „auch osteuropäische Bahnen wie die Polnischen Staatsbahnen (PKP) mit PKP Intercity oder auch die Kroatischen Bahnen (HZ) durch Modernisierung ihres Wagenparks auf einigen Verbindungen ein Angebot geschaffen haben, das dem der westeuropäischen Bahnen in Komfort und Modernität ebenbürtig ist“.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 2.

<sup>5</sup> Vgl. Troche (1999), S. 9.

<sup>6</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 2 f.

## **2.1 Die Geschichte des europäischen Nachtzugmarktes**

England war das Pionierland der Eisenbahn in Europa. Belgien folgte im Mai 1835 mit der ersten dampfbetriebenen Bahnverbindung auf dem Kontinent. Noch im Dezember desselben Jahres eröffnete Deutschland die erste – sechs Kilometer lange – Bahnstrecke. Frankreich, Österreich und Italien legten die ersten Schienen in den folgenden Jahren.

Weniger als zwanzig Jahre nach der Eröffnung der ersten Bahnstrecke verkehrten die ersten Nachtreisezüge in Deutschland. Zum damaligen Zeitpunkt führten die Nachtreisezüge nur Sitzwagen, der zusätzliche Gewinn war für die Eisenbahngesellschaften dennoch unerwartet hoch.<sup>7</sup>

Den Durchbruch der komfortablen, international verkehrenden Nachtzüge in Europa leitete wieder ein Belgier ein. Nach positiven Erfahrungen mit Nachtreisezügen in den USA beschloss George Nagelmackers ein Nachtzugnetz in Europa aufzubauen. Die Gründung von Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) 1874 war die Folge. Die Firma führte Nachtzüge wie den Orient-Express, der mehr als 3000 Kilometer von Paris bzw. London und durch Kurswagen verbunden Stockholm bis nach Istanbul fuhr.<sup>8</sup> Während des ersten Weltkriegs wurde in Deutschland das zweite große Nachtreisezugunternehmen in Europa gegründet: Mitropa. In der Folge kam es immer wieder zu Spannungen zwischen den konkurrierenden Unternehmen, bis zu einem Abkommen 1925. Im Zuge dieses Abkommens bekam CIWL die Nachtzugverbindungen zwischen Deutschland und Belgien sowie Frankreich, Italien, Polen und der Tschechoslowakei zugesprochen. Mitropa dagegen führte Nachtreisezüge zwischen Deutschland und Dänemark sowie Schweden und den Niederlanden. Die Strecke Wien-Berlin führte CIWL über Prag, Mitropa über Passau.

Im zweiten Weltkrieg musste CIWL viele ihrer Verbindungen auf dem inzwischen auf 4000 Schlafwagen ausgebauten europäischen Nachtreisezugsektor aufgeben, sie gingen an Mitropa über.<sup>9</sup> Die Dezimierung des Schlafwagenparks während des Krieges und die fast völlige Einstellung des Eisenbahnverkehrs zwischen Ost- und Westeuropa nach dem Krieg fügten dem Nachtzugverkehr schwere Rückschläge zu. Die Verkehrsmittel PKW und Flugzeug gewannen an Bedeutung. Zudem war das verwendete Material im Schlafwagenbereich durchwegs überaltert. 1971 kam es zur Gründung eines Internationalen Schlafwagenpools mit dem Ziel den Schlafwagenverkehr wieder attraktiver zu gestalten. Dabei wurde der Einfluss der bis

---

<sup>7</sup> Vgl. Wikipedia (2005), [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org).

<sup>8</sup> Vgl. Compagnie Internationale des Wagons-Lits (2005), [www.wagon-lits.com](http://www.wagon-lits.com).

<sup>9</sup> Vgl. EUTODAY (2005), [www.eutoday.de](http://www.eutoday.de).

dahin bestehenden Schlafwagengesellschaften vermindert und der Schlafwagendienst als volles Bahnangebot übernommen. Insbesondere eine Vereinfachung des Internationalen Nachtzugverkehrs zwischen West-, Mittel- und Osteuropa wurde dadurch erreicht.<sup>10</sup>

Heute führen beinahe alle europäischen Eisenbahngesellschaften Nachtzüge. Das genaue Angebot der verschiedenen Nachtzugarten und geographischen Verbindungen wird im folgenden Kapitel vorgestellt.

## **2.2 Das Angebot nach Nachtzugarten und Destinationen**

Das Nachtzugangebot in Europa ist weit verbreitet. Mit Ausnahme von wenigen Ländern wie Irland, das für das Führen eines Nachtzuges zu kurze Strecken hat oder Island, wo keine Zugstrecken bestehen, verfügt jedes auch noch so kleine europäische Land zumindest über eine Nachtzugverbindung. In so gut wie jeder europäischen Hauptstadt können Reisende einen Nachtzug besteigen. Die Angebotsqualität der verkehrenden Nachtzugarten ist jedoch sehr unterschiedlich. Um einen Überblick zu verschaffen, werden die Nachtzüge in diesem Kapitel in verschiedene Nachtzugarten je nach Angebotsqualität gegliedert. Dabei werden die Verbindungen vorgestellt und die Besonderheiten der einzelnen Nachtzugarten bezüglich Service und Komfortklassen erläutert. Die Einteilung erstreckt sich über die Kategorien Hochqualitätsnachtzüge, Qualitätsnachtzüge sowie Niedrigqualitätsnachtzüge. Zuletzt wird noch das besondere Angebot der Hochgeschwindigkeitsnachtzüge vorgestellt.

### **2.2.1 Hochqualitätsnachtzüge**

Bei der Recherche stellte sich heraus, dass Verbindungen mit Hochqualitätsnachtzügen nicht nur in einem bestimmten Teil Europas zu finden sind, sondern durchwegs über den ganzen Kontinent verteilt auf einzelnen Strecken angeboten werden. Hier soll nun zuerst ein Überblick über diese Verbindungen gegeben werden um danach auf die qualitativen Besonderheiten einzugehen.

Als typischer Hochqualitätsnachtzug kann der Spanisch-Französische Hotelnachtzug Elipsos angesehen werden, welcher von Spanien aus nach Frankreich, Italien und in die Schweiz verkehrt. Er bedient vier Strecken, dabei werden von Barcelona aus Paris, Mailand und Zürich angefahren, von Madrid aus erreicht man mit dem Elipsos ebenfalls Paris.<sup>11</sup> Zürich stellt darüber hinaus den Startpunkt von fünf weiteren Nachtzügen ähnlich hoher Qualität dar, jenen von CityNightLine. Die Schweizer Gesellschaft deckt Verbindungen zwischen der Schweiz, Deutschland, Österreich und

---

<sup>10</sup> Vgl. Baudisch (1979), S. 200 ff.

<sup>11</sup> Vgl. Elipsos (2005), [www.elipsos.com](http://www.elipsos.com).

den Niederlanden ab.<sup>12</sup> In Deutschland führt auch die DB NachtZug Nachtzüge höchster Qualität. Dabei handelt es sich um die Schlafwagengeneration Comfortline, die von der Deutschen Bahn selbst als „neuester Schlafwagen Europas“ bezeichnet wird. Der im Dezember 2003 eingeführte Schlafwagen Comfortline verkehrt von Berlin und Hamburg bis nach Paris, fährt von München aus Mailand, Florenz, Paris und Binz an und unterhält ferner die Strecken Dortmund-Mailand/Florenz und Köln-Dresden/Prag.<sup>13</sup> Die skandinavischen Länder Norwegen, Finnland und Schweden sind ebenfalls bekannt für das ausgezeichnete Angebot an Nachtzügen. Die Finnische Staatsbahn (VR) führt dabei Nachtzüge hauptsächlich auf Nord-Süd-Verbindungen wie beispielsweise auf den Strecken zwischen Helsinki und Turku im Süden und Oulu, Kolari und Rovaniemi im Norden.<sup>14</sup> Die Norwegische Staatsbahn (NSB) betreibt ebenfalls Nachtzüge auf nationalen Strecken.<sup>15</sup> In Schweden stehen Hochqualitätsnachtzüge auf den nationalen Strecken der Schwedischen Bahn (SJ) zur Verfügung.<sup>16</sup> Großbritannien bietet mit dem Caledonian Sleeper der schottischen Eisenbahngesellschaft First ScotRail ebenfalls einen Nachtzug höchster Qualität. Dieser verbindet Englands Hauptstadt London mit den schottischen Städten Edinburgh, Glasgow, Aberdeen, Inverness und Fort William.<sup>17</sup>

Auch in Südeuropa können Fahrgäste luxuriös in Nachtzügen reisen. Die italienische Staatsbahn führt auf den Strecken Rom-Mailand, Rom-Messina und Rom-Palermo sowie Neapel-Mailand den modernen Excelsior Sleeper Carriage.<sup>18</sup> Auf der iberischen Halbinsel besteht die Reisemöglichkeit im Hotelzug Lusitânia der Portugiesischen Eisenbahnen (CP) zwischen der Hauptstadt Portugals, Lissabon, und Spaniens Hauptstadt Madrid.<sup>19</sup> Darüber hinaus führt die Spanische Eisenbahn einen Hochgeschwindigkeitszug mit Namen Trenhotel. Dieser deckt die Strecken zwischen Barcelona und Malaga, Cadiz und Madrid sowie Verbindungen von Madrid nach La Coruna und Vigo ab.<sup>20</sup> Auch nach Osteuropa kann man in durchaus qualitativ hochwertigen Nachtzügen reisen. Hier ist der D-Nachtzug Moskva-Express auf der

---

<sup>12</sup> Vgl. Deutsche Bahn (2005), S. 14.

<sup>13</sup> Vgl. DeutscheBahn (2005), S. 23.

<sup>14</sup> Vgl. VR-Yhtymä Oy (2005), [www.vr.fi](http://www.vr.fi).

<sup>15</sup> Vgl. Norges Statsbaner (2005), [www.nsb.no](http://www.nsb.no).

<sup>16</sup> Vgl. Statens Järnvägar (2005), [www.sj.se](http://www.sj.se).

<sup>17</sup> Vgl. First Scotrail (2005), [www.firstgroup.com](http://www.firstgroup.com).

<sup>18</sup> Vgl. Trenitalia (2005), [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com).

<sup>19</sup> Vgl. Comboios de Portugal (2005), [www.cp.pt](http://www.cp.pt).

<sup>20</sup> Vgl. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (2005), [www.renfe.es](http://www.renfe.es).

Strecke Berlin-Moskau<sup>21</sup> ebenso zu erwähnen wie der EuroNight-Zug Jan Kiepura, der zwischen Brüssel und Warschau verkehrt.<sup>22</sup>

Die angeführten Nachtzüge bieten naturgemäß kein identisches Angebot und Service. Dennoch ist es möglich, Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten, die ein Zusammenfassen unter dem Begriff „Hochgeschwindigkeitsnachtzug“ zulassen.

Alle der beschriebenen Nachtzüge sind mit einer Auswahl an verschiedenen Angebotsklassen ausgestattet, die in der Regel über Sitzwagen, Liegewagen und Schlafwagen verfügen. Die Unterschiede zu Nachtzügen niedrigerer Qualität zeigen sich hier in erster Linie im Schlafwagenangebot. Allerdings können auch in den anderen Reisekategorien Qualitätsunterschiede festgestellt werden. Hochgeschwindigkeitsnachtzüge verfügen beispielsweise meistens im Bereich der Sitzklasse über einzeln stehende Liege- bzw. Ruhesessel. Diese bieten im Vergleich zu den von „normalen“ Nachtreisezügen verwendeten Sitzgarnituren, die denen in tagsüber verkehrenden Zügen entsprechen, eine erhebliche Verbesserung des Sitzkomforts.

Wie bereits angesprochen, ist es jedoch das Angebot der Schlafwagenabteile, das Hochqualitätsnachtzüge ausmacht. Jeder dieser Züge verfügt über Schlafwagenabteile mit Waschgelegenheit, Dusche und WC im Abteil, meist ausgestattet mit Handtüchern und einem Necessaire. Die einzige Ausnahme stellt hier der Caledonian Sleeper dar, welcher zwar über keine Dusche, dafür aber über viele andere, den Anforderungen der britischen Reisenden angepasste, Serviceangebote verfügt. Dabei sind immer auch Einzelabteile verfügbar. Der Liegekomfort in den mit Poster und Bettdecke ausgestatteten Betten kann dabei hotelähnlich sein. In den meisten Fällen ist die Klimatisierung der Schlafwagenabteile unabhängig und daher durch den/die Reisende/n selbst zu regulieren. In einigen Nachtzügen werden auch spezielle Abteile für Reisende mit Allergien angeboten. Laptop- und Radioanschlüsse sind bis jetzt noch nicht Standard, werden aber wahrscheinlich in Zukunft auch in den Luxusabteilen der Hochqualitätsnachtzüge zu finden sein. Ein Novum ist bis jetzt ebenfalls noch das Angebot von Leitungswasser mit Trinkwasserqualität.

Ein ebenfalls wichtiges Kriterium für einen Hochqualitätsnachtzug ist das Vorhandensein eines Speisewagens. Bei einigen der angeführten Nachtzüge wie beispielsweise dem Elipsos oder Trenhotel ist ein Abendessen bereits im Reisepreis inkludiert. Andere Bordrestaurants bieten kulinarische Spezialitäten des Landes, so kann man sich auf der Fahrt im Jan Kiepura bereits mit polnischen Speisen auf das Reiseziel einstellen. Neben dem möglichen Besuch eines Speisewagens bieten alle Hochqualitätsnachtzüge in der Schlafwagenklasse ein umfangreiches Frühstück,

---

<sup>21</sup> Vgl. Deutsche Bahn (2005), S. 20.

<sup>22</sup> Vgl. SNCB (2005), [www.b-rail.be](http://www.b-rail.be).

welches ebenfalls lokale Spezialitäten aufweisen kann. Auf den Reisen mit CityNightLine, Elipsos und Trenhotel bekommen die Fahrgäste auch Begrüßungsdrinks serviert. Neben Speisen und Getränken offerieren einige der genannten Nachtzuggesellschaften ihren Fahrgästen auch Tageszeitungen und Zeitschriften.

Auch vor der Fahrt können Fahrgäste dieser luxuriösen Schlafwagenkategorien oft schon Serviceangebote in Anspruch nehmen. So bringt ein Schlafwagenticket der CityNightLine Zugang zu den Lounges der Deutschen Bahn, in denen Getränke und Laptoparbeitsplätze während der Wartezeit zur Verfügung stehen.<sup>23</sup> Das Angebot des Trenhotel verfügt neben dem komfortablen Warteraum „Salas Cub“ auch über ein Parkservice.<sup>24</sup>

Eine weitere Eigenschaft von Nachtzügen hoher Qualität ist die Verfügbarkeit von über das Internet abrufbaren Informationen über das Angebot und Service. Diese Informationen sind neben der Landessprache zumindest auch in Englisch, oftmals auch noch in anderen Sprachen verfügbar.

Abschließend ist zu sagen, dass die Reise in einem Hochqualitätsnachtzug natürlich auch ihren Preis hat. So kostet die Reise von Barcelona nach Zürich im Elipsos in der Hochsaison im Schlafwageneinzelabteil der ersten Klasse 390 Euro. Besonders stechen beim Nachtreisezug Elipsos allerdings die Zuschläge für InhaberInnen von internationalen Sonderausweisen wie beispielsweise einem Interrailticket hervor, diese sind mit 39 Euro pro Nacht im Ruhesessel sehr hoch.<sup>25</sup> Im mittleren Bereich liegt CityNightLine mit einem Globalpreis von 249 Euro für das Schlafwagenabteil „Single Deluxe“ und einem Zuschlag im Sitzwagen von 9,50 Euro für Reisende mit Interrailpass. Vergleichsweise günstig ist der italienische Excelsior Sleeper Carriage mit 150 Euro für eine Einzel- und 95 Euro für eine Doppelkabine.

### **2.2.2 Qualitätsnachtzüge**

Neben den beschriebenen Hochqualitätsnachtzügen verkehren in Europa Nachtzüge mit guter, aber nicht herausragender Qualität. Diese werden hier als Qualitätsnachtzüge bezeichnet.

Die geographische Verbreitung dieser Nachtzugvarianten ist ebenfalls sehr weit. Neben den Verbindungen, die mit der Comfortline befahren werden, sind mit der DB Nachtzug noch eine Reihe an Destinationen mit einfacher ausgestatteten Nachtzugvarianten zu erreichen.<sup>26</sup> Ferner verkehrt in Deutschland, Österreich, Italien,

---

<sup>23</sup> Vgl. CityNightLine (2005c), [www.citynightline.ch](http://www.citynightline.ch).

<sup>24</sup> Vgl. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (2005), [www.renfe.es](http://www.renfe.es).

<sup>25</sup> Vgl. Elipsos (2005), [www.elipsos.com](http://www.elipsos.com).

<sup>26</sup> Vgl. DeutscheBahn (2005), S. 18 ff.

<sup>27</sup> Vgl. Nachtreisezug (2005d), [www.nachtreisezug.de](http://www.nachtreisezug.de).

Slowenien, Kroatien, Frankreich und der Schweiz der UrlaubsExpress mit einem sich saisonal ändernden Angebot.<sup>27</sup> Noch weiter verbreitet ist die Variante des Nachtzuges EuroNight. Dieser umfasst Zugstrecken in bzw. nach Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, Dänemark, Belgien, Ungarn, Polen und der Schweiz.<sup>28</sup> Darüber hinaus besteht mit der deutsch-schwedischen Kooperation Berlin Night Express auch eine Hochgeschwindigkeitsnachtzugverbindung zwischen Deutschlands Hauptstadt Berlin und der südschwedischen Stadt Malmö, wobei der Zug die Strecke Trelleborg-Sassnitz auf einer Fähre zurücklegt.<sup>29</sup> Neben den oben beschriebenen Hochqualitätsnachtzügen findet man in Spanien mit den Varianten Estrella und Trenhotel auch einfachere Nachtzüge.<sup>30</sup> Neben den national angebotenen Qualitätsnachtzügen der Französischen Eisenbahn (SNCF) und den Italienischen Bahnen (Trenitalia), betreiben die beiden Gesellschaften die Nachtzuglinie Artésia De Nuit als Verbindung zwischen diesen beiden Ländern.<sup>31</sup> Zwischen Hendaye an der spanisch-französischen Grenzstadt und Lissabon führt die Portugiesische Bahn den Sud-Express, der ebenfalls zu den Qualitätsnachtzügen zu zählen ist.<sup>32</sup>

Das Angebot der Qualitätsnachtzüge differiert innerhalb Europas ebenso wie das der Hochqualitätsnachtzüge. Grundsätzlich ist aber zu sagen, dass alle der beschriebenen Züge einfach ausgestattete Schlaf-, Liege- und Sitzwagen anbieten. Die Sitzwagen entsprechen den untertags verwendeten Wagons und sind dementsprechend entweder mit Großraumwagen oder Sechserabteilen ausgestattet. In den Liegewagen sind Reisende in Sechserabteilen untergebracht, in Einzelfällen können auch Viererabteile gebucht werden. Die Schlafwagen verfügen über Einzel- bis Dreierkabinen, die allerdings nicht mit Toilette oder Dusche ausgestattet sind. Speisewagen sind nur in wenigen Varianten der Qualitätsnachtzüge zu finden. In manchen Fällen können die Fahrgäste kleine Speisen in den Liege- bzw. Schlafabteilen erhalten. Ebenso gibt es hin und wieder einen mobilen Verkauf von Getränken und Snacks oder Getränkeautomaten am Ende der Wagons.

Zu den Preisen der Qualitätsnachtzüge ist anzumerken, dass es hier in der Regel keine Globalpreise für die gesamte Fahrt inklusive gewünschter Angebotsklasse gibt, sondern das Ticket unabhängig von der Reservierung gekauft werden kann. Für die einzelnen Reiseklassen werden dann Aufschläge verrechnet. Diese betragen bei

---

<sup>28</sup> Vgl. Nachtreisezug (2005a), [www.nachtreisezug.de](http://www.nachtreisezug.de).

<sup>29</sup> Vgl. Berlin Night Express (2005), [www.berlin-night-express.com](http://www.berlin-night-express.com).

<sup>30</sup> Vgl. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (2005), [www.renfe.es](http://www.renfe.es).

<sup>31</sup> Vgl. Europrail (2005), [www.europrail.net](http://www.europrail.net).

<sup>32</sup> Vgl. Comboios de Portugal (2005), [www.cp.pt](http://www.cp.pt).



EuroNight-Verbindungen im Liegewagen rund 20 Euro, für den Schlafwagen etwa 50 Euro, für die Reservierung eines Sitzplatzes zahlt man zwischen drei und sechs Euro.

### **2.2.3 Niedrigqualitätsnachtzüge**

Trotz der generell guten Qualität der europäischen Nachtzüge gibt es dennoch Verbindungen mit sehr einfacher Ausstattung und praktisch keinem Serviceangebot. Ein sehr großes Nachtzugnetz deckt dabei die D-Nacht Variante ab. Das Netz der D-Nachtzüge erstreckt sich über ganz Ost- und Teile Westeuropas. Es verbindet die großen Städte Bar, Belgrad, Bratislava, Budapest, Bukarest, Chisinau, Istanbul, Kiev, Krakau, Ljubljana, Minsk, Moskau, Prag, Pula, Skopje, Sofia, St. Petersburg, Thessaloniki, Venedig, Warschau, Wien, Zadar und Zagreb. Darüber hinaus gibt es Verbindungen ähnlicher Qualität von Prag nach Moskau und Kosice mit dem RR-Nachtzug. Auch die von der Griechischen Bahn angebotenen Nachtzüge zwischen der Hauptstadt Athen und dem Norden Griechenlands sind sehr einfach gehalten und verfügen in den meisten Fällen nur über Sitz- und Liegewagen.

Der Vorteil dieser Niedrigqualitätsnachtzüge liegt im Preis. Plätze im Sitzwagen sind weder zuschlags- noch reservierungspflichtig. Auch der Aufpreis für einen Platz im Liege- oder Schlafwagenabteil ist moderat. In Griechenland bezahlt man etwa für den Liegeplatz im Sechserabteil acht Euro.<sup>33</sup>

## **2.3 KundInnengruppen**

Im Grunde sind die Zielgruppen für Nachtzüge jenen der unter Tag verkehrenden Züge ähnlich. Die Anteile der einzelnen KundInnengruppen können jedoch zwischen dem Nachtzug-Markt und dem Tageszug-Markt variieren.

Gerhard Troche teilt die NachtzugkundInnen nach ihrem Reisezweck in drei Gruppen: Geschäftsreisende, Fahrgäste mit privaten Fahrten zu FreundInnen oder Verwandten sowie Urlaubs- bzw. Freizeitreisende. In seiner Studie beschreibt Troche die Urlaubs- und Freizeitreisenden als besonders bedeutende Zielgruppe für Nachtzüge, vor allem im Vergleich zum Markt der tagsüber geführten Züge. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Urlaubsreisende meistens längere Reisedrecken zurücklegen, die besser für Nachtzugverbindungen geeignet sind. Einen weiteren Anspruch, den Freizeitreisende oft stellen, ist der Transport von relativ großen Mengen an Reisegepäck. Durch die hohen Kosten für die Mitnahme dieses Gepäcks im Flugzeug, wird der Nachtreisezugmarkt für die Zielgruppe der Urlaubsreisenden noch interessanter.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Vgl. Organismos Sidirodromon Ellados (2005), [www.ose.gr](http://www.ose.gr).

<sup>34</sup> Vgl. Troche (1999), S. 14.

Die zweite Zielgruppe, deren Wichtigkeit Troche für Nachtzugverkehrsunternehmen hervor streicht, sind Geschäftsreisende. Die Gruppe der Geschäftsreisenden stellt in der Regel hohe Ansprüche an Komfort und Service. Darüber hinaus ziehen geschäftlich reisende Fahrgäste oft ein Einzelabteil einer mit anderen Reisenden geteilten Schlafkabine vor. Diese Anforderungen kombiniert mit einer hohen Zahlungsbereitschaft und Zahlungsfähigkeit machen Geschäftsreisende zu einem wichtigen Faktor für die Wirtschaftlichkeit eines Nachtreisezuges.<sup>35</sup>

Thomas Manthei hat sich in seiner Studie auch mit der Zuordnung einzelner Zielgruppen zu bestimmten Komfort- und Serviceklassen beschäftigt. Er stellte eine Präferenz für Schlafwägen bei Geschäftsreisenden, FernpendlerInnen sowie SeniorInnen und Familien mit höherem verfügbarem Einkommen fest. Währenddessen ziehen „jugendliche Einzelreisende und Familien mit geringerem verfügbarem Einkommen sowie Urlaubsreisende“ Liegewagen vor.<sup>36</sup>

Der Anteil der einzelnen KundInnengruppen unter den Fahrgästen variiert nach Verbindung und Reiseziel beträchtlich. Daneben kann auch innerhalb einer Verbindung an unterschiedlichen Wochentagen die Zusammensetzung der Gesamtreisenden verschieden sein.<sup>37</sup> Vor allem der Urlaubsreiseverkehr unterliegt starken saisonalen Schwankungen, diese werden aber oft dadurch ausgeglichen, dass in Zeiten von erhöhtem Urlaubsverkehr der Geschäftsverkehr geringer ist.<sup>38</sup>

## **2.4 Die Wirtschaftlichkeit des Nachtzugverkehrs**

### **2.4.1 Wirtschaftlichkeitsfaktoren**

Es gibt eine Reihe von Faktoren, die für den Betrieb eines Nachtzugs von Bedeutung sind und dessen Wirtschaftlichkeit beeinflussen. Diese sollen hier besprochen werden.

#### **Betrieb im reinen Quell- und Zielverkehr**

Betreibergesellschaften führen Nachtzüge oft im reinen Quell- und Zielverkehr. Dies bedeutet, dass die vor Mitternacht angefahrenen Bahnhöfe größtenteils zum Zusteigen genutzt werden und fast alle Fahrgäste den Zug in den am Morgen bedienten Stationen verlassen. Selten gibt es einen Zusatzverkehr, der durch den Halt in Zwischenstationen erreicht wird und die Auslastung verbessert.<sup>39</sup> Durch die langen Zugstrecken ohne Zwischenhalte können für die Passagiere unangenehme

---

<sup>35</sup> Vgl. Troche (1999), S. 14.

<sup>36</sup> Vgl. Manthei, (2005), S. 5.

<sup>37</sup> Vgl. Manthei, (2005), S. 5.

<sup>38</sup> Vgl. Troche, (1999), S. 14.

Unterbrechungen während der Nacht vermieden werden. Der Verlust an Fahrgästen, der durch das Nichtanfahren der Haltestellen entsteht, ist laut Gerhard Troche gering, da die Anzahl der zusteigenden Reisenden bei diesen Halten in der Regel minimal wäre.<sup>40</sup>

### **Geringe Kapazitäten der Wagen**

Die Kapazitäten eines Schlafwagens sind drastisch geringer als jene eines herkömmlichen Sitzreisezugwagens. Der gebotene Komfort bei der Unterbringung resultiert darin, dass in einem europäischen Schlafwagen im Durchschnitt nur 33 bis 36 Reisende untergebracht werden können, während in einem gleich langen Sitzwagen der ersten Klasse eines EuroCity-Zuges mehr als 54 Passagiere Platz finden. Der Sitzwagen verfügt nach Manthei somit um eine um rund ein Drittel höhere Kapazität als der Schlafwagen.<sup>41</sup> Troche schreibt sogar von einer um 100 Prozent höheren Wirtschaftlichkeit des Tageszugwagens, da der Schlafwagen sowohl in der ersten Klasse als auch in der zweiten Klasse nur halb so viele Fahrgäste aufnehmen kann wie ein Sitzwagen. Liegewagen erreichen ein besseres Ergebnis bei der Platzauslastung, haben aber im Vergleich zum Schlafwagen eine wesentlich geringere Komfortqualität.<sup>42</sup> Die geringere Platzkapazität der Wagen erklärt allerdings den bis zu 20 Prozent höheren Auslastungsgrad der Nachtzüge im Vergleich mit Tagesfernverbindungen.<sup>43</sup>

### **Geringe Produktivität**

Abgesehen von der geringeren Platzausnutzung in den Schlafwagen, werden die Wagen selbst auch wesentlich weniger intensiv genutzt als Sitzwagen. Nachtzugwagen legen in der Regel nur eine Strecke pro Nacht zurück und dies mit einer relativ niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit. Das führt zu einer geringeren Anzahl an zurückgelegten Kilometern pro Wagen und Tag als bei Sitzwagen, die oft innerhalb eines Tages die gleiche Strecke zwei bis drei Mal zurücklegen. Bezieht man die geringere transportierte Passagierzahl in die Berechnungen ein, können unter Tag verkehrende Züge vier bis sechs Mal so viele Personenkilometer pro Tag zurücklegen wie ein Nachtzug. Dabei muss bedacht werden, dass die sich derzeit im Verkehr befindenden Sitzwagen keineswegs eine optimale Platzausnutzung aufweisen.<sup>44</sup>

### **Hoher Personalaufwand**

Bei der Betreuung der Nachtzugreisenden durch Zugpersonal sind zwei Faktoren zu berücksichtigen. Einerseits sind die zurückgelegten Distanzen pro Fahrgast in der

---

<sup>39</sup> Vgl. Manthei, (2005), S. 3.

<sup>40</sup> Vgl. Troche, (1999), S. 64.

<sup>41</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 3 f.

<sup>42</sup> Vgl. Troche (1999), S. 12 f.

<sup>43</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 3.

<sup>44</sup> Vgl. Troche (1999), S. 12 f.

Regel länger als bei Reisen unter Tag. Auf der anderen Seite erfordert der Einsatz von Schlaf- und Liegewagen einen höheren Personalaufwand.<sup>45</sup>

### **Fahrplangestaltung**

Die Fahrplangestaltung eines Nachtzugs hängt von zwei Hauptfaktoren ab. Auf der einen Seite wird üblicherweise in der Nacht der Güterzugsverkehr abgewickelt. Güterzüge haben normalerweise zwar eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als der Schienenpersonennahverkehr, allerdings eine geringere Durchschnittsgeschwindigkeit als Personenfernverkehrszüge, zu denen die hier betrachteten Nachtzüge gehören. Daher muss bei der Trassenplanung bedacht werden, dass Nachtzüge nicht vom langsameren Güterzugsverkehr behindert werden. Andererseits findet die Ankunft der Nachtzüge in ihren Zielbahnhöfen meist in der Hauptverkehrszeit am Morgen statt. An großen Verkehrsknoten kann dies zu zusätzlichen Kapazitätsproblemen führen. Darüber hinaus gibt es in der Regel keine Möglichkeit, Nachtzüge in den Taktfahrplan der anderen Bahnen zu integrieren.<sup>46</sup>

### **Trassenpreise**

Trassenpreise haben – egal ob bei Tag oder Nacht – auf besonders stark belegten Hauptstrecken eine wachsende Bedeutung, da sie sich zu einem größer werdenden Kostenfaktor entwickeln. Unter anderem ist die Einstellung der Nachtzüge der Belgischen und Niederländischen Eisenbahnen darauf zurückzuführen. Die langen Fahrstrecken in anderen Ländern bei relativ hohen Trassenpreisen, haben, gepaart mit einer nicht ausreichenden Belegung der Züge, für eine nicht zufrieden stellende betriebswirtschaftliche Kostendeckung gesorgt.<sup>47</sup>

### **Betriebskosten**

Ein weiterer zu beachtender Faktor ist, dass die Betriebskosten mit zunehmender Fahrstrecke bei einem Reisezug konstant bleiben, während sie im Flugverkehr beispielsweise abnehmen. Züge mit längeren Fahrstrecken sind somit nur bei überdurchschnittlicher Auslastung betriebswirtschaftlich effizient.<sup>48</sup>

### **Teure Komfortausstattung**

Nachtzüge sind oft mit einer ausführlichen und teuren Komfortausstattung versehen. Die Instandhaltung dieses Inventars stellt einen weiteren kostenintensiven Faktor dar.<sup>49</sup>

---

<sup>45</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 4.

<sup>46</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 4.

<sup>47</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 4.

<sup>48</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 4.

<sup>49</sup> Vgl. Troche (1999), S. 12.

### **Teurer Fuhrpark**

Da Nachtzugwagons in der Regel in kleinen Serien produziert werden, sind sie auch dementsprechend teuer. Dies führt zu einem teuren Fuhrpark und damit zu viel gebundenem Kapital.<sup>50</sup>

### **Auslastungsgrad**

Der durchschnittliche Auslastungsgrad ist bei Nachtzügen generell höher als bei tagsüber verkehrenden Zügen, er kann im Vergleich dazu im Schnitt bis zu 20 Prozent höher sein. Dies liegt an der geringeren Platzkapazität der Wagen.<sup>51</sup> Darüber hinaus haben Nachtzüge ein Gebiet in dem sie am Abend Passagiere aufnehmen, wobei diese dann an Bord des Zuges bleiben, bis sie ihre Zielregion am nächsten Morgen erreicht haben. Daraus resultieren relativ geringen Auslastungsschwankungen während der Zugfahrt.<sup>52</sup>

### **Einnahmen**

Der höhere durchschnittliche Auslastungsgrad kann jedoch die anderen oben beschriebenen Faktoren nicht kompensieren, da er dafür über 100 Prozent liegen müsste. Ebenso wäre es vermutlich schwierig, die niedrige Produktivität durch höhere Ticketpreise auszugleichen. Selbst wenn der Auslastungsfaktor bei Nachtzügen doppelt so hoch wäre wie bei Zügen untertags, müsste das Preisniveau der Nachtzugtickets zwei bis drei Mal höher sein als das Tageszugticket, um die gleichen Einnahmen pro Fahrzeugkilometer zu erreichen. Auf solche Ergebnisse kommt man bereits, ohne noch die höheren Kosten für Personalaufwand, Instandhaltung und dergleichen einzubeziehen.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass in der Regel die Einnahmen aus dem Nachtzugsektor geringer sind als jene aus dem Tageszugverkehr. In Italien, wo der Nachtzugverkehr 42 Prozent ausmacht, bringt der Tageszugverkehr durchschnittlich pro Passagierkilometer 40 Prozent mehr Einnahmen als der Nachtzugverkehr.<sup>53</sup>

## **2.4.2 Optimierungsmaßnahmen**

Die beschriebene, schlechte wirtschaftliche Situation des Nachtzugsektors konnte in einigen Ländern mit Hilfe von Optimierungsmaßnahmen verbessert werden. Die Optimierung fand dabei in unterschiedlichen Bereichen statt, die hier vorgestellt werden sollen.

Erste Einsparungspotentiale fanden NachtzugbetreiberInnen beim Personalaufwand. In Skandinavien erwarten die Reisenden bereits im Startbahnhof hergerichtete Betten in

---

<sup>50</sup> Vgl. Troche (1999), S. 12.

<sup>51</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 3.

<sup>52</sup> Vgl. Troche (1999), S. 13.

<sup>53</sup> Vgl. Troche (1999), S. 13.

Liege- und Schlafwagen, während der Reise fährt kein zusätzlicher Betreuer im Wagen mit. Die Spanische Bahn RENFE hat dieses Problem durch eine zentrale Rezeption und ein Zimmerkartensystem gelöst. In Deutschland wurde die Personalsituation im Rahmen der Ausgliederung des Nachtzugsverkehrs aus der DeutscheBahn AG und der Gründung deren Tochtergesellschaft DB NachtZug neu gestaltet. Serviceteams übernehmen nun alle Leistungen von Fahrkartenkontrolle bis Service. Dies ermöglicht ein flexibleres Einsetzen der einzelnen Bahnbediensteten.

Eine weitere bereits erfolgreich praktizierte Optimierungsmaßnahme ist die Verwendung von Kurswagen bzw. Flügelzügen. Kurswagen bedeutet, dass ein oder mehrere Wagons eines Zuges einen anderen Zielort haben als der Rest des Zuges. Von der Flügelung eines Zuges spricht man, wenn ein Zug nach einem Teil der Strecke geteilt wird – in der Regel in zwei Teile – und die einzelnen Teilzüge unterschiedliche Endbahnhöfe ansteuern. Dieses System funktioniert natürlich auch umgekehrt. Ein Flügelzug kann auch durch zwei Züge aus verschiedenen Quellbahnhöfen zusammengeführt werden und dann als eine Einheit seinen Zielbahnhof erreichen. Durch die Verwendung von Flügelzügen können Traktionsmittel und Personal eingespart werden. Auch das Mitführen eines Speisewagens wird attraktiver, da durch das Zusammenlegen von Zügen auch die Zahl der potentiellen KundInnen steigt. Darüber hinaus können durch das System der Flügelzüge oder Kurswagen auch Gebiete mit einer Direktverbindung versehen werden, die nicht direkt an einer Nachtzugstrecke liegen. Ein Beispiel dafür ist die Verbindung München-Tessin. Weiters können die, bei Flügelzügen normalerweise oft aufwändigen Rangierarbeiten, durch eine entsprechende Zusammenstellung der Zugteile vermieden werden bzw. die Zuglokomotive kann die Rangierfahrten selbst durchführen. Dies ist vor allem deshalb möglich, weil der höhere Zeitaufwand bei Nachtzügen in der Regel weniger ins Gewicht als bei Verbindungen untertags fällt. Ein weiteres Einsparungspotential im Rahmen der Verwendung von Flügelzügen, findet sich wieder beim Personal. Bei entsprechender Ausbildung kann das Zugbegleitpersonal Tätigkeiten wie Kuppeln oder Entkuppeln im Rahmen der Rangierarbeiten selber übernehmen. Auf Grund der genannten Vorteile und Einsparungsmöglichkeiten, setzen die ÖBB, die DB NachtZug und die CNL AG Flügelzüge und Kurswagen intensiv ein. Die DB NachtZug hat beispielsweise bei 13 von 15 Zugpaaren das Flügelzug- oder Kurswagengruppensystem im Einsatz.

Eine besondere Optimierungsmöglichkeit wenden die Norwegischen Staatsbahnen an: Die Methode des ausgesetzten Schlafwagens. Dabei werden einzelne Wagen unterwegs aus dem Zugverband aus- bzw. in ihn eingereiht. Dadurch können Fahrgäste an Bahnhöfen zu angenehmen Zeiten ein- bzw. aussteigen, obwohl der

Nachtzug dort eigentlich mitten in der Nacht hält. Dieses System bietet sich an, wenn bei einer Verbindung Nachfrage besteht, diese aber nicht groß genug ist, um eine eigene Verbindung rentabel zu machen.<sup>54</sup>

Über Optimierungmaßnahmen bei Personal und Zugführung hinaus gibt es auch noch Ansätze, die Zugwagons selbst effizienter zu gestalten. Einige wurden dabei bereits umgesetzt, andere sind noch in der Entwicklungsphase.

Nach dem erfolgreichen Einsatz von Doppeldeckerzügen im Tageszugbereich, wurden auch für den Nachtzugverkehr zweistöckige Modelle entworfen. So führt beispielsweise CityNightLine seit 1995 auf einigen Strecken doppelstöckige Nachtzüge. Die verbesserte Platzausnutzung konnte dabei aber in keiner Weise mit der Steigerung der Sitzplätze bei Doppeldeckersitzwagen mithalten. Während bei doppelstöckigen Sitzzügen normalerweise 40 bis 50 Prozent mehr Sitze bei gleicher Länge der Wagons im Vergleich zu einstöckigen Zügen erreicht werden können, sieht die Verbesserung bei Nachtzügen wesentlich schlechter aus. Vergleicht man den einstöckigen schwedischen Schlafwagen WL 6 mit den von CityNightLine eingesetzten Doppeldeckern WLB kommt man nur auf 13 Prozent mehr Betten im zweistöckigen Schlafwagen, und das obwohl der WLB um einen halben Meter länger ist. Davon abgesehen ist die Komfortqualität in doppelstöckigen Schlafwagen oft entscheidend geringer, da die Abteile enger sind. Ferner erfordern die kleineren Abteile ein besseres Belüftungs- und Klimaanlage-System.<sup>55</sup> Die Idee der besseren Platzausnutzung durch zweistöckige Nachtzüge wurde aber dennoch nicht aufgegeben. So beschreibt Gerhard Troche neue Ideen für Doppeldeckerkonzepte, die nicht auf beiden Ebenen Schlaf- bzw. Liegewagenabteile aufweisen, sondern andere Kombinationen bieten. Darunter fällt ein Sitzwagenbereich über einem Schlafwagenbereich ebenso wie der Transport von Kraftfahrzeugen über- oder unterhalb der Schlafabteile. Auch ein Stauraum für Post oder Gepäck im unteren Teil des Wagons wäre eine Möglichkeit.<sup>56</sup> Als beste Lösung für eine bessere Produktivität der Wagen sieht Troche allerdings eine gesteigerte Verwendung der Wagen durch Einsatz im Tages- und Nachtzugverkehr. Dafür müssten allerdings Wagendesigns gefunden werden, die tagsüber mindestens die gleichen Anforderungen erfüllen wie reine Tageszüge. Obwohl momentan in fast allen Nachtzugabteilen die unteren Betten in Sitze umgewandelt werden können, können diese aber betreffend Komfort, Design und Funktionalität nicht mit normalen Sitzwagen mithalten. Da sie nur für das Sitzen der SchlafwagenkundInnen vor und nach der Nachtruhe gedacht sind, bieten die Schlafwagenabteile darüber hinaus auch

---

<sup>54</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 4.

<sup>55</sup> Vgl. Troche (1999), S. 53 f.

<sup>56</sup> Vgl. Troche (1999), S. 61.

nur so viele Sitzgelegenheiten wie Betten, und das sind in der Regel deutlich weniger als in einem traditionellen Sitzwagenabteil. Das Ziel sollte daher sein, einen Tages- und Nachtzug zu entwickeln, der eine flexible Einsetzbarkeit bietet, tagsüber ebenso modern und komfortabel ist wie bei Nacht.<sup>57</sup> Manthei und Troche haben mit dem EuroDayNiter ein derartiges Konzept geschaffen. Der EuroDayNiter soll im Komfort sowohl den zeitgemäßen Standard von Nacht- als auch Tageszügen haben, die Umrüstung zwischen Tages- und Nachtposition ohne größeren Aufwand von sich gehen und der Charakter eines geschlossenen Abteils untertags soll verhindert werden. Dies könnte zu einer Erhöhung des Einsatzes und damit der Platzkilometer führen. Daneben soll der Personalaufwand während der Nacht reduziert. Erreicht würde das Ganze durch eine modulare Bauweise. Die Abteile des EuroDayNiters bieten hohe Flexibilität. So können Waschgelegenheiten in Tische oder Ablagen verwandelt werden, Mehrzweckabteile können für große Gepäckstücke oder Sportgeräte verwendet werden und bestimmte Abteile können statt mit sechs mit vier Fahrgästen belegt und als erste Klasse geführt werden. Das Auf- und Umrüsten soll einfach und in kürzester Zeit möglich sein, so dass es auch von den Passagieren selbst durchgeführt werden kann. Durch diese Ausstattung wäre es möglich, den Zug theoretisch rund um die Uhr in Betrieb zu haben und damit die Platzkilometer zu maximieren.<sup>58</sup>

Von den technischen Maßnahmen abgesehen, ist eine Nachfragesteigerung natürlich immer ein wünschenswertes Mittel um höheren Profit zu erreichen. Dafür ist effektives und effizientes Marketing notwendig. Um dieses zu gestalten sind allerdings die entscheidenden Faktoren für die Nachfrage nach Nachtzugreisen bei den verschiedenen Zielgruppen nötig. Diese Informationen sollen durch die empirische Erhebung im zweiten Teil der Arbeit gewonnen werden.

---

<sup>57</sup> Troche, (1999), S. 55.

<sup>58</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 7 f.



### 3. Merkmale des Nachtzugsektors

Zur Erfassung und Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Verkehrsträgern entwickelte Voigt das Instrument der Verkehrswertigkeit.<sup>59</sup> Diese Verkehrswertigkeit kann in folgende sieben Teilwertigkeiten aufgespalten werden: Schnelligkeit der Verkehrsleistung, Massenleistungsfähigkeit der Verkehrsmittel, Fähigkeit zur Netzbildung, Berechenbarkeit der Zeitpunkte und des Zeitbedarfs der Verkehrsleistung, Häufigkeit der Verkehrsbedienung, Sicherheit und Bequemlichkeit. Unter den genannten Teilwertigkeiten befinden sich quantifizierbare Merkmale ebenso wie Faktoren, deren Bewertung nur subjektiv erfolgen kann. Eine absolute Bewertung eines Verkehrsträgers ist nicht möglich, da die Qualitäten innerhalb eines gewissen technischen Rahmens unter Aufwendung von Kosten verändert werden können.<sup>60</sup>

Neben den quantifizierbaren Merkmalen, so genannten „harten“ Faktoren, wie beispielsweise Preis, Geschwindigkeit oder Angebotsdichte, sind es vor allem die qualitativen Merkmale der Verkehrsangebote, die eine immer wichtigere Rolle einnehmen. Insbesondere im Personenverkehr sind diese „weichen“ Merkmale von herausragender Bedeutung. Qualitative Eigenschaften sind meist endogene Faktoren, sie können von den Verkehrsunternehmen beeinflusst werden. Dies bietet Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, sich von der Konkurrenz abzuheben. Kummer bezeichnet den Qualitätsbegriff in diesem Zusammenhang als „Eignung von Dingen und Prozessen für bestimmte Zwecke“. <sup>61</sup> Die Verkehrsunternehmen als LeistungserstellerInnen streben hierbei eine Übereinstimmung von Qualitäts- und Anforderungsniveau an. Wichtig ist zu erwähnen, dass eine Erhöhung des Qualitätsniveaus über die Erfordernisse der KundInnen von diesen nicht als qualitätserhöhend erachtet wird und durch die fehlende Honorierung daher für Verkehrsunternehmen auch nicht erstrebenswert ist.<sup>62</sup>

Um die Gesamtqualität eines Verkehrsangebotes darzustellen, betrachtet man einzelne Teilqualitäten. Kummer teilt diese in folgende Bereiche auf: Verkehrssicherheit und –Zuverlässigkeit, Verkehrsobjektgerechtigkeit, Zeitgerechtigkeit, Ortsgerechtigkeit, Umweltgerechtigkeit und Verkehrskundengerechtigkeit. Zu jedem der genannten Bereiche gehört eine Vielzahl von Merkmalen.<sup>63</sup>

Aufgrund der herausragenden Bedeutung der Qualitätsfaktoren als Nachfrage-determinanten wird nun auf jeden einzelnen der Bereiche eingegangen. Die Vor- und

---

<sup>59</sup> Vgl. Voigt (1973); zitiert bei: Kummer (2004), S. 78.

<sup>60</sup> Vgl. Voigt (1973); zitiert bei: Kummer (2004), S. 78.

<sup>61</sup> Vgl. Kummer (2000), S. 32.

<sup>62</sup> Vgl. Kummer (2000), S. 32.

Nachteile des Verkehrsangebots Nachtzug im Vergleich zu Substituten werden erarbeitet und betrachtet.

### **3.1 Sicherheit**

Gerade im Personenverkehr stellt die Sicherheit ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels dar.<sup>64</sup> Unter Verkehrssicherheit versteht man normalerweise das Unfallrisiko, wobei hier das tatsächliche Unfallrisiko und das durch die KundInnen wahrgenommene Unfallrisiko betrachtet werden muss. Zusätzlich zum Unfallrisiko ist gerade im Bereich der Nachtzüge die Sicherheit während der Fahrt ein wichtiges und entscheidendes Kriterium, auf das im Folgenden genauer eingegangen wird.

#### **3.1.1 Verkehrssicherheit/Technische Zuverlässigkeit**

Im Schienenverkehr zählt die hohe technische Sicherheit zu einem der wesentlichen Charakteristika.<sup>65</sup> Die KonsumentInnen von Eisenbahnverkehrsleistungen nehmen die Verkehrssicherheit als selbstverständlich wahr, das Unfallrisiko wird als gering angesehen.<sup>66</sup> Dies gilt im Allgemeinen auch für Nachtzugreisende. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind daran interessiert, die Sicherheit als besonderes Merkmal hervor zu streichen. Nach dem Unfall eines Nachtzugs auf der Strecke Paris-München am 6. November 2002 beeilte sich das deutsche Eisenbahnbundesamt in einer Presseaussendung zu versichern, sich an der Suche nach den Ursachen zu beteiligen.<sup>67</sup> In der Folge verbesserte die Deutsche Bahn auch die Sicherheitstechnik der Schlafwagen.<sup>68</sup> Die Kommunikation solcher Maßnahmen ist neben deren tatsächlicher Wirkung auch für die Beibehaltung des „Sicherheits-Images“ der Bahn von großer Bedeutung.

Auch im Luftverkehr zählt die hohe Verkehrssicherheit durch die relativ geringe Unfallhäufigkeit zu den besonderen Stärken.<sup>69</sup> Dies war in den Pionierzeiten des Flugverkehrs nicht immer so, konnte aber durch die technische Verbesserung der Flugzeuge sowie der Flugsicherheitseinrichtungen erreicht werden. Allerdings gibt es immer noch potentielle KundInnen, die aus Furcht vor Unfällen Reisen mit dem Flugzeug ablehnen. Dies resultiert daraus, dass bei Unfällen meist die absolute Zahl der ums Leben gekommenen Personen wahrgenommen wird und diese bei Unfällen

---

<sup>63</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 32.

<sup>64</sup> Vgl. Moosmayr (1967), S. 13.

<sup>65</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 48.

<sup>66</sup> Vgl. Moosmayr (1967), S. 13.

<sup>67</sup> Vgl. Eisenbahn Bundesamt (2002), [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de).

<sup>68</sup> Vgl. Westdeutscher Rundfunk (2002), [www.wdr.de](http://www.wdr.de).

<sup>69</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 53.

mit Flugzeugen in den meisten Fällen höher ist als bei anderen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus ist auch die Überlebenschance bei Flugunfällen geringer als beispielsweise bei Zugunglücken.<sup>70</sup> Die Flugbranche hat immer noch mit dem Phänomen der Flugangst zu kämpfen. Reisende ziehen aus verschiedenen Gründen wie Furcht vor der Höhe oder der Enge des Flugzeuges andere Verkehrsmittel dem Flugzeug vor. Ein Begriff wie die „Zugangst“ hat sich im Gegensatz dazu noch nicht durchgesetzt. Auch die Zuganschläge in Madrid im März 2004 sowie die Anschläge auf Nahverkehrsmittel in London im Juni 2005 hatten keine vergleichbaren, ungünstigen Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehrsmarkt im Gegensatz zu den die mit Flugzeugen durchgeführten Anschlägen in den USA im September 2001, die sich negativ auf die Flugbranche auswirkten.

### **3.1.2 Sicherheit während der Reise**

Wie bereits erwähnt ist neben dem Unfallrisiko bei Nachtzügen auch der Sicherheitsaspekt während der Reise zu beachten. Die Angst vor Diebstahl, insbesondere Taschendiebstahl, sowie Raubüberfallen in Nachtzügen kann eine nicht zu vernachlässigende Nachfragedeterminante sein. So streicht die Deutsche Bahn in ihrer Informationsbroschüre zu Nachtzugreisen die Sicherheitsdetails der Schlafwagenreihe „Comfortline“ hervor.<sup>71</sup> In Schlaf- und Liegewagen fordern die ZugbegleiterInnen die Fahrgäste grundsätzlich dazu auf das Abteil in der Nacht zu verriegeln. Manchmal besteht die Verriegelung sogar aus zwei separaten Schlössern, einer Kette, die das Öffnen der Abteiltür für ein paar Zentimeter zulässt, sowie einer Totalverriegelung. Diese Vorrichtungen, die der Sicherheit der Fahrgäste dienen, lösen bei diesen paradoxer Weise manchmal das Gefühl von Unsicherheit aus, da sie dadurch oft erst auf die Gefahr des Diebstahls oder Raubüberfalls aufmerksam gemacht werden. Auch Warnungen durch offizielle Organe können potentielle Fahrgäste von Nachtzugreisen abschrecken. So schreibt das Österreichische Außenministerium beispielsweise auf seiner Internetseite über das im Grunde meist als sicheres Reiseland empfundene Frankreich folgendes: „In den Nachtzügen (Schlaf- und Liegewagen) Richtung Südfrankreich besteht eine erhöhte Diebstahlsgefahr.“<sup>72</sup> Ähnliches berichtet die Wirtschaftskammer Wien über Polen, hier wird vor „Taschendieben in öffentlichen Verkehrsmitteln (insbesondere in Nachtzügen)“ gewarnt.<sup>73</sup> Auch in Internetforen für InterrailerInnen, die ja oft auf den zuschlagspflichtigen Liege- oder Schlafwagen verzichten und in den meist

---

<sup>70</sup> Vgl. Moosmayr (1967), S. 14

<sup>71</sup> Vgl. Deutsche Bahn (2005), S. 17

<sup>72</sup> Vgl. Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten (2005), [www.bmaa.gv.at](http://www.bmaa.gv.at).

<sup>73</sup> Vgl. Wirtschaftskammer Wien (2005), [www.wkw.at](http://www.wkw.at).

unverriegelbaren Sitzabteilen reisen, wird über die Diebstahlsgefahr in Nachtzügen diskutiert.<sup>74</sup>

Bei Reisen mit dem Flugzeug hingegen stellt sich die Gefahr von Diebstahl oder Raubüberfällen während der Reise in der Regel nicht. Sicherheitskontrollen und die Art der Unterbringung der Reisenden im Flugzeug zeichnen sich dafür verantwortlich.

### **3.2 Zeitliche Verkehrszuverlässigkeit**

Bei der Verkehrszuverlässigkeit handelt es sich um das Risiko einer Leistungsminderung bzw. eines Leistungsausfalls.<sup>75</sup> Im Gegensatz zur Sicherheit, die sich auf die technische Zuverlässigkeit bezieht, handelt es sich hier um die zeitliche Zuverlässigkeit, worunter zum Beispiel die Pünktlichkeit fällt.<sup>76</sup> Die Leistungsminderung, daher Unpünktlichkeit, kann beispielsweise durch Außeneinflüsse wie Wetteränderungen entstehen.

Dem Schienenverkehr wird traditionell eine hohe Zuverlässigkeit zugeschrieben. Dies liegt beispielsweise im Vergleich zum Verkehr auf der Straße daran, dass nicht „auf Sicht“ gefahren wird, was Einflüsse auf die Kapazität bei schlechter Sicht wie bei Nebel oder Finsternis haben kann, sondern im Block- bzw. Raumabstand. Jeder Streckenabschnitt wird immer nur von einem bestimmten Zug belegt. Sicherheitseinrichtungen verhindern das Einfahren eines zweiten Zuges in den Streckenabschnitt. Der Schienenverkehr ist dadurch weniger abhängig von Sicht- bzw. Wetterverhältnissen.<sup>77</sup> Die Deutsche Bahn streicht die Wetterunabhängigkeit in ihrer Broschüre zu Nachtzugreisen als Vorteil hervor.<sup>78</sup>

Der Flugverkehr ist den wechselnden Wetter- bzw. Windverhältnissen eher ausgesetzt als der Schienenverkehr. Dies führt zu einer höheren Anfälligkeit für Verspätungen und Unregelmäßigkeiten. Da die Wahrscheinlichkeit für derartige Unpünktlichkeiten in manchen Jahreszeiten höher ist als in anderen kann es zu Nachfrageschwankungen kommen.<sup>79</sup> Im Winter kann plötzlicher Schneefall zu erheblichen Verzögerungen führen. Nicht nur die schlechten Verhältnisse bei Landung und Start zeichnen sich hierfür verantwortlich, auch die notwendige Enteisung der Flugzeuge benötigt einen zusätzlichen Zeitaufwand.

Doch auch wenn der Schienenverkehr im Gegensatz zum Flugverkehr wetterunabhängiger ist, stellen Unpünktlichkeiten bei Nachtzügen keine Seltenheit dar. Dabei kann ein Nachtzug bei der Abfahrt am Startbahnhof und bei der Ankunft am

---

<sup>74</sup> Vgl. Portal zu Bahn- und Rucksackreisen durch Europa (2004), [www.interrailers.net](http://www.interrailers.net).

<sup>75</sup> Vgl. Kummer (2004) S. 32.

<sup>76</sup> Vgl. Maurer (2001), S. 2.

<sup>77</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 48 f.

<sup>78</sup> Vgl. Deutsche Bahn (2005), S. 5.

Zielbahnhof pünktlich sein, bei den dazwischen angefahrenen Stationen aber schwere Verspätungen aufweisen. Die teilweise großen Zeitreserven ermöglichen dieses Phänomen. Für Fahrgäste kann es allerdings sehr unangenehm sein, wenn sie mit großer Verspätung ankommen. Gerade bei den in den frühen Morgenstunden gelegenen Halten ist ein Verpassen des Anschlusszuges oft fatal. Auch eine verspätete Abfahrt kann beim Nachtzug mitunter sehr problematisch sein. Oft gibt hält der Zug an Zusteigestationen zu späten Nachtstunden. Hat der Nachtzug hier große Verspätung ist das Warten auf einem – oft ohne beheizten Warteraum ausgestatteten – Bahnhof bei Nacht vor allem im Winter sehr unangenehm.

### **3.3 Schnelligkeit**

Die Reisezeit stellt für viele VerkehrskundInnen das wesentlichste Kriterium bei der Auswahl des Verkehrsangebots dar. Es ist wichtig zu beachten, dass es sich hier um die komplexe Reisezeit handelt, die nicht nur die reine Fahrzeit, sondern auch andere mit der Reise verbundene zeitliche Aufwendungen beinhaltet. Dies stellt gerade im Vergleich Flug und Nachtzug eine interessante Komponente dar.<sup>80</sup>

Die Schnelligkeit ist traditionell eine der großen Stärken des Flugverkehrs. Die Fortbewegung erfolgt ungehindert bei relativ geringer Reibung und auf beinahe direktem Weg. Dies ermöglicht es dem Flugzeug Geschwindigkeiten zu erreichen, gegen die kein anderes Verkehrsmittel ankommt.<sup>81</sup> Die durchschnittliche Geschwindigkeit von Terminal zu Terminal ist damit sehr hoch.<sup>82</sup> Gerade an diesem Punkt relativiert sich der große Vorteil des Flugverkehrs wieder. Die Terminals im Flugverkehr befinden sich meist außerhalb der Stadtzentren, während die Stationen der Eisenbahn in der Regel zentral gelegen sind. Ein direkter Vergleich der Reisegeschwindigkeit von Terminal zu Terminal bzw. von Station zu Station ist daher nicht sinnvoll. Zur komplexen Reisezeit sind auch Vor- und Nachtransport zu rechnen, die bei einer Flugreise in den meisten Fällen durch Schienen- oder Straßenverkehr erbracht werden müssen. Neben dem Vor- und Nachlauf sind auch noch die Abfertigungszeiten am Flughafen selbst zu beachten.<sup>83</sup> Hierunter fallen Check-In ebenso wie das Warten auf das Gepäck nach der Ankunft.

Der Regionalflugverkehr bekam hier durch die Entwicklung im Eisenbahnbereich Konkurrenz. Technische Innovationen im Hochgeschwindigkeitsverkehr der

---

<sup>79</sup> Vgl. Moosmayr (1967), S. 18.

<sup>80</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 31.

<sup>81</sup> Vgl. Moosmayr (1967), S. 15.

<sup>82</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 53.

<sup>83</sup> Vgl. Moosmayr (1967), S. 16.

Eisenbahnen verursachen eine kritische Situation für Regionalflüge.<sup>84</sup> Auf Strecken wie beispielsweise Frankfurt – Stuttgart stellt der ICE eine realistische Alternative zu einem Kurzstreckenflug dar.

Aber auch Nachtzüge bieten durchaus eine Möglichkeit für die Eisenbahn mit dem Flugverkehr zu konkurrieren. Thomas Manthei und Gerhard Troche untersuchten im Zuge der Studie „Der Europäische Nachtzug und seine Zukunft“ 50 Geschäftsreiserelationen genauer. Sie führten einen Vergleich zwischen Benutzung eines Nachtzugs und Reise mit einem Abendflug kombiniert mit einer Hotelübernachtung durch. Für die Bahnreise wurde die Abfahrtszeit vom Bahnhof im Stadtzentrum betrachtet. Für die Reise mit dem Flugzeug wurde die Transferzeit vom Stadtzentrum zum Flughafen sowie die notwendige Mindestzeit für das Check-In inkludiert. Manthei und Troche rechneten mit einer pauschalen Transferzeit von 30 Minuten sowie einer Check-In-Zeit von 30 Minuten für nationale bzw. 45 Minuten für internationale Flüge. Bei dieser Untersuchung zeigten sich bei mehr als der Hälfte der Verbindungen Zeitvorteile von zwei bis fünf Stunden für die Reise mit dem Nachtzug im Vergleich zur Kombination Abendflug/Hotelübernachtung.<sup>85</sup> Keinen Zeitvorteil gab es nur bei einer Reiseroute. Als Städteverbindung mit der größten Zeitersparnis, nämlich vier Stunden und 58 Minuten, stellte sich Düsseldorf/Kopenhagen heraus. Der Nachtzug verlässt hier Düsseldorf um 23:13 Uhr, während der/die Reisende für die letzte Abendverbindung bereits um 18:15 Uhr von der Stadt Richtung Flughafen aufbrechen muss. Ähnlich große Zeitersparnisse gab es auch auf den Strecken Santander/Madrid, Berlin/Brüssel oder Genf/Rom. Aber auch die Reiseroute Wien/Warschau findet man mit einer Zeitersparnis von beinahe drei Stunden in den „Top 20 Zeitsparern“.<sup>86</sup> Neben dem Vergleich Nachtzug mit der Kombination Abendflug/Hotelübernachtung untersuchten Manthei und Troche auch den Vergleich mit dem ersten Morgenflug. Hier war das Ergebnis weniger eindeutig, dennoch zeigte sich auch gegenüber der Morgenflugvariante bei 46 Prozent der Verbindungen ein Zeitvorteil von einer Stunde oder mehr. Die größten Zeiteinsparungen können auf den Strecken Malmö/Berlin, Paris/Zürich und Berlin/Brüssel erreicht werden.<sup>87</sup>

Die Ergebnisse der Untersuchung von Manthei und Troche sind allerdings kritisch zu betrachten. Die von ihnen beschriebene Zeitersparnis ist nicht immer von so großem Vorteil wie es auf den ersten Blick scheint. Dies zeigt sich gerade bei der von ihnen als Strecke mit der größten Zeitersparnis beschriebenen Verbindung Düsseldorf-Kopenhagen. Die Abfahrt in Düsseldorf mit dem Nachtzug um 23:13 muss hier nicht

---

<sup>84</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 59.

<sup>85</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 5.

<sup>86</sup> Vgl. Manthei (2004), [www.actima.de](http://www.actima.de).

unbedingt von Vorteil sein. Gerade geschäftliche Termine dauern oft nicht länger als bis in die frühen Abendstunden. Angenommen, der letzte Geschäftstermin endet um 18 Uhr, so bedeutet dies für den/die Reisende/n mehr als fünf Stunden am Bahnhof verbringen zu müssen. Ähnlich verhält es sich am Morgen. Ein um 6 Uhr morgens ankommender Nachtzug ist nicht unbedingt die beste Reisevariante, wenn der Geschäftstermin um 10 Uhr beginnt, auch wenn die „Zeitersparnis“ gegenüber einem um 9 Uhr landenden Morgenflug absolut drei Stunden beträgt.

### **3.4 Serviceleistungen**

Unter Serviceleistungen versteht man im Transportbereich Dienstleistungen, die vom Verkehrsunternehmen während, aber auch vor und nach dem Transport erbracht werden, die jedoch nicht den Transport selber darstellen. Serviceleistungen sind sie dann, wenn bei ihrer Nicht-Erbringung die Beförderung immer noch bestehen bleibt. Die Dienstleistungen können unentgeltlich, also im Transportpreis bereits inkludiert, oder entgeltlich sein.<sup>88</sup> Serviceleistungen bieten Verkehrsunternehmen ein Differenzierungspotential.

Der Flugverkehr war dem Schienenverkehr lange im Bereich Service überlegen. An Board der Flugzeuge wurden Speisen und Getränke serviert. Entertainment durch Videovorführungen, einer Auswahl von verschiedenen Musikprogrammen und anderes sollte die Flugdauer überbrücken. Auch das Servicepersonal übertraf im Flugzeug jenes im Zug in Anzahl und Verfügbarkeit. Mit dem Aufkommen der Billigfluglinien ist dieses Service allerdings nicht mehr bei allen Anbietern inkludiert. Niedrigpreise führten zu reduziertem Service. Dies ist schon in der Bezeichnung erkennbar, werden doch Billigfluglinien auch „No frill airlines“ genannt. Das aus dem Englischen kommende Wort „frill“ bedeutet „Schnickschnack, Kinkerlitzchen, Drum und Dran“.<sup>89</sup>

Während also Flugreisen nicht mehr automatisch „All-inclusive-Service“ bedeuten, versucht sich die Bahn auch über Serviceleistungen neu zu definieren. Gerade der Nachtzugsektor bietet hier viele Möglichkeiten, die von einigen NachtzuganbieterInnen auch bereits offeriert werden.

#### **3.4.1 Speisewagen**

Neben einfachen Speisen und Getränken, die im privaten Schlafwagenabteil konsumiert werden können, besteht für Nachtzüge auch die Möglichkeit einen Speisewagen anzubieten. Unter den 172 von Manthei untersuchten Nachtzugverbindungen boten 32,56 Prozent das Service eines Bistro oder Speisewagens. Der Speisewagen

---

<sup>87</sup> Vgl. Manthei (2004), [www.actima.de](http://www.actima.de).

<sup>88</sup> Vgl. Moosmayr (1967), S. 133.

ist als Vermarktungsfaktor jedoch nicht zu unterschätzen. Er gibt NachzuganbieterInnen die Chance, das Angebot durch ein weiteres attraktives Service zu erweitern. Nachtzugreisende schätzen die angenehme und gesellige Atmosphäre im Speisewagen und die Möglichkeit, ihr Abendessen im Zug zu genießen. Manthei bezieht sich auf eine KundInnenbefragung der DB NachtZug, die ergab, dass „44 % der Reisenden Speise- bzw. Bistrowagen für die Einnahme einer Mahlzeit oder als gemütlichen Treffpunkt mit Getränkeangebot nutzen.“ Durch die Befragung wurde ebenfalls festgestellt, dass das Vorhandensein einer derartigen Einrichtung für jede/n fünfte/n Reisende/n ein wichtiges oder sogar sehr wichtiges Kriterium für die Wahl einer Reise mit dem Nachtzug ist.<sup>90</sup> Bisher wurde das Frühstück von den Fahrgästen im Abteil konsumiert. Das kann einerseits durch die Enge des Abteils, andererseits durch die verschiedenen Reiseziele und die dadurch unterschiedlichen Ankunftszeiten der einzelnen Reisenden zu Unbequemlichkeiten führen. Die Möglichkeit, das Frühstück im Speisewagen einzunehmen, kann dieses Problem lösen.<sup>91</sup> Ein großer Vorteil von Speisewagen ist, dass sie von den Fahrgästen aller Wagenarten, also auch von Liegewagen- bzw. Sitzwagenreisenden, gleichermaßen genutzt werden. Für alle Reisenden des Nachtzugs erweitert sich damit das Service und gleichzeitig wird für eine höhere Auslastung des Speisewagens gesorgt. Ebenso können Schienenverkehrsunternehmen für die Nachtzüge die gleichen Speise- bzw. Bistrowagen-garnituren nutzen wie für die unter Tag verkehrenden Züge. Dadurch können in manchen Fällen die Speisewagen unter marginalen Kosten mitgeführt werden.<sup>92</sup>

### **3.4.2 Automitnahme**

Vor allem Urlaubsreisende haben oft das Bedürfnis, am Reiseziel ihr eigenes Fahrzeug benutzen zu können. Die bei weit entfernten Reisezielen lange und beschwerliche Anfahrt ist für Urlaubsgäste allerdings nicht erstrebenswert.<sup>93</sup> Der als Autoreisezug geführte Nachtreisezug bietet hier das Service, eine angenehme Anreise mit der Bequemlichkeit des eigenen Autos am Zielort zu kombinieren. Das Service des Autoreisezuges wird noch nicht in allen Ländern angeboten, ist in einigen jedoch sehr populär. Die Deutsche Bahn hat sogar mit der DB AutoZug GmbH eine eigene Tochtergesellschaft in diesem Bereich gegründet.<sup>94</sup>

Der Autoreisezug kombiniert den Transport von PKW auf besonders dafür hergerichteten Güterwagen mit der Beförderung der dazugehörigen Personen im

---

<sup>89</sup> Vgl. Maurer (2001), S. 38.

<sup>90</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 3.

<sup>91</sup> Vgl. Troche (1999), S. 22.

<sup>92</sup> Vgl. Troche (1999), S. 23.

<sup>93</sup> Vgl. Lamprecht (2002), S. 100.



Reisewagen.<sup>95</sup> Die Verladung der Autos erfolgt dabei mittels einer Rampe, über die der Fahrzeughalter seinen PKW selbst auf den Wagon fährt und dort abstellt.<sup>96</sup> Die am europäischen Kontinent verwendeten Wagons zum Transport von PKW sind meistens offen, die Finnische Staatsbahn verwendet hingegen auf einigen Strecken neue, vollkommen geschlossene Autoreisewagons. Die Fahrzeuge sind dadurch vor Schneestürmen geschützt, es wird auch ein Elektroanschluss für Motorheizungen geboten. Zusätzlich können auch Motorräder und Motorschlitten transportiert werden.<sup>97</sup>

### 3.4.3 Fahrradmitnahme

Neben der Mitnahme des Autos kommt auch der Mitnahme von Fahrrädern oder anderen Sportgeräten immer größere Bedeutung zu. Auch hier bieten Nachtzüge ein spezielles Service. Dies ist zwar ebenso wie der Autoreisezug nicht im Preis des Zugtickets inkludiert, jedoch wesentlich günstiger und praktischer als bei einem Transport mit dem Flugzeug. CityNightLine verlangt beispielsweise für den Transport eines Fahrrads 10 Euro.<sup>98</sup>

### 3.4.4 Gepäckmitnahme

Einen großen Vorteil bietet die Möglichkeit, im Nachtzug schwere Gepäckstücke mitzuführen. Während im Flugzeug ab einem bestimmten Gewicht - meist 20kg – die Beförderung des Gepäcks als „Übergepäck“ extra verrechnet wird, ist im Nachtzug auch die Mitnahme von schwererem Reisegepäck prinzipiell möglich.<sup>99</sup>

Obwohl keine Kosten für die Mitnahme von großen und schweren Gepäckstücken anfallen, ist deren Transport noch lange nicht einfach und unproblematisch. Schon das Einsteigen in den Zug und die Sitzplatzsuche gestaltet sich für Reisende mit großen und/oder schweren Gepäckstücken sehr mühevoll.<sup>100</sup> Beschreibt Baudisch 1979 noch den Schlafwagenschaffner, der „stets hilfsbereit beim Aus- und Einsteigen, vor allem was die Gepäckversorgung betrifft“ ist als besondere Leistung<sup>101</sup>, so sieht die Realität heute – vor allem aus Mangel an Personal - anders aus.

Neben dem Handling des Gepäcks beim Ein- und Aussteigen ist es insbesondere die Verstaung des Gepäcks während der Reise, die Fahrgäste vor Probleme stellt oder gar von einer Fahrt mit dem Zug abschreckt. So schreibt Rüger in seiner Abhandlung das Problem des Gepäckverstauns in der Bahn allgemein betreffend: „72 Prozent der

---

<sup>94</sup> Vgl. Troche (1999), S. 22.

<sup>95</sup> Vgl. Bauer (1988), S. 4.

<sup>96</sup> Vgl. Bauer (1988), S. 14.

<sup>97</sup> Vgl. VR-Yhtymä Oy (2005), [www.vr.fi](http://www.vr.fi).

<sup>98</sup> Vgl. CityNightLine (2005), [www.citynightline.de](http://www.citynightline.de).

<sup>99</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 4.

<sup>100</sup> Vgl. Bauer (1988), S. 21.

nicht per Bahn verreisten Urlauber geben an, die Mitnahme von Reisegepäck sei für sie ein wesentlicher Grund, nicht die Bahn zu benutzen“.<sup>102</sup> Ist es bei Reisen untertags ohne Reservierung Fahrgästen noch möglich, dort Platz zu nehmen, wo sie am ehesten Platz für ihr Gepäck finden, ist dies in reservierungspflichtigen Nachtzügen unmöglich. Insbesondere in der Liegewagenklasse und dabei speziell in den Sechser-Liegewagen kommt es oft zu Problemen bei der Gepäckverstaung im Abteil, da die Platzkapazität für sechs Personen mit entsprechendem Gepäck kaum ausreicht. In manchen von den ÖBB verwendeten Garnituren ist beispielsweise die Unterbringung von Koffern oder etwas größeren Rucksäcken unter den Betten kaum möglich, weil diese sehr tief gelegen sind. Damit bleibt als einziger Stauraum der Bereich über der Tür, neben den oberen Liegeplätzen. Diese Ablagemöglichkeit ist aber schon allein deshalb problematisch, weil für viele Menschen das Hochheben von schweren Gepäckstücken unmöglich ist. Rüger zitiert eine Umfrage, nach der mehr als drei Viertel der Reisenden mittlere bis große Schwierigkeiten beim Verstauen von schweren Gepäckstücken in Überkopfanlagen haben; die Höhe der Ablage allein bereitet mehr als 50 Prozent der Reisenden teils große Probleme.<sup>103</sup> Darüber hinaus ist auch diese Gepäckunterbringungsmöglichkeit im Liegewagen auf zwei bis drei große Gepäckstücke limitiert und damit für sechs Personen grundsätzlich nicht ausreichend. Ein weiteres Problem besteht dann, wenn die Reisenden zu unterschiedlichen Zeiten aussteigen, da es kaum möglich ist, die Gepäckstücke herunterzuheben ohne dabei die anderen im Abteil Schlafenden zu wecken. Die CNL führt, um das Problem der Gepäckverstaung zu lösen, ein spezielles Gepäckabteil mit und rät, dort große Gepäckstücke unterzubringen. Nachdem dieser Bereich nicht abgeschlossen ist, ist die Sorge mancher Fahrgäste berechtigt, dass jemand anderer mit seinem/ihrer Koffer aussteigen könnte.

Neben dem grundsätzlichen Platzproblem bei der Unterbringung von Gepäckstücken kommt auch noch das Problem der fehlenden Sicherheit hinzu. Gerade während einer Nachtzugreise ist das sichere Verstauen des Gepäcks eine umso wichtigere Angelegenheit, da die Reisenden durch den Schlaf über längere Zeit keine Möglichkeit haben, ihr Gepäck zu kontrollieren. Auch bei einem kurzen Verlassen des Abteils besteht Diebstahlgefahr für das zurückgelassene Gepäck.<sup>104</sup> Es bleibt Reisenden kaum eine andere Möglichkeit, als das Handgepäck mit größeren Wertsachen wie Fotoapparaten, Musikspielgeräten, Laptops und dergleichen auch dann mit zu tragen wenn sie nur kurz die Toilette besuchen wollen. Das Mitnehmen des gesamten

---

<sup>101</sup> Vgl. Baudisch (1979), S. 33.

<sup>102</sup> Vgl. Rüger (2005), S. 612.

<sup>103</sup> Vgl. Rüger (2005), S. 614.

Gepäcks bei einem längeren Besuch im Speisewagen ist nicht nur mühsam, sondern meistens aufgrund fehlender Unterbringungsmöglichkeiten überhaupt unmöglich. Während hier in größeren Abteilen noch die Möglichkeit besteht, Mitreisende zu bitten, das Gepäck zu bewachen, stellt dies im Besonderen bei alleine belegten Schlafabteilen ein Problem dar.

Um das Problem der Unterbringung des Reisegepäcks zu lösen, dachte Bauer ein Containersystem an. Das System sah vor, dass Fahrgäste vor der Abreise ihr Gepäck in mit Schließfächern ausgestattete Container stellen, die mit dem Reiseziel gekennzeichnet sind. Die Container werden in der Folge auf einen Gepäckwagen geladen und am jeweiligen Zielort entladen. Am Bahnsteig stehen sie den Fahrgästen bereits wenige Minuten nach der Ankunft wieder zu Abholung bereit.<sup>105</sup> Diese Idee erscheint zwar vordergründig sinnvoll, näher betrachtet aber sehr aufwändig und wenig praktikabel. Um das Platz- und Sicherheitsproblem dennoch zu lösen, wäre die Installation von Münzgepäckschließfächern unterschiedlicher Größe in einem Gepäckwagen – wie ihn beispielsweise die CNL schon mitführt – möglich. Zusätzlich könnte man an einigen der in den Schlafwagenabteilen vorhandenen Kästchen Schlösser anbringen, so dass die Reisenden bei Bedarf kleinere Wertgegenstände einschließen können.

### **3.4.5 Weitere Serviceleistungen**

Die hier beschriebenen Wagenarten und die mit ihnen verbundenen Services gehören in der Regel zur Grundausstattung in europäischen Nachtzügen. Darüber hinaus gibt es aber noch spezielle Angebote, die aber ein weiteres Potential für Nachtzüge aufzeigen, aber momentan nur in einzelnen europäischen Ländern offeriert werden.

So wurden beispielsweise in einigen Liegewagen Kaffee- und Soft-Drink-Automaten aufgestellt um das Service für die Fahrgäste dieser Wagenart zu verbessern. Zur luxuriöseren Gestaltung der Schlafwagenabteile und zur weiteren Anpassung an den Hotelzimmerstandard gibt es in einigen Nachtzügen Fernsehgeräte in den Abteilen. Andere Nachtzüge offerieren den Fahrgästen der preislich höheren Kategorien ein „Willkommensgetränk“ und Zeitungen. Andere Serviceangebote in Nachtzügen können das Bereitstellen von Telefonen, Faxgeräten, Safes oder eines speziellen Rezeptionsbereichs inkludieren.<sup>106</sup>

Ein ganz besonderes Service bietet der „Kinowagen“ in Schweden. Die schwedische Bahn führt hier auf der Strecke von und nach Nordschweden zwei verschiedene Wagen dieser Art, den S11R und den S12. In Ersterem können 32 Fahrgäste im

---

<sup>104</sup> Vgl. Bauer (1988), S. 21.

<sup>105</sup> Vgl. Bauer (1988), S. 32.

Kinobereich in gemütlichen Sitzen Platz nehmen, während die andere Hälfte als „Klubbereich“ mit Barsitzen und Sofas ausgestattet ist. Die Wagenart S12 bietet 21 Reisenden Platz im Kinobereich und 24 im Bistro.<sup>107</sup>

### **3.5 Ticketkonditionen**

Die Ticketkonditionen bei Nachtzugreisen bieten einen großen Vorteil im Vergleich zu Tickets im Flugverkehr. Die Nachtzugtickets sind in der Regel nicht an eine bestimmte Person gebunden. Dadurch wird eine Weitergabe des Tickets an eine/n Dritte/n ist ermöglicht. Bei Flugreisen hingegen sind Tickets personengebunden und eine Umbuchung ist in den meisten Fällen kostenintensiv. Es ist allerdings anzumerken, dass auch im Nachtzugverkehr bei im Internet gekauften Tickets eine Personenbindung besteht.

Umbuchungen sind im Nachtzugverkehr auch oft einfacher und weniger teuer als im Flugverkehr. Bei CityNightLine ist eine Umbuchung innerhalb der gekauften Kategorie oder in eine höhere Kategorie bei einem Globalpreisticket beispielsweise bis einen Tag vor der Abreise kostenlos. Das Annullieren ist gegen eine Stornogebühr möglich, die bis zum Tag vor der Abreise 10 Prozent, danach 50 Prozent des Kaufpreises beträgt. Nur kontingentierte Sonderangebote können weder umgebucht noch annulliert werden.<sup>108</sup>

### **3.6 Image**

Im Gegensatz zum als modern geltenden Flugverkehr hat die Eisenbahn traditionell ein eher „altmodisches“ Image. Dazu kommt, dass in den letzten Jahren Low Cost Airlines mit aggressiven Marketing auch noch bei einem Großteil der Bevölkerung die Überzeugung erreicht haben, die Reise mit dem Flugzeug sei nicht nur die modernste und schnellste, sondern auch die billigste. Das dies in vielen Fällen gar nicht der Wahrheit entspricht, ist dabei Nebensache. Die Low Cost Airlines erreichten durch ihre Vermarktung in den vergangenen Jahren eine „signifikante Veränderung des Reiseverhaltens“, wie Manthei es beschreibt.<sup>109</sup> Die Zuggesellschaften haben auf diesen Druck kaum reagiert. Gerade im Bereich der Nachtzugreise gäbe es Potential um das Image der Bahn zu verbessern. Hinweise auf die Vorteile des Nachtzuges wie beispielsweise die entspannte Atmosphäre bei gleichzeitiger effizienter Nutzung der Reisezeit werden nur am Rande, wenn überhaupt, erwähnt. Publikationen oder

---

<sup>106</sup> Vgl. Troche (1999), S. 22 f.

<sup>107</sup> Vgl. Troche (1999), S. 22.

<sup>108</sup> Vgl. CityNightLine (2005c), [www.citynightline.ch](http://www.citynightline.ch).

<sup>109</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 5.

Internetseiten, die sich speziell dem Marketing von Nachtzugreisen widmen, gibt es wenige.<sup>110</sup>

Einige Nachtzuglinien versuchen das mäßige Image der Nachtzugreise durch moderne Ausstattung, besonderes Service und vor allem entsprechendes Marketing zu durchbrechen. Die Vorteile des Nachtzuges werden hervorgehoben, durch ein zeitgemäßes Auftreten versucht man mit dem Flugverkehr zu konkurrieren. CityNightLine hat hier einen besonders großen Schritt getätigt, aber auch die DB NachtZug und die spanische Eisenbahn RENFE wirbt bereits erfolgreich für ihre Nachtzüge. Die eigene, mehrsprachige Homepage des spanischen Nachtzuges Eliposos ist hier ein herausragendes Beispiel.<sup>111</sup>

Um mit den Billigpreisen der Low Cost Airlines mithalten zu können, bieten manche Eisenbahngesellschaften wie die ÖBB, die DB Nachtzug und die CNL seit einigen Jahren Sonderpreisaktionen. Sie ermöglichen Nachtzugreisen im Sitzwagen um 29 Euro pro Strecke und im Liegewagen um 39 Euro. Die Preise können durchaus mit jenen des Low-Cost-Sektors im Flugverkehr mithalten, sie sind teilweise sogar um bis zu 65 Prozent günstiger. Die Imageverbesserung, die durch diese Aktionen erreicht werden konnte, führte zu einer Steigerung der Gesamtnachfrage. Dies kommt wiederum allen im Nachtzuginbereich angebotenen Kategorien zu Gute.<sup>112</sup>

An Hand dieser Beispiele ist das große Potential, das zur Imageverbesserung des Nachtzugsektors zur Verfügung steht, erkennbar. In der Zukunft wird das Marketing hier eine noch größere Rolle spielen und es liegt bei den Zuggesellschaften selber sich erfolgreich zu positionieren.

### **3.7 Informationen und Verfügbarkeit im Internet**

Die Bereitstellung von Informationen und der Verkauf von Tickets im Internet sind in den vergangenen Jahren laufend wichtiger geworden. Immer mehr Haushalte in Europa verfügen über einen Internetanschluss, das Internet stellt ein wichtiges Medium zur Informationsbeschaffung dar. Das Einkaufen über das Internet und damit auch der Erwerb von Tickets über das Internet werden immer populärer und wichtiger. Billigfluglinien haben vorgezeigt, wie man durch Ticketverkauf über das Internet einerseits einen neuen KundInnenkreis erschließen, andererseits gleichzeitig Personalkosten einsparen kann. Im Nachtzugsektor ist dieser Bereich bei weitem noch nicht so ausgeprägt.

---

<sup>110</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 5.

<sup>111</sup> Vgl. Manthei (2004), [www.actima.de](http://www.actima.de).

<sup>112</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 5.

CityNightLine stellt mit ihrem Buchungssystem im Internet eine Vorreiterrolle dar. Auf der Homepage sind nicht nur ausführliche Informationen über Zug- und Streckenangebote sowie die zur Verfügung stehenden Reiseklassen abrufbar, die Tickets können auch gleich gekauft werden. Dies ermöglicht einen Ticketkauf in nur wenigen Minuten, während herkömmliche Methoden wie der Erwerb am Bahnhofsschalter einen erheblichen Zeitaufwand bedeuten. Die Verkäufe im Internet sind bei CityNightLine von zwischen 1000 und 1500 verkauften Tickets pro Monat im Jahre 2003 auf Höchstwerte von bis zu 5000 verkauften Internettickets in einem Monat im Jahre 2004 gestiegen. Der totale Umsatz stieg konstant mit den im Internet verkauften Tickets an.<sup>113</sup>

### **3.8 Umweltfreundlichkeit**

„Die Bahn ist eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel.“ Mit dieser Aussage des früheren deutschen Bundespräsidenten Johannes Rau wirbt die Deutsche Bahn in ihrem Umweltbericht 2002.<sup>114</sup> In der Tat gehört die Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs zu den Vorteilen desselben, während im Straßen- sowie Luftverkehr die Umweltgefahren als nachteilige Eigenschaften anzuführen sind.<sup>115</sup>

---

<sup>113</sup> Vgl. CityNightLine (2005), Fakten 2004.

<sup>114</sup> Deutsche Bahn (2002), [www.db.de](http://www.db.de).

<sup>115</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 47 ff.

## **4. Yield Management im Nachtzugverkehr**

### **4.1 Definition Yield Management**

Der Begriff „Yield“ kommt aus dem Englischen und bedeutet Ausbeute oder Ausschöpfung. Übersetzt man den Begriff Yield Management ins Deutsche, würde dies so etwas wie „Ertragsteuerung“ bedeuten. Damit würde allerdings nicht der volle Umfang des Konzepts beschrieben. Yield Management geht über das Ziel der Ertragssteuerung hinaus, die Gewinnmaximierung steht im Mittelpunkt, verbunden mit einer Steuerung der Preis- und Kapazitätsausschöpfung.<sup>116</sup>

Ein zum Yield Management alternativ verwendeter Begriff ist das Perishable-Asset-Revenue-Management, kurz Revenue Management. Mit diesem Begriff versucht man den Airline-spezifischen Begriff des Yield zu vermeiden.<sup>117</sup> Da der Begriff des Yield-Managements aber in der Literatur zur Eisenbahn ebenfalls zur Anwendung kommt, soll er auch hier verwendet werden.

### **4.2 Geschichte des Yield Managements**

Der Begriff Yield Management kam erstmals Anfang der 80er Jahre auf und stammt wie angesprochen aus der Flugbranche. Ein entscheidender Schritt in Richtung Yield Management stellte der Airline-Deregulation-Act aus dem Jahre 1978 in den USA dar. Das Ziel war, durch das Ende der Regulierung des generellen Betriebs auf Strecken, der Ausgestaltung des Angebots sowie der Preissetzung, eine kosteneffizientere Unternehmensführung von Fluggesellschaften zu erreichen. Eines der Resultate der Deregulierung war das vermehrte Angebot stark vergünstigter Tarife. Darüber hinaus sieht man als weiteren Meilenstein in der Entwicklung des Yield Managements im Flugverkehr die Implementierung computergestützter Reservierungssysteme und globaler Vertriebssysteme. Das Yield Management wurde zur Lösung der Anforderungen, die sich durch den verschärften Wettbewerb sowie die komplexere Steuerung von Tarifen und der Verfügbarkeit von Sitzplatzkapazitäten, den Fluglinien stellten.<sup>118</sup>

Dem Modell der Fluggesellschaften folgten andere Anbieter aus Dienstleistungsbranchen wie der Beherbergungsindustrie, dem Autoverleih oder Kreuzfahrtreedereien. Auch Eisenbahngesellschaften begannen Yield Management zu implementieren.<sup>119</sup>

---

<sup>116</sup> Vgl. Meister (2000), S.115.

<sup>117</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S.6.

<sup>118</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S.6 f.

<sup>119</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S. 7.

### **4.3 Voraussetzungen für Yield Management**

Die Entstehung des Yield Managements in der Dienstleistungsbranche kommt nicht von ungefähr, bieten sich doch die Eigenschaften der Dienstleistungsindustrie besonders für eine derartige Ertragssteuerung an. Dienstleistungen zeichnen sich durch ihre Immaterialität und damit verbundene Nichtlagerfähigkeit aus. Durch die Nichtlagerfähigkeit können Dienstleistungen nicht vorproduziert und somit nicht ohne den externen Faktor „Kunde/in“ erstellt werden. Darüber hinaus sind Dienstleistungskapazitäten bezüglich Nachfrageschwankungen eher unflexibel. Lindenmeier nennt in seinem Buch „Yield Management und Kundenzufriedenheit“ sechs Punkte, die charakteristische Anwendungssituationen des Yield Managements beschreiben:<sup>120</sup>

*Marktsegmentierung.* Eine der Grundvoraussetzungen für Yield Management ist die Möglichkeit, den Gesamtmarkt effizient segmentieren zu können. Die Marktsegmentierung findet nach KundInnenbedürfnissen und Zahlungsbereitschaft statt. Jene KundInnengruppen, die eine höhere Zahlungsbereitschaft haben, sollen auch wirklich höher bepreiste Leistungen kaufen. Das Ziel ist somit, dass jede/r Nachfragende/r, den für ihn/sie höchstmöglichen Preis zahlt. Dies ist verständlicherweise nur möglich, wenn es KundInnen mit unterschiedlichen Zahlungsbereitschaften gibt und eine effiziente Segmentierung auch möglich ist.<sup>121</sup>

*Beschränkte Kapazitäten.* Durch die Beschränkung der Leistungserstellungskapazitäten haben manche Dienstleistungsbranchen erschwerte Möglichkeiten, sich Nachfrageschwankungen anzupassen. Ein Beispiel hierfür ist die Hotelindustrie, wo das Angebot - zumindest kurzfristig – durch die bestehende Zimmeranzahl limitiert ist.<sup>122</sup>

*Nichtlagerfähigkeit.* Wie bereits angesprochen, zeichnen sich Dienstleistungen durch eine fehlende Lagerfähigkeit und damit hohe Verderblichkeit aus. Ein beim Abflug eines Flugzeugs nicht besetzter Platz ist für immer verloren, da er nicht mehr abgesetzt werden kann. Die Nichtlagerfähigkeit bedingt natürlich auch eine Inflexibilität in der zeitnahen Anpassung des Angebots an die Nachfrage.<sup>123</sup>

*Hohe Fixkosten und geringe variable Kosten.* Typische Anwendungsbereiche des Yield Managements zeigen auch eine spezifische Kostenstruktur. Die Grenzkosten für die Leistungserstellung sind gering, während hingegen Kapazitätserweiterungen meist nur durch hohe Investitionen möglich sind. Hier kann wieder das Beispiel der Hotelbranche herbeigezogen werden: Die Belegung eines Zimmers mehr unter den bestehenden

---

<sup>120</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S. 8.

<sup>121</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S. 8.

<sup>122</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S. 8.

<sup>123</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S. 8 f.



Kapazitäten verursacht geringe weitere Kosten, die Zimmerkapazitäten zu erweitern ist aber nur durch kostenintensive Anbauten möglich. Um die hohen Fixkosten zu decken kann es sinnvoll sein, zusätzliche Dienstleistungen auch mit starken Preisnachlässen abzusetzen.

*Nachfrageschwankungen.* Nur wenn die Nachfrage im Zeitverlauf Schwankungen bzw. Unsicherheiten unterworfen ist, macht die Anwendung von Yield Management Sinn. Gibt es keine Nachfrageschwankungen, sind Maßnahmen wie simultane Kontingentierung, Überbuchung und Bepreisung beschränkter Kapazitäten unnötig.<sup>124</sup>

*Vorabverkauf.* Durch die Möglichkeit des Vorabverkaufes der Unternehmensdienstleistungen haben die BetreiberInnen Zugang zu stets aktuellen Informationen. Dies ermöglicht eine stetige Verbesserung von Nachfrageprognosen und Preis- sowie Kapazitätssteuerungsmaßnahmen. Die Differenz zwischen dem Zeitpunkt der Buchung und der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistung kann auch entscheidend für die Preisdifferenzierung sein. Beispiele hierfür sind FrühbucherInnentarife ebenso wie Last-Minute-Angebote.<sup>125</sup>

#### **4.4 Yield Management im Schienenverkehr**

Lindenmeier sieht das Anwendungspotenzial von Yield Management im Schienenverkehr mittel bis hoch. Diese Annahme resultiert bei ihm aus dem nur teilweisen Zutreffen von den charakteristischen Anwendungsfaktoren „Beschränkte Kapazität“ und „Vorabverkaufsmöglichkeit“. Er beschreibt die Dienstleistungserstellungskapazitäten von Eisenbahngesellschaften als flexibler, da durch die Möglichkeit des An- und Abhängen von Wagons die Angebotskapazität im Buchungsverlauf an die Nachfrage angepasst werden kann. Darüber hinaus sieht er im Eisenbahnverkehr nur beschränkte Vorabverkaufsmöglichkeiten.<sup>126</sup>

Leopold betrachtet in seiner Arbeit zu „Yield Management für Eisenbahnen: Grundelemente einer Ertragssteuerung im Personenfernverkehr“ die rechtlichen Grundlagen und die organisatorischen Voraussetzungen als Prämissen für die Einführung von Yield Management im Schienenverkehr.<sup>127</sup> Als rechtliche Voraussetzung für die Umsetzung von Yield Management im Schienenverkehr sieht Leopold die EG-Richtlinie 91/440 bzw. in weiterer Folge deren Umsetzung auf nationaler Ebene. Die EG-Richtlinie 91/440 und ihre Ergänzungsrichtlinien 95/18, 95/19 und 96/49 verlangen neben einer rechnerischen und organisatorischen Trennung von Transportdienstleistung und Infrastrukturbetrieb, dass Eisenbahnunternehmen auch

---

<sup>124</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S. 9.

<sup>125</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S. 9 f.

<sup>126</sup> Vgl. Lindenmeier (2005), S. 10 f.

<sup>127</sup> Vgl. Leopold (2001), S. 34 f.

nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt werden. Österreich setzte mit dem Bundesbahngesetz 1992 bereits einen Teil der Bestimmungen in nationales Recht um. Darunter fiel, dass die ÖBB zu einer Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit wurden. Die Selbstständigkeit der ÖBB in der Geschäftsführung ist dadurch erweitert, Entscheidungen über angebotene Leistungen und deren Preise können weitgehend autonom getroffen werden. Leopold bezeichnet dies als Prämisse für die Einführung von Yield Management und den dafür notwendigen flexiblen Einsatz des Preises als Marketinginstrument.<sup>128</sup>

Die technischen Voraussetzungen für die Einführung von Yield Management sind eine Datenbasis, ein Prognose- und Optimierungsteil sowie ein Reservierungs- und Buchungssystem. In der Datenbasis müssen alle relevanten aktuellen und historischen Daten gespeichert werden um sie für den Prognoseprozess verwenden zu können. Um Prognosen und Modelle zur Optimierung des Gesamtumsatzes zu entwickeln, ist allerdings nicht nur die Analyse von historischen Daten von Bedeutung, sondern auch die Modifizierung während des Buchungsverlaufs. Um diese Onlineüberwachung der Buchungskurve sinnvoll durchzuführen und rechtzeitig auf Änderungen im prognostizierten Buchungsverlauf zu reagieren, ist ein komplexes Reservierungs- und Buchungssystem notwendig. Dieses computergestützte System muss im gesamten Vertriebsnetz verfügbar sein.<sup>129</sup>

Die hier besprochenen technischen Voraussetzungen zu erfüllen stellt einen großen Aufwand dar, betrachtet man alleine die große Anzahl an Verbindungen im Personenfernverkehrsbereich des Schienenverkehrs. Dazu kommt das oft kurzfristige Buchungsverhalten der BahnkundInnen kombiniert mit einer fehlenden Sitzplatzzuteilung. Diese Voraussetzungen unterscheiden den Schienenverkehr vom Flugverkehr und stellen gleichzeitig Hindernisse für die Einführung von Yield Management dar.<sup>130</sup>

Anders verhält es sich jedoch im Nachtzugverkehr. Das Verhalten der KundInnen im Nachtzugverkehr ist jenem des Flugverkehrs ähnlicher. Die Anzahl der angebotenen Verbindungen ist überschaubarer, was das Anlegen einer Datenbasis erleichtert. Insbesondere im Schlaf- und Liegewagen, in den meisten Fällen inzwischen aber auch im Sitzwagen, ist eine Reservierung verpflichtend. Darüber hinaus erfolgt die Buchung von Nachtzugplätzen zumindest bei einem Teil der Nachfragenden langfristiger, da es sich in der Regel um längere Reisen handelt. Diese Voraussetzungen haben dazu geführt, dass erste Formen des Yield Managements im Nachtzugverkehr bereits

---

<sup>128</sup> Vgl. Leopold (2001), S. 36 f.

<sup>129</sup> Vgl. Leopold (2001), S. 38 ff.

<sup>130</sup> Vgl. Leopold (2001), S. 109.

Einzug gehalten haben. Die Formen der Angebots- und Preisdifferenzierung werden im folgenden Kapitel beschrieben.

## **4.5 Yield Management im Nachtzugverkehr**

Wie die meisten (Transport-)Dienstleistungen, bedient auch der Nachtreisezugverkehr verschiedene KundInnengruppen. Wie ihre Beschreibung im Kapitel 5 zeigt, hat jede dieser KundInnengruppen unterschiedliche Anforderungen an Komfort und Service. Darüber hinaus unterscheiden sie sich in ihrer Zahlungsbereitschaft und Zahlungsfähigkeit. Um den Ansprüchen der verschiedenen KundInnengruppen gerecht zu werden, setzen die VerkehrsanbieterInnen auf Produktdifferenzierung. Ziel ist, einen „Produktmix“ anzubieten, der den Bedürfnissen und Anforderungen aller entspricht.<sup>131</sup>

Bei unter Tag operierenden Zügen bieten die Verkehrsunternehmen normalerweise auf jeder Strecke täglich mehrere Fahrten. Dies ermöglicht es, zwischen den verschiedenen Fahrten zu differenzieren. Im Nachtzugsektor gibt es in der Regel nur eine Fahrt pro Tag. Diese besondere Situation schafft die Herausforderung, die Differenzierung für die verschiedenen KundInnengruppen in einem einzigen Zug umzusetzen.<sup>132</sup> „Nachtzüge müssen rollende Hotels und Jugendherbergen zur gleichen Zeit sein.“ analysiert Gerhard Troche die Situation treffend.<sup>133</sup>

### **4.5.1 Angebotsdifferenzierung**

In Nachtzügen werden meist drei, manchmal sogar vier verschiedene „Klassen“ geführt, aus denen die Reisenden das für ihre Ansprüche und preislichen Möglichkeiten passende Angebot auswählen können. Neben den klassischen Sitzwagen bieten Nachtzüge die für sie charakteristischen Schlaf- und Liegewagen an. Daneben existieren auf einigen Verbindungen auch Schlafsessel, die so genannten Sleeperettes.

#### **Sitzwagen**

Die klassischen Sitzwagen haben auch in der zweiten Klasse gegenüber den Reisezugwagen für den Tagesverkehr oft einen erhöhten Komfort und sind häufig klimatisiert. Die Sitzwagen können sowohl im Format des Großraumwagens als auch mit Abteilwagen geführt werden. Die Abteilwagen sind normalerweise für sechs Personen ausgestattet, in einigen Ländern – wie zum Beispiel Spanien – werden auf einigen Verbindungen allerdings auch Abteile für acht Personen geführt, was den

---

<sup>131</sup> Vgl. Troche (1999), S. 22.

<sup>132</sup> Vgl. Troche (1999), S. 22.

<sup>133</sup> Vgl. Troche (1999), S. 14, übersetzt aus dem Englischen von der Verfasserin.

Reisekomfort doch erheblich einschränkt. Für diese Reiseklasse ist meistens kein Zuschlag, oftmals aber eine Reservierung erforderlich.

### **Schlafsessel**

Sleeperettes werden meist in Großraumwagen geführt, die Schlafsessel kommen allerdings dem Ruhebedürfnis der Reisenden besonders entgegen.<sup>134</sup> Oftmals wird in den Sleeperettes-Wagen das Licht während der Nacht fast vollständig gelöscht, was in den herkömmlichen Sitzwagen in der Regel nicht der Fall ist. Sleeperettes wurden in einigen europäischen Ländern in den letzten Jahren vermehrt eingesetzt um eine Alternative zu den klassischen Sitzwagen zu bieten. Der Erfolg blieb aber in vielen Fällen aus und manche Eisenbahnunternehmen ersetzten die Sleeperettes mit Liegewagen.<sup>135</sup>

### **Liegewagen**

Liegewagen bieten Abteile mit – meist sechs – einfachen Liegeplätzen. Diese sind entweder bei Reiseantritt bereits herausgeklappt oder aber das Abteil kann in den Abendstunden noch als klassisches Sitzabteil verwendet werden. In diesem Fall werden dann die Liegen später von den Fahrgästen selbst bzw. von dem/der Fahrgastbetreuer/in herausgeklappt. Meistens sind Liegewagen mit einfachen Leintüchern, Decken und Polstern ausgestattet, um die Bequemlichkeit für die Fahrgäste zu erhöhen. Liegewagen verfügen in der Regel über zentrale Waschräume und Toiletten, allerdings ohne Duschen. Daneben werden durch das Zugpersonal oftmals auch einfache Betreuungsservices wie beispielsweise ein Weckdienst geboten. In manchen Fällen sind bei Reisen im Liegewagen auch weitere Services inkludiert. So bekommt der Fahrgast auf der Strecke Wien-Berlin im Liegewagen nicht nur bei der Abreise eine kleine Flasche Mineralwasser, sondern am Morgen auch ein einfaches Frühstück „an die Liege“ gebracht.

### **Schlafwagen**

Schlafwagen sind die Form der Nachtzugreise, die hotelähnliches Service bietet. Die Abteile verfügen über ein bis drei wegklappbare Betten. Daneben gibt es in jedem Abteil eine Waschgelegenheit, in einigen Schlafwagenformaten sogar eine eigene Dusche und Toilette im Abteil. Zusätzlich zu den Toiletten am Wagenende gibt es in den neueren – seit Beginn der neunziger Jahre gebauten - Zugwagen auch Duschen in jedem Wagen. Thomas Manthei erwähnt in seinem Artikel, dass eine Dusche im Schlafwagen inzwischen von Reisenden als Standard erwartet wird. Neben der Ausstattung der Schlafwagen werden in ebendiesen auch „hotelähnliche

---

<sup>134</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 3.

<sup>135</sup> Vgl. Troche (1999), S. 22 f.

Dienstleistungen“ geboten. Diese erstrecken sich von einem Weckdienst über das Frühstück im Bett bis zum Offerieren von kleinen Mahlzeiten in den Abteilen.<sup>136</sup>

#### 4.5.2 Preisdifferenzierung

Anhand des Beispiels CityNightLine kann man sehr deutlich die Komplexität der ausgefeilten Angebotsdifferenzierung sehen. Hier gibt es sogar acht verschiedene Komfort- und Serviceklassen, von einfachen Ruhesesseln bis zu einem Luxuseinzelabteil. Betrachtet man den Globalpreis sieht man, dass der niedrigste und der höchste Preis sich mit einem Faktor von drei unterscheiden.

Doch nicht nur zwischen den einzelnen Reiseklassen wird differenziert, auch innerhalb der einzelnen Komfortangebote gibt es oft unterschiedliche Tarife. Die Preistabelle von CityNightLine gibt einen Überblick, wie komplex und ausgefeilt das verwendete Preissystem funktioniert.

	SparNight	Globalpreis	Club Traveller <sup>2)</sup>	Jugendliche/ Senioren <sup>3)</sup>	Spezialpreis Wien - Amsterdam <sup>4)</sup>	Aufpreis nur Reservierung
<b>Ruhesesselwagen</b>	29	79	59	63	111	9,50
<b>Liegewagen 6er-Abteil</b>	39	99	74	79	129	19,50
<b>Liegewagen 4er-Abteil</b>	49	109	82	87	139	29,50
<b>Economy Vierer</b>	59	119	89	95	149	39,50
<b>Economy Double</b>	69	129	97	103	159	49,50
<b>Economy Single</b>	129	179	134	143	229	99,50 <sup>1)</sup>
<b>Deluxe Double</b>	---	189	144	153	229	99,50
<b>Deluxe Single</b>	---	249	189	199	299	149,50 <sup>1)</sup>

Abbildung 1: Preis und Angebotsdifferenzierung bei CityNightLine

Quelle: CityNightLine<sup>137</sup>

<sup>136</sup> Vgl. Manthei (2005), S. 3.

<sup>137</sup> Vgl. CityNightLine (2005b), www.citynightline.ch.

So werden bei CityNightLine beispielsweise für Senioren ab 60 Jahren und Jugendliche bis zum vollendeten 25. Lebensjahr Sondertarife angeboten, die in jeder Serviceklasse 20 Prozent unter dem Globalpreis liegen. InhaberInnen einer Ermäßigungskarte können um rund 25 Prozent günstigere Tickets erwerben. Daneben gibt es für Fahrgäste, die bereits im Besitz einer Fahrkarte sind, noch die Möglichkeit, nur die Reservierung, welche gleichzeitig als Aufpreis gilt, zu erwerben. Will der/die Reisende allerdings ein Abteil alleine benutzen, also in den Klassen Economy Single oder Deluxe Single reisen, ist ein Ticket für die erste Klasse notwendig.<sup>138</sup>

Die wichtigste Preisdifferenzierung innerhalb der einzelnen Klassen erfolgt allerdings über das Sonderangebot SPARNIGHT. Hier handelt sich um ein Kontingent an besonders preiswerten Fahrkarten. Die Kontingentierung bedeutet, dass bei Ausschöpfung der für einen Zug zum SparNight Tarif verfügbaren Tickets nur noch Fahrkarten zum Globalpreis bzw. zum reduzierten Globalpreis für SeniorInnen, Jugendliche und InhaberInnen einer Ermäßigungskarte, erworben werden können.

Die Preisersparnis beim Kauf eines SPARNIGHT Tickets kann bis zu 63 Prozent auf den Globalpreis betragen. Diese immense Kostenersparnis gibt es bei der Komfortklasse „Ruhesessel“. Mit steigender Komfort- und Serviceklasse sinkt die Preisersparnis stark ab. Wie in der nachfolgenden Tabelle gut zu erkennen ist, beträgt die Kostenersparnis in der Klasse „Economy Single“ nur noch weniger als die Hälfte derer bei der Reise im Ruhesessel. Für die Luxusklassen „Deluxe Double“ und „Deluxe Single“ bietet CityNightLine keine Sparpreise an.<sup>139</sup> Dies ist höchstwahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass für die KundInnengruppe, die in dieser Preisklasse reist, die Preisersparnis im Gegensatz zum Service des unbeschränkten Ticketumtauschs nur eine marginale Rolle spielt. Dieses Kundensegment ist durch seine Zahlungsbereitschaft und Zahlungsfähigkeit weniger durch Sparpreise als durch Komfort- und Serviceleistungen zu bedienen.

	SparNight	Globalpreis	Preisersparnis
Ruhesessel	29	79	63,29 %
Liegewagen 6er-Abteil	39	99	60,61 %
Liegewagen 4er-Abteil	49	109	55,05 %
Economy Vierer	59	119	50,52 %
Economy Double	69	129	46,51 %
Economy Single	129	179	27,93 %

**Abbildung 2: Preisersparnis mit SPARNIGHT**

<sup>138</sup> Vgl. CityNightLine (2005b), [www.citynightline.ch](http://www.citynightline.ch).

<sup>139</sup> Vgl. CityNightLine (2005b), [www.citynightline.ch](http://www.citynightline.ch).



## 5. Substitute

Anstelle des Nachtzugs können Reisende auch andere Verkehrsmittel benutzen. Diese können entweder vom gleichen Verkehrsträger, in diesem Fall dem Schienenverkehr, kommen oder aus anderen Bereichen wie dem Straßen- oder Luftverkehr. In diesem Kapitel werden die relevanten Substitute vorgestellt und ihre Vor- und Nachteile besprochen. Die Gliederung erfolgt in intrasektorale und intersektorale Substitute.

### 5.1 Intrasektorale Substitute

Unter intrasektoralen Substituten versteht man Verkehrsmittel aus dem gleichen Sektor, in diesem Fall des Schienenpersonenverkehrs, welche die betrachteten Leistungen ausreichend ersetzen können. Im Falle der Nachtzüge sind hier die Hochgeschwindigkeitszüge hervorzuheben. Diese stellen eine ernsthafte Konkurrenz für den Nachtzugsektor dar und werden es durch den weiteren Ausbau der Strecken in der Zukunft noch vermehrt sein. Bereits heute sind viele europäische Hauptstädte im Hochgeschwindigkeitszugnetz erschlossen. Durch die ständig verbesserte Technik erreichen die Züge immer höhere Geschwindigkeiten, die Fahrzeiten werden immer kürzer. Während die Hochgeschwindigkeitszüge am Anfang hauptsächlich nationale Projekte waren, gibt es inzwischen auch einige grenzüberschreitende Verbindungen. Hier ist vor allem der Thalys zu nennen, welcher die Metropolen Paris, Brüssel und Amsterdam verbindet.

Die Geschichte der Hochgeschwindigkeitszüge in Europa begann in Frankreich mit dem Train à Grand Vitesse (TGV). Bereits 1981 eröffnete man die erste TGV-Strecke, auf der noch im selben Jahr die Höchstgeschwindigkeit von 280,4 km/h erreicht wurde. Auf Grund des Erfolges plante und baute die Französische Eisenbahn in den darauf folgenden Jahren weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken. 1998 stellte der TGV-Atlantique mit einer Geschwindigkeit von 482,4 km/h den Weltrekord auf, die standardmäßige Geschwindigkeit des Zuges liegt bei rund 300 km/h. Auf den Strecken von Paris nach Lyon sowie Montpellier und Marseille fahren auch doppelstöckige Hochgeschwindigkeitszüge.<sup>140</sup>

Der erste deutsche Hochgeschwindigkeitszug, der InterCityExpress (ICE), kam 1991 in Betrieb. Neben der hohen Geschwindigkeit setzte die Deutsche Bahn beim ICE auch auf hohen Reisekomfort und modernes Design. Der ICE sollte das Image der Bahn verbessern, was erfolgreich gelang. Heute fahren im Jahr rund 64 Millionen Reisende mit dem ICE, jeder Zug hat eine Laufleistung von mehr als 500.000 Kilometern im Jahr.

---

<sup>140</sup> Pennig (2003), [www.klett-verlag.de](http://www.klett-verlag.de).



Damit deckt der Hochgeschwindigkeitszugsektor etwa 50 Prozent des gesamten Personenfernverkehrs in Deutschland ab.<sup>141</sup>

Zwischen Großbritannien und Frankreich verkehrt seit 1994 ein Hochgeschwindigkeitszug durch den Eurotunnel. Für die Strecke London-Paris benötigt dieser drei Stunden, bei einer Geschwindigkeit von 300 km/h in Frankreich und 160 km/h auf der britischen Seite. Ab 2007 soll sich durch den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke in Großbritannien die Fahrzeit auf gut zwei Stunden verkürzen. Im Vereinigten Königreich selbst besteht mit dem High-Speed-Train ebenfalls ein Hochgeschwindigkeitszug, der allerdings mit derzeitigen Spitzengeschwindigkeiten von 200 km/h noch nicht mit dem TGV oder ICE mithalten kann.

Ein Jahr nach der Inbetriebnahme des ersten ICE in Deutschland hatte 1992 auch Spanien mit dem Alta Velocidad Española (AVE) zwischen Madrid und Sevilla seinen ersten Hochgeschwindigkeitszug. Der weitere Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ging langsamer voran als in Deutschland, doch jetzt will die Spanische Eisenbahn 23 Milliarden Euro investieren um bis 2007 die Erreichbarkeit Madrids von jeder anderen spanischen Metropole aus innerhalb von vier Stunden zu garantieren.<sup>142</sup>

In Italien gibt es bereits seit 1987 Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Reisegeschwindigkeit von 250 km/h, aber erst 1996 fuhr der erste 300 km/h schnelle Zug zwischen Mailand und Rom. Inzwischen verkehren 30 derartige Züge zwischen Rom und Norditalien. Mit dem Cisalpino verkehrt ein internationaler Hochgeschwindigkeitszug zwischen Italien und der Schweiz.<sup>143</sup>

Die starke Ausbreitung in den vergangenen Jahren zeigt das große Potential der Hochgeschwindigkeitszüge in Europa und die damit steigende Konkurrenz für den Nachtzugsektor. Vor allem in den südlichen Ländern wie Italien und Spanien mit einem momentan relativ hohen Anteil von Nachtzugreisen am gesamten Schienenpersonenfernverkehr, wird der Nachtzugsektor durch den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes in den nächsten Jahren noch stärkerem Druck ausgesetzt sein.

## **5.2 Intersektorale Substitute**

### **5.2.1 Luftverkehr**

Der Luftverkehr gehört zu den wichtigsten intersektoralen Substituten zum Nachtzugverkehr. Hier soll ein kurzer Abriss über die Geschichte und die Merkmale des

---

<sup>141</sup> Deutsche Bahn (2005b), [www.db.de](http://www.db.de).

<sup>142</sup> Pennig (2003), [www.klett-verlag.de](http://www.klett-verlag.de).

<sup>143</sup> Pennig (2003), [www.klett-verlag.de](http://www.klett-verlag.de).

Luftverkehrs gegeben werden. Anschließend wird auf Billigfluglinien eingegangen, die eine besondere Konkurrenz für den Nachtzug darstellen.

### **5.2.1.1 Geschichte und Merkmale des Luftverkehrs**

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam es zu den ersten Motorflügen und in weiterer Folge 1919 zu dem ersten Non-Stopflug über den Atlantik. Der Durchbruch des Luftverkehrs in Europa und den USA erfolgte nach dem zweiten Weltkrieg. Der Beginn der Massenuffahrt wurde 1952 mit dem Einsatz von Strahlflugzeugen markiert. Von diesem Zeitpunkt an nahm der Anteil des Luftverkehrs im Modal Split des Personen- wie Güterverkehrs konstant zu.<sup>144</sup> Unter Modal Split oder auch Verkehrsteilung versteht man die Zuordnung des Verkehrsaufkommens bzw. der Verkehrsleistung zu den einzelnen Verkehrsträgern.<sup>145</sup>

Der Luftverkehr kann durch das Regelmäßigkeitskriterium in Linienluftverkehr und Gelegenheitsluftverkehr segmentiert werden. Der Linienluftverkehr ist durch folgende Merkmale charakterisiert: Gewerbsmäßigkeit, Öffentlichkeit, Regelmäßigkeit, Linienbindung, Betriebspflicht und Tarifpflicht. Personenbeförderung erfolgt – abgesehen vom Pauschalreiseverkehr – meist im Linienflugverkehr. Operative Betriebsmerkmale sind hier die Anschlussorientierung der Flugpläne, die Netzbildung der Strecken sowie die Bedienung auch wenig rentabler Strecken und der Verkauf an den/die Endverbraucher/in über Agenturen.<sup>146</sup>

Die Deregulierung im Luftverkehr erfolgte in der Europäischen Union im Gegensatz zur Liberalisierung des US-Luftmarktes schrittweise. Das erste Liberalisierungspaket wurde 1987 beschlossen. Dieses beinhaltete mehr Freiheitsgrade für die Fluggesellschaften bei der Tarifgestaltung und Kapazitätsaufteilung. Auch das Anbieten verbilligter Sondertickets war erstmals erlaubt, allerdings hatten sich die Linienfluggesellschaften hier an etliche Restriktionen zu halten. Darüber hinaus wurde die Kapazitätsaufteilung zwischen zwei Ländern von 50:50 auf 55:45 und später 60:40 möglich. Im Jahre 1990 trat das zweite Liberalisierungspaket in Kraft. Es kam zu weiteren Lockerungen bei der Kapazitätsaufteilung, der Tarifgestaltung sowie dem Marktzugang. Beispielsweise wurde ein Preisnachlass von bis zu 70 Prozent auf den billigsten voll flexiblen Economy-Tarif möglich und die Restriktionen bei den Billigtarifen wurden gelockert. Linienfluggesellschaften bekamen das Recht auf freien Zugang zu allen Flughäfen in der EU. Die Höhe des für eine Mehrfachdesignierung notwendigen Passagieraufkommens wurde ebenso gesenkt. Im dritten Liberalisierungspaket, das

---

<sup>144</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 52.

<sup>145</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 81.

<sup>146</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 56 f.

von 1992 an umgesetzt wurde, kam es zur endgültigen Abschaffung der Restriktionen bei der Preissetzung. Ebenso wurden Mehrfachdesignierungen nun generell zulässig.<sup>147</sup>

Ein Vorteil des Flugverkehrs wird in der hohen Transportsicherheit gesehen. Darüber hinaus ist es insbesondere die hohe durchschnittlichen Geschwindigkeit von Terminal zu Terminal die den Flugverkehr auszeichnet.<sup>148</sup>

### **5.2.1.2 Billigfluglinien**

Billigfluglinien werden – vermutlich aufgrund ihrer Herkunft – meist mit den englischen Bezeichnungen „Low cost airlines“, „Low frill airlines“ oder „Discount-airlines“ benannt. Sie sind charakterisiert durch das Anbieten von Flügen mit reduziertem Service zu Niedrigpreisen.

In den USA, wo die Deregulierung des Luftverkehrs bereits 1978 durch den „Airline Deregulation Act“ erfolgte, kam es schon sehr früh zu Neugründungen im Niedrigpreissegment.<sup>149</sup> Auch gab es 1977 schon das erste Billigfluangebot zwischen London und New York, das so genannte „Sky Train“, angeboten von Laker Airways.

In Europa startete der Durchbruch der „Low cost airlines“ in Großbritannien mit inzwischen in ganz Europa bekannten Fluglinien wie Ryanair und EasyJet. Als Reaktion auf den Markteintritt der Billigfluglinien gründeten einige große Fluggesellschaften eigene Tochterunternehmen im Niedrigpreissegment. So stieg beispielsweise Lufthansa 1994 mit dem „Lufthansa Express“ in den Markt ein, die Unternehmung wurde aber kurz danach bereits wieder eingestellt und die Idee wurde auch trotz eines fertigen neuen Konzepts 1998 nicht wieder aufgenommen.<sup>150</sup>

Die Merkmale der Billigfluglinien unterscheiden diese stark von den traditionellen Charakteristika des Personenluftverkehrs. Der Vertrieb der Flugtickets erfolgt fast ausschließlich über das Internet oder Telefon. So sparen sich die Fluggesellschaften Agenturprovisionen ebenso wie die Kosten für ein Computerreservierungssystem. Kosten werden auch beim Personal gespart. Dies erfolgt durch Einschränkung des Service und damit geringeren Personalaufwand ebenso wie durch ein niedriges Lohnniveau und flexiblere Arbeitszeiten bei dem eingesetzten Personal. Durch die Nutzung von Flughäfen mit niedrigen Gebühren können weitere Kosteneinsparungen realisiert werden. Die Flugzeugflotten sind großteils einheitlich und oftmals geleast. Einsparungspotential wird ferner in einfachen operativen Prozessen gefunden. Die Standzeiten der Flugzeuge sind gering, die Flugfrequenzen hoch. Auch die Check-in-

---

<sup>147</sup> Vgl. Kummer (2004), S. 114 ff.

<sup>148</sup> Vgl. Kummer (2004) S. 53 f.

<sup>149</sup> Vgl. Maurer (2001), S. 13.

und Bording-Prozesse der PassagierInnen werden verkürzt. Angeboten werden Discount-Preise, die bis zu 70 Prozent unter dem regulären Preis liegen.<sup>151</sup>

### **5.2.2 Langstreckenbusse**

Langstreckenbusse legen wie Nachtzüge ihre Strecken überwiegend zwischen den Abend- und Morgenstunden zurück. Sie haben in der Regel eine ähnlich lange Reisedauer wie bei der Fahrt mit dem Zug. Im Gegensatz zum Flugverkehr befinden sich Abfahrts- und Ankunftsstelle der Busse ebenfalls meist direkt in der Stadt. Beim Komfortangebot können Langstreckenbusse allerdings nur mit der Reise in einem Sitzwagen mithalten, manche Modelle mit der Reiseklasse Sleeperette. Konkurrenzfähig sind Langstreckenbusse aber in jeden Fall durch ihre günstigen Preise.

Einer der größten Langstreckenbusanbieter in Europa ist EUROLINES, eine Kooperation von 35 großen europäischen Busunternehmen. Dieser Zusammenschluss macht es beispielsweise dem österreichischen Mitglied Blaguss Reisen GmbH möglich, Busreisen von Österreich aus zu mehr als 500 Destinationen anzubieten. Reisende können die Tickets bequem im Internet buchen. Wie bereits erwähnt, wird hier besonders die Zielgruppe der weniger zahlungskräftigen Reisenden angesprochen. Eine Nachtbusreise von Wien nach Paris kostet auch wenige Tage vor der Abfahrt für Personen unter 26 Jahren nur 65,70 Euro. Dies entspricht zwar mehr als dem doppelten Preis eines Sparpreisangebotes der ÖBB, doch dieses Kontingent ist meist schon Monate vorher ausgebucht und die einfache Fahrt zum Normalpreis beträgt selbst mit Vorteilskarte um die 120 Euro.<sup>152</sup>

### **5.2.3 PKW**

Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Flugzeug und Langstreckenlinienbus stellt auch der Personenkraftwagen (PKW) eine ernstzunehmende Konkurrenz zur Bahn, auf Kurzstrecken ebenso wie auf längeren Strecken, und somit auch zum Nachtzug dar. Der Vorteil des PKWs im Vergleich zum Zug besteht darin, dass vom eigenen Wohnort bis unmittelbar an den Zielort gefahren werden kann und Gepäck nicht extra zum Bahnhof transportiert werden muss.<sup>153</sup> Der Nachteil liegt aber gerade im Vergleich zum Nachtzug in der fehlenden Bequemlichkeit. Darunter fällt nicht nur der Komfort des Liegens im Schlaf- oder Liegewagen im Gegensatz zum Sitzen im Auto, sondern auch, dass zumindest eine Person sich während der Fahrt immer aufs Fahren konzentrieren

---

<sup>150</sup> Vgl. Maurer (2001), S. 38 ff.

<sup>151</sup> Vgl. Maurer (2001), S. 42.

<sup>152</sup> Vgl. Eurolines (2005), [www.eurolines.at](http://www.eurolines.at).

<sup>153</sup> Vgl. Baudisch (1979), S. 81.

muss. Dies kann gerade bei langen Strecken zu einer Erschöpfung führen, die bei der Reise mit dem Nachtzug vermieden wird.

Eine besondere Form des PKWs, die im Bereich der Urlaubsreisen dem Nachtzug Konkurrenz machen könnte, ist der Wohnwagen. Dieser kann im Gegensatz zum gewöhnlichen PKW auch eine Schlaffunktion erfüllen, allerdings nicht wie der Nachtzug während der tatsächlichen Fahrt. Darüber hinaus stellt der Wohnwagen eine andere Art des Reisens dar, da er seine Funktion ja vor allem am Zielpunkt und nicht während der Anreise zu erfüllen hat. Aus diesem Grund kann der Wohnwagen als für den Nachtzug relativ irrelevantes Substitut gesehen werden.<sup>154</sup>

---

<sup>154</sup> Vgl. Baudisch (1979), S. 82.

## **6. Empirische Erhebung**

### **6.1 Design der Befragung**

Als Instrument der Befragung wurde ein standardisierter Fragebogen gewählt. Um die Methode näher zu erläutern, werden zuerst die Begriffe Befragung und Fragebogen behandelt. Weiters wird auf die Umstände der Befragung und auf die einzelnen Phasen näher eingegangen. Dabei handelt es sich bei der ersten Phase um die Erstellung des Fragebogens. Die zweite Phase beschäftigt sich mit der Befragung selbst, dabei werden Ort und Zeitpunkt der Befragung besprochen sowie die befragte Zielgruppe vorgestellt. Die dritte und letzte Phase befasst sich mit der Auswertung des Fragebogens.

#### **6.1.1 Begriffserklärung**

Unter einer Befragung ist eine Kommunikation zwischen zwei oder mehreren Personen zu verstehen. Dabei werden in einer bestimmten Situation durch Fragen Antworten hervorgerufen. Die Antworten stehen in Bezug zu erlebten und erinnerten sozialen Ergebnissen, ebenso zeigen sie Meinungen und Bewertungen.<sup>155</sup> Die Befragung mittels Fragebogen ist eine bekannte Methode des Interviews. Dabei kann die Befragung je nach Verwendungsweise von Antwortkategorien als standardisiertes oder nicht-standardisiertes Interview geführt werden. Ein standardisiertes Interview wird dann durchgeführt, wenn Häufigkeitsverteilungen und eine Vergleichbarkeit der Antworten das Ziel der Untersuchung sind.<sup>156</sup> Während sich die Einteilung in „standardisiert – nicht-standardisiert“ auf das Instrument, in diesem Fall den Fragebogen, bezieht, kann man die einzelnen Fragen in die Typen „offen“ und „geschlossen“ einordnen. Bei geschlossenen Fragen hat der/die Befragte die Möglichkeit, aus allen möglichen oder zumindest relevanten Antwortmöglichkeiten zu wählen. Währenddessen gibt es bei der offenen Frage keine festen Antwortkategorien. Der/die Befragte kann die Antwort völlig selbstständig formulieren.<sup>157</sup> Der Fragebogen sollte abwechslungsreich mit zahlreichen geschlossenen und wenigen offenen Fragen konzipiert sein.<sup>158</sup>

#### **6.1.2 Erste Phase: Erstellung des Fragebogens**

Die Entwicklung eines Fragebogens kann nach einem Schema mit fünf Phasen erfolgen. Diese möglichen Phasen sind: 1. Präzisierung und Einengung des Themas,

---

<sup>155</sup> Vgl. Atteslander (1995), S. 132.

<sup>156</sup> Vgl. Atteslander (1995), S. 178 f.

<sup>157</sup> Vgl. Atteslander (1995), S. 180.

2. Formulierung von Fragen zu den relevanten Bereichen, 3. Ordnung der Fragen in eine Reihenfolge, 4. Überprüfung des Fragebogens, 5. Vorbereitung der Hauptuntersuchung.<sup>159</sup> Bei der Erstellung des für diese Diplomarbeit verwendeten Fragebogens ergab sich die Präzisierung des Themas durch die Ergebnisse der Literaturrecherche für den ersten Teil der Arbeit. Dabei kristallisierten sich interessante Bereiche heraus, die in Fragen umgesetzt wurden. Bei der Ordnung der Fragen wurde auf zusammenpassende, übersichtliche Fragenblöcke wie „Fragen zur Situation vor Antritt der Reise“ oder „Fragen zu Substituten“ geachtet und darauf, dass heikle Fragen wie persönliche Angaben am Ende der Befragung standen. Dabei wurde bedacht Fragestellungen so zu formulieren, dass die wichtigsten Kriterien nach Kromrey erfüllt waren.<sup>160</sup> Darunter fällt zum Beispiel der Anspruch, die Fragen so einfach wie möglich zu halten oder nicht zu lange aber eindeutige Fragen zu stellen. Der/die Interviewte soll ein klares Verständnis davon haben, worum es geht, damit auch eine darauf abgestimmte Antwort gegeben werden kann. Darüber hinaus spielt die Länge des Fragebogens eine entscheidende Rolle. Je kürzer der Fragebogen gestaltet ist, desto besser.<sup>161</sup> Zur Überprüfung des Fragebogens wurden zehn Pre-Tests unter Personen durchgeführt, die in den letzten Monaten eine Nachtzugreise getätigt hatten. Pre-Tests dienen zur Überprüfung von Faktoren wie dem Umfang, Aufbau und Verständlichkeit des Fragebogens.<sup>162</sup> Darüber hinaus kam es zur Präsentation des Fragebogens in der DiplomandInnen-Arbeitsgemeinschaft des Institutes. Dabei zeigte sich Verbesserungspotential und der Fragebogen wurde modifiziert. Nützliche Anmerkungen der Zugesellschaft von VertreterInnen der Zugesellschaft CityNightLine in deren Zügen unter anderem befragt werden sollte, wurden ebenfalls eingebunden. Um die Befragung internationaler gestalten zu können und das Reduzieren der Befragten auf Personen mit Deutschkenntnissen zu verhindern, übersetzte ein Studienkollege mit englischer Muttersprache den endgültigen Fragebogen ins Englische. Im Zuge der Vorbereitung der Hauptuntersuchung wurden Ort und Zeitpunkt der Befragung gewählt sowie bei den betreffenden Zugesellschaften um eine Genehmigung angesucht.

---

<sup>158</sup> Vgl. Friedrichs (1990), S. 238.

<sup>159</sup> Vgl. Atteslander (1995), S. 197.

<sup>160</sup> Vgl. Kromrey (2000), S. 335 f.

<sup>161</sup> Vgl. Friedrichs (1990), S. 238.

<sup>162</sup> Vgl. Friedrichs (1990), S. 245.

### **6.1.3 Zweite Phase: Befragung**

#### **Ort der Befragung**

Die Befragung fand in Nachtzügen der Gesellschaft CityNightLine (CNL) sowie der Österreichischen Bundesbahnen statt. Im Netz von CNL wurde im „DonauKurier“ befragt, welcher die Strecke Wien-Dortmund-Wien befährt. Auf den Strecken der ÖBB wurde der Fragebogen in den Zügen nach und von Venedig, Paris und Berlin verteilt. Die Befragung umfasste Reisende aller Reiseklassen von Sitz- über Liege- bis zu Schlafwagen. Die Befragten füllten die Umfrage größtenteils in ihren Abteilen aus, im „DonauKurier“ gab es auch einige Befragungen im Speisewagen.

Der Nachtzug wurde als Ort der Befragung gewählt, weil hier die Erinnerungen der Fahrgäste, warum sie diese Art des Verkehrsmittels ausgesucht haben noch präsent und aktuell sind. Darüber hinaus kann auch davon ausgegangen werden, dass die Angaben über die Zufriedenheit mit dem Angebot und Service auch nicht durch den zeitlichen Abstand, der beispielsweise bei einer Befragung zu einem späteren Zeitpunkt bestehen würde, verfälscht sind. Weiters eignet sich der Zug als Ort der Befragung auch deshalb ausgezeichnet, weil die meisten Fahrgäste auf der langen Fahrzeit nicht so gestresst sind wie in anderen Lebenssituationen.

#### **Zeitpunkt der Befragung**

Die Befragungen erfolgten in zehn Nachtzügen innerhalb von 16 Tagen im November 2005. Im „Donau Kurier“ der CNL kam es in den am 11.11., am 12.11., am 15.11. und am 16.11. abfahrenden Zügen zur Befragung. Um ein ausgewogenes Ergebnis zu garantieren, handelt es sich dabei um zwei Wochenendtage sowie zwei Tage unter der Woche. Einmal wurden die Befragungen auf der Strecke Wien-Mannheim-Wien durchgeführt, beim zweiten Mal auf der Fahrt Wien-Dortmund-Wien. In den Nachtzügen der ÖBB fand die Befragung am 18.11. und 19.11. auf der Strecke von und nach Venedig statt. Am 21.11. sowie 22.11. wurde der Fragebogen auf der Strecke Wien-Paris-Wien verteilt. Die letzte Befragung erfolgte im Nachtzug nach Berlin und von dort zurück nach Wien an den Tagen 26.11. und 27.11.

Auf einigen Strecken kam es dabei zur Befragung am Abend bevor die Fahrgäste schlafen gingen, in anderen Zügen erfolgte die Befragung morgens. Auf einigen Zügen füllten manche Reisende den Fragebogen abends aus, andere morgens. Der Zeitpunkt der Befragung war beeinflusst durch die Abfahrts- und Ankunftszeiten.

#### **Befragte Zielgruppe**

Bei den befragten Personen handelte es sich um Nachtzugreisende. In den Zügen der ÖBB, wo es möglich ist, auch nur eine kurze Strecke innerhalb Österreichs



zurückzulegen, wurden die Nachtzugreisenden durch eine Eingangsphase nach dem Reiseziel selektiert. Die Befragung fand in allen Reiseklassen statt, schloss also Reisende im Sitzwagen ebenso mit ein wie im Schlaf- oder Liegewagen. Dadurch dass der Fragebogen nur in deutscher und englischer Sprache vorhanden war, beschränkte sich die Befragung auf Reisende, die einer der beiden Sprachen mächtig waren.

#### 6.1.4 Dritte Phase: Auswertung des Fragebogens

Die Auswertung des Fragebogens fand mit Hilfe des Statistikprogramms SPSS 13.0 statt. Dafür wurde zuerst eine Maske erstellt, in die alle gewonnenen Daten eingetragen wurden. Bei der Auswertung waren vor allem Häufigkeitszählungen, Kreuztabellen und Signifikanztests – wie zum Beispiel der Chi-Quadrat-Test – wichtig. Der Chi-Quadrat-Test ist ein Testverfahren für die Analyse von Häufigkeitsunterschieden, das das Auftreten von bestimmten Merkmalen durch den Vergleich von beobachteten und erwarteten Werten errechnet. Liegen die Werte der Signifikanz unter 0,005, so kann ein Zusammenhang angenommen werden. Der Wert bezieht sich darauf, wie wahrscheinlich ein zufälliges Zustandekommen ist. Ist diese Wahrscheinlichkeit kleiner als fünf Prozent (Wert unter 0,005) kann man vom Signifikanz sprechen, ist der Wert kleiner als ein Prozent, spricht man von einer starken Signifikanz.<sup>163</sup>

### 6.2 Ergebnisse der Befragung

#### 6.2.1 Häufigkeitsergebnisse der persönlichen Angaben

Insgesamt füllten 263 Personen den Fragebogen aus. Unter den Befragten waren 152 Frauen und 111 Männer.

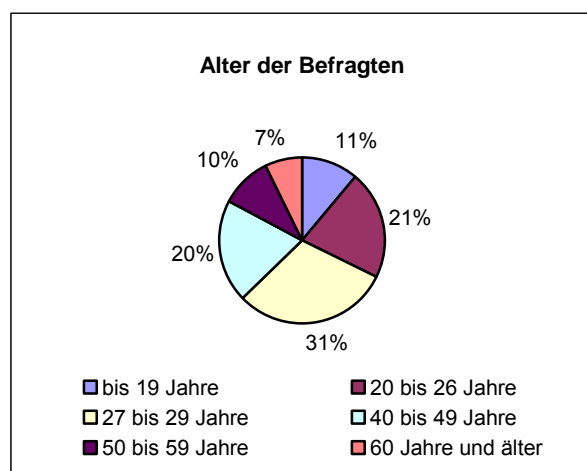


Abbildung 3: Alter der Befragten

<sup>163</sup> Atteslander (1995), S. 330.

Elf Prozent der Befragten waren unter 19 Jahre alt, 21 Prozent zwischen 20 und 26 Jahre. Den größten Anteil der Fragebögen – 31 Prozent - füllten 27 bis 29 Jährige aus. 20 Prozent kamen von Personen zwischen 40 und 49 Jahren, 10 Prozent von 50 bis 59 Jährigen und 7 Prozent der Fragebögen wurden von Personen über 60 Jahre ausgefüllt.

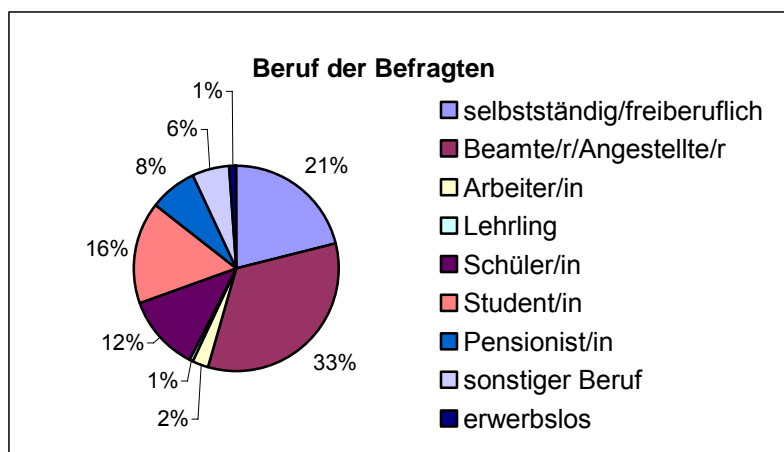


Abbildung 4: Beruf der Befragten

Ein Drittel der Befragten arbeitet als Beamte/r oder Angestellte/r. Rund 28 Prozent gaben als Beruf Student/in oder Schüler/in an. Die drittgrößte Gruppe waren mit 21 Prozent selbstständig bzw. freiberuflich tätige Personen. Der Rest verteilte sich auf ArbeiterInnen, Lehrlinge, PensionistInnen und sonstige Berufe. Drei befragte Personen waren erwerbslos.

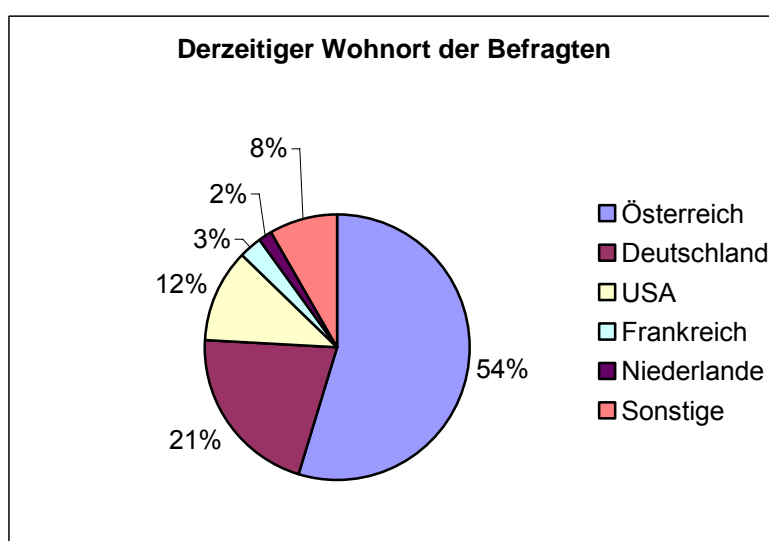


Abbildung 5: Derzeitiger Wohnort der Befragten

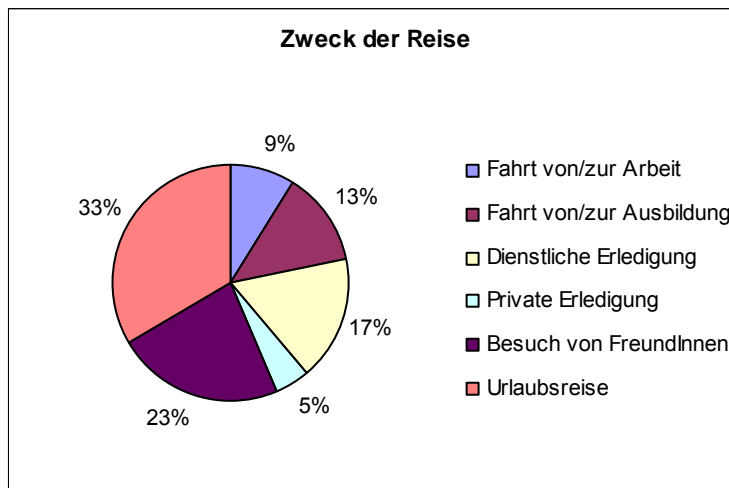
Von den Fragebögen wurden 79 Prozent der in deutscher Sprache ausgefüllt. 55 der befragten Personen füllten den englischen Fragebogen aus. Mit 54 Prozent hatte mehr als die Hälfte der Befragten ihren Wohnsitz in Österreich. Mit 21 Prozent war die Gruppe der in Deutschland lebenden Personen vertreten. Auffällig war auch der hohe Anteil der aus den USA kommenden Reisenden mit 11 Prozent. Der übrigen Anteil an Befragten teilte sich auf die Länder Frankreich, Niederlande, Italien, Rumänien, Südkorea, Neuseeland, Belgien, Argentinien, Guatemala, Indien, Mexiko, Ungarn, Großbritannien, die Slowakei und die Vereinigten Arabischen Emirate auf. Es kann somit durchaus von einer internationalen Befragung gesprochen werden.

Betrachtet man das Wohnsitzland der Fahrgäste nach Destinationen, sind klare Unterschiede erkennbar. In den Zügen der CNL, wo auf Strecken zwischen Österreich und Deutschland befragt wurden, waren 44 Prozent der Fahrgäste in Österreich und 39 Prozent in Deutschland zuhause, 17 Prozent wohnten in anderen Ländern. Währenddessen hatten 61 Prozent der Fahrgäste in den Zügen der ÖBB ihren Wohnsitz in Österreich, die übrigen Reisenden verteilten sich auf andere Länder. Im Zug der ÖBB von Berlin nach Wien mit Ankunft am Montagmorgen lebten sogar 96 Prozent der befragten Fahrgäste in Österreich.

### **6.2.2 KundInnengruppen**

Im ersten Teil der Arbeit wurden verschiedene in der Literatur beschriebene KundInnengruppen vorgestellt. Durch die Befragung sollten diese Angaben überprüft werden. Darüber hinaus ermöglichen die Ergebnisse der Befragung, neue Informationen für das Implementieren des im vierten Kapitel vorgestellten Yield Management im Nachtreisezugverkehr zu gewinnen.

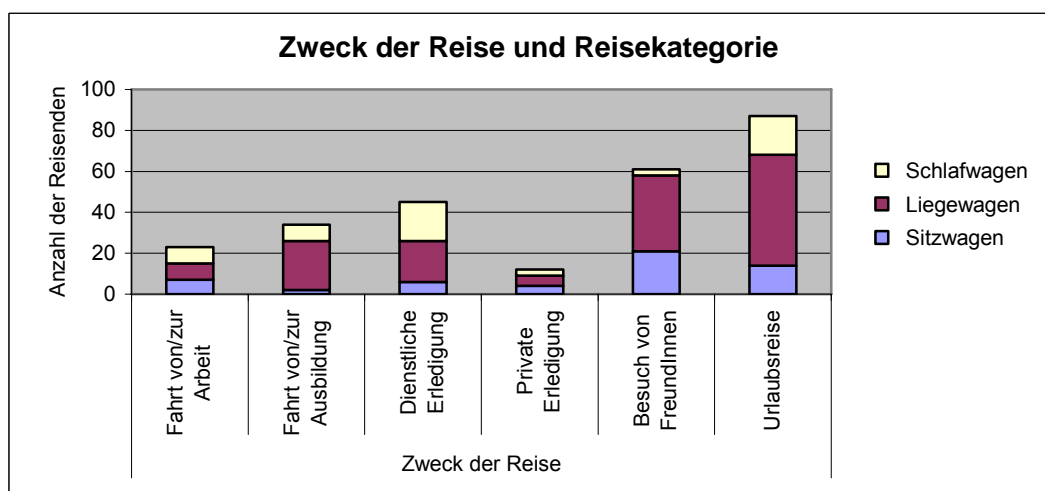
Der Fragebogen umfasste eine Frage nach dem Zweck der Reise. Diese wurde auf Korrelationen zu den Angaben über Reisekategorie, Anzahl der Fahrten pro Jahr, Ort des Ticketkaufs, Zeitpunkt des Ticketkaufs, Wichtigkeit des Preises, Zeitpunkt der Reise sowie Mitreisende überprüft.



**Abbildung 6: Zweck der Reise**

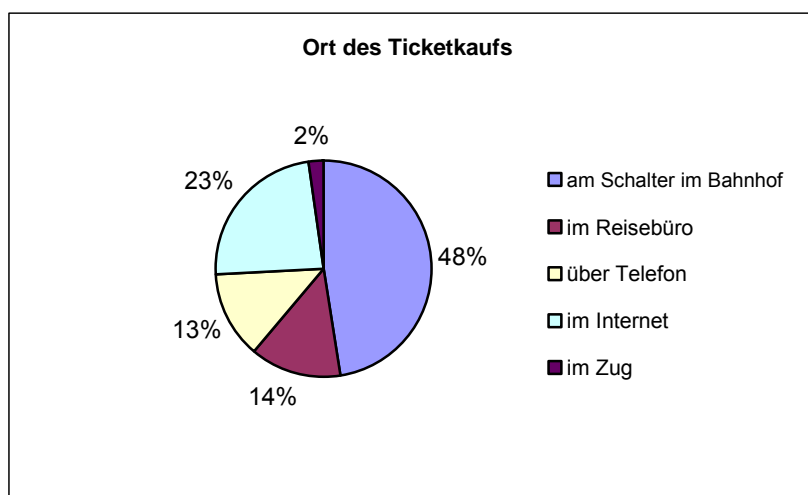
Bei der Frage nach dem Zweck der Reise gab es sechs verschiedene Antwortmöglichkeiten. Diese waren: Fahrt zur/von der Arbeit, Fahrt von/zur Schule/Ausbildung, dienstliche/geschäftliche Erledigung, private Erledigung (Arzt, Behörde, Einkauf), Besuch von FreundInnen/Verwandten und Urlaubsreise.

Von den 263 Befragten machten 262 Angaben zum Zweck ihrer Reise. Davon entfielen ein Drittel auf die Antwortmöglichkeit Urlaubsreise. 23 Prozent der Befragten reisten, um FreundInnen oder Verwandte zu besuchen. Nur zwölf Personen und damit 5 Prozent benutzen den Nachtzug um eine private Erledigung zu machen. 45 Befragte und damit mit 17 Prozent die größte Gruppe der zusammenfassend gesehen „beruflich“ Reisenden reisten zum Zwecke einer dienstlichen bzw. geschäftlichen Erledigung. 9 Prozent der von der Befragung erfassten Personen waren auf der der Fahrt von oder zur Arbeit, 13 Prozent reisten von bzw. zur Ausbildung oder Schule.



**Abbildung 7: Zweck der Reise und Reisekategorie**

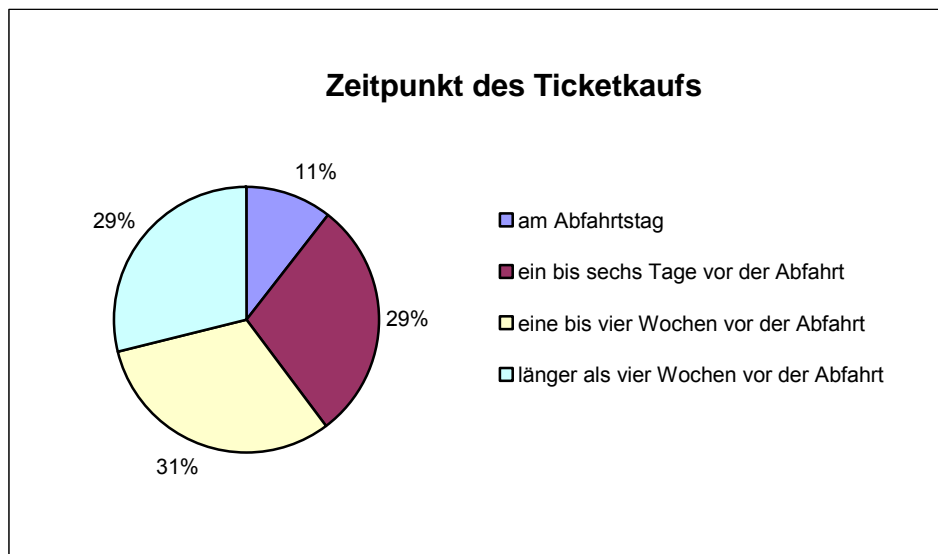
Zwischen dem Zweck der Reise und der gebuchten Reisekategorie besteht ein Zusammenhang mit starker Signifikanz. Wie erwartet sind die dienstlich bzw. geschäftlich Reisenden jene Gruppe mit dem größten Anteil an Buchungen in der preisintensivsten Reiseklasse, dem Schlafwagen. Nur sehr wenige Befragte reisen zu einer geschäftlichen oder dienstlichen Erledigung im Sitzwagen. Dem gegenüber stehen zum Zweck des Besuchs von FreundInnen oder Verwandten Reisende. In dieser KundInnengruppe beträgt der Anteil der im Sitzwagen Reisenden 35 Prozent, jener der Schlafwagenbuchungen nur 5 Prozent. Bei den Urlaubsreisenden ist der Anteil des Liegewagens bei weitem der Größte, es gibt aber auch luxuriös im Schlafwagen und einfach im Sitzwagen reisende Urlaubsgäste.



**Abbildung 8: Ort des Ticketkaufs**

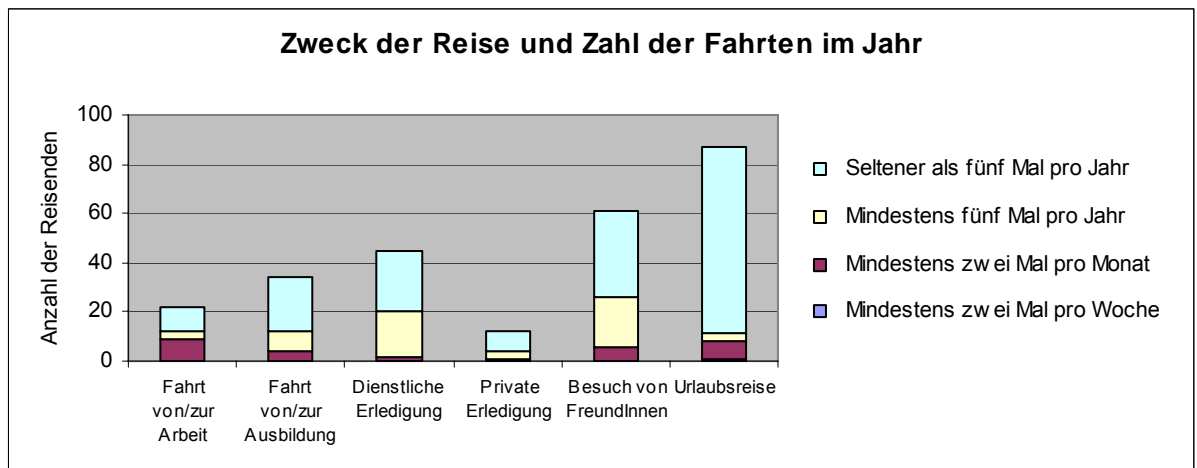
Die überwiegende Mehrheit der Befragten hat ihr Ticket auf dem traditionellen Weg erstanden – am Schalter im Bahnhof. Der am zweitöftesten frequentierte Ort des Ticketkaufs ist mit 23 Prozent aber bereits das Internet. Auf 13 bzw. 14 Prozent kommt der Verkauf am Telefon bzw. im Reisebüro. Direkt im Zug haben nur fünf der 262 antwortenden Personen gekauft – das sind knapp 2 Prozent.

Betrachtet man nun den Zusammenhang zwischen dem Ort des Ticketkaufs und dem Zweck der Reise, sticht eine Zahl besonders hervor: beinahe 60 Prozent der im Reisebüro gebuchten Tickets gingen an Urlaubsreisende. Den größten Anteil an den Personen, die ihr Ticket im Internet erstanden hatten, machen die BesucherInnen von FreundInnen oder Verwandten aus. Die Präferenzen bezüglich des Ticketkaufortes von geschäftlich oder dienstlich Reisenden entsprechen ziemlich genau dem Gesamtergebnis mit ungefähr der Hälfte am Schalter und rund einem Viertel im Internet gekauften Tickets.



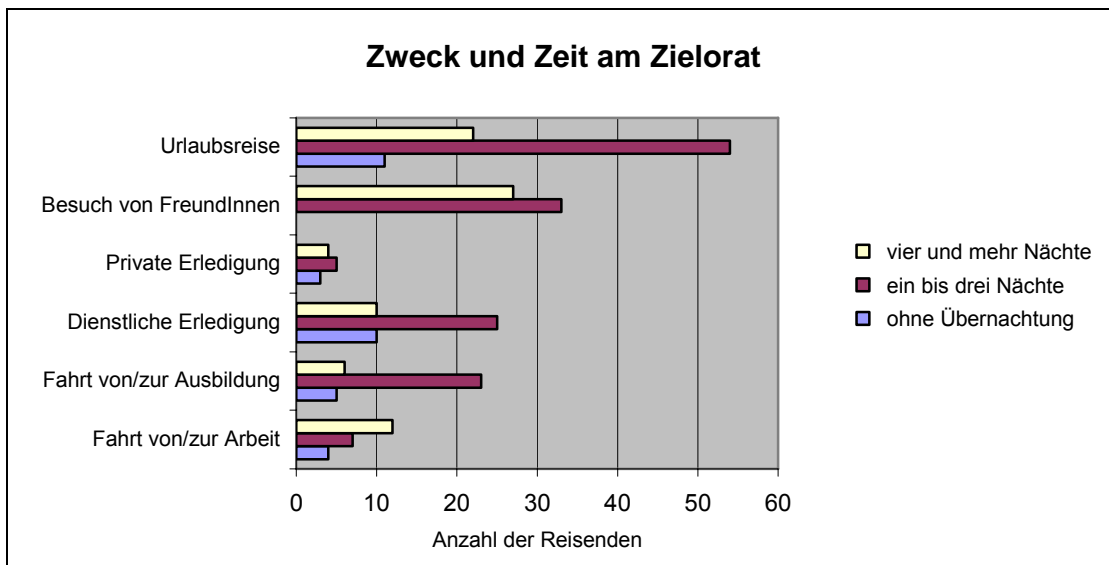
**Abbildung 9: Zeitpunkt des Ticketkaufs**

Bei der Untersuchung des Zeitpunkts des Ticketkaufs ist zu erkennen, dass nur ein relativ geringer Anteil – 28 von 262 befragten Personen – das Nachtzugticket erst am Abfahrtstag kauft. Der Rest verteilt sich gleichmäßig auf die Zeiträume ‚ein bis sechs Tage‘, ‚eine bis vier Wochen‘ bzw. ‚länger als vier Wochen‘ vor der Abfahrt. Umso interessanter war natürlich die Untersuchung des Zusammenhangs zwischen dem Zeitpunkt des Ticketkaufs und dem Zwecks der Reise. Hier besteht ein Zusammenhang, wenn auch nur von schwacher Signifikanz. Bei den Urlaubsreisenden gaben 67 Prozent an ihr Ticket ‚eine bis vier Wochen‘ bzw. sogar ‚länger als vier Wochen‘ vor der Abfahrt besorgt zu haben; bei den Reisenden, die FreundInnen oder Verwandte besucht haben, waren es sogar 74 Prozent. Währenddessen hatte rund die Hälfte der geschäftlich bzw. dienstlich reisenden Personen ihr Ticket weniger als eine Woche vor der Abfahrt besorgt. Die Geschäftsreisenden hatten mit einem Viertel auch den größten Anteil an den am Abfahrtstag gekauften Tickets. Dies bestätigt die Hypothese, dass Geschäftsreisende ihr Ticket kurzfristiger erwerben als Urlaubsreisende.



**Abbildung 10: Zweck der Reise und Zahl der Fahrten im Jahr**

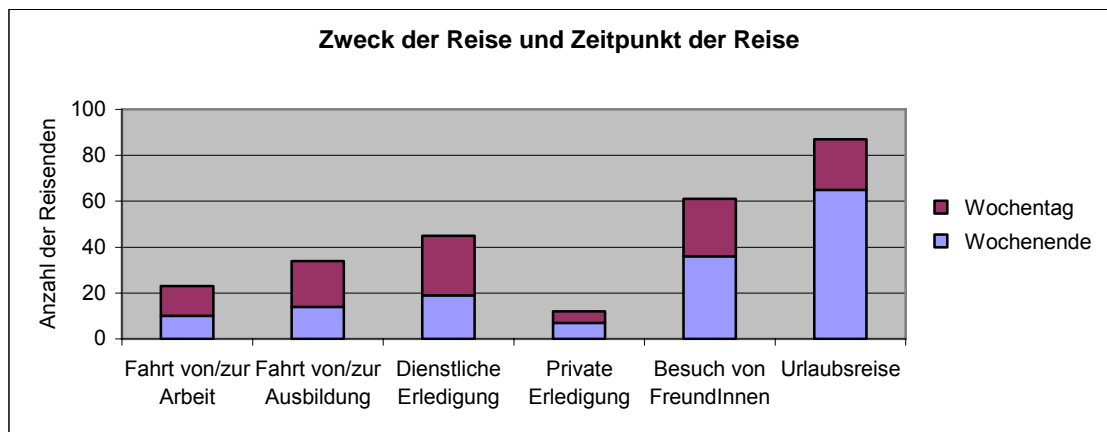
Bei der Frage nach der Anzahl der Nachtzugfahrten im Jahr hatten die Befragten folgende vier Kategorien zur Auswahl: ‚Mindestens zwei Mal pro Woche‘, ‚Mindestens zwei Mal pro Monat‘, ‚Mindestens fünf Mal im Jahr‘ und ‚Seltener als fünf Mal im Jahr‘. Nur eine einzige befragte Person kreuzte an mindestens zwei Mal pro Woche mit dem Nachtzug zu reisen, dies allerdings mit dem Zusatzkommentar „während ich auf Urlaub bin“. 11 Prozent der Reisenden gaben an, mindestens zwei Mal im Monat den Nachtzug zu benutzen, 21 Prozent reisen nicht so oft, aber immerhin noch mindestens fünf Mal im Jahr mit dem Nachtzug. Mehr als zwei Drittel der Befragten markierten jedoch, seltener als fünf Mal pro Jahr eine Nachtzugreise durchzuführen. Wie in der Grafik gut zu erkennen ist, sind dies insbesondere die Urlaubsreisenden – nur 13 Prozent dieser KundInnengruppe konsumiert mehr als vier Nachtzugfahrten im Jahr. Bei den dienstlich bzw. geschäftlich Reisenden sind hingegen immerhin 44 Prozent mindestens fünf Mal pro Jahr mit dem Nachtzug unterwegs. Interessant ist auch die Betrachtung der Gruppe der Reisenden, die von der bzw. zur Arbeit mit dem Nachtzug fährt. 41 Prozent geben hier an mindestens zwei Mal pro Monat mit dem Nachtzug zu reisen. Dies deutet darauf hin, dass Pendeln zum Arbeitsplatz mit dem Nachtzug durchaus praktiziert wird.



**Abbildung 11: Zweck der Reise und Zeit am Zielort**

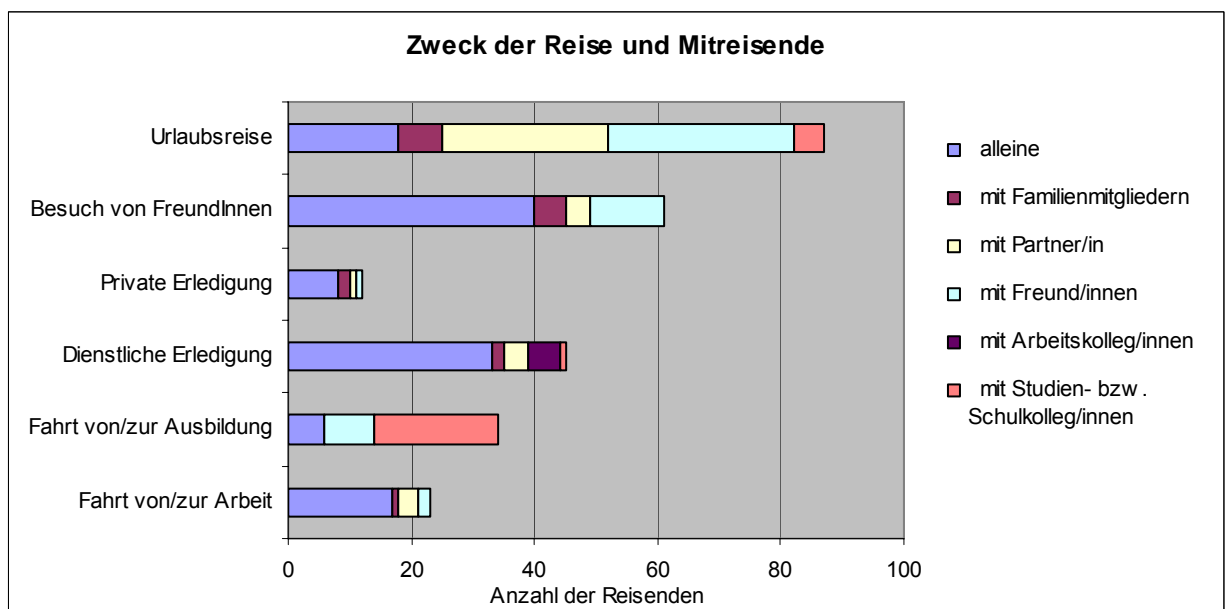
Bei der Frage nach der am Zielort verbrachten bzw. zu verbringenden Zeit gab es die Antwortmöglichkeiten ‚ohne Übernachtung‘, ‚ein bis drei Nächte‘ und ‚vier und mehr Nächte‘. Das Ergebnis der Befragung zeigte, dass überraschenderweise die klare Mehrheit der Nachtzugreisenden, nämlich 56 Prozent, nur ein bis drei Nächte am Zielort ihrer Reise verweilen. Während 31 Prozent vier Nächte oder länger bleiben, gaben immerhin noch 13 Prozent an, ohne Übernachtung am Abend weiter zu reisen. Überraschend ist bei dieser Gruppe, dass es sich dabei nicht nur um dienstlich oder geschäftlich Reisenden oder zur Arbeit pendelnden Personen handelt, sondern dass durchaus auch Urlaubsreisende für den Aufenthalt von einem Tag den Nachtzug nehmen. Einige der Befragten machten beispielsweise einen Tagesausflug nach Venedig, eine andere Person gab an, zum Frühstück nach Wien zu fahren. Keine Person hingegen besuchte seine/ihre FreundInnen oder Verwandten für nur einen Tag. Anteilsmäßig ist zu sagen, dass - wie erwartet - private Reisen wie Urlaube oder Verwandtenbesuche eine längere Aufenthaltsdauer haben als berufliche Fahrten.





**Abbildung 12: Zweck der Reise und Zeitpunkt der Reise**

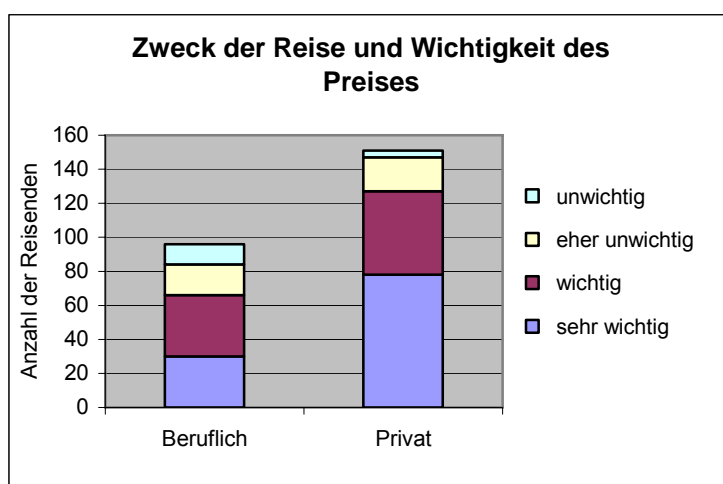
Um ein aussagekräftiges Ergebnis zu erzielen, wurden die Befragungen an Wochenenden ebenso durchgeführt wie an Tagen unter der Woche. In der Grafik ist nun ein Ergebnis zu sehen, welches in dieser Form zu erwarten war. Während private Reisen wie Urlaub, Besuche von FreundInnen oder Verwandten und private Erledigungen überwiegend an Wochenenden getätigt werden, war jeweils mehr als die Hälfte der beruflich Reisenden an einem Wochentag unterwegs. Die deutlichsten Ergebnisse gab es dafür bei den Urlaubsreisenden mit 75 Prozent am Wochenende verkehrenden Personen und bei den dienstlichen bzw. geschäftlichen Erledigungen mit 58 Prozent unter der Woche Reisenden.



**Abbildung 13: Zweck der Reise und Mitreisende**

Bei der Frage nach Mitreisenden stellte sich heraus, dass die meisten der Befragten gar keine hatten. 122 der 262 antwortenden Personen reisten alleine, dies macht 47

Prozent aus. 20 Prozent der Befragten waren mit FreundInnen unterwegs, weitere 15 Prozent mit PartnerIn. 10 Prozent der Reisenden befanden sich in Begleitung von Studien- bzw. SchulkollegInnen, nur 2 Prozent reisten mit ArbeitskollegInnen. Zwischen dem Zweck der Reise und den Mitreisenden gibt es einen starken Zusammenhang. So werden insbesondere dienstliche bzw. geschäftliche Erledigungen allein getätigt – nur 27 Prozent der Geschäftsreisenden hatten Begleitung. Umgekehrt verhält es sich bei den Urlaubsreisenden. Je ein Drittel reist mit FreundInnen oder PartnerIn zum Urlaubsort, nur 21 Prozent machen sich alleine auf den Weg. Wenig überraschend sind mehr als die Hälfte der von/zur Ausbildung reisenden mit Studien- bzw. SchulkollegInnen unterwegs. Besuche von FreundInnen, Fahrten von oder zur Arbeit sowie private Erledigungen werden hingegen von der Mehrheit alleine erledigt.



**Abbildung 14: Zweck der Reise und Wichtigkeit des Preises**

Einen Zusammenhang zwischen der Wichtigkeit des Preises und dem Zweck der Reise kann man erkennen, wenn man die drei beruflichen Reisezwecke – dienstliche bzw. geschäftliche Erledigung, Fahrt zur/von der Arbeit, Fahrt von/zur Ausbildung – sowie die drei privaten Reisezwecke – Urlaubsreise, Besuch von FreundInnen bzw. Verwandten, private Erledigung – zusammenfasst. Während bei den privat Reisenden mit 52 Prozent eine klare Mehrheit den Preis für sehr wichtig hält, ist dies unter den Berufsreisenden bei nur einem Drittel der Fall. 31 Prozent der beruflich mit dem Nachtzug Reisenden gab sogar an, dass der Preis ein eher unwichtiges oder gänzlich unwichtiges Kriterium ist. Unter jenen, die privat unterwegs waren, traf dies nur bei 16 Prozent zu. Wenig verwunderlich ist dementsprechend, dass 75 Prozent der Personen, die das SPARNIGHT-Angebot bereits genutzt hatten und 80 Prozent der Personen, die das LASTMINUTE-Angebot in Anspruch genommen hatten, privat Reisende waren.

Abschließend ist zu sagen, dass die im zweiten Kapitel vorgestellten KundInnengruppen verifiziert werden konnten. Am deutlichsten lassen sich dabei zwei Gruppen unterscheiden. Einerseits gibt es die Gruppe der Geschäftsreisenden, die teurere und komfortablere Reiseklasse bucht, weniger preissensibel ist und ihr Ticket eher kurzfristig kauft. Geschäftsreisende sind eher unter der Woche unterwegs, reisen alleine und ihre Aufenthaltsdauer ist durchschnittlich kürzer als jene von privat Reisenden, dafür sind sie häufiger unterwegs. Andererseits ist deutlich die Gruppe der Urlaubsreisenden zu erkennen. Wer mit dem Nachtzug auf Urlaub fährt, bucht das Ticket häufig länger im Voraus im Reisebüro, reist grundsätzlich eher selten und achtet dabei auf den Preis. Die Fahrt wird von Urlaubsreisenden meistens in Begleitung angetreten, man reist großteils in der Liegewagenklasse. Neben diesen zwei charakteristischen KundInnengruppen, sind noch weitere zu erkennen. Reisende, die ihre FreundInnen oder Verwandten besuchen, sind preissensibel, reisen daher auch entweder im Sitz- oder im Liegewagen. Sie fahren ohne Begleitung, bleiben relativ lang am Zielort und buchen ihr Ticket überdurchschnittlich oft im Internet. Eine weitere Gruppe ist jene der zur/von der Ausbildung Reisenden. Dabei handelt es sich auch oft um SchülerInnen oder StudentInnen auf Studienreise. Sie reisen zusammen mit ihren KollegInnen, meist im Liegewagen, das Ticket wird eher langfristig gekauft. Eine kleine, aber doch erkennbare Gruppe besteht aus jenen Personen, die den Nachtzug zur Anreise an den Arbeitsort wählen. Sie reisen alleine, oft und bleiben lang am Zielort.

### **6.2.3 Qualitative Merkmale**

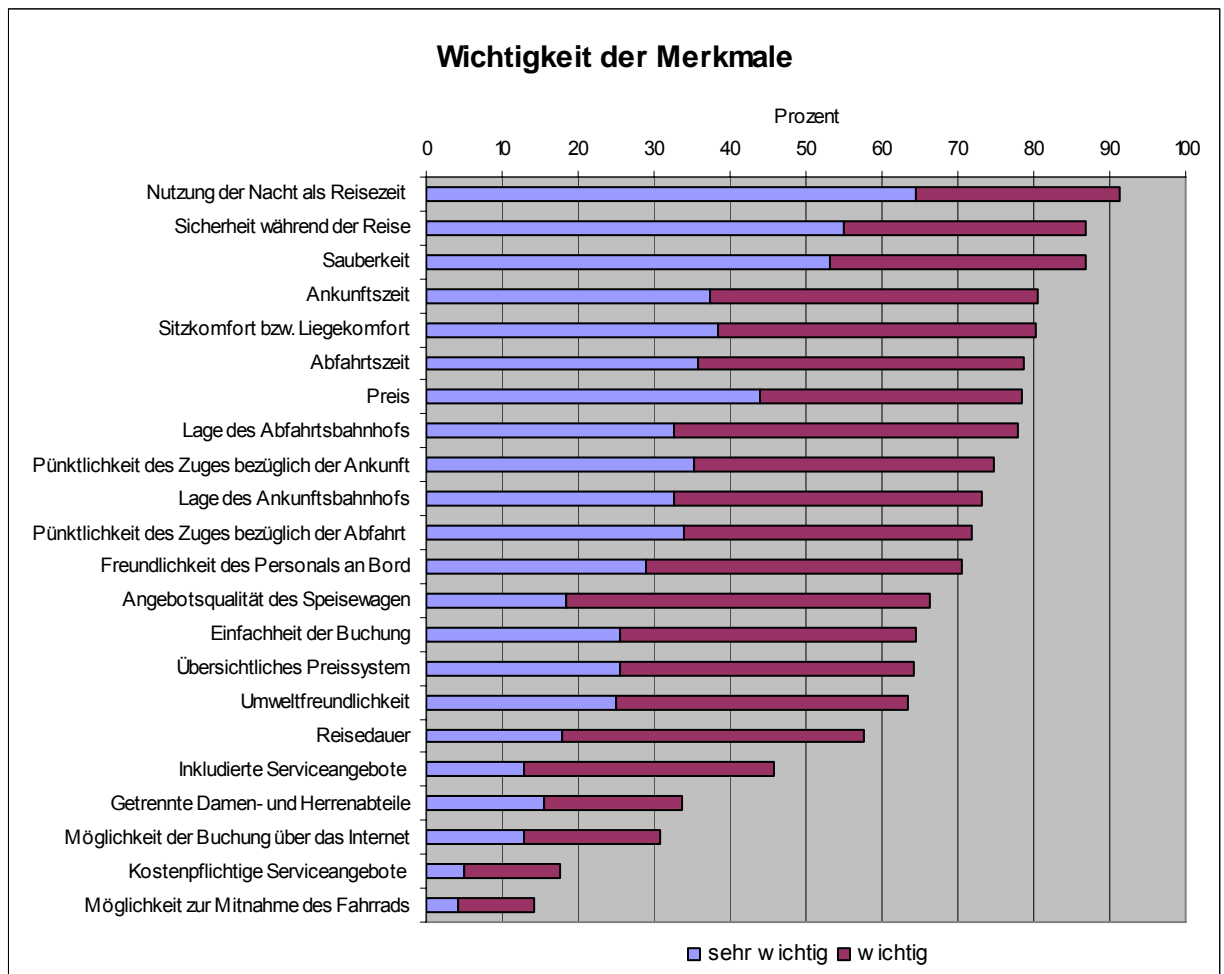
Die Reisenden gaben durch den Fragebogen Auskunft über die Wichtigkeit von qualitativen Merkmalen für ihre Entscheidung mit dem Nachtzug zu reisen. 22 qualitative Merkmale – im Fragebogen als „Gründe“ bezeichnet – standen zur Auswahl. Sie konnten als „sehr wichtig“, „wichtig“, „eher unwichtig“ oder „unwichtig“ markiert werden. Daneben gab es für die Befragten noch die Möglichkeit sonstige Gründe für ihre Entscheidung zur Nachtzugreise anzugeben.

#### **6.2.3.1 Wichtigkeit der qualitativen Merkmale**

Als wichtigster Grund für die Entscheidung mit dem Nachtzug zu reisen stellte sich die **Nutzung der Nacht als Reisezeit** heraus. 65 Prozent der Befragten erachteten dieses Merkmal als ‚sehr wichtig‘, insgesamt war es für über 90 Prozent ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘.

An zweiter und dritter Stelle bei der Wichtigkeit stehen sowohl bei der Messung der Angaben für ‚sehr wichtig‘ als auch wenn man ‚sehr wichtig‘ und ‚wichtig‘ addiert, die

Eigenschaften **Sicherheit während der Reise** und **Sauberkeit**. Mehr als die Hälfte befanden diese Merkmale als ‚sehr wichtig‘. Addiert man dazu die Personen, die Sicherheit und Sauberkeit für ‚wichtig‘ erachteten, kommt man auf 87 Prozent. Ebenfalls von großer Wichtigkeit sind **Abfahrtszeit** und **Ankunftszeit**, rund 80 Prozent der Befragten halten sie für ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘. Hier handelt es sich um die planmäßigen Zeiten, nicht aber um die tatsächliche Pünktlichkeit, die getrennt abgefragt wurde. Die Ankunftszeit – kumuliert man die Angaben ‚sehr wichtig‘ und ‚wichtig‘ – liegt noch knapp vor der Abfahrtszeit. Für ebenfalls 80 Prozent der Betroffenen ist der **Sitz- bzw. Liegekomfort** ein sehr wichtiges oder wichtiges Merkmal. Der **Preis** trägt ebenfalls viel zur Entscheidung bei – reiht man nach den sehr wichtigen Gründen, liegt dieses Merkmal mit 44 Prozent an vierter Stelle, addiert man die Angaben ‚sehr wichtig‘ und ‚wichtig‘ kommt man auf 78 Prozent. Danach folgen in der Reihe der Wichtigkeit die **Lage des Abfahrts- bzw. Ankunftsbahnhof** und die **Pünktlichkeit bei der Ankunft bzw. Abfahrt**. Die Anzahl der Personen, die jene vier Gründe als ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘ bezeichnen, liegt jeweils zwischen 70 und 80 Prozent der Befragten. Über 70 Prozent der Nachtzugreisenden halten auch die **Freundlichkeit des Personals** für einen sehr wichtigen oder wichtigen Entscheidungsgrund. Rund zwei Drittel der Befragten kreuzten bei den Merkmalen **Einfachheit der Buchung, Übersichtliches Preissystem** und **Umweltfreundlichkeit** ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘ an. 58 Prozent der Befragten befanden, dass die Reisedauer ein sehr wichtiges oder wichtiges Kriterium ist. Auf knapp weniger als der Hälfte der Fragebögen wurde **Inkludierte Serviceangebote** als ‚wichtig‘ oder ‚sehr wichtig‘ vermerkt. Nur rund ein Drittel der Reisenden befindet das **Vorhandensein von getrennten Damen- und Herrenabteilen** für ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘. Ebenso verhält es sich mit der **Möglichkeit der Buchung übers Internet**. Die **Angebotsqualität des Speisewagens** spielt bei 27 Prozent der Befragten eine sehr wichtige oder wichtige Entscheidungsrolle. **Kostenpflichtige Serviceangebote** sowie die **Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads** hält die überwiegende Mehrheit der Betroffenen für eher unwichtig oder unwichtig.

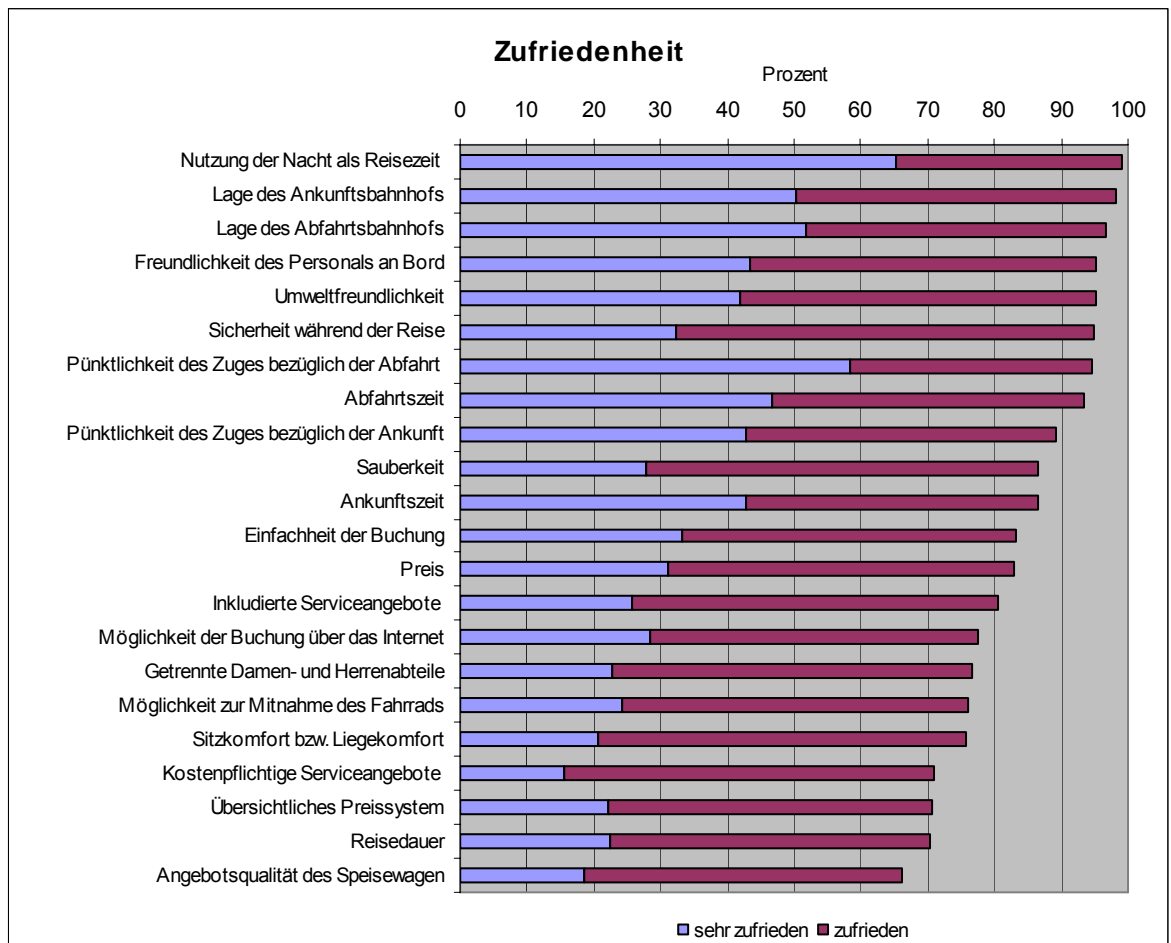


**Abbildung 15: Wichtigkeit der Merkmale**

### 6.2.3.2 Zufriedenheit mit den qualitativen Merkmalen

Anschließend an die Wichtigkeit der vorgegebenen qualitativen Merkmale wurde auch die Zufriedenheit der Fahrgäste mit diesen abgefragt. Hier gab es allerdings neben den Kategorien ‚sehr zufrieden‘, ‚zufrieden‘, ‚eher unzufrieden‘ und ‚unzufrieden‘ auch die Möglichkeit ‚unwichtig‘ anzugeben. Dies sollte ermöglichen, dass wirklich nur die Angaben jener Personen für die Auswertung der Zufriedenheit eine Rolle spielen, die dem jeweiligen Merkmal eine Wichtigkeit beimessen. In der Auswertung der Zufriedenheit wurden somit nur die Angaben von ‚sehr zufrieden‘ bis ‚unzufrieden‘ einberechnet, nicht aber die Markierungen bei ‚unwichtig‘. Zum Ergebnis ist einleitend zu sagen, dass die Befragten die qualitativen Merkmale durchwegs relativ positiv bewertet haben. Dies kann aber auch daran liegen, dass die Entscheidung über das Verkehrsmittel zum Zeitpunkt der Befragung bereits gefallen war und ein besonders negatives Bewerten desselben ein Eingeständnis der eigenen Fehlentscheidung darstellen würde.

Die größte Zufriedenheit unter den Befragten bestand bei der **Nutzung der Nacht als Reisezeit** – fast 100 Prozent waren mit diesem Merkmal ‚sehr zufrieden‘ oder ‚zufrieden‘. Eine sehr gute Beurteilung bekam auch die **Lage des Abfahrts- bzw. Ankunftsbahnhofs**. Auch mit der **Freundlichkeit des Personals** waren nur sehr wenige Reisende unzufrieden, allerdings auch nur weniger als die Hälfte der Befragten ‚sehr zufrieden‘. Mit der **Umweltfreundlichkeit** waren 95 Prozent der Betroffenen ‚sehr zufrieden‘ oder ‚zufrieden‘. Eine sehr gute Bewertung bekam auch die **Abfahrtszeit** nach Fahrplan sowie die tatsächliche **Pünktlichkeit bei der Abfahrt. Ankunftszeit** sowie die **Pünktlichkeit bei der Ankunft** folgten in der Zufriedenheitsskala gleich danach, hervor zu streichen ist jedoch, dass die Anzahl der sehr zufriedenen Personen mit der Pünktlichkeit bei der Ankunft doch deutlich geringer ist als jene bei der Abfahrt. Mit der **Sauberkeit** war zwar nur weniger als ein Drittel der Personen sehr zufrieden, der Großteil gab jedoch ‚zufrieden‘ an. Mit der **Einfachheit der Buchung** sowie dem **Preis** waren immerhin knapp ein Drittel der Reisenden sehr zufrieden. Weniger zufrieden waren die Fahrgäste mit der Möglichkeit der **Buchung übers Internet**, der **Verfügbarkeit von getrennten Damen- und Herrenabteilen**, der **Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads** und dem **Sitz- bzw. Liegekomfort**. Weniger als 20 Prozent der Befragten war mit den angebotenen **kostenpflichtigen Serviceangeboten** sehr zufrieden. Auch die **Übersichtlichkeit des Preissystems** sowie die **Reisedauer** konnten bei der Zufriedenheit mit den anderen Merkmalen nicht mithalten. Das Schlusslicht auf der Zufriedenheitsskala stellt jedoch die **Qualität des Speisewagens** dar.



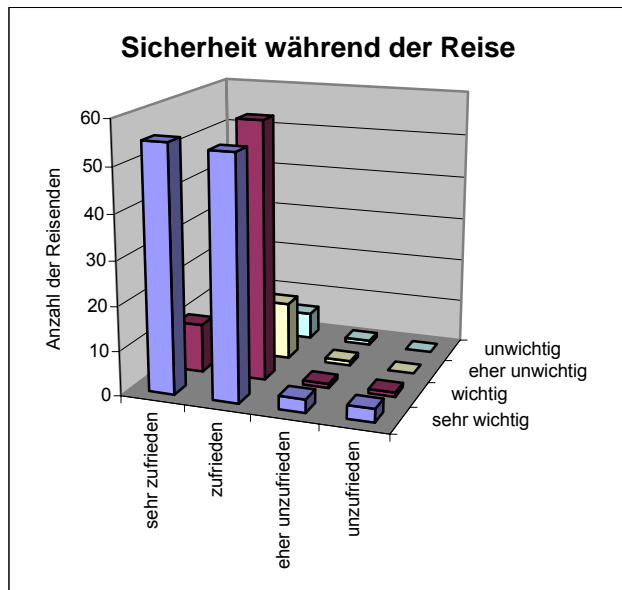
**Abbildung 16: Zufriedenheit mit den Merkmalen**

### 6.2.3.3 Interpretation der Ergebnisse zu Wichtigkeit und Zufriedenheit

#### Nutzung der Nacht als Reisezeit

Die hohe Wichtigkeit sowie die große Zufriedenheit mit der Nutzung der Nacht als Reisezeit ist wenig überraschend, da der Nachtzug dieses qualitative Merkmal – abgesehen vom in der Nacht verkehrenden Langstreckenreisebus – mit keinem anderen Verkehrsmittel teilt. Die Nutzung der Nacht als Reisezeit ist dementsprechend als größte Stärke des Nachtzugverkehrs zu sehen und sollte auch dementsprechend beworben werden.

#### Sicherheit

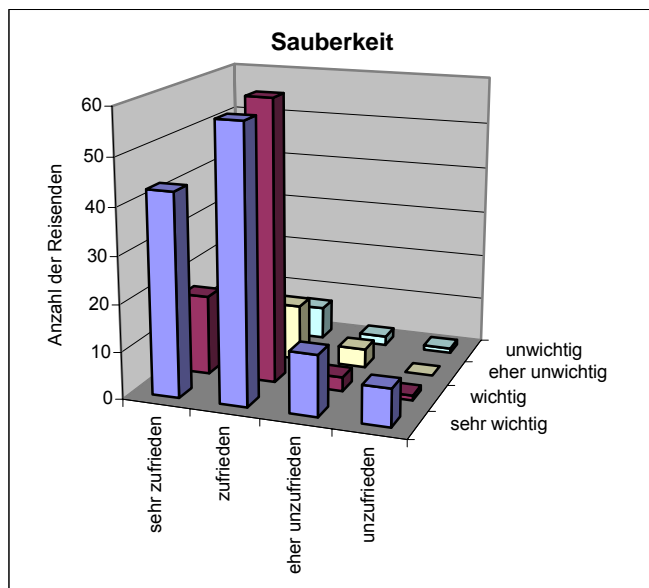


**Abbildung 17: Sicherheit: Wichtigkeit und Zufriedenheit**

Weniger zu erwarten waren die Plätze zwei und drei auf der Wichtigkeitsskala: Sicherheit und Sauberkeit. Hier handelt es sich um zwei Faktoren, welche die Zuggesellschaften beeinflussen können. Bei der Sicherheit scheint dies auch sehr gut zu funktionieren, sind ja die meisten Fahrgäste mit der Sicherheit während der Reise zufrieden. Hier besteht auch ein Zusammenhang, der zeigt, dass jene Personen, denen die Sicherheit ein sehr wichtiges Anliegen ist, auch sehr zufrieden sind, sich also sehr sicher fühlen. Es gibt nur einen sehr geringen Anteil der Fahrgäste, für die Sicherheit ein sehr wichtiges oder wichtiges ist, die sich aber gleichzeitig mit dem Merkmal nicht zufrieden sind.

### Sauberkeit





**Abbildung 18: Sauberkeit: Wichtigkeit und Zufriedenheit**

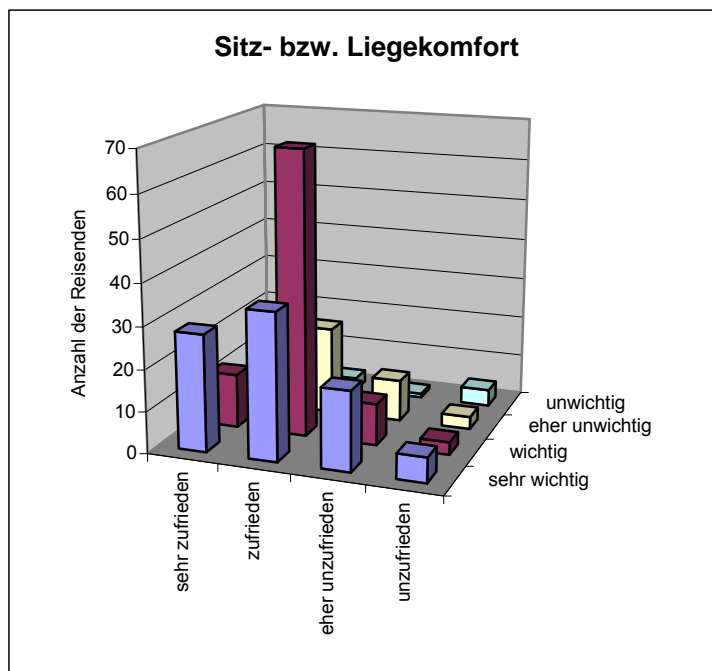
Anders als mit der Sicherheit verhält es sich bei der Sauberkeit. Hier besteht kein signifikanter Zusammenhang. Es ist jedoch zu erkennen, dass nur 35 Prozent, der Personen, die Sauberkeit für sehr wichtig halten tatsächlich auch sehr zufrieden mit diesem Merkmal sind. Dies kann bei einem so wichtigen Qualitätsmerkmal besonders große Auswirkungen auf die nächste Reisebuchung haben. Das Ergebnis ist insbesondere deshalb schade, da die Sauberkeit durch relativ geringen Aufwand gewährleistet bzw. verbessert werden kann. Hier gibt es großes Potential, die Zufriedenheit einen den Fahrgästen sehr wichtigen Faktor positiv zu beeinflussen. Es muss allerdings auch erwähnt werden, dass es bei der Zufriedenheit mit der Sauberkeit auch Unterschiede zwischen den zwei untersuchten Zuggesellschaften gibt. Während bei CNL 33 Prozent der Reisenden sehr zufrieden mit der Sauberkeit sind, sind es bei den ÖBB nur 25 Prozent.

#### **Ankunfts- und Abfahrtszeit sowie Pünktlichkeit bei Ankunft bzw. Abfahrt**

Schwieriger zu verbessern sind die planmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die ebenfalls von großer Wichtigkeit sind. Es ist kaum zu verhindern, dass manche Ein- und Ausstiege zu ungünstig gelegenen Zeiten stattfinden. Es besteht ein Zusammenhang zwischen der Wichtigkeit und Zufriedenheit mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Jene Personen, die besonderen Wert auf den Zeitpunkt des Ein- und Aussteigens legen, sind mit den planmäßigen Zeiten auch zufrieden. Auch wenn die Werte für die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit relativ gut sind – was auch daran liegen könnte, dass der Großteil der Befragungen bereits am Abend durchgeführt wurde und die Befragten präventiv ein gutes Zeugnis ausstellten, obwohl die Züge in den

Morgenstunden Verspätung hatten – gibt es hier definitiv noch Verbesserungspotential. Auffallend ist, dass mit der Pünktlichkeit bei der Abfahrt 57 Prozent der Befragten sehr zufrieden sind, mit der Pünktlichkeit bei der Ankunft aber nur 41 Prozent.

### Sitz- bzw. Liegekomfort



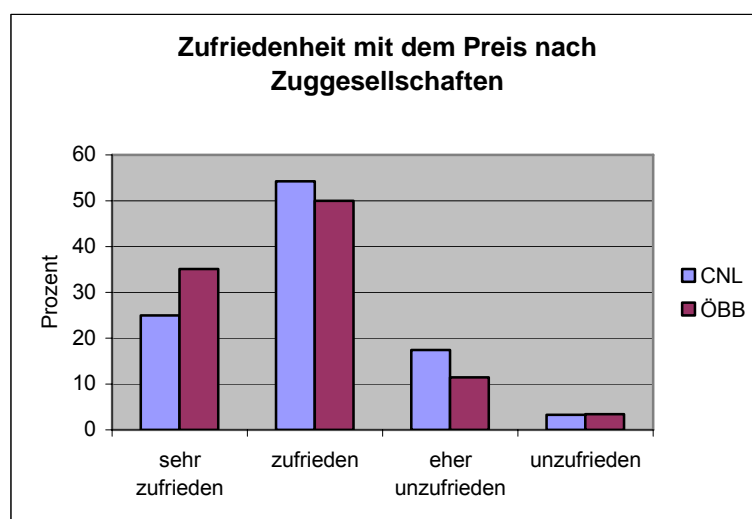
**Abbildung 19: Sitz- bzw. Liegekomfort: Wichtigkeit und Zufriedenheit**

Die hohe Wichtigkeit des Sitz- bzw. Liegekomforts war ein zu erwartendes Ergebnis. Die Qualität der Nachtruhe stellt einen entscheidenden Faktor dar, wie ausgeruht man sich nach der Reise fühlt. Wenn Reisende auf Grund schlechten Sitz- oder Liegekomforts nicht schlafen können, reduziert dies auch die Bedeutung anderer wichtiger Gründe wie die Nutzung der Nacht als Reisezeit. Der Komfort befindet sich jedoch in der Zufriedenheitsskala im untersten Viertel. Darüber hinaus sind nur rund 30 Prozent jener Personen, die den Sitz- bzw. Liegekomfort als ‚sehr wichtig‘ einstufen auch ‚sehr zufrieden‘, beinahe der gleiche Prozentsatz dieser Gruppe ist ‚eher unzufrieden‘ oder überhaupt ‚unzufrieden‘. Besonders in den höheren Preisklassen legen die Reisenden größten Wert auf ausgezeichneten Liegekomfort. 55 Prozent der Schlafwagenreisenden erachten den Liegekomfort als ‚sehr wichtig‘, während dies in der Sitzwagenklasse nur rund ein Viertel der Befragten angaben. Gleichzeitig gab aber nur ein Drittel der Schlafwagenreisenden an, mit dem Liegekomfort ‚sehr zufrieden‘ zu sein. Vergleicht man die Zuggesellschaften CNL und die ÖBB, kann man erkennen, dass 31 Prozent der Fahrgäste von CNL mit dem Sitz- bzw. Liegekomfort ‚sehr

zufrieden' waren, während es bei den ÖBB mit 15 Prozent nur die Hälfte davon waren. Hier besteht offensichtlich noch Verbesserungspotential.

## Preis

Das Abschneiden des Preises in der Wichtigkeitsskala stellte ein unerwartetes Ergebnis dar. Es war nicht abzusehen, dass der Preis für die Entscheidung der Reisenden weniger wichtig als Sicherheit und Sauberkeit sein würde und in der Reihung, welche die Angaben ‚sehr wichtig‘ und ‚wichtig‘ kumulierte, sogar nur an siebter Stelle liegt. Daraus kann der Rückschluss gezogen werden, dass eine Verbesserung der von den Zuggesellschaften beeinflussbaren Faktoren Sicherheit, Sauberkeit sowie des Sitz- bzw. Liegekomforts und eine gleichzeitig intensivere Bewerbung von fixen Faktoren wie der ‚Nutzung der Nacht als Reisezeit‘ eine größere Auslastungssteigerung erreichen könnte als eine Preissenkung. Die Zufriedenheit mit dem Preis befindet sich zwar in der unteren Hälfte der Zufriedenheitsskala, ist aber besser als erwartet. Dieses Ergebnis ist aber vermutlich in erster Linie auf die Angaben der BenutzerInnen des SPARNIGHT-Tarifs zurückzuführen. Der Zusammenhang zwischen einer hohen Wichtigkeit des Preises und der Benutzung des SPARNIGHT-Tarifs ist stark signifikant: 64 Prozent der BenutzerInnen dieses Billigangebotes halten den Preis für ‚sehr wichtig‘. Gleichzeitig sind auch 45 Prozent der Personen, die das SPARNIGHT-Angebot bereits genutzt haben ‚sehr zufrieden‘ während es bei den Reisenden mit Normalpreisticket nur 19 Prozent sind.



**Abbildung 20: Zufriedenheit mit dem Preis nach Zugesellschaften**

Im Vergleich zwischen CNL und ÖBB schneiden die Österreichischen Bundesbahnen bei der Zufriedenheit ihrer Fahrgäste mit dem Preis besser ab als CityNightLine. 35 Prozent der ÖBB-Reisenden sind mit dem Preis sehr zufrieden, bei CNL sind es nur 25

Prozent. Addiert man die Angaben ‚sehr zufrieden‘ und ‚zufrieden‘ liegen die ÖBB mit 85 Prozent immer noch vor CNL mit 79 Prozent. Anzumerken ist jedoch, dass unter den Befragten in den ÖBB-Nachtzügen auch mehr Personen mit einem SPARNIGHT-Ticket waren.

### **Freundlichkeit des Personals an Bord**

Die Freundlichkeit des Personals liegt auf der Wichtigkeitsskala im Mittelfeld, ist aber immerhin für noch klar mehr als zwei Drittel der Befragten ein ‚sehr wichtiger‘ oder ‚wichtiger‘ Entscheidungsgrund. Bei der Zufriedenheit erreicht die Freundlichkeit des Personals einen ausgezeichneten Wert. Unter den von den Zugesellschaften beeinflussbaren Faktoren hat die Zufriedenheit mit der Freundlichkeit des Personals an Bord mit 95 Prozent ‚sehr zufriedenen‘ oder ‚zufriedenen‘ Fahrgästen den Bestwert. Im Vergleich der Zugesellschaften ist die CNL mit 47 Prozent ‚sehr zufriedenen‘ Reisenden klarer Spitzenreiter vor den ÖBB mit 35 Prozent.

### **Einfachheit der Buchung und Übersichtlichkeit des Preissystems**

Die Einfachheit der Buchung sowie die Übersichtlichkeit des Preissystems sind Faktoren, die insbesondere direkt beim Ticketkauf die Entscheidung beeinflussen können. Immerhin zwei Drittel der Reisenden beurteilen sie als ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘. Die Zufriedenheit mit der Einfachheit der Buchung liegt dabei noch im Mittelfeld der Zufriedenheitsskala und bringt bei beiden untersuchten Zugesellschaften ein ähnliches Ergebnis. Die Zufriedenheit mit der Übersichtlichkeit des Preissystems zeigt jedoch im Gesamten ein schlechteres Ergebnis. Nur 22 Prozent sind mit der Übersichtlichkeit des Preissystems sehr zufrieden. Bei CityNightLine sind sogar 36 Prozent der Reisenden mit der Übersichtlichkeit des Preissystems ‚eher unzufrieden‘ oder gar ‚unzufrieden‘, während dies bei der ÖBB nur 25 Prozent sind.

### **Umweltfreundlichkeit**

Eine erstaunlich große Anzahl von Personen nannte die Umweltfreundlichkeit der Bahn als wichtigen Entscheidungsgrund für die Wahl des Verkehrsmittels. Mehr als zwei Drittel hielten diesen Faktor für ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘. Ein Ergebnis, dessen umgekehrter Effekt auch bei den häufigen Angaben der „Umweltschädlichkeit“ als Grund für das Nicht-Benutzen des Flugzeugs zu erkennen war.

### **Reisedauer**

Die Wichtigkeit der Reisedauer hält sich ebenso wie die Zufriedenheit mit diesem Faktor in Grenzen. Nachdem dieses Merkmal von den Zuggesellschaften kaum verändert werden kann, ist eine weitere Interpretation dieses Faktors weder möglich noch sinnvoll.

### **Inkludierte und kostenpflichtige Serviceangebote**

Serviceangebote haben keinen übermäßig großen Anteil an der Entscheidung für oder gegen eine Reise mit dem Nachtzug. Während inkludierte Serviceangebote, insbesondere das Frühstück in der Liegewagen- sowie Schlafwagenklasse noch 46 Prozent der Reisenden ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘ ist, ist das Entscheidungsgewicht von kostenpflichtigen Serviceangeboten marginal. Die Zufriedenheit mit dem Frühstück und dergleichen ist aber relativ hoch. Nicht so bei den kostenpflichtigen Serviceangeboten. Gerade bei jenen Personen, denen diese besonders wichtig wären, ist die Zufriedenheit gering.

### **Getrennte Damen- und Herrenabteile**

Das Ergebnis der relativ geringen Wichtigkeit von getrennten Damen- und Herrenabteilen ist darauf zurück zu führen, dass schlussendlich ja nur die Gruppe der weiblichen Reisenden davon profitiert. Schließlich können ja Männer - wie einer der Befragten kritisch anmerkte – kein reines Männerabteil wählen. Die Wichtigkeit von getrennten Abteilen steht jedoch im Zusammenhang mit dem Geschlecht und unter den weiblichen Nachtzugreisenden sehen die Angaben zur Wichtigkeit anders aus – 46 Prozent erachten die Möglichkeit der Buchung eines reinen Damenabteils für ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘. Nur 21 Prozent der weiblichen Befragten zeigte sich mit den getrennten Abteilen ‚sehr zufrieden‘. Dies kann einerseits darauf zurückgeführt werden, dass die Buchung von reinen Damenabteilen – wie einige Fahrgäste angaben – nicht immer wie gewünscht funktioniert. Andererseits wissen viele Passagiere gar nicht über die Möglichkeit der Buchung eines Damenabteils Bescheid. Vor allem ausländische Fahrgäste erwarten oft, ohne spezielle Buchung in keinem gemischtgeschlechtlichen Abteil zu liegen und sind beim Bezug des Abteils negativ überrascht. Um dies zu vermeiden, könnte bei der Buchung am Schalter immer nach dem Interesse an einem Damenabteil gefragt werden – dies ist momentan keineswegs der Fall. Bei der Buchung über das Internet erleichtert die Angabe des Geschlechts die Einteilung in Damenabteile.

### Möglichkeit der Buchung übers Internet

Die Möglichkeit der Buchung übers Internet erreichte eine erstaunlich geringe Wichtigkeit. Wie die Angaben zum Ort des Ticketkaufs zeigen, bucht der Großteil der Nachtzugfahrgäste ihr Ticket immer noch am Schalter im Bahnhof bzw. im Reisebüro. Das Internet ist mit 19 Prozent erst an dritter Stelle beim Ort der Buchung, dies erklärt die geringe Wichtigkeit der Möglichkeit. Es besteht jedoch ein Zusammenhang zwischen Wichtigkeit und Zufriedenheit – wer übers Internet buchen will, ist mit den Möglichkeiten auch zufrieden. Interessant ist, dass es nicht wie erwartet einen Zusammenhang zwischen Wichtigkeit der Buchung übers Internet und Alter der Fahrgäste gibt. Ebenso herrscht kein Zusammenhang mit dem Zweck der Reise, der Zuggesellschaft oder dem Benutzen des SPARNIGHT-Tarifs.

### Speisewagen

Die Angebotsqualität des Speisewagens hatte die schlechtesten Werte betreffend der Zufriedenheit der Fahrgäste. Nur 19 Prozent der Befragten zeigten sich mit den Angeboten in Sachen Speisewagen sehr zufrieden. Gerade von jenen Reisenden, denen der Speisewagen sehr wichtig war, war die Hälfte ‚eher unzufrieden‘ oder ‚unzufrieden‘.

Zufriedenheit mit der Angebotsqualität des Speisewagen

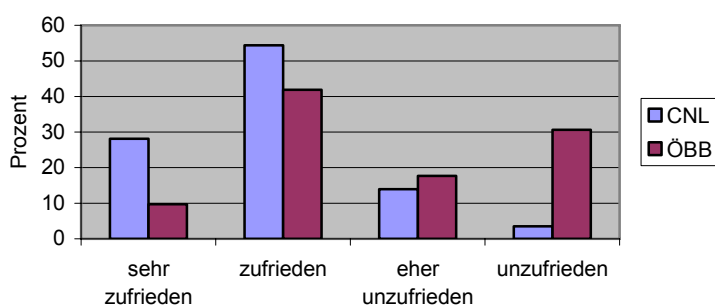


Abbildung 21: Zufriedenheit mit der Angebotsqualität des Speisewagen nach Zuggesellschaften

Die schlechte Bewertung dieses qualitativen Merkmals ist dabei eindeutig auf das Angebot der ÖBB zurückzuführen, die im Gegensatz zur CNL auf den meisten Nachtzügen gar keinen eigenen Speisewagen mitführt, sondern nur kleine Snacks anbietet. Von den an den Angeboten des Speisewagens interessierten CNL-Fahrgästen sind 28 Prozent sehr zufrieden und nur 4 Prozent unzufrieden. Die ÖBB kommt auf 10 Prozent sehr zufriedene Reisende und 31 Prozent unzufriedene Fahrgäste, was die Angebotsqualität betrifft. Auch wenn nur knapp ein Drittel der

Befragten die Angebotsqualität des Speisewagens als ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘ bezeichnet, kann man dies doch als Möglichkeit sehen, für mehr Zufriedenheit unter den Reisegästen zu sorgen. Eine Möglichkeit, welche die ÖBB in jedem Fall in Betracht ziehen sollten.

### **Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads**

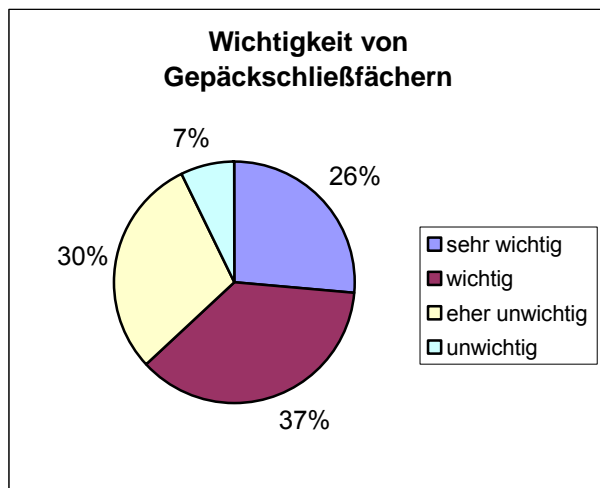
Das geringe Interesse der Befragten an der Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Jahreszeit zurückzuführen. Es ist anzunehmen, dass im Frühling, Sommer sowie zu Beginn des Herbstes die Umfrage ein anderes Ergebnis hervorgebracht hätte. Wie einer der Fahrgäste vermerkte: „Fahrradmitnahme ist normalerweise sehr wichtig, nur im Winter nicht“.

### **Sonstige Merkmale und Gründe**

Unter „Sonstiges“ hatten die befragten Fahrgäste die Möglichkeit, weitere Angaben zur Wichtigkeit und Zufriedenheit zu machen. Zwei Reisende gaben dabei an, dass es für sie von großer Wichtigkeit wäre, ihren Hund mitnehmen zu können. Ein Fahrgast strich die Wichtigkeit des Vorhandenseins eines Familienabteils hervor. Zufrieden zeigten sich die Befragten mit der „angenehme Hotelatmosphäre“ im Nachtzug der CityNightLine sowie der generellen Trennung in RaucherInnen- und NichtraucherInnenabteile.

### **Gepäckschließfächer**

Keine der Nachtzugvarianten, in denen die Befragung der Fahrgäste durchgeführt wurde, verfügt über Schließfächer in denen die Reisenden ihr Gepäck über Nacht sicher verstauen können. Nachdem die Unterbringung von Reisegepäck einen wichtigen und oft auch kritischen Faktor bei Zugreisen spielt, wurde dieses Merkmal mit einer eigenen Frage im Fragebogen abgedeckt.



**Abbildung 22: Wichtigkeit von Gepäckschließfächern**

Die Umfrage hat ergeben, dass mit 63 Prozent beinahe zwei Drittel der Nachtzugreisenden das Vorhandensein von Gepäckschließfächern als ‚sehr wichtig‘ oder ‚wichtig‘ ansehen würden. Dies gilt für die Fahrgäste von ÖBB und CNL gleichermaßen. Ebenfalls bestehen keinerlei Unterschiede beim Wunsch nach Gepäckschließfächern innerhalb der verschiedenen Reisekategorien. Interessant ist, dass sich hingegen jüngere Reisende mehr Sorgen um ihr Gepäck machen als ältere Reisende. Während 80 Prozent der unter 19 Jährigen die Möglichkeit der Gepäckunterbringung als ‚wichtig‘ oder ‚sehr wichtig‘ bezeichnen, sind es bei den über 60 Jährigen nur 28 Prozent. Unterschiede bei dem Wunsch nach Gepäckschließfächern zwischen Frauen und Männern bestehen hingegen nicht.

### **6.3.4 SPARNIGHT-Angebot und LASTMINUTE-Angebot**

SPARNIGHT ist eine Aktion, die CityNightLine und die Österreichischen Bundesbahnen seit einigen Jahren gleichermaßen anbieten. Wie bereits im Kapitel „Yield Management im Nachtreisezugverkehr“ beschrieben wurde, handelt es sich dabei um ein Kontingent von stark vergünstigten Tickets, das pro Nachtzug angeboten wird. Reisende können damit zu einem Globalpreis von 29 Euro im Sitzwagen und von 39 Euro im Sechserliegewagen (auf der Strecke nach Venedig um 49 Euro) reisen, wenn sie rechtzeitig buchen.

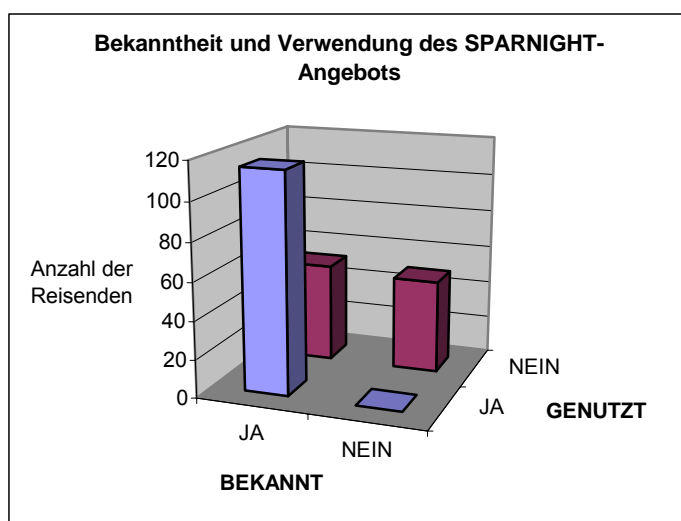
Das LASTMINUTE-Angebot besteht nur bei den ÖBB. Diese verkauft bei schlechter Auslastung des Zuges einen Tag vor der Abfahrt und am Abfahrtstag noch einmal Tickets zu vergünstigten Preisen ab 29 Euro.

Mit dem Fragebogen sollte nun der Bekanntheitsgrad der Angebote gemessen sowie der Zusammenhang zwischen Kennen und Nutzen ermittelt werden. Bei dem auf den



Zügen der CNL verwendeten Fragebogen hatten die Reisenden nur die Fragen nach dem SPARNIGHT-Ticket zu beantworten, die Fahrgäste in den Zügen der ÖBB wurden auch nach dem LASTMINUTE-Angebot gefragt.

Der Bekanntheitsgrad des SPARNIGHT-Angebots ist mit 64 Prozent sehr hoch. Dabei ist auffallend, dass die Reisenden in den Zügen der CNL noch besser informiert waren – 69 Prozent hatten hier schon von SPARNIGHT gehört, während es bei den ÖBB nur 61 Prozent waren. Bei der Nutzung sieht es allerdings anders aus. Bereits 59 Prozent der Fahrgäste der ÖBB haben das SPARNIGHT-Angebot genutzt, unterdessen waren es bei der CNL nur 46 Prozent.



**Abbildung 23: Bekanntheit und Nutzung von SPARNIGHT**

Die Grafik zeigt den Zusammenhang zwischen Bekanntheit und Nutzung des SPARNIGHT-Angebots. Von den 167 Reisenden, die schon von den verbilligten Tickets gehört hatten, haben 115 Personen das Angebot auch schon genutzt. Nur 31 Prozent der Personen, die das Angebot kannten, haben es noch nie verwendet. Dem Rest der Personen war das SPARNIGHT-Angebot nicht bekannt und sie haben es dementsprechend auch nicht benutzt.

Die hohe Bekanntheit und die damit zusammenhängende intensive Nutzung des SPARNIGHT-Angebots hängen mit dessen intensiver Bewerbung zusammen. Anders verhält es sich beim von den ÖBB angebotenen LASTMINUTE-Ticket. Nur 19 Prozent der Reisenden in den Nachtzügen der ÖBB war das LASTMINUTE-Angebot bekannt. Unter den bei der Bekanntheit mit JA antwortenden Personen haben 52 Prozent das Angebot bereits genutzt – in ganzen Zahlen sind dies aber gerade 15 Reisende.

### 6.3.5 Substitute

Wie bereits in Kapitel 5 beschrieben, gelten das Flugzeug, das Auto, der Langstreckenreisebus sowie der Zug am Tag als Substitute für die Reise mit dem Nachtzug. Die Befragung sollte aufzeigen, welches der angeführten Verkehrsmittel die größte Konkurrenz für den Nachtzugverkehr darstellt. Darüber hinaus war es das Ziel, die Stärken des Nachtzuges im Vergleich mit den Substituten heraus zu arbeiten.

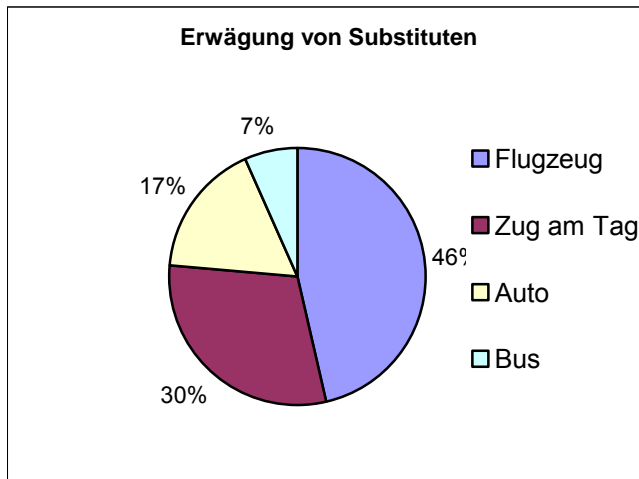
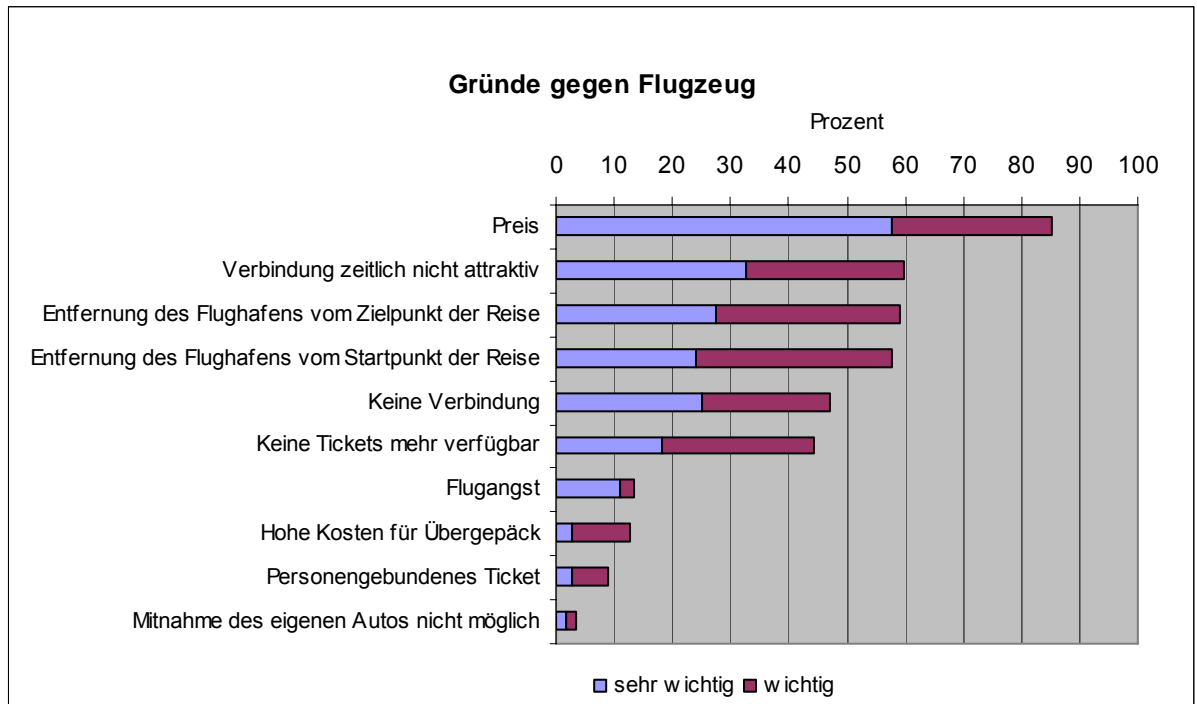


Abbildung 24: Erwägung von Substituten

Das am öftesten in Erwägung gezogene Substitut war mit 46 Prozent das Flugzeug. 118 der 261 befragten Personen überlegten mit dem Flugzeug statt mit dem Nachtzug zu reisen. 77 Reisende zogen die Fahrt mit einem am Tag verkehrenden Zug in Betracht. Dies stellt mit 30 Prozent die am zweithäufigsten überlegte Alternative dar. Immerhin 44 der Befragten kreuzten an, erwägt zu haben, mit dem Auto zu fahren – das stellt 17 Prozent unter den überlegten Substituten dar. Nur 17 der Nachtzugreisenden hätten sich auch vorstellen können, mit einem Langstreckenreisebus ihre Zieldestination anzufahren. Der Bus stellt somit mit 7 Prozent das unbeliebteste Substitut dar.

Die Reisenden wurden mittels des Fragebogens nicht nur gefragt, ob sie die genannten Alternativen in Erwägung gezogen haben, sondern auch warum sie sich gegen das jeweilige Substitut entschieden haben und welche Wichtigkeit die Gründe hatten. Dabei standen jeweils charakteristische Merkmale zum Ankreuzen zur Auswahl. Daneben gab es für die Befragten unter der Rubrik „Sonstiges“ auch noch die Möglichkeit, eigene Gründe anzuführen. Das Ergebnis zeigt die Nachteile der jeweiligen Substitute und damit die Vorteile der Nachtzugreise sehr gut auf.

### 6.3.5.1 Flugzeug



**Abbildung 25: Gründe gegen das Flugzeug**

Das Flugzeug stellt die am häufigsten genannte Alternative zum Nachtreisezug dar - beinahe die Hälfte der Antworten für die Erwägung eines Substitutes fielen auf dieses Verkehrsmittel. Der Hauptgrund, warum sich die Befragten schlussendlich jedoch gegen die Reise mit dem Flugzeug entschieden haben, war der Preis. 58 Prozent gaben den Preis als sehr wichtiges Kriterium für die Entscheidung gegen eine Flugreise an. Weitere 28 Prozent erachteten den Preis als wichtig. Insgesamt zogen also 85 Prozent der Personen, die das Flugzeug als Alternative erwägt hatten, auf Grund des Preises den Nachtzug vor. Fast 60 Prozent befanden die Verbindung mit dem Flugzeug als zeitlich nicht attraktiv – mehr als die Hälfte davon hielt diesen Grund sogar für sehr wichtig in der Entscheidung gegen das Flugzeug. Ein weiterer wichtiger Grund, der für die Befragten gegen den Kauf eines Flugtickets sprach, war die Entfernung der Flughäfen vom Start- bzw. Zielpunkt der Reise. Mehr als die Hälfte der Befragten erachtete diesen Grund als sehr wichtig oder wichtig. Ebenfalls Einfluss auf die Entscheidung für den Nachtzug hatten die fehlende Flugverbindung sowie die fehlende Verfügbarkeit von Tickets. Über 40 Prozent gaben an, dass diese zwei Gründe sehr wichtig oder wichtig für ihre Entscheidung waren. Als vergleichsweise unbedeutend stellten sich die Gründe Flugangst, hohe Kosten für Übergepäck und das personengebundene Ticket im Flugverkehr dar. Es ist allerdings anzumerken, dass die überwiegende Mehrheit der Reisenden mit Flugangst diesen Grund als sehr wichtig

betrachtet hatte und er auch noch zusätzlich unter „Sonstiges“ angegeben wurde. Die minimale Wichtigkeit des Grundes „Mitnahme des eigenen Autos nicht möglich“ mag daran liegen, dass keine der befragten Personen auf der Reise mit dem Nachtzug sein/ihr Auto mitgenommen hatte, obwohl es sich bei einigen der Züge um Autoreisezüge handelte. Neben den vorgegebenen Gründen nutzten 19 Personen auch die Möglichkeit eigene ausschlaggebende Motive anzugeben. 42 Prozent davon fielen auf das Argument „Umweltschädlichkeit“, was die Wichtigkeit dieses Faktors zeigt. Darüber hinaus nannten die Befragten auch den Zeitverlust bei der Anreise zum Flughafen sowie am Flughafen selbst als Gründe gegen die Reise mit dem Flugzeug. Die Angst vor mangelnder Sicherheit des Verkehrsmittels wurde ebenso genannt.

### 6.3.5.2 Zug am Tag

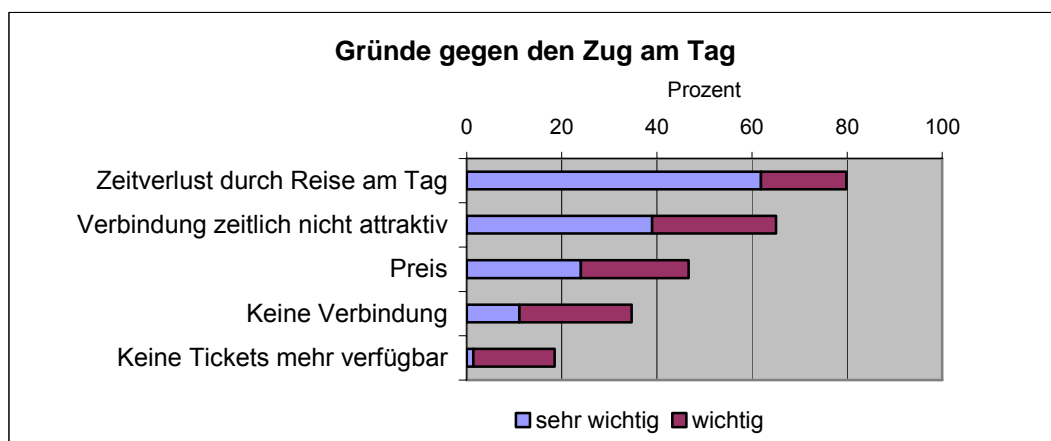


Abbildung 26: Gründe gegen den Zug am Tag

Unter den Stimmen für alternative Verkehrsmittel fielen fast ein Drittel auf das intrasektorale Substitut: den Zug am Tag. Der entscheidende Grund gegen die Reise tagsüber und für die Reise in der Nacht war hier der Zeitverlust. Rund 80 Prozent gaben den Zeitverlust durch die Reise am Tag als sehr wichtigen oder wichtigen Grund für ihre Entscheidung an. Ebenfalls von großer Bedeutung war für die Befragten die fehlende zeitliche Attraktivität der Verbindung des Zuges am Tag – immerhin 39 Prozent votierten bei diesem Grund für sehr wichtig, 26 Prozent für wichtig. Erstaunlich ist, dass bei fast der Hälfte der Reisenden, die eine Fahrt mit dem Zug untertags in Erwägung gezogen hatten, der Preis ein sehr wichtiges oder wichtiges Entscheidungskriterium war. Dies könnte an den SparNight Angeboten liegen – Preise, zu denen man untertags mit dem Zug nicht das gewünschte Reiseziel erreichen könnte. Ebenfalls wichtig oder sehr wichtig war für ein Drittel der Befragten die fehlende Verbindung untertags. Zu erwähnen sei hier eine ältere Reisende, die beispielsweise als Grund angab, dass der Nachtzug die einzige Möglichkeit wäre, ohne

Umsteigen mit dem Zug von Wien nach Straßburg zu reisen. Für immerhin fast zwanzig Prozent war es auch ein sehr wichtiger oder wichtiger Entscheidungsgrund, dass für die Zugverbindung untertags keine Tickets mehr verfügbar waren. Die sonstigen Antworten der Fahrgäste bezogen sich in der Regel darauf, dass die Reisedauer länger scheint, wenn man untertags reist als wenn man während der Fahrt schlafen kann.

### 6.3.5.3 PKW

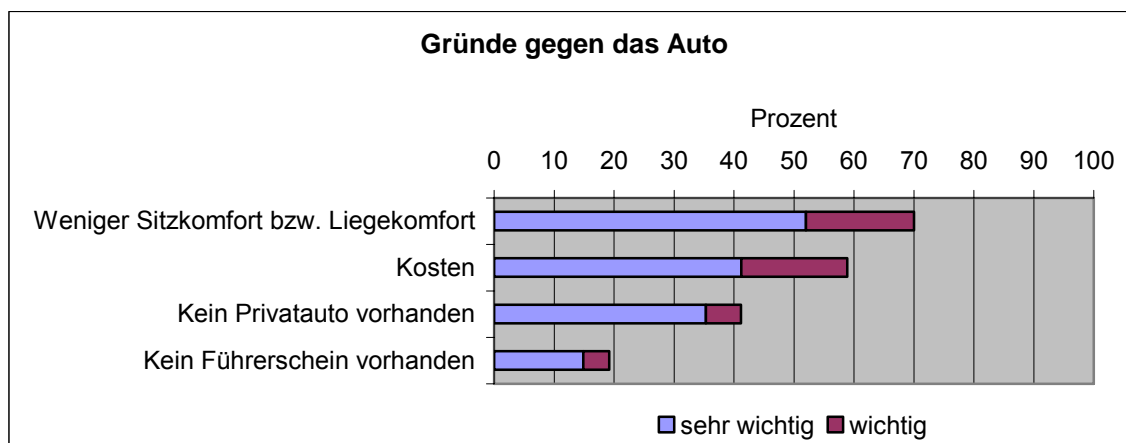
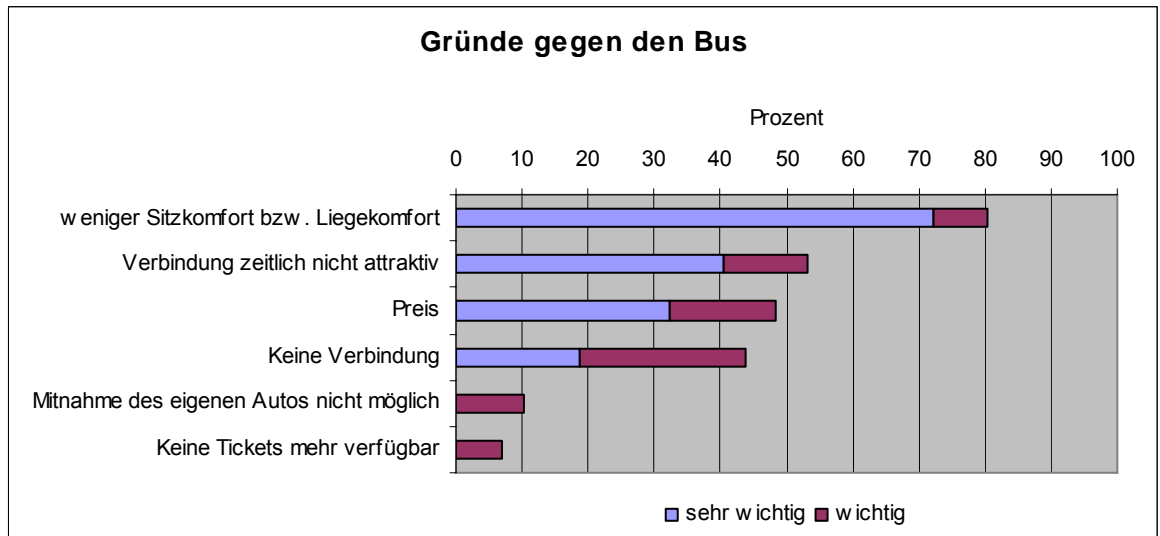


Abbildung 27: Gründe gegen das Auto

Mit 44 Reisenden zog nur ein kleiner Anteil der 263 Befragten in Erwägung, statt mit dem Nachtzug mit dem Auto zu reisen. Der Hauptgrund für die Entscheidung gegen das Auto war dabei der geringere Sitz- bzw. Liegekomfort. Mehr als die Hälfte der Personen hielt diesen Grund für sehr wichtig. Darüber hinaus waren die Kosten, die eine Reise mit dem Auto bringt, von großer Wichtigkeit. Schließlich gaben 57 Prozent diesen Grund als sehr wichtig oder wichtig an. Sehr wichtig war für rund ein Drittel das fehlende Privatauto, dies kann – wie einer der Befragten in der Rubrik „Sonstiges“ angab – auch Gründe haben wie die aktuelle Reparatur des Autos in der Werkstatt. Für fast zwanzig Prozent war auch der fehlende Führerschein ein sehr wichtiger oder wichtiger Grund. 20 Antworten gab es bei den sonstigen Gründen. Mehr als ein Drittel davon bezogen sich auf die anstrengende Fahrt und das weniger ausgeruhte Ankommen bei der Reise mit dem Auto. Rund ein Viertel begründete die Entscheidung gegen das Auto mit der langen Reisedauer. Ebenfalls häufig wurden die schlechten Straßenverhältnisse im Winter genannt, auch die Umweltfeindlichkeit fand Erwähnung.

### 6.3.5.4 Bus



**Abbildung 28: Gründe gegen den Bus**

Da die Anzahl der Reisenden, die eine Fahrt mit dem Bus als Alternative zum Nachtzug in Erwägung gezogen haben, sehr niedrig ist, ist natürlich auch die Aussagekraft der Gründe limitiert. Dennoch kann man feststellen, dass sich ein Hauptentscheidungsgrund heraus kristallisiert: Der geringere Sitz- bzw. Liegekomfort. 72 Prozent nannten diesen Grund als sehr wichtig, weitere 8 Prozent als wichtig. Darüber hinaus gaben mehr als die Hälfte der Personen, die eine Busreise erwägt hatten, die Unattraktivität der zeitlichen Verbindung als wichtigen oder sehr wichtigen Grund an. Bei immerhin noch über 40 Prozent war überhaupt die mangelnde Verfügbarkeit einer Busverbindung ein wichtiger oder sehr wichtiger Entscheidungsgrund. Die fehlende Mitnahme des eigenen Autos oder die mangelnde Verfügbarkeit von Tickets war für keine/n der Befragten ein sehr wichtiger Grund gegen den Bus und nur für eine sehr geringe Anzahl ein wichtiger. Unter den sonstigen Gründen wurden der höhere Zeitverlust, Übelkeit im Bus und die Umweltschädlichkeit des Verkehrsmittels angegeben.

### **6.4 Persönliche Reflexion der empirischen Erhebung**

Für mich selbst stellte die empirische Erhebung eine Herausforderung dar, da ich noch nie eine Befragung in diesem Umfang durchgeführt hatte. Die Erstellung des Fragebogens war dabei ein sehr langer, aber fruchtbarer Prozess. Das Projekt war bewusst nicht von Beginn an als Kooperation mit einer Nachtzuggesellschaft angelegt, um eventuelle Einflussnahmen von Unternehmen zu verhindern. Darüber hinaus bestand der Plan darin, die Befragung nicht nur auf eine Zuggesellschaft zu

beschränken, sondern in Nachtzügen der Österreichischen Bundesbahnen ebenso zu befragen wie auf Strecken von CityNightLine. Nach der Erstellung des Fragebogens war es notwendig, die Nachtzuggesellschaften um die Erlaubnis zur Befragung anzusprechen. Hier waren mir das Institut für Transportwirtschaft und insbesondere mein Betreuer Dipl.Kfm. Schlaak eine große Hilfe. Die Zusammenarbeit mit CityNightLine klappte dabei ausgezeichnet. Die zuständigen Personen reagierten prompt und ermöglichten eine Befragung zu den gewünschten Zeiten und Destinationen. CityNightLine stellte mir zur Befragung auf den Fahrten ein bequemes Schlafwagenabteil zur Verfügung. Das Personal auf den Zügen war ausnahmslos über das Stattfinden der Befragung informiert und stellte sich als überaus freundlich und kooperativ heraus. Anders verhielt es sich bei den Österreichischen Bundesbahnen. Hier ließ die Zustimmung zur Befragung auf sich warten und benötigte mehrere Rückfragen. Dann stellten die ÖBB auf den Fahrten zur Befragung zwar die Tickets, allerdings nur mit Sitzwagenreservierung, zur Verfügung und dies obwohl auf einer Destination nur rund ein Drittel der Liege- und Schlafwagenplätze belegt waren. Das größte Problem stellte aber dar, dass, obwohl ich explizit darum gebeten hatte, das Personal nur auf einem von sechs Zügen informiert war. Dies führte dazu, dass eine Schlafwagenbedienstete ein Anklopfen an die Schlafwagentüren nicht zuließ, da sie meinte, um 20 Uhr würden bereits alle Fahrgäste schlafen. Ein Bediensteter der ÖBB vermutete gar, die Fragebögen wären nur ein Vorwand zum Schwarzfahren und drohte mit einer Anzeige. Er ließ sich auch durch Vorzeigen der Genehmigung sowie des Tickets nur schwer beruhigen. Wie wenig das Personal der ÖBB den Sinn einer Evaluation sieht, war nach den Schwierigkeiten beim Ansuchen um eine Genehmigung auch in den Zügen direkt zu spüren. Aussagen wie „das ist ja sinnlos, was Sie da machen“ oder „ein Vergleich mit CNL ist unnötig, denn da können wir ja sowieso nicht mithalten“ wurden geäußert. Besonders interessant war auch die Beschreibung einer einige Wochen zuvor selbst durchgeführten Umfrage unter den Fahrgästen zu deren Zufriedenheit. Hier erzählte eine Bedienstete, dass in Ermangelung von durch Fahrgäste ausgefüllten Fragebögen, das Personal diese selber markierte. Die Sinnhaftigkeit einer derartigen Umfrage sei in Frage gestellt.

Zur Befragung unter den Fahrgästen selbst ist zu sagen, dass die Wahl der Nachtzugreise als Ort der Fragebogenverteilung sicher sehr gut gewählt war. Dadurch dass die Reisenden relativ lange im Zug verweilen, sind sie eher gewillt, sich Zeit für das Ausfüllen eines Fragebogens zu nehmen. Naturgemäß gab es einige Passagiere, die auf unfreundliche Weise ihre Ablehnung zu einer derartigen Befragung deutlich machten, wie die hohe Anzahl der Stichprobe zeigt, war die Mehrzahl der Reisenden sehr kooperativ. Viele von ihnen waren auch sehr interessiert an der Arbeit selbst.

Weiters bekommt man für die Arbeit auch eine viel bessere Perspektive, wenn man das behandelte Thema auch selbst „erlebt“.

Betrachtet man den Fragebogen im Nachhinein kritisch, ist er im Gesamten gelungen, doch natürlich gibt es auch einige Verbesserungsmöglichkeiten. So ist beispielsweise die Frage nach der Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Ankunft bei einer Befragung während der Reise selbst obsolet. Selbst bei einer Befragung am Morgen können die Fahrgäste nicht über eventuell noch auftretende Verzögerungen urteilen. Ähnlich verhält es sich mit der Frage nach dem Frühstück, wenn die Befragung am Abend stattfindet. Hierbei ist zu sagen, dass ein Austeilen des Fragebogens am Morgen natürlich von der Aussagekraft der Antworten her sinnvoller ist, allerdings die Reisenden insbesondere bei einer Ankunft früh morgens weniger gewillt sind ihre Zeit einem Fragebogen zu widmen. Als unnötig erwies sich die Frage nach der Mitnahme des Autos, da sie von 100 Prozent der Befragten als negativ beantwortet wurde. Bei einer Belegung des Autoreisezuges Wien-Berlin mit einem Auto auf der Hinreise und zwei Autos auf der Rückreise, wäre das Suchen der AutobesitzerInnen im Zug dem Suchen einer Nadel im Heuhaufen gleichgekommen. Will man also eine Befragung speziell unter jenen Reisenden durchführen, die auf dem Nachtzug ihr Auto mitführen, ist als Ort der Befragung entweder die Auf- oder die Abladung der Autos zu wählen. Für ein aussagekräftiges Evaluieren der Nutzung der Fahrradmitnahmemöglichkeit ist hingegen ein in einer wärmeren Jahreszeit gelegener Zeitpunkt zu wählen. Eine bessere Aufteilung der Antwortmöglichkeiten wäre bei der Frage nach der Häufigkeit der Nachtzugfahrten unter den Passagieren möglich gewesen. Es stellte sich heraus, dass die Antwortmöglichkeit „mindestens zwei mal pro Woche“ unnötig war, hingegen gaben viele Befragte mündlich an, ihre erste Nachtzugreise zu erleben. Dies abzufragen und die Antworten jener Fahrgäste, die zum ersten Mal mit dem Nachtzug reisen mit jenen zu vergleichen, die schon mehr Erfahrung haben, hätte interessant sein können. Eine andere Frage, auf die im Gegensatz dazu einfach verzichtet werden hätte können, ist jene nach der Zufriedenheit mit der Umweltfreundlichkeit. Wie zufrieden man mit diesem Merkmal ist, lässt sich kaum beantworten, da es schwer fassbar ist.

Abschließend kann ich sagen, dass die Befragung für mich eine sehr interessante und lehrreiche Tätigkeit war. Es wäre schön, wenn der Fragebogen in einer adaptierten Form vielleicht zu einem späteren Zeitpunkt oder auf Strecken anderer Zuggesellschaften noch einmal zum Einsatz käme um weitere interessante Vergleichsmöglichkeiten zu haben.



## 7. Konklusion

Über ein Thema zu schreiben, das wie der Nachtreisezugverkehr von der Wissenschaft bis zum heutigen Zeitpunkt kaum behandelt wurde, bringt Vor- und Nachteile. Der Mangel der zur Verfügung stehenden Fachliteratur gehört dabei zu den größten Nachteilen. Auf der anderen Seite ist es spannend in einem wenig beachteten Gebiet zu forschen und dabei neue Erkenntnisse zu erlangen.

Der Nachtreisezugverkehr teilt viele Eigenschaften mit dem generellen Schienenpersonenfernverkehr, hat jedoch auch einige spezifische Merkmale. Die gleichzeitige Erfüllung einer Transport- und Beherbergungsfunktion ist dabei besonders herauszuheben. Die Analyse des Nachtreisezugangebots in Europa zeigte, dass es sich hier um ein weitflächig verbreitetes Transportmittel handelt. Nachtzüge verkehren in vielen verschiedenen Qualitätsvarianten in fast allen Ländern Europas. Der Nachtreisezugverkehr hat vor allem durch den Flugverkehr in den letzten Jahrzehnten große Konkurrenz bekommen. Dennoch entstehen auch neue Nachtzuggesellschaften und die Züge werden kontinuierlich verbessert.

Um das Angebot für die Nachfragenden zu optimieren, sind möglichst viele Informationen über die Interessen, Beweggründe und Wünsche der Fahrgäste notwendig. Die empirische Erhebung im Rahmen der Diplomarbeit brachte viele aufschlussreiche und interessante Ergebnisse. Diese Informationen können Nachtreisezuggesellschaften nutzen, um ihr Angebot ebenso wie die Bewerbung desselben zu verbessern. Zu den wichtigsten der gewonnenen Erkenntnissen gehören die genauen Informationen über die unterschiedlichen KundInnengruppen, die wichtigsten Beweggründe zur Fahrt mit dem Nachtzug generell sowie die Daten über die größten Vorteile gegenüber den Substituten.

Grundsätzlich ist der wichtigste Grund für die Reise mit dem Nachtzug bei allen Fahrgästen die Nutzung der Nacht als Reisezeit. Auf dieses Merkmal sollte bei der Bewerbung zukünftig besonders geachtet werden. Neben dieser wichtigen, aber erwarteten Erkenntnis, war das interessanteste Ergebnis bei der Erforschung der Beweggründe der Reisenden zum Antritt einer Nachtzugfahrt das Abschneiden des Faktors „Preis“. Fasst man die wichtigen und sehr wichtigen Gründe zusammen, liegt der Preis nur an siebter Stelle und damit hinter Faktoren wie Sicherheit, Sauberkeit und Komfort. Es gibt auch eine Gruppe der Reisenden für die der Preis eine sehr wichtige Rolle spielt. Jene Gruppe nutzt Sonderangeboten wie das SPARNIGHT-Ticket und reist in einfacheren Qualitätskategorien wie dem Sitzwagen. Abgesehen von dieser Gruppe, deutet das Ergebnis jedoch darauf hin, dass der Nachtreisezugverkehr von einem

großen Teil der Reisenden als Qualitätsprodukt gesehen wird. Dies bedeutet, dass in erster Linie Qualitätsfaktoren eine ausschlaggebende Rolle spielen und die Fahrgäste hier einen hohen Standard erwarten. Die hohen Erwartungen konnten dabei von den Nachtseizugesellschaften nicht immer erfüllt werden. Gerade bei der Sauberkeit und dem Komfort gibt es hier großes Verbesserungspotential, aber auch anderen Qualitätsfaktoren wie der Angebotsqualität stellten die Fahrgäste kein sehr gutes Zeugnis aus. Um sich als Qualitätsprodukt innerhalb des Personentransports zu etablieren und damit das Potential auszuschöpfen, werden Nachtzuggesellschaften ein Augenmerk auf die Verbesserung der Qualitätsfaktoren legen müssen.

Neben dem tatsächlichen Angebot ist die Bewerbung desselben für die Gewinnung neuer KundInnen essentiell. Die Ergebnisse der Befragung ermöglicht es, sehr klar einzelne KundInnengruppen und deren Interessen sowie Anforderungen an den Nachtseizugverkehr zu bestimmen. Nachtseizugesellschaften können damit das Angebot, die Bepreisung und die Bewerbung an die jeweilige KundInnengruppe anpassen. Um die Gruppe der zahlungskräftigen und zugleich weniger preissensiblen Geschäftsreisenden anzusprechen, ist in erster Linie auf die hohe Qualität des Produkts hinzuweisen. Um Urlaubsreisende zu adressieren, kann sich eine verstärkte Bewerbung von Nachtzugangeboten in Reisebüros könnte sich bezahlt machen, da ein Großteil dieser KundInnengruppe ihr Ticket immer noch auf dem traditionellen Weg kauft. Durch vermehrte Kooperationen können Reisebüros dazu angeregt werden auch in ihren Katalogen sowie auf Plakaten in den Verkaufsstätten Pauschalreisen zu bewerben, die eine Anreise mit dem Nachtzug bieten.

Die gewonnenen Informationen zu den Substituten des Nachtseizugverkehrs zeigen, dass hier das Flugzeug die größte Konkurrenz darstellt. An zweiter Stelle liegt die Reise mit dem Zug untertags. Diese Reisemöglichkeit wird aber oft von demselben Anbieter offeriert und stellt daher keine direkte Konkurrenz dar. Beim Flugverkehr sind es hingegen gerade Billigfluglinien, die sich durch ihr aggressives Marketing dem Nachtzug Konkurrenz machen. Die Ergebnisse der Umfrage zeigen jedoch, dass gerade der Preis schlussendlich eine wichtige Rolle bei der Entscheidung für den Nachtzug und gegen das Flugzeug spielt. Nebenkosten wie Anreise zum Flughafen, Zuschläge für Flughafengebühren und dergleichen fallen bei einer Reise mit dem Nachtzug nicht an. Darüber hinaus sind die realen Preise für ein Flugticket, nachdem das Kontingent der beworbenen Sonderangebote vergriffen ist, meistens höher als der reguläre Preis einer Nachtzugreise. Auch die Bequemlichkeit des Ein- und Aussteigens an einem zentral gelegenen Bahnhof im Gegensatz zu einem außerhalb der Stadt gelegenen Flughafen gehört zu den Vorteilen der Nachtzugreise und sollte dementsprechend bei der Bewerbung hervorgehoben werden. Gegenüber der

Substitute PKW und Langstreckenbus ist der Komfort der Reise im Nachtzug als Hauptvorteil anzuführen.

Die gewonnenen Erkenntnisse zeigen das Potential des Nachtreisezugverkehrs auf. Bei einer entsprechenden Verbesserung und Erweiterung des Angebots kann die Zufriedenheit der bestehenden KundInnen erhöht und neue Fahrgäste dazu gewonnen werden. Unter diesen Umständen würde der Nachtreisezugverkehr in Europa einer positiven Zukunft entgegen fahren.

## **8. Abstract**

Night train traffic can be found all over Europe, although its intensity varies between countries. There are many different types of night trains offering a diverse range of services, from high-quality trains with in-cabin catering and spacious private accommodation, to low-quality trains with only the most basic facilities. Night train traffic struggles with low profitability as a result of high personnel costs, low carriage capacity and low intensity of use as they can only be used at night. Moreover, railways in general and the night trains in particular have an image problem. There are many advantages of using night trains, such as the cost and time savings associated with travelling during the night or starting and ending the trip in the centre of the city. However, these advantages are not well communicated and consequently many potential passengers use substitute means of transportation like aeroplanes, cars, busses or daytime trains.

An empirical survey is used to investigate the factors that determine demand for night train traffic in Europe. The results show the different groups of people travelling by night train, their attributes and their needs. People who are going on holiday have different requirements to business travellers. Information about these customer groups is needed to find the right range of offers and prices to implement yield management in night train traffic. As it is equally important, the survey also investigates the reasons passengers choose to travel by night train, as well as their satisfaction with specific factors. As anticipated, it turned out that the use of the night as travelling time is the most important factor for choosing a night train. Qualities like cleanliness and safety are very important for the decision, even more important than the price. The aeroplane emerged as the most important competitor for night trains followed by daytime trains, cars busses. Still it turned out that night trains have diverse advantages compared to all four of these substitute means of transportation.

The paper and especially the results of the survey point out the advantages of night trains as well as room for improvement. Night train operators will need to enhance their services and marketing strategies in order to hold their market share and increase demand.

## 9. Literaturverzeichnis

**Aberle (2003):** Aberle, G.:Transportwirtschaft, 4. Auflage. München 2003.

**Atteslander (1995):** Atteslander, Peter: Methoden der empirischen Sozialforschung, 8., bearbeitete Auflage, Berlin 1995.

**Baudisch (1979):** Baudisch, Helmut: Zum Problem der Erschließung von Marktpotentialen für Schlafwagenreisen in Westeuropa, Wien 1979.

**Bauer (1988):** Bauer, Stefan: Innovative Verladestysteme für Autoreisezüge sowie für den Transport von Reisegepäck und Frachtgut in Reisezügen: Schwerpunkt: Empirische Nachfrageermittlung, Wien 1988.

**Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten (2005):** Frankreich, in: [http://www.bmaa.gv.at/view.php3?f\\_id=2217&LNG=de&version=&dv\\_staat=46](http://www.bmaa.gv.at/view.php3?f_id=2217&LNG=de&version=&dv_staat=46) (29.07.2005).

**Căile Ferate Române (2005):** Night trains, in: [http://www.cfr.ro/calatori/engleza/index\\_eng.html](http://www.cfr.ro/calatori/engleza/index_eng.html) (06.08.2005).

**CityNightLine (2005a):** Streckennetz, in: <http://www.citynightline.ch/-S:PtVOR9:d7I50NNNfE3sLtNNNWRM/citynightline/view/fahrplan/streckennetz/streckennetz.shtml> (02.08.2005)

**CityNightLine (2005b):** Preise, in: [http://www.citynightline.ch/-S:PtVOR9:d7I50NNNfE3sLtNNNWRM/citynightline/view/fahrkarten/regulaere\\_preise/regulaere\\_preise.shtml](http://www.citynightline.ch/-S:PtVOR9:d7I50NNNfE3sLtNNNWRM/citynightline/view/fahrkarten/regulaere_preise/regulaere_preise.shtml) (02.08.2005).

**CityNightLine (2005c):** Konditionen, in: [http://www.citynightline.ch/-S:PtVOR9:d7I50NNNfE3sLtNNNWRM/citynightline/view/fahrkarten/konditionen/umbuchen\\_stornierungen/umbuchen.shtml](http://www.citynightline.ch/-S:PtVOR9:d7I50NNNfE3sLtNNNWRM/citynightline/view/fahrkarten/konditionen/umbuchen_stornierungen/umbuchen.shtml) (02.08.2005).

**CityNightLine (2005d) :** Fakten 2004, in : [http://www.citynightline.ch/-S:PtVORN:dHNzONNNbe28LtNNNSIM/citynightline/view\\_nav4/mdb/citynightline/citynightline/download/MDB13972-factsheet\\_2004.pdf](http://www.citynightline.ch/-S:PtVORN:dHNzONNNbe28LtNNNSIM/citynightline/view_nav4/mdb/citynightline/citynightline/download/MDB13972-factsheet_2004.pdf) (02.08.2005).

**Comboios de Portugal (2005):** Lusitânia, in: [http://www.cp.pt/servicos/c\\_inter/e\\_linfo.html](http://www.cp.pt/servicos/c_inter/e_linfo.html) (04.08.2005)

**Compagnie Internationale des Wagens-Lits (2005):** Wichtige Daten, in : [http://www.wagons-lits.com/gb/major\\_dates.html](http://www.wagons-lits.com/gb/major_dates.html) (15.08.2005)

**Deutsche Bahn (2002):** Umweltbericht, in: [http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/umweltbericht\\_\\_2002.pdf](http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/umweltbericht__2002.pdf) (06.09.2005).

**Deutsche Bahn (2005a):** Ihre Nachtzugreise, Dortmund 2005.

**Deutsche Bahn (2005b):** Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland, in: [http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/presse/themendienst/hochgeschwindigkeit\\_sverkehr.html](http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/presse/themendienst/hochgeschwindigkeit_sverkehr.html) (10.09.2005).

**Eisenbahn Bundesamt (2002):** Brand im Nachtzug Paris – München, in: [http://www.eisenbahn-bundesamt.de/aktuelles/presse/pm\\_nachtzug.htm](http://www.eisenbahn-bundesamt.de/aktuelles/presse/pm_nachtzug.htm) (30.07.2005).

- Elipsos (2005):** [www.elipsos.com](http://www.elipsos.com) (03.08.2005).
- Eurolines (2005):** [www.eurolines.at](http://www.eurolines.at) (10.09.2005).
- Europrail (2005):** Nightrains, in : [http://www.euoprail.net/info/night\\_trains.html](http://www.euoprail.net/info/night_trains.html) (03.08.2005).
- EU TODAY (2005):** Compagnie Internationale des Wagons-Lits, in: <http://belgien.eutoday.de/CIWL> (20.09.2005).
- First Scotrail (2005):** Calendonian Sleeper, in: <http://www.firstgroup.com/scotrail/content/caledoniansleeper/index.php> (04.08.2005).
- Friedrichs (1990):** Friedrichs, Jürgen: Methoden empirischer Sozialforschung, 14. Auflage. Opladen 1990.
- Kromrey (2000):** Kromrey, Helmut: Empirische Sozialforschung, Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung, Opladen 2000.
- Kummer et al (2004):** Kummer et al.: Skript zur Vorlesung: Einführung in die Transportwirtschaft, Wien 2004.
- Lamprecht (2002):** Lamprecht, H.: Touristische Verkehrsvisionen – ein Faktor im Wettbewerb der alpinen Feriendestinationen um den Urlaubsgast?, in: Kummer, S. et al. (Hrsg.): Wettbewerbselement Kundenorientierung in der Transportwirtschaft, Wien 2002, S.97- 130.
- Leopold (2001):** Leopold, Günther: Yield Management für Eisenbahnen: Grundelemente einer Ertragssteuer im Personenfernverkehr, Wien 2001.
- Lindenmeier (2005):** Lindenmeier, Jörg: Yield-Management und Kundenzufriedenheit: Konzeptionelle Aspekte und empirische Analysen am Beispiel von Fluggesellschaften, Wiesbaden 2005.
- Manthei (2005):** Manthei, Th. : Die Zukunft des Nachtzugverkehrs in Europa, in: ZEVrail Glasers Annalen 129 vom 4. April 2005, S.2-9.
- Manthei (2004):** Manthei, Thomas: Nachtzug statt Flug – eine sinnvolle Alternative für Geschäftsreisen?, Präsentation zur Road Rail Konferenz auf der Internationalen Luftfahrttaustellung ILA 2004 in: [http://www.actima.de/nachtzug\\_statt\\_flug.pdf](http://www.actima.de/nachtzug_statt_flug.pdf).
- Maurer (2001):** Maurer, P.: Luftverkehrsmanagement, 1.Auflage, München 2001.
- Meister (2000):** Meister, Holger und Meister, Ulla: Yield Management als Verkehrskonzept, Stuttgart 2000.
- Moosmayr (1967):** Moosmayr, D.: Die absatzpolitischen Instrumente als Kriterien für Wettbewerb oder Kooperation zwischen Bahn- und Luftverkehr, Wien 1967.
- Nachtreisezug (2005a):** Streckennetz, in: <http://www.nachtzugreise.de/streckennetz.html> (03.08.2005).
- Nachtreisezug (2005b):** <http://www.nachtzugreise.de/UEX/index.php> (03.08.2005).
- Nederlandse Spoorwegen (2005):** Nightrains, in: [http://www.ns.nl/servlet/Satellite?cid=1075382369184&pagename=www.ns.nl%2FPag e%2FArtikelPage\\_www.ns.nl&lang=nl&c=Page](http://www.ns.nl/servlet/Satellite?cid=1075382369184&pagename=www.ns.nl%2FPag e%2FArtikelPage_www.ns.nl&lang=nl&c=Page) (06.08.2005).

**Norges Statsbaner (2005):** Nighttrains, in:  
[http://www.nsb.no/internet/en/services/On\\_the\\_train/article.jhtml?articleID=6914](http://www.nsb.no/internet/en/services/On_the_train/article.jhtml?articleID=6914)  
(05.08.2005).

**Organismos Sidirodromon Ellados (2005):** Nighttrains, in :  
<http://www.ose.gr/%289712358589089352%29/ecportal.asp?id=627&nt=18&lang=2#sl eep>  
(05.08.2005).

**Österreichische Bundesbahnen (2005):** Zugauskunft, in: [www.oebb.at](http://www.oebb.at).

**Pennig (2003):** Pennig, Lars: Infoblatt Hochgeschwindigkeitszüge in Europa, in:  
TERRA-ALEXANDER-Datenbank, in: <http://www.klett-verlag.de/klett-perthes/sixcms/klett-perthes/terra-extra/sixcms/detail.php?id=28272> (08.09.2005).

**Portal zu Bahn und Rucksackreisen durch Europa (2004):** Diebstahl in Nachtzügen,  
in: <http://www.interrailers.net/cgi-bin/YaBB/YaBB.cgi?board=sonstiges;action=display;num=1081513573> (29.07.2005).

**Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (2005):** Trenhotel y Estrella, in:  
<http://www.renfe.es/glineas/index.html> (04.08.2005).

**Rüger (2005):** Rüger, Bernhard: Grundlagen für eine effiziente Fahrgastraumgestaltung von Reisezugwaggons, in: Eisenbahntechnische Rundschau 10/2005: 611-617, Hamburg 2005.

**Société Nationale des Chemins de fer Belges (2005):** Nighttrains, in: <http://www.b-rail.be/int/D/trains/night/index.php> (06.08.2005).

**Société Nationale des Chemins de Fer (2005):** Train nuit, in : [http://www.voyages-sncf.com/info\\_resa/guide\\_du\\_voyageur/Train\\_Nuit.htm](http://www.voyages-sncf.com/info_resa/guide_du_voyageur/Train_Nuit.htm) (06.08.2005).

**Statens Järnvägar (2005):** Night trains, in:  
<http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=1654&l=en> (05.08.2005).

**Trains au Voyage (2005):** [www.trains-en-voyage.com](http://www.trains-en-voyage.com) (03.08.2005).

**Trenitalia (2005):** Treni notte, in:  
[http://www.trenitalia.com/en/treni\\_stazioni/treni\\_notte/index.html](http://www.trenitalia.com/en/treni_stazioni/treni_notte/index.html) (05.08.2005).

**Troche (1999):** Troche, G.: Efficient Night-Train Traffic, 1. englische Auflage,  
Stockholm 1999.

**Voigt (1973):** Voigt, Fritz: Die Theorie der Verkehrswirtschaft. Berlin 1973.

**VR-Yhtymä Oy (2005):** Nighttrains, in: <http://www.vr.fi/heo/eng/junat/junat.htm>  
(05.08.2005).

**Westdeutscher Rundfunk (2002):** Zusätzliche Sicherheit in Autoreisezügen, in:  
[http://www.wdr.de/tv/service/technik/inhalt/20040415/b\\_5.phtml](http://www.wdr.de/tv/service/technik/inhalt/20040415/b_5.phtml) (30.07.2005).

**Wirtschaftskammer Wien (2005):** Polen, in:  
<http://www.wkw.at/docextern/autobusse/L%C3%A4nderlisteOrdner/Nicht%20EUL%C3%A4nder/L%C3%A4nderblatt/PolenLB.htm> (29.07.2005).

**Wikipedia (2005):** Nachtzüge, in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Nachtz%C3%BCge>  
(15.08.2005).

# 11. Anhang: Fragebogen

**Sehr geehrte Dame! Sehr geehrter Herr!**

Mein Name ist Sonja Hödl und ich studiere an der Wirtschaftsuniversität Wien Internationale Betriebswirtschaft. Das Thema meiner Diplomarbeit beschäftigt sich mit Nachtzügen und den Gründen, warum diese von Fahrgästen benutzt werden. Mit dem Ausfüllen dieses Fragebogens sind Sie eine große Hilfe für mich.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe! Sonja Hödl

---

**1. Zu welchem Zweck sind Sie heute hauptsächlich mit dem Nachtzug unterwegs? Bitte kreuzen Sie eine Antwortmöglichkeit an.**

- |   |  |
|---|--|
| Fahrt zur/von der Arbeit <input type="checkbox"/>             | private Erledigung (Arzt, Behörde, Einkauf) <input type="checkbox"/> |
| Fahrt zur/von der Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>  | Besuch von Freund/innen/Verwandten <input type="checkbox"/>          |
| dienstliche/geschäftliche Erledigung <input type="checkbox"/> | Urlaubsreise <input type="checkbox"/>                                |

---

**2. Wie lange sind Sie an Ihrem Zielort verweilt bzw. wenn Sie sich gerade auf der Hinreise befinden, wie lange werden Sie an Ihrem Zielort verweilen?**

- einen Tag ohne Übernachtung       ein bis drei Nächte       vier oder mehr Nächte

---

**3. Wie viele Fahrten machen Sie durchschnittlich mit Nachtzügen? Bitte kreuzen Sie eine Antwortmöglichkeit an.**

- |  |   |
|--|---|
| mindestens zwei mal pro Woche <input type="checkbox"/> | mindestens fünf mal pro Jahr <input type="checkbox"/>   |
| mindestens zwei mal pro Monat <input type="checkbox"/> | seltener als fünf mal pro Jahr <input type="checkbox"/> |

---

**4. Wo haben Sie Ihr Ticket für diese Reise gekauft?**

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| am Schalter im Bahnhof <input type="checkbox"/> | im Internet <input type="checkbox"/> |
| im Reisebüro <input type="checkbox"/>           | am Automat <input type="checkbox"/>  |
| über Telefon <input type="checkbox"/>           | im Zug <input type="checkbox"/>      |

---

**5. Wann haben Sie ihr Ticket gekauft?**

- |   |   |
|---|---|
| am Abfahrtstag <input type="checkbox"/>                     | eine bis vier Wochen vor der Abfahrt <input type="checkbox"/>   |
| ein bis sechs Tage vor der Abfahrt <input type="checkbox"/> | länger als vier Wochen vor der Abfahrt <input type="checkbox"/> |

---

**6. War Ihre gewünschte Reisekategorie (Schlafwagen, Liegewagen, Sitzwagen) verfügbar?**

- JA       NEIN

---

**7. Kennen Sie das SPARNIGHT-ANGEBOT mit dem Sie bei frühzeitiger Buchung für 29 Euro im Sitzwagen und für 39 Euro im Liegewagen mit dem Nachtzug reisen können?**

- JA       NEIN

**Wenn JA, haben Sie dieses Angebot bereits genutzt?**

- JA       NEIN
-



**8. Kennen Sie das LAST-MINUTE-ANGEBOT mit dem Sie bei Buchung kurz vor der Abfahrt für 29 Euro im Sitzwagen und für 39 Euro im Liegewagen mit dem Nachtzug reisen können?**

JA  NEIN

**Wenn JA, haben Sie dieses Angebot bereits genutzt?**

JA  NEIN

**9. Welche Wichtigkeit hatten folgende Gründe für Ihre Entscheidung mit dem Nachtzug zu reisen? Bitte kreuzen Sie das Zutreffende an.**

	sehr wichtig	wichtig	eher unwichtig	unwichtig
Attraktivste Abfahrtszeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attraktivste Ankunftszeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attraktivste Reisedauer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Preis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Möglichkeit der Buchung über das Internet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einfachheit der Buchung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Übersichtliches Preissystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zentrale Lage des Abfahrtsbahnhofs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zentrale Lage des Ankunftsbahnhofs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitzkomfort bzw. Liegekomfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit des Zuges bezüglich der Abfahrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit des Zuges bezüglich der Ankunft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freundlichkeit des Personals an Bord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebotsqualität des Speisewagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inkludierte Serviceangebote (z.B. Frühstück, Mineralwasser)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostenpflichtige Serviceangebote (z.B. Einnahme von kleinen Mahlzeiten im Abteil, Telefon)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung der Nacht als Reisezeit (kein Zeitverlust am Tag, ev. Einsparen einer Hotelübernachtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweltfreundlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Getrennte Damen- und Herrenabteile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sauberkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit während der Reise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: \_\_\_\_\_

**10. Das Flugzeug, der Bus, das Auto sowie die Zugfahrt während des Tages werden oft als Alternative zur Reise mit dem Nachtzug gesehen.**

**10a. Haben Sie für diese Reise in Erwägung gezogen ein Flugzeug zu benutzen?**

JA  NEIN

**Wenn JA, welche Wichtigkeit hatten folgende Gründe für Sie bei der Entscheidung NICHT mit dem FLUGZEUG zu reisen?**

	sehr wichtig	wichtig	eher unwichtig	unwichtig
--	--------------	---------	----------------	-----------

Keine Verbindung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbindung zeitlich nicht attraktiv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine Tickets mehr verfügbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Preis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entfernung des Flughafens vom Startpunkt der Reise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entfernung des Flughafens vom Zielpunkt der Reise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flugangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hohe Kosten für Übergepäck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitnahme des eigenen Autos nicht möglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personengebundenes Ticket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: \_\_\_\_\_

**10b. Haben Sie für diese Reise in Erwägung gezogen einen Bus zu benutzen?**

JA  NEIN

**Wenn JA, welche Wichtigkeit hatten folgende Gründe für Sie bei der Entscheidung NICHT mit dem BUS zu reisen?**

	sehr wichtig	wichtig	eher unwichtig	unwichtig
Keine Verbindung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbindung zeitlich nicht attraktiv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine Tickets mehr verfügbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Preis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weniger Sitzkomfort bzw. Liegekomfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitnahme des eigenen Autos nicht möglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: \_\_\_\_\_

**10c. Haben Sie für diese Reise in Erwägung gezogen ein Auto zu benutzen?**

JA  NEIN

**Wenn JA, welche Wichtigkeit hatten folgende Gründe für Sie bei der Entscheidung NICHT mit dem AUTO zu reisen?**

	sehr wichtig	wichtig	eher unwichtig	unwichtig
Kein Privatauto vorhanden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kein Führerschein vorhanden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weniger Sitzkomfort bzw. Liegekomfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: \_\_\_\_\_

**10d. Haben Sie für diese Reise in Erwägung gezogen einen Zug am Tag zu benutzen?**

JA  NEIN

**Wenn JA, welche Wichtigkeit hatten folgende Gründe für Sie bei der Entscheidung NICHT mit dem ZUG AM TAG zu reisen?**

	sehr wichtig	wichtig	eher unwichtig	unwichtig
Keine Verbindung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbindung zeitlich nicht attraktiv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine Tickets mehr verfügbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Preis

Zeitverlust durch Reise am Tag

Sonstiges: \_\_\_\_\_

**Nun einige Fragen zu Ihrer heutigen Reise:**

**11. Wie reisen Sie heute?**

im Sitzwagen, Großraumwagen  im Schlafwagen, 3er/4er-Abteil

im Sitzwagen, 6er-Abteil  im Schlafwagen, 2er-Abteil

im Liegewagen, 6er-Abteil  im Schlafwagen, 1er-Abteil

im Liegewagen, 4er-Abteil

**12. Reisen Sie heute ...**

alleine  mit Freund/innen

mit Familienmitgliedern  mit Arbeitskolleg/innen

mit Partner/in  mit Studien- bzw. Schulkolleg/innen

**13. Haben Sie Ihr Auto auf dieser Reise mit?**

JA  NEIN

**14. Wie zufrieden sind Sie mit folgenden Details Ihrer Nachtzugreise?**

	sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig
Attraktivste Abfahrtszeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attraktivste Ankunftszeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attraktivste Reisedauer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Preis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Möglichkeit der Buchung über das Internet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einfachheit der Buchung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Übersichtliches Preissystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zentrale Lage des Abfahrtsbahnhofs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zentrale Lage des Ankunftsbahnhofs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitzkomfort bzw. Liegekomfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit des Zuges bezüglich der Abfahrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit des Zuges bezüglich der Ankunft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freundlichkeit des Personals an Bord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebotsqualität des Speisewagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inkludierte Serviceangebote (z.B. Frühstück, Mineralwasser)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostenpflichtige Serviceangebote (z.B. Kleine Mahlzeiten im Abteil, Telefon)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung der Nacht als Reisezeit (kein Zeitverlust am Tag, ev. Einsparen einer Hotelübernachtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweltfreundlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Getrennte Damen- und Herrenabteile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sauberkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit während der Reise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges: \_\_\_\_\_

**15. Wie wichtig wäre Ihnen die Möglichkeit, Ihr Gepäck während der Fahrt in Schließfächer stellen zu können?**

sehr wichtig  wichtig  eher unwichtig  unwichtig

---

**16. Würden Sie eine Reise mit dem Nachtzug weiterempfehlen?**

JA

EHER JA

EHER NEIN

NEIN

---

**17. Abschließend bitte ich Sie noch um ein paar persönliche Angaben:**

**Sie sind ...**

Weiblich

**Ihr Alter:**

bis 19 Jahre

40-49 Jahre

Männlich

20 bis 26 Jahre

50-59 Jahre

27 bis 39 Jahre

60 Jahre und älter

---

**Ihr Beruf:**

Selbstständig/freiberuflich

Lehrling

Pensionist/in

Beamte/r/Angestellte/r

Schüler/in

sonstiger Beruf

Arbeiter/in

Student/in

Erwerbslos

---

**Ausgangspunkt der Reise:** \_\_\_\_\_ **Zielpunkt der Reise:** \_\_\_\_\_

**Ihr derzeitiger Wohnort befindet sich in folgendem Land:** \_\_\_\_\_

---

**Herzlichen Dank für Ihre Mühe und weiterhin eine gute Reise!**

---

## 12. Anhang: Ergebnisse der Befragung

### Häufigkeitsergebnisse

#### Angaben zur Reise

##### Zweck der Reise

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Fahrt von/zur Arbeit	23	8,7	8,8	8,8
	Fahrt von/zur Ausbildung	34	12,9	13,0	21,8
	Dienstliche Erledigung	45	17,1	17,2	38,9
	Private Erledigung	12	4,6	4,6	43,5
	Besuch von FreundInnen	61	23,2	23,3	66,8
	Urlaubsreise	87	33,1	33,2	100,0
	Total	262	99,6	100,0	
Missing	System	1	,4		
Total		263	100,0		

##### Zweck der Reise\_zusammengefasst

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Beruflich	102	38,8	38,9	38,9
	Privat	160	60,8	61,1	100,0
	Total	262	99,6	100,0	
Missing	System	1	,4		
Total		263	100,0		

##### Zeit am Zielort

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ohne Übernachtung	33	12,5	12,6	12,6
	ein bis drei Nächte	147	55,9	56,3	69,0
	vier und mehr Nächte	81	30,8	31,0	100,0
	Total	261	99,2	100,0	
Missing	System	2	,8		
Total		263	100,0		

##### Zahl der Fahrten im Jahr

	Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	---------------	---------	------------------	-----------------------

Valid	Mindestens zwei Mal pro Woche	1	,4	,4	,4
	Mindestens zwei Mal pro Monat	29	11,0	11,1	11,5
	Mindestens fünf Mal pro Jahr	55	20,9	21,0	32,4
	Seltener als fünf Mal pro Jahr	177	67,3	67,6	100,0
	Total	262	99,6	100,0	
Missing	System	1	,4		
Total		263	100,0		

### Ort des Ticketkaufs

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	am Schalter im Bahnhof	120	45,6	45,6	45,6
	im Reisebüro	58	22,1	22,1	67,7
	über Telefon	31	11,8	11,8	79,5
	im Internet	49	18,6	18,6	98,1
	im Zug	5	1,9	1,9	100,0
	Total	263	100,0	100,0	

### Zeitpunkt des Ticketkaufs

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	am Abfahrtstag	28	10,6	10,6	10,6
	ein bis sechs Tage vor der Abfahrt	76	28,9	28,9	39,5
	eine bis vier Wochen vor der Abfahrt	83	31,6	31,6	71,1
	länger als vier Wochen vor der Abfahrt	76	28,9	28,9	100,0
	Total	263	100,0	100,0	

### Verfügbarkeit der gewünschten Reisekategorie

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	JA	239	90,9	92,3	92,3
	NEIN	20	7,6	7,7	100,0
	Total	259	98,5	100,0	
Missing	System	4	1,5		
Total		263	100,0		

### Reisekategorie

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sitzwagen, Großraumwagen	34	12,9	12,9	12,9
Sitzwagen, 6er Abteil	20	7,6	7,6	20,5
Liegewagen, 6er Abteil	102	38,8	38,8	59,3
Liegewagen, 4er Abteil	46	17,5	17,5	76,8
Schlafwagen, 3er/4er Abteil	15	5,7	5,7	82,5
Schlafwagen, 2er Abteil	30	11,4	11,4	93,9
Schlafwagen, 1er Abteil	16	6,1	6,1	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### Reisekategorie\_zusammengefasst

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sitzwagen	54	20,5	20,5	20,5
Liegewagen	148	56,3	56,3	76,8
Schlafwagen	61	23,2	23,2	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### Mitreisende

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid alleine	122	46,4	46,4	46,4
mit Familienmitgliedern	18	6,8	6,8	53,2
mit Partner/in	39	14,8	14,8	68,1
mit Freund/innen	53	20,2	20,2	88,2
mit Arbeitskolleg/innen	5	1,9	1,9	90,1
mit Studien- bzw. Schulkolleg/innen	26	9,9	9,9	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### SparNight-Angebot bekannt

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid JA	168	63,9	64,1	64,1
NEIN	94	35,7	35,9	100,0
Total	262	99,6	100,0	
Missing System	1	,4		
Total	263	100,0		

### SparNight-Angebot genutzt

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	JA	115	43,7	53,2	53,2
	NEIN	101	38,4	46,8	100,0
	Total	216	82,1	100,0	
Missing	System	47	17,9		
Total		263	100,0		

### LastMinute-Angebot bekannt

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	JA	29	11,0	19,2	19,2
	NEIN	122	46,4	80,8	100,0
	Total	151	57,4	100,0	
Missing	System	112	42,6		
Total		263	100,0		

### LastMinute-Angebot genutzt

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	JA	15	5,7	17,0	17,0
	NEIN	73	27,8	83,0	100,0
	Total	88	33,5	100,0	
Missing	System	175	66,5		
Total		263	100,0		

### Angaben zur Wichtigkeit der Gründe

#### Wichtigkeit der Attraktivität der Abfahrtszeit

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	88	33,5	35,9	35,9
	Wichtig	105	39,9	42,9	78,8
	eher unwichtig	36	13,7	14,7	93,5
	Unwichtig	16	6,1	6,5	100,0
	Total	245	93,2	100,0	
Missing	System	18	6,8		
Total		263	100,0		



### Wichtigkeit der Attraktivität der Ankunftszeit

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	92	35,0	37,4	37,4
	Wichtig	106	40,3	43,1	80,5
	eher unwichtig	35	13,3	14,2	94,7
	Unwichtig	13	4,9	5,3	100,0
	Total	246	93,5	100,0	
Missing	System	17	6,5		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Attraktivität der Reisedauer

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	42	16,0	17,9	17,9
	Wichtig	93	35,4	39,7	57,7
	eher unwichtig	62	23,6	26,5	84,2
	Unwichtig	37	14,1	15,8	100,0
	Total	234	89,0	100,0	
Missing	System	29	11,0		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit des Preises

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	109	41,4	44,0	44,0
	wichtig	85	32,3	34,3	78,2
	eher unwichtig	38	14,4	15,3	93,5
	unwichtig	16	6,1	6,5	100,0
	Total	248	94,3	100,0	
Missing	System	15	5,7		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Buchung über Internet

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	30	11,4	12,8	12,8
	wichtig	42	16,0	17,9	30,6
	eher unwichtig	78	29,7	33,2	63,8
	unwichtig	85	32,3	36,2	100,0
	Total	235	89,4	100,0	
Missing	System	28	10,6		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Einfachheit der Buchung

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	61	23,2	25,5	25,5
	wichtig	93	35,4	38,9	64,4
	eher unwichtig	50	19,0	20,9	85,4
	unwichtig	35	13,3	14,6	100,0
	Total	239	90,9	100,0	
Missing	System	24	9,1		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Übersichtlichkeit des Preissystems

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	59	22,4	25,4	25,4
	wichtig	90	34,2	38,8	64,2
	eher unwichtig	50	19,0	21,6	85,8
	unwichtig	33	12,5	14,2	100,0
	Total	232	88,2	100,0	
Missing	System	31	11,8		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der zentralen Lage des Abfahrtsbahnhofs

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	79	30,0	32,5	32,5
	wichtig	99	37,6	40,7	73,3
	eher unwichtig	56	21,3	23,0	96,3
	unwichtig	9	3,4	3,7	100,0
	Total	243	92,4	100,0	
Missing	System	20	7,6		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der zentralen Lage des Ankunftsbahnhofs

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	80	30,4	32,5	32,5
	wichtig	112	42,6	45,5	78,0
	eher unwichtig	44	16,7	17,9	95,9
	unwichtig	10	3,8	4,1	100,0
	Total	246	93,5	100,0	
Missing	System	17	6,5		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit des Sitz- bzw. Liegekomforts

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	93	35,4	38,3	38,3
	wichtig	102	38,8	42,0	80,2
	Eher unwichtig	38	14,4	15,6	95,9
	unwichtig	10	3,8	4,1	100,0
	Total	243	92,4	100,0	
Missing	System	20	7,6		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Pünktlichkeit bei der Abfahrt

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	82	31,2	33,9	33,9
	wichtig	92	35,0	38,0	71,9
	eher unwichtig	54	20,5	22,3	94,2
	unwichtig	14	5,3	5,8	100,0
	Total	242	92,0	100,0	
Missing	System	21	8,0		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Pünktlichkeit bei der Ankunft

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	85	32,3	35,3	35,3
	wichtig	95	36,1	39,4	74,7
	eher unwichtig	50	19,0	20,7	95,4
	unwichtig	11	4,2	4,6	100,0
	Total	241	91,6	100,0	
Missing	System	22	8,4		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Freundlichkeit des Personals

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	70	26,6	29,0	29,0
	wichtig	100	38,0	41,5	70,5
	eher unwichtig	55	20,9	22,8	93,4
	unwichtig	16	6,1	6,6	100,0
	Total	241	91,6	100,0	
Missing	System	22	8,4		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Qualität des Speisewagens

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	27	10,3	11,2	11,2
	wichtig	38	14,4	15,8	27,0
	eher unwichtig	99	37,6	41,1	68,0
	unwichtig	77	29,3	32,0	100,0
	Total	241	91,6	100,0	
Missing	System	22	8,4		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit inkludierter Serviceangebote

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	31	11,8	12,8	12,8
	wichtig	80	30,4	32,9	45,7
	eher unwichtig	77	29,3	31,7	77,4
	unwichtig	55	20,9	22,6	100,0
	Total	243	92,4	100,0	
Missing	System	20	7,6		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit kostenpflichtiger Serviceangebote

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	12	4,6	5,0	5,0
	wichtig	30	11,4	12,6	17,6
	eher unwichtig	106	40,3	44,4	61,9
	unwichtig	91	34,6	38,1	100,0
	Total	239	90,9	100,0	
Missing	System	24	9,1		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Nutzung der Nacht als Reisezeit

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	164	62,4	64,6	64,6
	wichtig	68	25,9	26,8	91,3
	eher unwichtig	18	6,8	7,1	98,4
	unwichtig	4	1,5	1,6	100,0
	Total	254	96,6	100,0	
Missing	System	9	3,4		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Umweltfreundlichkeit

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	61	23,2	25,0	25,0
	wichtig	94	35,7	38,5	63,5
	eher unwichtig	63	24,0	25,8	89,3
	unwichtig	26	9,9	10,7	100,0
	Total	244	92,8	100,0	
Missing	System	19	7,2		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit von getrennten Damen- und Herrenabteilen

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	37	14,1	15,4	15,4
	wichtig	44	16,7	18,3	33,6
	eher unwichtig	80	30,4	33,2	66,8
	unwichtig	80	30,4	33,2	100,0
	Total	241	91,6	100,0	
Missing	System	22	8,4		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Sauberkeit

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	129	49,0	53,1	53,1
	wichtig	82	31,2	33,7	86,8
	eher unwichtig	20	7,6	8,2	95,1
	unwichtig	12	4,6	4,9	100,0
	Total	243	92,4	100,0	
Missing	System	20	7,6		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	10	3,8	4,2	4,2
	wichtig	24	9,1	10,0	14,2
	eher unwichtig	76	28,9	31,8	46,0
	unwichtig	129	49,0	54,0	100,0
	Total	239	90,9	100,0	
Missing	System	24	9,1		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit der Sicherheit während der Reise

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	135	51,3	55,1	55,1
	wichtig	78	29,7	31,8	86,9
	eher unwichtig	17	6,5	6,9	93,9
	unwichtig	15	5,7	6,1	100,0
	Total	245	93,2	100,0	
Missing	System	18	6,8		
Total		263	100,0		

### Wichtigkeit: Sonstige Gründe

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid		240	91,3	91,3	91,3
	Angebot der ÖBB inkl. Nächtigung	1	,4	,4	91,6
	angenehme Hotelatmosphäre	1	,4	,4	92,0
	Bequemlichkeit sehr wichtig	1	,4	,4	92,4
	Buchung durch Kollegin getätigt	1	,4	,4	92,8
	einzigste Verbindung ohne Umsteigen	1	,4	,4	93,2
	Eurorail	1	,4	,4	93,5
	Eurorailpass	1	,4	,4	93,9
	Familienabteil sehr wichtig!	1	,4	,4	94,3
	Fliegen unter der Woche zu teuer	1	,4	,4	94,7
	Flugangst	4	1,5	1,5	96,2
	Gewohnheit	1	,4	,4	96,6
	Kombiangebot der ÖBB	1	,4	,4	97,0
	Mitnahme des Hundes	2	,8	,8	97,7
	Prbleme mit Rückgabe der Fahrkarten	1	,4	,4	98,1
	Qualität des Schlafklimas, Fahrradmitnahme sehr wichtig	1	,4	,4	98,5
	Ruhe, Nichtraucher	1	,4	,4	98,9
	SparNight-Angebot	1	,4	,4	99,2
	Um in Wien frühstücken zu gehen	1	,4	,4	99,6
	Zeitgewinn am Ankunftsort	1	,4	,4	100,0
	Total	263	100,0	100,0	

### Wichtigkeit von Gepäckschließfächern

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	68	25,9	26,3	26,3
	wichtig	95	36,1	36,7	62,9
	eher unwichtig	77	29,3	29,7	92,7
	unwichtig	19	7,2	7,3	100,0
	Total	259	98,5	100,0	
Missing	System	4	1,5		
Total		263	100,0		

### Erwägung von Substituten

#### Erwägung des Flugzeugs als Alternative

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	JA	118	44,9	45,2	45,2
	NEIN	143	54,4	54,8	100,0
	Total	261	99,2	100,0	
Missing	System	2	,8		
Total		263	100,0		

#### Entscheidung gegen Flugzeug: Keine Verbindung

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	27	10,3	25,0	25,0
	wichtig	24	9,1	22,2	47,2
	eher unwichtig	21	8,0	19,4	66,7
	unwichtig	36	13,7	33,3	100,0
	Total	108	41,1	100,0	
Missing	System	155	58,9		
Total		263	100,0		

#### Entscheidung gegen Flugzeug: Verbindung zeitlich nicht attraktiv

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	39	14,8	32,8	32,8
	wichtig	32	12,2	26,9	59,7
	eher unwichtig	18	6,8	15,1	74,8
	unwichtig	30	11,4	25,2	100,0
	Total	119	45,2	100,0	
Missing	System	144	54,8		

Total	263	100,0		
-------	-----	-------	--	--

### Entscheidung gegen Flugzeug: Keine Tickets verfügbar

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	19	7,2	18,3	18,3
	wichtig	27	10,3	26,0	44,2
	eher unwichtig	21	8,0	20,2	64,4
	unwichtig	37	14,1	35,6	100,0
	Total	104	39,5	100,0	
Missing	System	159	60,5		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Flugzeug: Preis

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	71	27,0	57,7	57,7
	wichtig	34	12,9	27,6	85,4
	eher unwichtig	7	2,7	5,7	91,1
	unwichtig	11	4,2	8,9	100,0
	Total	123	46,8	100,0	
Missing	System	140	53,2		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Flugzeug: Entfernung des Flughafens vom Startpunkt

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	29	11,0	24,0	24,0
	wichtig	41	15,6	33,9	57,9
	eher unwichtig	23	8,7	19,0	76,9
	unwichtig	28	10,6	23,1	100,0
	Total	121	46,0	100,0	
Missing	System	142	54,0		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Flugzeug: Entfernung des Flughafens vom Zielpunkt

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	33	12,5	27,5	27,5
	wichtig	38	14,4	31,7	59,2
	eher unwichtig	23	8,7	19,2	78,3
	unwichtig	26	9,9	21,7	100,0



Total		120	45,6	100,0
Missing	System	143	54,4	
Total		263	100,0	

### Entscheidung gegen Flugzeug: Flugangst

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	13	4,9	11,0	11,0
	wichtig	3	1,1	2,5	13,6
	eher unwichtig	17	6,5	14,4	28,0
	unwichtig	85	32,3	72,0	100,0
	Total	118	44,9	100,0	
Missing	System	145	55,1		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Flugzeug: Hohe Kosten für Übergepäck

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	3	1,1	2,7	2,7
	wichtig	11	4,2	9,9	12,6
	eher unwichtig	22	8,4	19,8	32,4
	unwichtig	75	28,5	67,6	100,0
	Total	111	42,2	100,0	
Missing	System	152	57,8		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Flugzeug: Mitnahme des Autos nicht möglich

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	2	,8	1,8	1,8
	wichtig	2	,8	1,8	3,7
	eher unwichtig	13	4,9	11,9	15,6
	unwichtig	92	35,0	84,4	100,0
	Total	109	41,4	100,0	
Missing	System	154	58,6		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Flugzeug: Personengebundenes Ticket

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	3	1,1	2,7	2,7
	wichtig	7	2,7	6,4	9,1
	eher unwichtig	21	8,0	19,1	28,2

	unwichtig	79	30,0	71,8	100,0
	Total	110	41,8	100,0	
Missing	System	153	58,2		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Flugzeug: Sonstige Gründe

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	244	92,8	92,8	92,8
Flugangst	1	,4	,4	93,2
Geschenk	1	,4	,4	93,5
Hoher Zeitverlust	1	,4	,4	93,9
keine Zeit Flugtickets zu besorgen	1	,4	,4	94,3
Mietwagen am Zielort nötig	1	,4	,4	94,7
sehr begrenzte Gepäckmitnahme	1	,4	,4	95,1
Ticket kurzfristig zu teuer	1	,4	,4	95,4
Umweltschädlichkeit	7	2,7	2,7	98,1
Umweltschädlichkeit, Kostenersparnis	1	,4	,4	98,5
Übernachtung	1	,4	,4	98,9
Unattraktive ankunftszeit	1	,4	,4	99,2
Unattraktive Ankunftszeit	1	,4	,4	99,6
weniger Sicherheit	1	,4	,4	100,0
Zeitverlust am Flughafen	1	,4	,4	
Total	263	100,0	100,0	

### Erwägung des Buses als Alternative

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid JA	17	6,5	6,5	6,5
NEIN	246	93,5	93,5	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### Entscheidung gegen Bus: Keine Verbindung

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid sehr wichtig	6	2,3	18,8	18,8
wichtig	8	3,0	25,0	43,8
eher unwichtig	6	2,3	18,8	62,5
unwichtig	12	4,6	37,5	100,0
Total	32	12,2	100,0	

Missing System	231	87,8	
Total	263	100,0	

### Entscheidung gegen Bus: Verbindung zeitlich nicht attraktiv

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid sehr wichtig	13	4,9	40,6	40,6
wichtig	4	1,5	12,5	53,1
eher unwichtig	5	1,9	15,6	68,8
unwichtig	10	3,8	31,3	100,0
Total	32	12,2	100,0	
Missing System	231	87,8		
Total	263	100,0		

### Entscheidung gegen Bus: Keine Tickets verfügbar

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid wichtig	2	,8	6,9	6,9
eher unwichtig	11	4,2	37,9	44,8
unwichtig	16	6,1	55,2	100,0
Total	29	11,0	100,0	
Missing System	234	89,0		
Total	263	100,0		

### Entscheidung gegen Bus: Preis

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	-----------	---------	---------------	--------------------

Valid	sehr wichtig	10	3,8	32,3	32,3
	wichtig	5	1,9	16,1	48,4
	eher unwichtig	7	2,7	22,6	71,0
	unwichtig	9	3,4	29,0	100,0
	Total	31	11,8	100,0	
Missing	System	232	88,2		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Bus: Weniger Sitz- bzw. Liegekomfort

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	26	9,9	72,2	72,2
	wichtig	3	1,1	8,3	80,6
	eher unwichtig	3	1,1	8,3	88,9
	unwichtig	4	1,5	11,1	100,0
	Total	36	13,7	100,0	
Missing	System	227	86,3		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Bus: Mitnahme des Autos nicht möglich

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	wichtig	3	1,1	10,3	10,3
	eher unwichtig	4	1,5	13,8	24,1
	unwichtig	22	8,4	75,9	100,0
	Total	29	11,0	100,0	
Missing	System	234	89,0		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Bus: Sonstige Gründe

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid		259	98,5	98,5	98,5
	hoher Zeitverlust	2	,8	,8	99,2
	Übelkeit im Bus	1	,4	,4	99,6
	Umweltfreundlichkeit	1	,4	,4	100,0
	Total	263	100,0	100,0	

### Erwägung des Autos als Alternative

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	JA	44	16,7	16,7	16,7

NEIN	219	83,3	83,3	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### Entscheidung gegen Auto: Kein Auto vorhanden

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	18	6,8	35,3	35,3
	wichtig	3	1,1	5,9	41,2
	eher unwichtig	5	1,9	9,8	51,0
	unwichtig	25	9,5	49,0	100,0
	Total	51	19,4	100,0	
Missing	System	212	80,6		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Auto: Kein Führerschein

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	7	2,7	14,9	14,9
	wichtig	2	,8	4,3	19,1
	eher unwichtig	5	1,9	10,6	29,8
	unwichtig	33	12,5	70,2	100,0
	Total	47	17,9	100,0	
Missing	System	216	82,1		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Auto: Kosten

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	21	8,0	41,2	41,2
	wichtig	8	3,0	15,7	56,9
	eher unwichtig	8	3,0	15,7	72,5
	unwichtig	14	5,3	27,5	100,0
	Total	51	19,4	100,0	
Missing	System	212	80,6		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Auto: Weniger Sitz- bzw. Liegekomfort

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	26	9,9	52,0	52,0
	wichtig	9	3,4	18,0	70,0
	eher unwichtig	5	1,9	10,0	80,0
	unwichtig	10	3,8	20,0	100,0

Total	50	19,0	100,0
Missing System	213	81,0	
Total	263	100,0	

### Entscheidung gegen Auto: Sonstige Gründe

	Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	243	92,4	92,4	92,4
Anstrengender	1	,4	,4	92,8
Ausgeruht ankommen	4	1,5	1,5	94,3
Auto in der Werkstatt	1	,4	,4	94,7
Große Entfernung	1	,4	,4	95,1
Keine Lust so lange Auto zu fa	1	,4	,4	95,4
Lange Fahrzeit	2	,8	,8	96,2
Lange Reisedauer	1	,4	,4	96,6
Nicht schlafen können	1	,4	,4	97,0
Parken in Wien	1	,4	,4	97,3
Schlechtes Winterwetter	1	,4	,4	97,7
Sehr anstrengend für ein WE	1	,4	,4	98,1
Straßenverhältnisse im Nov.	1	,4	,4	98,5
Stress im Winter, Zeitaufwand	1	,4	,4	98,9
Umweltfeindlichkeit	2	,8	,8	99,6
Winter: Glättegefahr	1	,4	,4	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### Erwägung eines Zuges am Tag als Alternative

	Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid JA	77	29,3	29,3	29,3
NEIN	186	70,7	70,7	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### Entscheidung gegen Zug am Tag: Keine Verbindung

	Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid sehr wichtig	8	3,0	11,1	11,1
wichtig	17	6,5	23,6	34,7
eher unwichtig	10	3,8	13,9	48,6
unwichtig	37	14,1	51,4	100,0
Total	72	27,4	100,0	
Missing System	191	72,6		
Total	263	100,0		

### Entscheidung gegen Zug am Tag: Verbindung zeitlich nicht attraktiv

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	30	11,4	39,0	39,0
	wichtig	20	7,6	26,0	64,9
	eher unwichtig	7	2,7	9,1	74,0
	unwichtig	20	7,6	26,0	100,0
	Total	77	29,3	100,0	
Missing	System	186	70,7		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Zug am Tag: Keine Tickets verfügbar

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	1	,4	1,4	1,4
	wichtig	12	4,6	17,1	18,6
	eher unwichtig	12	4,6	17,1	35,7
	unwichtig	45	17,1	64,3	100,0
	Total	70	26,6	100,0	
Missing	System	193	73,4		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Zug am Tag: Preis

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	18	6,8	24,0	24,0
	wichtig	17	6,5	22,7	46,7
	eher unwichtig	11	4,2	14,7	61,3
	unwichtig	29	11,0	38,7	100,0
	Total	75	28,5	100,0	
Missing	System	188	71,5		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Zug am Tag: Zeitverlust durch Reise am Tag

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr wichtig	52	19,8	61,9	61,9
	wichtig	15	5,7	17,9	79,8
	eher unwichtig	11	4,2	13,1	92,9
	unwichtig	6	2,3	7,1	100,0
	Total	84	31,9	100,0	
Missing	System	179	68,1		
Total		263	100,0		

### Entscheidung gegen Zug am Tag: Sonstige Gründe

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	259	98,5	98,5	98,5
Einen Tag weniger bezahlung	1	,4	,4	98,9
Ermüdend 10h zu sitzen	1	,4	,4	99,2
Gefühlsmäßige längere Reise	1	,4	,4	99,6
Reise scheint länger	1	,4	,4	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### Angaben zur Zufriedenheit

#### Zufriedenheit mit der Attraktivität der Abfahrtszeit

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
sehr zufrieden	114	43,3	45,8	45,8
Zufrieden	114	43,3	45,8	91,6
eher unzufrieden	11	4,2	4,4	96,0
Unzufrieden	5	1,9	2,0	98,0
Unwichtig	5	1,9	2,0	100,0
Total	249	94,7	100,0	
Missing				
System	14	5,3		
Total	263	100,0		

#### Zufriedenheit mit der Attraktivität der Ankunftszeit

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
sehr zufrieden	104	39,5	42,1	42,1
Zufrieden	106	40,3	42,9	85,0
eher unzufrieden	25	9,5	10,1	95,1
Unzufrieden	8	3,0	3,2	98,4
Unwichtig	4	1,5	1,6	100,0
Total	247	93,9	100,0	
Missing				
System	16	6,1		
Total	263	100,0		

#### Zufriedenheit mit der Attraktivität der Reisedauer

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
sehr zufrieden	52	19,8	21,8	21,8
Zufrieden	111	42,2	46,6	68,5



	eher unzufrieden	49	18,6	20,6	89,1
	Unzufrieden	19	7,2	8,0	97,1
	Unwichtig	7	2,7	2,9	100,0
	Total	238	90,5	100,0	
Missing	System	25	9,5		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit dem Preis

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	75	28,5	30,9	30,9
	Zufrieden	124	47,1	51,0	81,9
	Eher unzufrieden	33	12,5	13,6	95,5
	Unzufrieden	8	3,0	3,3	98,8
	Unwichtig	3	1,1	1,2	100,0
	Total	243	92,4	100,0	
Missing	System	20	7,6		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Buchung über Internet

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	42	16,0	17,9	17,9
	Zufrieden	72	27,4	30,6	48,5
	eher unzufrieden	22	8,4	9,4	57,9
	Unzufrieden	11	4,2	4,7	62,6
	Unwichtig	88	33,5	37,4	100,0
	Total	235	89,4	100,0	
Missing	System	28	10,6		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Einfachheit der Buchung

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	66	25,1	28,3	28,3
	Zufrieden	99	37,6	42,5	70,8
	eher unzufrieden	22	8,4	9,4	80,3
	Unzufrieden	10	3,8	4,3	84,5
	Unwichtig	36	13,7	15,5	100,0
	Total	233	88,6	100,0	
Missing	System	30	11,4		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Übersichtlichkeit des Preissystems

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	45	17,1	19,7	19,7
	Zufrieden	98	37,3	43,0	62,7
	eher unzufrieden	38	14,4	16,7	79,4
	Unzufrieden	21	8,0	9,2	88,6
	Unwichtig	26	9,9	11,4	100,0
	Total	228	86,7	100,0	
	Missing System	35	13,3		
Total	263	100,0			

### Zufriedenheit mit zentralen Lage des Abfahrtsbahnhofs

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	122	46,4	50,0	50,0
	zufrieden	106	40,3	43,4	93,4
	eher unzufrieden	7	2,7	2,9	96,3
	unzufrieden	1	,4	,4	96,7
	unwichtig	8	3,0	3,3	100,0
	Total	244	92,8	100,0	
Missing System	19	7,2			
Total	263	100,0			

### Zufriedenheit mit der zentralen Lage des Ankunftsbahnhofs

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	119	45,2	49,2	49,2
	zufrieden	113	43,0	46,7	95,9
	eher unzufrieden	3	1,1	1,2	97,1
	unzufrieden	1	,4	,4	97,5
	unwichtig	6	2,3	2,5	100,0
	Total	242	92,0	100,0	
Missing System	21	8,0			
Total	263	100,0			

### Zufriedenheit mit dem Sitz- bzw. Liegekomfort

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	49	18,6	20,6	20,6
	zufrieden	130	49,4	54,6	75,2
	eher unzufrieden	41	15,6	17,2	92,4
	unzufrieden	16	6,1	6,7	99,2

	unwichtig	2	,8	,8	100,0
	Total	238	90,5	100,0	
Missing	System	25	9,5		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Abfahrt

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	139	52,9	57,2	57,2
	zufrieden	86	32,7	35,4	92,6
	eher unzufrieden	9	3,4	3,7	96,3
	unzufrieden	4	1,5	1,6	97,9
	unwichtig	5	1,9	2,1	100,0
	Total	243	92,4	100,0	
Missing	System	20	7,6		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Ankunft

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	80	30,4	41,0	41,0
	zufrieden	87	33,1	44,6	85,6
	eher unzufrieden	15	5,7	7,7	93,3
	unzufrieden	5	1,9	2,6	95,9
	unwichtig	8	3,0	4,1	100,0
	Total	195	74,1	100,0	
Missing	System	68	25,9		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Freundlichkeit des Personals

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	102	38,8	42,3	42,3
	zufrieden	122	46,4	50,6	92,9
	eher unzufrieden	8	3,0	3,3	96,3
	unzufrieden	3	1,1	1,2	97,5
	unwichtig	6	2,3	2,5	100,0
	Total	241	91,6	100,0	
Missing	System	22	8,4		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Qualität des Speisewagens

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	22	8,4	10,0	10,0
	zufrieden	57	21,7	26,0	36,1
	eher unzufrieden	19	7,2	8,7	44,7
	unzufrieden	21	8,0	9,6	54,3
	unwichtig	100	38,0	45,7	100,0
	Total	219	83,3	100,0	
Missing	System	44	16,7		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit inkludierten Serviceangeboten

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	45	17,1	19,1	19,1
	zufrieden	96	36,5	40,9	60,0
	eher unzufrieden	23	8,7	9,8	69,8
	unzufrieden	11	4,2	4,7	74,5
	unwichtig	60	22,8	25,5	100,0
	Total	235	89,4	100,0	
Missing	System	28	10,6		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit kostenpflichtigen Serviceangeboten

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	15	5,7	6,8	6,8
	zufrieden	53	20,2	24,0	30,8
	eher unzufrieden	21	8,0	9,5	40,3
	unzufrieden	7	2,7	3,2	43,4
	unwichtig	125	47,5	56,6	100,0
	Total	221	84,0	100,0	
Missing	System	42	16,0		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Nutzung der Nacht als Reisezeit

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	157	59,7	63,3	63,3
	Zufrieden	81	30,8	32,7	96,0
	eher unzufrieden	2	,8	,8	96,8
	Unwichtig	8	3,0	3,2	100,0

Total	248	94,3	100,0
Missing System	15	5,7	
Total	263	100,0	

### Zufriedenheit mit der Umweltfreundlichkeit

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid sehr zufrieden	87	33,1	37,0	37,0
Zufrieden	110	41,8	46,8	83,8
eher unzufrieden	9	3,4	3,8	87,7
Unzufrieden	1	,4	,4	88,1
Unwichtig	28	10,6	11,9	100,0
Total	235	89,4	100,0	
Missing System	28	10,6		
Total	263	100,0		

### Zufriedenheit mit getrennten Damen- und Herrenabteilen

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid sehr zufrieden	27	10,3	11,9	11,9
Zufrieden	64	24,3	28,2	40,1
eher unzufrieden	21	8,0	9,3	49,3
Unzufrieden	7	2,7	3,1	52,4
Unwichtig	108	41,1	47,6	100,0
Total	227	86,3	100,0	
Missing System	36	13,7		
Total	263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Sauberkeit

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid sehr zufrieden	67	25,5	27,8	27,8
Zufrieden	141	53,6	58,5	86,3
eher unzufrieden	22	8,4	9,1	95,4
Unzufrieden	10	3,8	4,1	99,6
Unwichtig	1	,4	,4	100,0
Total	241	91,6	100,0	
Missing System	22	8,4		
Total	263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	-----------	---------	---------------	--------------------

Valid	sehr zufrieden	14	5,3	6,3	6,3
	zufrieden	30	11,4	13,4	19,6
	eher unzufrieden	9	3,4	4,0	23,7
	unzufrieden	5	1,9	2,2	25,9
	unwichtig	166	63,1	74,1	100,0
	Total	224	85,2	100,0	
Missing	System	39	14,8		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit mit der Sicherheit während der Reise

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sehr zufrieden	69	26,2	30,3	30,3
	zufrieden	133	50,6	58,3	88,6
	eher unzufrieden	7	2,7	3,1	91,7
	unzufrieden	4	1,5	1,8	93,4
	unwichtig	15	5,7	6,6	100,0
	Total	228	86,7	100,0	
Missing	System	35	13,3		
Total		263	100,0		

### Zufriedenheit: Sonstige Angaben

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid		245	93,2	93,2	93,2
	4er-Abteil bezahlt, 6er-Abteil bekommen	1	,4	,4	93,5
	Alle sind sehr nett. Trotzdem erinnert mich der "Charme" des Schlafwagens an Sibirien, obwohl ich noch nie dort war.	1	,4	,4	93,9
	Bequemlichkeit	1	,4	,4	94,3
	Damenabteil gebucht und nicht bekommen	1	,4	,4	94,7
	Fahrradmitnahme sehr zufrieden	1	,4	,4	95,1
	Kabine für eine Person gut, für zwei zu eng	1	,4	,4	95,4
	Kein Halt in St.Pölten	1	,4	,4	95,8
	Kein Speisewagen	2	,8	,8	96,6
	Kein Speisewagen, kein getränkewagen, CNL wesentlich besser betreffend Service und Komfort	1	,4	,4	97,0

Kein Speisewagen, Liegekomfort schlecht, Passkontrolle in der Nacht	1	,4	,4	97,3
Keine getrennten Damen- und Herrenabteile im Sitzwagen	1	,4	,4	97,7
Keine warmen Decken	1	,4	,4	98,1
Preissystem sehr unklar, keine Männerabteile	1	,4	,4	98,5
Schönere Waggons wären gewünscht	1	,4	,4	98,9
Sitzwagen für ältere Leute nicht zu empfehlen	1	,4	,4	99,2
wenig Liegekomfort, kein Speisewagen, kein Stromanschluß für Laptop	1	,4	,4	99,6
Wien-Dortmund zufrieden, Paris-Wien schmutzig u. unfreundlich	1	,4	,4	100,0
Total	263	100,0	100,0	

### Weiterempfehlen der Nachtzugreise

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid JA	158	60,1	61,0	61,0
EHER JA	89	33,8	34,4	95,4
EHER NEIN	11	4,2	4,2	99,6
NEIN	1	,4	,4	100,0
Total	259	98,5	100,0	
Missing System	4	1,5		
Total	263	100,0		

### Angaben zur Zufriedenheit nach Zuggesellschaften

#### Zufriedenheit mit der Attraktivität der Abfahrtszeit

Zuggesellschaft		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid sehr zufrieden	54	53,5	56,3	56,3
	Zufrieden	38	37,6	39,6	95,8
	eher unzufrieden	3	3,0	3,1	99,0
	Unzufrieden	1	1,0	1,0	100,0
	Total	96	95,0	100,0	
	Missing System	5	5,0		

ÖBB	Total		101	100,0		
	Valid	sehr zufrieden	60	37,0	40,5	40,5
		Zufrieden	76	46,9	51,4	91,9
		eher unzufrieden	8	4,9	5,4	97,3
		Unzufrieden	4	2,5	2,7	100,0
		Total	148	91,4	100,0	
	Missing System	14	8,6			
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der Attraktivität der Ankunftszeit

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	45	44,6	47,9	47,9
		zufrieden	38	37,6	40,4	88,3
		eher unzufrieden	11	10,9	11,7	100,0
		Total	94	93,1	100,0	
		Missing System	7	6,9		
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	59	36,4	39,6	39,6
		zufrieden	68	42,0	45,6	85,2
		eher unzufrieden	14	8,6	9,4	94,6
		unzufrieden	8	4,9	5,4	100,0
		Total	149	92,0	100,0	
Missing System	13	8,0				
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der Attraktivität der Reisedauer

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	20	19,8	22,2	22,2
		zufrieden	50	49,5	55,6	77,8
		eher unzufrieden	13	12,9	14,4	92,2
		unzufrieden	7	6,9	7,8	100,0
		Total	90	89,1	100,0	
Missing System	11	10,9				
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	32	19,8	22,7	22,7
		zufrieden	61	37,7	43,3	66,0
		eher unzufrieden	36	22,2	25,5	91,5
		unzufrieden	12	7,4	8,5	100,0
		Total	141	87,0	100,0	
Missing System	21	13,0				
Total		162	100,0			



### Zufriedenheit mit dem Preis

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	23	22,8	25,0	25,0
		zufrieden	50	49,5	54,3	79,3
		eher unzufrieden	16	15,8	17,4	96,7
		unzufrieden	3	3,0	3,3	100,0
		Total	92	91,1	100,0	
	Missing System	9	8,9			
	Total		101	100,0		
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	52	32,1	35,1	35,1
		zufrieden	74	45,7	50,0	85,1
		eher unzufrieden	17	10,5	11,5	96,6
		unzufrieden	5	3,1	3,4	100,0
		Total	148	91,4	100,0	
	Missing System	14	8,6			
	Total		162	100,0		

### Zufriedenheit mit der Buchung über Internet

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	18	17,8	33,3	33,3
		zufrieden	22	21,8	40,7	74,1
		eher unzufrieden	8	7,9	14,8	88,9
		unzufrieden	6	5,9	11,1	100,0
		Total	54	53,5	100,0	
	Missing System	47	46,5			
	Total		101	100,0		
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	24	14,8	25,8	25,8
		zufrieden	50	30,9	53,8	79,6
		eher unzufrieden	14	8,6	15,1	94,6
		unzufrieden	5	3,1	5,4	100,0
		Total	93	57,4	100,0	
	Missing System	69	42,6			
	Total		162	100,0		

### Zufriedenheit mit der Einfachheit der Buchung

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	24	23,8	31,6	31,6
		zufrieden	38	37,6	50,0	81,6
		eher unzufrieden	7	6,9	9,2	90,8
		unzufrieden	7	6,9	9,2	100,0
		Total	76	75,2	100,0	

	Missing	System	25	24,8		
	Total		101	100,0		
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	42	25,9	34,7	34,7
		zufrieden	61	37,7	50,4	85,1
		eher unzufrieden	15	9,3	12,4	97,5
		unzufrieden	3	1,9	2,5	100,0
		Total	121	74,7	100,0	
Missing	System	41	25,3			
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der Übersichtlichkeit des Preissystems

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	19	18,8	24,7	24,7
		zufrieden	30	29,7	39,0	63,6
		eher unzufrieden	15	14,9	19,5	83,1
		unzufrieden	13	12,9	16,9	100,0
		Total	77	76,2	100,0	
Missing	System	24	23,8			
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	26	16,0	20,8	20,8
		zufrieden	68	42,0	54,4	75,2
		eher unzufrieden	23	14,2	18,4	93,6
		unzufrieden	8	4,9	6,4	100,0
		Total	125	77,2	100,0	
Missing	System	37	22,8			
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit zentralen Lage des Abfahrtsbahnhofs

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	55	54,5	58,5	58,5
		zufrieden	34	33,7	36,2	94,7
		eher unzufrieden	4	4,0	4,3	98,9
		unzufrieden	1	1,0	1,1	100,0
		Total	94	93,1	100,0	
Missing	System	7	6,9			
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	67	41,4	47,2	47,2
		zufrieden	72	44,4	50,7	97,9
		eher unzufrieden	3	1,9	2,1	100,0
		unzufrieden				
		Total	142	87,7	100,0	
Missing	System	20	12,3			
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der zentralen Lage des Ankunftsbahnhofs

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	51	50,5	55,4	55,4
		zufrieden	40	39,6	43,5	98,9
		eher unzufrieden	1	1,0	1,1	100,0
		Total	92	91,1	100,0	
		Missing System	9	8,9		
	Total	101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	68	42,0	47,2	47,2
		zufrieden	73	45,1	50,7	97,9
		eher unzufrieden	2	1,2	1,4	99,3
		unzufrieden	1	,6	,7	100,0
		Total	144	88,9	100,0	
	Missing System	18	11,1			
Total	162	100,0				

### Zufriedenheit mit dem Sitz- bzw. Liegekomfort

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	28	27,7	30,8	30,8
		zufrieden	46	45,5	50,5	81,3
		eher unzufrieden	14	13,9	15,4	96,7
		unzufrieden	3	3,0	3,3	100,0
		Total	91	90,1	100,0	
	Missing System	10	9,9			
Total	101	100,0				
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	21	13,0	14,5	14,5
		zufrieden	84	51,9	57,9	72,4
		eher unzufrieden	27	16,7	18,6	91,0
		unzufrieden	13	8,0	9,0	100,0
		Total	145	89,5	100,0	
	Missing System	17	10,5			
Total	162	100,0				

### Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Abfahrt

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	57	56,4	61,3	61,3
		zufrieden	28	27,7	30,1	91,4
		eher unzufrieden	6	5,9	6,5	97,8
		unzufrieden	2	2,0	2,2	100,0
		Total	93	92,1	100,0	
	Missing System	8	7,9			

ÖBB	Total		101	100,0		
	Valid	sehr zufrieden	82	50,6	56,6	56,6
		zufrieden	58	35,8	40,0	96,6
		eher unzufrieden	3	1,9	2,1	98,6
		unzufrieden	2	1,2	1,4	100,0
		Total	145	89,5	100,0	
	Missing System	17	10,5			
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Ankunft

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	37	36,6	49,3	49,3
		zufrieden	34	33,7	45,3	94,7
		eher unzufrieden	4	4,0	5,3	100,0
		Total	75	74,3	100,0	
		Missing System	26	25,7		
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	43	26,5	38,4	38,4
		zufrieden	53	32,7	47,3	85,7
		eher unzufrieden	11	6,8	9,8	95,5
		unzufrieden	5	3,1	4,5	100,0
		Total	112	69,1	100,0	
Missing System	50	30,9				
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der Freundlichkeit des Personals

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	47	46,5	52,2	52,2
		zufrieden	38	37,6	42,2	94,4
		eher unzufrieden	3	3,0	3,3	97,8
		unzufrieden	2	2,0	2,2	100,0
		Total	90	89,1	100,0	
Missing System	11	10,9				
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	55	34,0	37,9	37,9
		zufrieden	84	51,9	57,9	95,9
		eher unzufrieden	5	3,1	3,4	99,3
		unzufrieden	1	,6	,7	100,0
		Total	145	89,5	100,0	
Missing System	17	10,5				
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der Qualität des Speisewagens

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	16	15,8	28,1	28,1
		zufrieden	31	30,7	54,4	82,5
		eher unzufrieden	8	7,9	14,0	96,5
		unzufrieden	2	2,0	3,5	100,0
		Total	57	56,4	100,0	
	Missing System	44	43,6			
	Total		101	100,0		
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	6	3,7	9,7	9,7
		zufrieden	26	16,0	41,9	51,6
		eher unzufrieden	11	6,8	17,7	69,4
		unzufrieden	19	11,7	30,6	100,0
		Total	62	38,3	100,0	
	Missing System	100	61,7			
	Total		162	100,0		

### Zufriedenheit mit inkludierten Serviceangeboten

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	22	21,8	34,4	34,4
		zufrieden	29	28,7	45,3	79,7
		eher unzufrieden	11	10,9	17,2	96,9
		unzufrieden	2	2,0	3,1	100,0
		Total	64	63,4	100,0	
	Missing System	37	36,6			
	Total		101	100,0		
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	23	14,2	20,7	20,7
		zufrieden	67	41,4	60,4	81,1
		eher unzufrieden	12	7,4	10,8	91,9
		unzufrieden	9	5,6	8,1	100,0
		Total	111	68,5	100,0	
	Missing System	51	31,5			
	Total		162	100,0		

### Zufriedenheit mit kostenpflichtigen Serviceangeboten

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	8	7,9	22,2	22,2
		zufrieden	21	20,8	58,3	80,6
		eher unzufrieden	6	5,9	16,7	97,2
		unzufrieden	1	1,0	2,8	100,0
		Total	36	35,6	100,0	

ÖBB	Missing	System	65	64,4			
	Total		101	100,0			
	Valid	sehr zufrieden		7	4,3	11,7	11,7
		zufrieden		32	19,8	53,3	65,0
		eher unzufrieden		15	9,3	25,0	90,0
		unzufrieden		6	3,7	10,0	100,0
	Total		60	37,0	100,0		
	Missing	System	102	63,0			
Total		162	100,0				

### Zufriedenheit mit der Nutzung der Nacht als Reisezeit

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	61	60,4	66,3	66,3
		zufrieden	30	29,7	32,6	98,9
		eher unzufrieden	1	1,0	1,1	100,0
		Total	92	91,1	100,0	
	Missing	System	9	8,9		
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	96	59,3	64,9	64,9
		zufrieden	51	31,5	34,5	99,3
		eher unzufrieden	1	,6	,7	100,0
		Total	148	91,4	100,0	
	Missing	System	14	8,6		
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der Umweltfreundlichkeit

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	37	36,6	45,7	45,7
		zufrieden	42	41,6	51,9	97,5
		eher unzufrieden	2	2,0	2,5	100,0
		Total	81	80,2	100,0	
	Missing	System	20	19,8		
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	50	30,9	39,7	39,7
		zufrieden	68	42,0	54,0	93,7
		eher unzufrieden	7	4,3	5,6	99,2
		unzufrieden	1	,6	,8	100,0
	Total	126	77,8	100,0		
Missing	System	36	22,2			
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit getrennten Damen- und Herrenabteilen

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	7	6,9	16,3	16,3
		zufrieden	30	29,7	69,8	86,0
		eher unzufrieden	5	5,0	11,6	97,7
		unzufrieden	1	1,0	2,3	100,0
		Total	43	42,6	100,0	
	Missing System	58	57,4			
	Total		101	100,0		
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	20	12,3	26,3	26,3
		zufrieden	34	21,0	44,7	71,1
		eher unzufrieden	16	9,9	21,1	92,1
		unzufrieden	6	3,7	7,9	100,0
		Total	76	46,9	100,0	
	Missing System	86	53,1			
	Total		162	100,0		

### Zufriedenheit mit der Sauberkeit

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	30	29,7	33,0	33,0
		zufrieden	54	53,5	59,3	92,3
		eher unzufrieden	5	5,0	5,5	97,8
		unzufrieden	2	2,0	2,2	100,0
		Total	91	90,1	100,0	
	Missing System	10	9,9			
	Total		101	100,0		
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	37	22,8	24,8	24,8
		zufrieden	87	53,7	58,4	83,2
		eher unzufrieden	17	10,5	11,4	94,6
		unzufrieden	8	4,9	5,4	100,0
		Total	149	92,0	100,0	
	Missing System	13	8,0			
	Total		162	100,0		

### Zufriedenheit mit der Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	11	10,9	40,7	40,7
		zufrieden	13	12,9	48,1	88,9
		eher unzufrieden	3	3,0	11,1	100,0
		Total	27	26,7	100,0	
	Missing System	74	73,3			

ÖBB	Total		101	100,0		
	Valid	sehr zufrieden	3	1,9	9,7	9,7
		zufrieden	17	10,5	54,8	64,5
		eher unzufrieden	6	3,7	19,4	83,9
		unzufrieden	5	3,1	16,1	100,0
		Total	31	19,1	100,0	
	Missing System	131	80,9			
Total		162	100,0			

### Zufriedenheit mit der Sicherheit während der Reise

Zuggesellschaft			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
CNL	Valid	sehr zufrieden	29	28,7	35,4	35,4
		zufrieden	50	49,5	61,0	96,3
		eher unzufrieden	2	2,0	2,4	98,8
		unzufrieden	1	1,0	1,2	100,0
		Total	82	81,2	100,0	
	Missing System	19	18,8			
Total		101	100,0			
ÖBB	Valid	sehr zufrieden	40	24,7	30,5	30,5
		zufrieden	83	51,2	63,4	93,9
		eher unzufrieden	5	3,1	3,8	97,7
		unzufrieden	3	1,9	2,3	100,0
		Total	131	80,9	100,0	
	Missing System	31	19,1			
Total		162	100,0			

### Angaben zur Person

#### Geschlecht

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	weiblich	152	57,8	57,8	57,8
	männlich	111	42,2	42,2	100,0
	Total	263	100,0	100,0	

#### Alter

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	bis 19 Jahre	29	11,0	11,0	11,0
	20 bis 26 Jahre	56	21,3	21,3	32,3
	27 bis 29 Jahre	80	30,4	30,4	62,7
	40 bis 49 Jahre	53	20,2	20,2	82,9



50 bis 59 Jahre	26	9,9	9,9	92,8
60 Jahre und älter	19	7,2	7,2	100,0
Total	263	100,0	100,0	

## Beruf

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid selbstständig/freiberuflich	55	20,9	21,0	21,0
Beamte/r/Angestellte/r	88	33,5	33,6	54,6
Arbeiter/in	6	2,3	2,3	56,9
Lehrling	2	,8	,8	57,6
Schüler/in	31	11,8	11,8	69,5
Student/in	42	16,0	16,0	85,5
Pensionist/in	20	7,6	7,6	93,1
sonstiger Beruf	15	5,7	5,7	98,9
Erwerbslos	3	1,1	1,1	100,0
Total	262	99,6	100,0	
Missing System	1	,4		
Total	263	100,0		

## Derzeitiger Wohnort

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	1,1	1,1	1,1
Argentinien	1	,4	,4	1,5
Belgien	1	,4	,4	1,9
Deutschland	55	20,9	20,9	22,8
Deutschland und Österreich	1	,4	,4	23,2
Frankreich	7	2,7	2,7	25,9
Guatemala	1	,4	,4	26,2
Indien	1	,4	,4	26,6
Italien	2	,8	,8	27,4
Mexiko	1	,4	,4	27,8
Neu Seeland	1	,4	,4	28,1
Neu Zeeland	1	,4	,4	28,5
Niederlande	4	1,5	1,5	30,0
Österreich	142	54,0	54,0	84,0
Österreich und Deutschland	4	1,5	1,5	85,6
Rumänien	2	,8	,8	86,3
Slowakei	1	,4	,4	86,7
Süd Korea	2	,8	,8	87,5
U.K.	1	,4	,4	87,8
Ungarn	1	,4	,4	88,2
USA	30	11,4	11,4	99,6
Vereinigte	1	,4	,4	100,0

Emiraten			
Total	263	100,0	100,0

### Sprache des Fragebogens

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Deutsch	208	79,1	79,1	79,1
	Englisch	55	20,9	20,9	100,0
	Total	263	100,0	100,0	

### Angaben zu den Zügen

#### Zug: Datum, Destination

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	11.11. Wien-Mannheim	22	8,4	8,4	8,4
	12.11. Mannheim-Wien	25	9,5	9,5	17,9
	15.11. Wien-Dortmund	19	7,2	7,2	25,1
	16.11. Dortmund-Wien	34	12,9	12,9	38,0
	18.11. Wien-Venedig	28	10,6	10,6	48,7
	19.11. Venedig-Wien	18	6,8	6,8	55,5
	21.11. Wien-Paris	30	11,4	11,4	66,9
	22.11. Paris-Wien	29	11,0	11,0	77,9
	26.11. Wien-Berlin	32	12,2	12,2	90,1
	27.11. Berlin-Wien	26	9,9	9,9	100,0
	Total	263	100,0	100,0	

#### Zuggesellschaft

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	CNL	101	38,4	38,4	38,4
	ÖBB	162	61,6	61,6	100,0
	Total	263	100,0	100,0	

#### Destination

		Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dortmund	100	38,0	38,0	38,0
	Venedig	46	17,5	17,5	55,5
	Paris	59	22,4	22,4	77,9
	Berlin	58	22,1	22,1	100,0

Total	263	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

### Zeitpunkt

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Wochenende	151	57,4	57,4	57,4
Wochentag	112	42,6	42,6	100,0
Total	263	100,0	100,0	



## Kreuztabellen

### Zweck der Reise

#### Zweck der Reise \* Reisekategorie\_neu

		Reisekategorie_neu			Total
		Sitzwagen	Liegewagen	Schlafwagen	
Zweck der Reise	Fahrt von/zur Arbeit	7	8	8	23
	Fahrt von/zur Ausbildung	2	24	8	34
	Dienstliche Erledigung	6	20	19	45
	Private Erledigung	4	5	3	12
	Besuch von FreundInnen	21	37	3	61
	Urlaubsreise	14	54	19	87
Total		54	148	60	262

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	36,109(a)	10	,000
Likelihood Ratio	39,282	10	,000

Linear-by-Linear Association	4,037	1	,045
N of Valid Cases	262		

a. 3 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,47.

### Zweck der Reise \* Zeit am Zielort

		Zeit am Zielort			Total
		ohne Übernachtung	ein bis drei Nächte	vier und mehr Nächte	
Zweck der Reise	Fahrt von/zur Arbeit	4	7	12	23
	Fahrt von/zur Ausbildung	5	23	6	34
	Dienstliche Erledigung	10	25	10	45
	Private Erledigung	3	5	4	12
	Besuch von FreundInnen	0	33	27	60
	Urlaubsreise	11	54	22	87
Total		33	147	81	261

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,445(a)	10	,002
Likelihood Ratio	35,107	10	,000
Linear-by-Linear Association	,568	1	,451

of Valid Cases

261

a 4 cells (22,2%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,52.

### Zweck der Reise \* Zahl der Fahrten im Jahr

		Zahl der Fahrten im Jahr				Total
		Mindestens zwei Mal pro Woche	Mindestens zwei Mal pro Monat	Mindestens fünf Mal pro Jahr	Seltener als fünf Mal pro Jahr	
Zweck der Reise	Fahrt von/zur Arbeit	0	9	3	10	22
	Fahrt von/zur Ausbildung	0	4	8	22	34
	Dienstliche Erledigung	0	2	18	25	45
	Private Erledigung	0	1	3	8	12
	Besuch von FreundInnen	0	6	20	35	61
	Urlaubsreise	1	7	3	76	87
Total		1	29	55	176	261

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	56,103(a)	15	,000
Likelihood Ratio	54,433	15	,000
Linear-by-Linear Association	12,742	1	,000
N of Valid Cases	261		

a 11 cells (45,8%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,05.

### Zweck der Reise \* Ort des Ticketkaufs

		Ort des Ticketkaufs					Total
		am Schalter im Bahnhof	im Reisebüro	über Telefon	im Internet	im Zug	
Zweck der Reise	Fahrt von/zur Arbeit	12	3	3	4	1	23
	Fahrt von/zur Ausbildung	13	7	7	7	0	34
	Dienstliche Erledigung	20	7	7	9	2	45
	Private Erledigung	8	1	2	1	0	12
	Besuch von FreundInnen	30	6	4	20	1	61
	Urlaubsreise	36	34	8	8	1	87
Total		119	58	31	49	5	262

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	40,413(a)	20	,004
Likelihood Ratio	39,963	20	,005
Linear-by-Linear Association	1,390	1	,238
N of Valid Cases	262		

a 12 cells (40,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,23.

### Zweck der Reise \* Zeitpunkt des Ticketkaufs



		Zeitpunkt des Ticketkaufs				Total
		am Abfahrtstag	ein bis sechs Tage vor der Abfahrt	eine bis vier Wochen vor der Abfahrt	länger als vier Wochen vor der Abfahrt	
Zweck	Fahrt von/zur Arbeit	4	11	4	4	23
der	Fahrt von/zur					
Reise	Ausbildung	2	11	11	10	34
	Dienstliche Erledigung	7	15	18	5	45
	Private Erledigung	4	5	1	2	12
	Besuch von FreundInnen	6	10	23	22	61
	Urlaubsreise	5	24	25	33	87
Total		28	76	82	76	262

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	33,418(a)	15	,004
Likelihood Ratio	34,198	15	,003
Linear-by-Linear Association	10,276	1	,001
N of Valid Cases	262		

a. 7 cells (29,2%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,28.

### Zweck der Reise \* Zeitpunkt

	Zeitpunkt		Total
	Wochenende	Wochentag	

Zweck der Reise	Fahrt von/zur Arbeit	10	13	23
	Fahrt von/zur Ausbildung	14	20	34
	Dienstliche Erledigung	19	26	45
	Private Erledigung	7	5	12
	Besuch von FreundInnen	36	25	61
	Urlaubsreise	65	22	87
Total		151	111	262

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,479(a)	5	,001
Likelihood Ratio	20,965	5	,001
Linear-by-Linear Association	17,730	1	,000
N of Valid Cases	262		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,08.

### Zweck der Reise \* Mitreisende

		Mitreisende					Total	
		alleine	mit Familienmitgliedern	mit Partner/in	mit Freund/innen	mit Arbeitskolleg/innen		mit Studien- bzw. Schulkolleg/innen
Zweck der Reise	Fahrt von/zur Arbeit	17	1	3	2	0	0	23

der Reise	Fahrt von/zur	6	0	0	8	0	20	34
	Ausbildung							
	Dienstliche Erledigung	33	2	4	0	5	1	45
	Private Erledigung	8	2	1	1	0	0	12
	Besuch von FreundInnen	40	5	4	12	0	0	61
	Urlaubsreise	18	7	27	30	0	5	87
Total		122	17	39	53	5	26	262

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	204,982 <sup>a)</sup>	25	,000
Likelihood Ratio	180,757	25	,000
Linear-by-Linear Association	,003	1	,954
N of Valid Cases	262		

a) 19 cells (52,8%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,23.

### Zweck der Reise \* Wichtigkeit des Preises

		Wichtigkeit des Preises				Total
		sehr wichtig	wichtig	eher unwichtig	unwichtig	
Zweck der Reise	Fahrt von/zur Arbeit	4	8	6	3	21
	Fahrt von/zur Ausbildung	15	10	5	3	33
	Dienstliche Erledigung	11	18	7	6	42
	Private Erledigung	5	5	0	0	10

Besuch von FreundInnen	38	14	6	2	60
Urlaubsreise	35	30	14	2	81
Total	108	85	38	16	247

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	30,524(a)	15	,010
Likelihood Ratio	32,399	15	,006
Linear-by-Linear Association	9,994	1	,002
N of Valid Cases	247		

a. 9 cells (37,5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,65.

### Zweck der Reise\_ZF \* Wichtigkeit des Preises

		Wichtigkeit des Preises				Total
		sehr wichtig	wichtig	Eher unwichtig	unwichtig	
Zweck der Reise_ZF	Beruflich	30	36	18	12	96
	Privat	78	49	20	4	151
Total		108	85	38	16	247

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15,972(a)	3	,001
Likelihood Ratio	16,035	3	,001
Linear-by-Linear Association	14,713	1	,000
N of Valid Cases	247		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6,22.

### Zweck der Reise\_ZF \* SparNight-Angebot genutzt

		SparNight-Angebot genutzt		Total
		JA	NEIN	
Zweck der Reise_ZF	Beruflich	29	48	77
	Privat	86	52	138
Total		115	100	215

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	12,077(b)	1	,001		
Continuity Correction(a)	11,107	1	,001		
Likelihood Ratio	12,153	1	,000		
Fisher's Exact Test				,001	,000

Linear-by-Linear Association	12,021	1	,001		
N of Valid Cases	215				

a Computed only for a 2x2 table

b 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 35,81.

### Zweck der Reise\_ZF \* LastMinute-Angebot genutzt

		LastMinute-Angebot genutzt		Total
		JA	NEIN	
Zweck der Reise_ZF	Beruflich	3	21	24
	Privat	12	52	64
Total		15	73	88

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,482(b)	1	,487		
Continuity Correction(a)	,141	1	,707		
Likelihood Ratio	,508	1	,476		
Fisher's Exact Test				,751	,365
Linear-by-Linear Association	,477	1	,490		
N of Valid Cases	88				

a Computed only for a 2x2 table

b 1 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,09.

## Wichtigkeit und Zufriedenheit

### Wichtigkeit der Attraktivität der Abfahrtszeit \* Zufriedenheit mit der Attraktivität der Abfahrtszeit

		Zufriedenheit mit der Attraktivität der Abfahrtszeit					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Attraktivität der Abfahrtszeit	sehr wichtig	57	24	2	3	0	86
	wichtig	37	60	6	1	1	105
	eher unwichtig	11	20	2	1	1	35
	unwichtig	5	7	1	0	2	15
Total		110	111	11	5	4	241

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	40,187(a)	12	,000
Likelihood Ratio	34,831	12	,000
Linear-by-Linear Association	15,720	1	,000
N of Valid Cases	241		

a. 12 cells (60,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,25.

### Wichtigkeit der Attraktivität der Ankunftszeit \* Zufriedenheit mit der Attraktivität der Ankunftszeit

		Zufriedenheit mit der Attraktivität der Ankunftszeit					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Attraktivität der Ankunftszeit	sehr wichtig	54	29	5	1	0	89
	wichtig	38	54	8	5	0	105
	eher unwichtig	7	15	9	2	1	34
	unwichtig	3	4	3	0	2	12
Total		102	102	25	8	3	240

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	59,540(a)	12	,000
Likelihood Ratio	43,865	12	,000
Linear-by-Linear Association	30,761	1	,000
N of Valid Cases	240		

a. 10 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,15.

### Wichtigkeit der Attraktivität der Reisedauer \* Zufriedenheit mit der Attraktivität der Reisedauer

		Zufriedenheit mit der Attraktivität der Reisedauer					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Attraktivität der Reisedauer	sehr wichtig	22	11	4	2	1	40
	wichtig	19	54	11	2	2	88
	eher	7	32	15	6	0	60



	unwichtig						
	unwichtig	1	7	15	8	3	34
Total		49	104	45	18	6	222

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	76,651(a)	12	,000
Likelihood Ratio	72,727	12	,000
Linear-by-Linear Association	41,867	1	,000
N of Valid Cases	222		

a. 7 cells (35,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,92.

### Wichtigkeit des Preises \* Zufriedenheit mit dem Preis

		Zufriedenheit mit dem Preis					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit des Preises	sehr wichtig	54	41	7	2	0	104
	wichtig	16	51	12	3	1	83
	eher unwichtig	3	20	9	2	1	35
	unwichtig	2	8	4	1	1	16
Total		75	120	32	8	3	238

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	46,050(a)	12	,000
Likelihood Ratio	46,566	12	,000
Linear-by-Linear Association	32,958	1	,000
N of Valid Cases	238		

a. 10 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,20.

### Wichtigkeit der Buchung über Internet \* Zufriedenheit mit der Buchung über Internet

		Zufriedenheit mit der Buchung über Internet					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Buchung über Internet	sehr wichtig	16	10	1	2	1	30
	wichtig	10	27	2	2	1	42
	eher unwichtig	11	20	13	3	27	74
	unwichtig	5	11	4	3	58	81
Total		42	68	20	10	87	227

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	108,905(a)	12	,000
Likelihood Ratio	113,722	12	,000

Linear-by-Linear Association	76,949	1	,000
N of Valid Cases	227		

a 6 cells (30,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,32.

### Wichtigkeit der Einfachheit der Buchung \* Zufriedenheit mit der Einfachheit der Buchung

		Zufriedenheit mit der Einfachheit der Buchung					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Einfachheit der Buchung	sehr wichtig	33	18	3	2	1	57
	wichtig	19	47	10	2	11	89
	eher unwichtig	10	19	9	3	7	48
	unwichtig	2	14	0	2	16	34
Total		64	98	22	9	35	228

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	70,318(a)	12	,000
Likelihood Ratio	68,102	12	,000
Linear-by-Linear Association	40,385	1	,000
N of Valid Cases	228		

a 6 cells (30,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,34.

**Wichtigkeit der Übersichtlichkeit des Preissystems \* Zufriedenheit mit der Übersichtlichkeit des Preissystems**

		Zufriedenheit mit der Übersichtlichkeit des Preissystems					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Übersichtlichkeit des Preissystems	sehr wichtig	26	20	7	5	0	58
	wichtig	12	47	17	7	4	87
	eher unwichtig	4	21	8	3	9	45
	unwichtig	2	7	5	4	12	30
Total		44	95	37	19	25	220

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	68,132(a)	12	,000
Likelihood Ratio	64,172	12	,000
Linear-by-Linear Association	42,797	1	,000
N of Valid Cases	220		

a. 3 cells (15,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,59.

**Wichtigkeit der zentralen Lage des Abfahrtsbahnhofs \* Zufriedenheit mit zentralen Lage des Abfahrtsbahnhofs**

		Zufriedenheit mit zentralen Lage des Abfahrtsbahnhofs					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der	sehr wichtig	59	14	1	0	2	76

zentralen Lage des Abfahrtsbahnhofs	wichtig	41	54	2	0	1	98
	eher unwichtig	14	32	4	1	3	54
	unwichtig	3	4	0	0	2	9
Total		117	104	7	1	8	237

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	57,067(a)	12	,000
Likelihood Ratio	53,428	12	,000
Linear-by-Linear Association	27,703	1	,000
N of Valid Cases	237		

a. 14 cells (70,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,04.

### Wichtigkeit der zentralen Lage des Ankunftsbahnhofs \* Zufriedenheit mit der zentralen Lage des Ankunftsbahnhofs

		Zufriedenheit mit der zentralen Lage des Ankunftsbahnhofs					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der zentralen Lage des Ankunftsbahnhofs	sehr wichtig	58	19	0	0	0	77
	wichtig	44	62	1	1	1	109
	eher unwichtig	12	25	1	0	3	41
	unwichtig	3	5	0	0	2	10
Total		117	111	2	1	6	237

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	50,591(a)	12	,000
Likelihood Ratio	45,803	12	,000
Linear-by-Linear Association	33,451	1	,000
N of Valid Cases	237		

a. 14 cells (70,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,04.

### Wichtigkeit des Sitz- bzw. Liegekomforts \* Zufriedenheit mit dem Sitz- bzw. Liegekomfort

		Zufriedenheit mit dem Sitz- bzw. Liegekomfort					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit des Sitz- bzw. Liegekomforts	sehr wichtig	28	35	19	6	1	89
	wichtig	13	68	10	3	1	95
	eher unwichtig	3	21	10	3	0	37
	unwichtig	2	3	1	4	0	10
Total		46	127	40	16	2	231

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	44,306(a)	12	,000
Likelihood Ratio	37,271	12	,000

Linear-by-Linear Association	5,630	1	,018
N of Valid Cases	231		

a 8 cells (40,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,09.

### Wichtigkeit der Pünktlichkeit bei der Abfahrt \* Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Abfahrt

		Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Abfahrt					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Pünktlichkeit bei der Abfahrt	sehr wichtig	57	17	3	1	0	78
	wichtig	36	46	6	0	2	90
	eher unwichtig	26	20	0	2	3	51
	unwichtig	14	0	0	0	0	14
Total		133	83	9	3	5	233

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	42,091(a)	12	,000
Likelihood Ratio	49,894	12	,000
Linear-by-Linear Association	1,070	1	,301
N of Valid Cases	233		

a 13 cells (65,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,18.

**Wichtigkeit der Pünktlichkeit bei der Ankunft \* Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Ankunft**

		Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei der Ankunft					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Pünktlichkeit bei der Ankunft	sehr wichtig	37	23	5	2	0	67
	wichtig	19	44	6	1	4	74
	eher unwichtig	11	19	3	1	4	38
	unwichtig	8	0	0	0	0	8
Total		75	86	14	4	8	187

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	32,903(a)	12	,001
Likelihood Ratio	37,643	12	,000
Linear-by-Linear Association	2,024	1	,155
N of Valid Cases	187		

a. 12 cells (60,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,17.

**Wichtigkeit der Freundlichkeit des Personals \* Zufriedenheit mit der Freundlichkeit des Personals**

		Zufriedenheit mit der Freundlichkeit des Personals					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der	sehr wichtig	39	23	1	1	0	64



Freundlichkeit des Personals	wichtig	39	55	1	1	2	98
	eher unwichtig	15	29	5	1	3	53
	unwichtig	4	11	1	0	0	16
Total		97	118	8	3	5	231

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26,868(a)	12	,008
Likelihood Ratio	26,902	12	,008
Linear-by-Linear Association	12,505	1	,000
N of Valid Cases	231		

a. 12 cells (60,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,21.

### Wichtigkeit der Qualität des Speisewagens \* Zufriedenheit mit der Qualität des Speisewagens

		Zufriedenheit mit der Qualität des Speisewagens					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Qualität des Speisewagens	sehr wichtig	5	5	2	8	2	22
	wichtig	8	16	4	2	5	35
	eher unwichtig	6	24	10	4	39	83
	unwichtig	2	12	2	7	51	74
Total		21	57	18	21	97	214

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	68,308(a)	12	,000
Likelihood Ratio	66,409	12	,000
Linear-by-Linear Association	32,899	1	,000
N of Valid Cases	214		

a. 6 cells (30,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,85.

### Wichtigkeit inkludierter Serviceangebote \* Zufriedenheit mit inkludierten Serviceangeboten

		Zufriedenheit mit inkludierten Serviceangeboten					Total
		sehr zufrieden	Zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit inkludierter Serviceangebote	sehr wichtig	14	7	3	4	0	28
	wichtig	19	37	7	6	5	74
	eher unwichtig	10	34	9	0	19	72
	unwichtig	1	16	3	1	33	54
Total		44	94	22	11	57	228

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	88,369(a)	12	,000
Likelihood Ratio	94,831	12	,000

Linear-by-Linear Association	48,734	1	,000
N of Valid Cases	228		

a 5 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,35.

### Wichtigkeit kostenpflichtiger Serviceangebote \* Zufriedenheit mit kostenpflichtigen Serviceangeboten

		Zufriedenheit mit kostenpflichtigen Serviceangeboten					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit kostenpflichtiger Serviceangebote	sehr wichtig	1	4	3	1	2	11
	wichtig	6	9	4	2	5	26
	eher unwichtig	7	31	11	0	47	96
	unwichtig	1	8	3	4	68	84
Total		15	52	21	7	122	217

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	59,562(a)	12	,000
Likelihood Ratio	63,591	12	,000
Linear-by-Linear Association	39,169	1	,000
N of Valid Cases	217		

a 9 cells (45,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,35.

**Wichtigkeit der Nutzung der Nacht als Reisezeit \* Zufriedenheit mit der Nutzung der Nacht als Reisezeit**

		Zufriedenheit mit der Nutzung der Nacht als Reisezeit				Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Nutzung der Nacht als Reisezeit	sehr wichtig	125	33	0	0	158
	wichtig	29	34	0	3	66
	eher unwichtig	2	11	2	1	16
	unwichtig	0	0	0	4	4
Total		156	78	2	8	244

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	189,574(a)	9	,000
Likelihood Ratio	87,670	9	,000
Linear-by-Linear Association	84,380	1	,000
N of Valid Cases	244		

a. 9 cells (56,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,03.

**Wichtigkeit der Umweltfreundlichkeit \* Zufriedenheit mit der Umweltfreundlichkeit Crosstabulation**

		Zufriedenheit mit der Umweltfreundlichkeit				Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	
Wichtigkeit der	sehr wichtig	46	10	1	0	57

Umweltfreundlichkeit	wichtig	29	57	3	0	0	89
	eher unwichtig	10	31	4	1	13	59
	unwichtig	2	8	0	0	15	25
Total		87	106	8	1	28	230

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	134,504 <sup>a)</sup>	12	,000
Likelihood Ratio	129,059	12	,000
Linear-by-Linear Association	86,405	1	,000
N of Valid Cases	230		

a) 9 cells (45,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,11.

### Wichtigkeit von getrennten Damen- und Herrenabteilen \* Zufriedenheit mit getrennten Damen- und Herrenabteilen Crosstabulation

		Zufriedenheit mit getrennten Damen- und Herrenabteilen					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit von getrennten Damen- und Herrenabteilen	sehr wichtig	17	9	4	2	2	34
	wichtig	7	23	7	2	0	39
	eher unwichtig	1	23	9	2	40	75
	unwichtig	2	8	1	1	64	76
Total		27	63	21	7	106	224

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	140,738(a)	12	,000
Likelihood Ratio	153,253	12	,000
Linear-by-Linear Association	93,807	1	,000
N of Valid Cases	224		

a. 8 cells (40,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,06.

### Wichtigkeit der Sauberkeit \* Zufriedenheit mit der Sauberkeit Crosstabulation

		Zufriedenheit mit der Sauberkeit					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Sauberkeit	sehr wichtig	43	58	13	8	1	123
	wichtig	17	60	3	1	0	81
	eher unwichtig	3	12	4	0	0	19
	unwichtig	2	7	2	1	0	12
Total		65	137	22	10	1	235

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	23,126(a)	12	,027
Likelihood Ratio	24,762	12	,016

Linear-by-Linear Association	,904	1	,342
N of Valid Cases	235		

a 10 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,05.

### Wichtigkeit der Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads \* Zufriedenheit mit der Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads Crosstabulation

		Zufriedenheit mit der Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads	sehr wichtig	6	3	1	0	0	10
	wichtig	5	9	0	0	6	20
	eher unwichtig	3	10	5	3	48	69
	unwichtig	0	8	3	2	110	123
Total		14	30	9	5	164	222

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	109,426(a)	12	,000
Likelihood Ratio	87,382	12	,000
Linear-by-Linear Association	78,587	1	,000
N of Valid Cases	222		

a 13 cells (65,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,23.

**Wichtigkeit der Sicherheit während der Reise \* Zufriedenheit mit der Sicherheit während der Reise Crosstabulation**

		Zufriedenheit mit der Sicherheit während der Reise					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Wichtigkeit der Sicherheit während der Reise	sehr wichtig	55	54	3	3	3	118
	wichtig	11	58	1	1	4	75
	eher unwichtig	0	13	1	0	2	16
	unwichtig	2	6	1	0	6	15
Total		68	131	6	4	15	224

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	64,839(a)	12	,000
Likelihood Ratio	57,444	12	,000
Linear-by-Linear Association	32,776	1	,000
N of Valid Cases	224		

a. 12 cells (60,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,27.

**Geschlecht \* Wichtigkeit von getrennten Damen- und Herrenabteilen Crosstabulation**

	Wichtigkeit von getrennten Damen- und Herrenabteilen				Total
	sehr wichtig	wichtig	eher unwichtig	unwichtig	



Geschlecht	weiblich	29	34	43	31	137
	männlich	8	10	37	49	104
Total		37	44	80	80	241

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	25,469(a)	3	,000
Likelihood Ratio	26,494	3	,000
Linear-by-Linear Association	23,688	1	,000
N of Valid Cases	241		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 15,97.

### Geschlecht \* Zufriedenheit mit getrennten Damen- und Herrenabteilen Crosstabulation

		Zufriedenheit mit getrennten Damen- und Herrenabteilen					Total
		sehr zufrieden	zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	unwichtig	
Geschlecht	weiblich	24	40	14	4	49	131
	männlich	3	24	7	3	59	96
Total		27	64	21	7	108	227

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
--	-------	----	-----------------------

Pearson Chi-Square	18,786(a)	4	,001
Likelihood Ratio	20,667	4	,000
Linear-by-Linear Association	15,747	1	,000
N of Valid Cases	227		

a. 2 cells (20,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,96.

## SPARNIGHT und LASTMINUTE Angebot

### SPARNIGHT-Angebot bekannt \* SPARNIGHT-Angebot genutzt

		SPARNIGHT-Angebot genutzt		Total
		JA	NEIN	
SPARNIGHT-Angebot bekannt	JA	115	52	167
	NEIN	0	49	49
Total		115	101	216

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	72,162(b)	1	,000		
Continuity Correction(a)	69,423	1	,000		
Likelihood Ratio	91,385	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000

Linear-by-Linear Association	71,828	1	,000		
N of Valid Cases	216				

a Computed only for a 2x2 table

b 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 22,91.

### LASTMINUTE-Angebot bekannt \* LASTMINUTE-Angebot genutzt

		LASTMINUTE-Angebot genutzt		Total
		JA	NEIN	
LASTMINUTE-Angebot bekannt	JA	15	14	29
	NEIN	0	59	59
Total		15	73	88

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	36,788(b)	1	,000		
Continuity Correction(a)	33,221	1	,000		
Likelihood Ratio	40,195	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000
Linear-by-Linear Association	36,370	1	,000		
N of Valid Cases	88				

a Computed only for a 2x2 table

b 1 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,94.