

Politische Forderungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftlichen Nachtreiseverkehr

Eine deutliche Vermehrung des Angebots und der Nutzung von Nachtreisezügen erfordert faire Wettbewerbsverhältnisse. Werden ungünstige Rahmenbedingungen durch Subventionen für ausgeschriebene Strecken bzw. Anweisungen an die Fernverkehrsbetreiber „kompensiert“, könnte dies zwar die Aufrechterhaltung des Betriebs auf einzelnen Strecken gewährleisten, bringt aber keine Wachstumsaussichten.

Inhalt

1. Bezahlbare Trassenpreise.....	1
2. Faire Preise bzw. faire Aufteilung der Einnahmen jedes Reisenden bei Umsteigeverbindungen	11
3. Steuerliche Nachteile gegenüber Flugverkehr und Hotels abbauen.....	15
4. Fahrgastrechte stärken – Abschöpfung der Konsumentenrenten vermindern.....	15
5. Regulatorischen Aufwand senken.....	17
6. Kurswagen zum Reisen im Liegen an Nacht-IC/ICE bzw. Zügen spätabends und morgen	18
7. Harmonisierung von Fahrplanlage und Trassenverträgen.....	20
8. Nachtzüge in Frankreich.....	21
9. Betreiber ÖBB.....	21
10. Weitere Möglichkeiten zur Förderung des Nachtreiseverkehrs im Zug	22

Folgende Maßnahmen verbessern die Position des Nachtreiseverkehrs gegenüber dem Flugverkehr:

1. Bezahlbare Trassenpreise

1.1 Systematik der Trassenpreise in den EU-Schienennetzen

Zweifelloos muss der Nachtzugverkehr die durch ihn zusätzlich verursachten, variablen Kosten (insbes. für zusätzlichen Verschleiß der Strecke, „direkt zurechenbare Kosten“) und den Wert ggf. verursachter Engpässe erstatten.

Ein wesentlicher Anteil der heutigen Trassenpreise (Schienen-Maut) geht jedoch über diesen Wert hinaus und dient somit der Deckung der Fixkosten des Schienennetzes bzw. in Deutschland der Gewinnerzielung der Infrastrukturgesellschaften („Vollkostenaufschlag“). Soweit hohe Preisforderungen für die Trassennutzung zur Folge haben, dass Verkehre wegen zu fehlender Wirtschaftlichkeit gar nicht stattfinden, ist das kontraproduktiv und der Infrastrukturbetreiber erzielt gar keinen Trassenerlös.

Insbesondere sollte es bei internationalen Verbindungen nicht dazu kommen, dass ein Infrastrukturbetreiber seine Trassenpreise im Vertrauen darauf festlegt, dass es für die Gesamtkosten der Fahrt auf erhöhte Preise auf seinem Streckenanteil nicht so ankommt.

So sieht es die EU-Regulierung auch im Grundsatz vor. Die Kostenbestandteile, die über die direkt zurechenbaren Kosten hinausgehen, sollen ein Verkehrssegment nicht erdrücken. Allerdings werden Nachtzüge regelmäßig nicht als getrenntes Segment behandelt (siehe unten).

1.2 Österreich / ÖBB

Die **ÖBB** differenziert nicht nach der Tageszeit, und verlangt auf den von den Nachtzügen befahrenen Strecken (z.B. Inntal-Brenner, Linz-Wien) höhere Trassenpreise als im Durchschnitt ihres übrigen Schienennetzes. Für den Tageslinienverkehr mag das wegen dem höheren Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken berechtigt sein, für die Nachtzüge ist es eine starke Belastung.

1.3 Deutschland / DB Netz

Die **Deutsche Bahn** plant ab Ende 2017 eine Reduzierung der Trassenpreise des Fernverkehrs zwischen 23 und 6 Uhr auf ein Entgelt von 2,46 €/Trkm. Dies liegt wohl nahe an den direkt zurechenbaren Kosten und ist auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht berechtigt, weil es der geringere Verkehr in der Nacht nicht ermöglicht, höhere Trassenpreise zu erwirtschaften – wenn nachts gar keine Züge fahren würden, gäbe es auch keine Trasseneinnahmen bzw. Erlöse aus Vollkostenaufschlägen.

Die DB Netz gab 2015 „unmittelbare Kosten des Zugbetriebs“ auf Seiten des Schienennetzes an von:

- 1,23 €/km im Personennahverkehr
- 1,70 €/km im Personenfernverkehr
- 1,741 €/km im Güterverkehr,

jeweils je Trassenkilometer im Schienenverkehr und zuzüglich Umsatzsteuer. Das wäre gewissermaßen die Untergrenze der Trassenpreise für Züge, die ihre Kosten decken.

Für Güterzüge waren im TPS 2014 im Schnitt 2,63 €/km zu zahlen, im TPS 2018 sind es 2,09 €/km für Standardfahrten.

Das TPS 2018 legt für Personen-Fernverkehre *in der Nachtzeit* (23 Uhr bis 6 Uhr) **einen Trassenpreis von 2,46 €/km** fest, womit ein Aufschlag von 0,74 €/km als Deckungsbeitrag durch die DB Netz erwirtschaftet werden kann.

Diese Preise bzw. einen derartigen Margenaufschlag von ca. 43% auf die zurechenbaren Kosten erscheinen auf den großen Hauptstrecken in der Zeit 23-6 Uhr auch für den Nachtreiseverkehr im Grundsatz vertretbar.

Kritik

„Echte“ Nachtreisezüge, die im Interesse genügender Schlafenszeiten länger unterwegs sind und vor 23:00 abfahren bzw. nach 6:00 ankommen, werden allerdings nach diesem Konzept vor 23 Uhr und ab 6 Uhr die vollen „Tagespreise“ zahlen. Nacht-ICE, die eine gleiche weite Strecke vollständig zwischen 23 Uhr und 6 Uhr zurücklegen, werden demgegenüber bevorzugt.

Manche internationalen Nachreisezüge, die z.B. von Wien/Budapest kommend erst nach 6 Uhr das Schienennetz der DB erreichen, werden gar keine Ermäßigung erreichen.

Für die zeitvariablen Trassenpreise wäre daher angemessen, wenn diese für die gesamte Nachtzug-Laufstrecke gelten. Bei einem gemischten Nachtzug, der in stärkerem Maße auch Sitzwagen beinhaltet und sich an Reisenden über kürzere Strecken in den Morgen- und Abendstunden wendet, sollte die volle Nacht-Ermäßigung mindestens bis zu dem ersten morgendlichen Zustiegs-Bahnhof nach der Nacht-Phase (z.B. 23 Uhr bis 6 Uhr) reichen. Korrespondierend sollte die Nacht-Ermäßigung ab dem letzten Ausstiegsbahnhof vor der Nacht-Phase beginnen. Ab dem ersten Zustieg nach sechs Uhr erwirtschaftet ein gemischter Nachtzug „normale“ Erlöse im morgendlichen Tagesverkehr. Dabei wäre eine Festlegung des Trassenpreises im Verhältnis zur Zuglänge denkbar, d.h. die eigentlichen Schlaf- und Liegewagen werden auf dem gesamten Laufweg als Nachtverkehr gewertet, die Sitz-/Pendlerwagen nur von 23 bis 6 Uhr. Bestünde ein Zug also je zur Hälfte aus Liegend-Wagen und Sitzwagen, würde für die Strecke vor 23 Uhr der Mittelwert von Abend- und Nachttarif genommen, ab 6 Uhr der Mittelwert aus Tages- und Nachttarif.

Niedrigere Trassenpreise in der Nacht führen aber automatisch zu einer zweiten Benachteiligung: Bei der Trassenvergabe wird im Konfliktfall zwischen zwei Zügen grundsätzlich der Zug mit dem höheren Ertrag von DB Netz bevorzugt. Die (sachlich begründete) Preisermäßigung in der Nacht führt dann dazu, dass der Nachtzug (auch noch morgens) den kürzeren gegenüber einem Tageszug ziehen muss, auch bei im Grundsatz gleichem innerdeutschen Laufweg (zu internationalen Verbindungen siehe unten).

In den ab 6 Uhr (und bis 20 Uhr) befahrenen Streckenanteilen steigt der Trassenpreis mit der Reisegeschwindigkeit, genaugenommen mit „der durchschnittlichen, auf ganze km/h kaufmännisch gerundeten Geschwindigkeit zwischen zwei aufeinander folgenden Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen“. Soweit Nachtzüge auf freier Strecke gleich schnell fahren wie ein Tageszug auf derselben Strecke, jedoch durch weniger Halte eine höhere Reisegeschwindigkeit erreichen, werden die Nachtzüge also mit höheren Trassenpreisen benachteiligt. Durch die insgesamt größere Reiseweite verteilt sich beim Nachtzug ganz natürlich eine sinnvolle Anzahl von Halten auf eine weitere Strecke; zudem müssen die frühen Tageszüge ja erst mal Fahrgäste aufnehmen und daher halten, um sie dann (wie der Nachtzug auch) nicht ganz so früh wieder aussteigen zu lassen. Damit ist es nicht fair, die Auswirkung einer geringeren Zahl der Halte je 100 km im Nachtzug mit höheren Trassenpreisen zu belegen.

Aber schon grundsätzlich ist die **Tarifierung nach der Reisegeschwindigkeit** ab 6 Uhr für Nachtzüge nicht angemessen: Im Tagesverkehr führt eine höhere Reisegeschwindigkeit zu einer wesentlichen Verbesserung der Wettbewerbsposition gegenüber PKW und Fernbussen, und mit demselben Zugmaterial können im Laufe des Tages mehr Fahrten zurückgelegt werden. Im Nachtzugverkehr muss mitunter eine gewisse Mindestfahrzeit eingehalten werden, um angenehme Schlafenszeiten zu gewährleisten. Eine hohe Geschwindigkeit des Nachtzuges in den Morgenstunden kann aber bei zwei auseinanderliegenden Zielorten dazu dienen, bei beiden eine vernünftige Ankunftszeit zu erreichen. Beispielsweise fährt der ÖBB Nightjet aus Zürich um 6:09 in Berlin Hbf. ab und erreicht Hamburg um 8:46. Für viele Fahrgäste bis Berlin wäre es attraktiver, wenn der Zug etwas mehr Zeit auf der Strecke bis Berlin „verbummelt“. Für die Fahrgäste nach Hamburg bliebe alles beim Alten, wenn der Zug diese Zeit auf dem Weg nach Hamburg wieder aufholte. Während eine kürzere Fahrzeit zwischen Berlin und Hamburg in einem Tagesverkehr natürlich einen großen Vorteil darstellt, würde es für die Reisenden aus der Schweiz nach Hamburg keine Vorteile geben. Gleichwohl würde ein solcher Fahrplan in gleicher Weise zu höheren Trassenpreisen auf der Strecke nach Hamburg führen. Im Übrigen gleicht in diesem Beispiel eine höhere Geschwindigkeit nur den Umweg über Berlin teilweise wieder auf, der wiederum deshalb gemacht wird, weil das

Nachtzugaufkommen für einen eigenen Zug nach Hamburg nicht ausreicht. Zwischen Berlin und Hamburg ist zudem die Auslastung der Schlaf- und Liegewagen niedriger. Ausgerechnet dann höhere Trassenpreise zu nehmen, ist also völlig unangemessen.

Vergleicht man gedanklich zwei Züge mit insgesamt gleicher Reisezeit nach 6 Uhr auf demselben Strecke, von denen der Nachtzug bei mittlerer Fahrgeschwindigkeit ohne Halt durchfährt, während der Tageszug durch mehrere Halte und ggf. „Abstechern“ zu Sackbahnhöfen wie Frankfurt (Main) zusätzliches Fahrgastpotential erreichen kann, diesen Zeitverlust aber durch hohe Fahrtgeschwindigkeit auf entsprechend ausgebauten Strecken wieder aufholen kann, wirkt es offenbar angemessen, die höhere dem Tageszug ermöglichte Fahrtgeschwindigkeit in den Trassenpreisen zu berücksichtigen; dies geschieht jedoch nicht.

Ab Ende 2017 gibt es zudem ein Marktsegment des **Punkt-zu-Punkt-Verkehrs**, dessen niedrigere Trassenpreise an einige Bedingungen geknüpft sind, insbesondere eine Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 Km/h zwischen Metropolbahnhöfen und zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums bei einer Trassenanmeldung zum Netzfahrplan. „Sämtliche Kriterien müssen auf dem gesamten bestellten Laufweg zutreffen“ – also wohl auch in Streckenanteilen vor 6 Uhr (Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2018 (SNB 2018), S. 81). Damit entfällt wohl insbesondere die Möglichkeit, einen Nachtzug ab 6 Uhr nach den Bedingungen (und Tarifen) des Punkt-zu-Punkt-Verkehr fahren zu lassen, aber bis 6 Uhr als Nachtzug ohne Einhaltung der Bedingungen des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs.

Für die Eingruppierung in den Punkt-zu-Punkt-Verkehr ist es ggf. vorteilhaft, Metropolbahnhöfe zu vermeiden. Dies wird jedoch im internationalen Verkehr durch die Fiktion eines Metropolbahnhofs an den Grenzübertritten sehr erschwert: „Dem Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof gleichgestellt ist die Durchfahrt an einer aufkommensstarken Grenzstelle“ (SNB 2018, S. 75). Beispielsweise ist es bei einem Tageszug von Basel SBB und zügiger Weiterfahrt nach Frankfurt ja durchaus sinnvoll, dass die deutsch-schweizerische Grenze keinen Vorteil bei der Einstufung als Punkt-zu-Punkt-Verkehr bringt. Andererseits wird ein Nachtzug, der die Nordschweiz ohne Halt an den großen Bahnhöfen durchfährt und die niedrigere Geschwindigkeit der Bergstrecken in Deutschland teilweise wieder aufholt, ggf. diskriminiert, wenn die bloße Grenzziehung mit Fiktion eines Metropolhalts die Einstufung als Punkt-zu-Punkt-Verkehr verhindert.

Bei Punkt-zu-Punkt-Verkehren besteht zudem ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten. Dabei wurde wohl in erster Linie an Verkehre gedacht, deren Laufweg insgesamt im Inland verläuft. Bei einem mehrstündigen Laufweg tagsüber fällt der mögliche Fahrtzeitverlust durch den Konstruktionsspielraum von 60 Minuten dann nicht so ins Gewicht gegenüber der auf dem gesamten Laufweg erzielten Einsparung. Im internationalen Verkehr bzw. einer Mischanmeldung als Nachtzug / Punkt-zu-Punkt-Verkehr kann jedoch nur auf dem kürzeren Streckenanteil ein Vorteil aus den günstigeren Punkt-zu-Punkt-Tarifen erreicht werden. Dafür kann sich im internationalen Verkehr nachteilig auswirken, dass von der Nachbarbahn zeitliche Vorgaben kommen, die dann eben nicht berücksichtigt werden. Man muss sich nur vorstellen, dass drei durchfahrene Länder bzw. Bahnnetze dieselben Prinzipien des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs aufweisen: Dann würde sich der Konstruktionsspielraum auf drei Stunden vervielfachen. Eine angemessene Lösung bestünde darin, dass der Konstruktionsspielraum bei internationalen Verkehren nur als 30-minütige plus-Toleranz gewährt werden muss, sofern der ausländische Streckenanteil wenigstens etwa ein Drittel beträgt.

Bislang sind die Trassenpreise im DB-Netz vermutlich höher als in den südlichen Nachbarländern; dies wird sich ab Ende 2017 wenigstens bzgl. der nächtlichen Streckenanteile wohl ändern.

1.4 Schweiz / SBB und BLS Netz

Die **Schweizer Bahnen** erheben neben dem Basispreis einen zusätzlichen Deckungsbeitrag in Höhe von 13,5 Prozent des Verkehrserlöses im Personenfernverkehr und 8 Prozent im regionalen Personenverkehr (konzessionierter Verkehr, für 2017). Vermutlich wird dieser Prozentsatz bei Nachtzügen bislang auch auf die eigentlich dem „Hotelcharakter“ zuzuordnenden Teile der Erlöse berechnet. Während der Personenfernverkehr am Tage diesen höheren Prozentsatz als Deckungsbeitrag auch „leisten“ kann, spricht die schwierige Wettbewerbssituation bei Nachtzügen für ein anderes Vorgehen.

Bereits der Basispreis Trasse in der Schweiz geht über die variablen Kosten, die der einzelne Zug zusätzlich verursacht, hinaus, so dass schon damit Deckungsbeiträge erwirtschaftet werden. Dazu kommen Differenzierungen je nach Uhrzeit (Nachfragefaktor), Streckenkategorie und (getrennt davon) Trassenqualität. Die heutigen Nachtzugstrecken gehören durchweg zur etwas teureren Netz- bzw. Streckenkategorie B, bei etwaiger Nutzung alpenquerender Strecken würde sich das noch erhöhen. Auf einigen Hauptstrecken wie Basel-Zürich verdoppelt die SBB den Basispreis u.a. zwischen 6 Uhr und 9 Uhr (Nachfragefaktor Hauptverkehrszeiten). Das bildet bei Tageszügen gewiss die höhere wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zur Hauptverkehrszeit ab, muss bei Nachtzügen aber wie bei der DB hinterfragt werden. Der Nachtzug von Hamburg nach Zürich erreicht die Schweiz bei Basel kurz nach 6 Uhr, so dass die Doppelbelastung voll greift. Der Nachtzug aus Wien kommt gegen 7 Uhr in die Schweiz, befährt aber zunächst Strecken ohne Nachfragefaktor. Nur der Nachtzug Paris-Venedig, der die westliche Schweiz des Nachts ohne Fahrgasthalt quert, kommt ohne Mehrzahlungen infolge des Nachfragefaktors aus. Grundsätzlich positiv zu bewerten ist die Einstufung von Nachtzügen in der Schweiz in die preiswerte Trassenqualität C - sofern dies nicht zu Benachteiligungen bei der Fahrplangestaltung führt. Eine Sonderregelung zur Höherstufung bei den Lötschberg- und Gotthard-Basisstrecken auf Trassenqualität B wirkt sich hingegen vor allem bei potentiellen Nachtzügen durch diese Alpentunnel kostensteigernd aus.

Der Basispreis und der umsatzbezogene Deckungsbeitrag verursachen im gesamten Personenverkehr auf dem SBB-Streckennetz etwa gleich hohe Kosten bzw. Einnahmen; im Fernverkehr dürfte jedoch die Umsatzbeteiligung überwiegen.

Laut Art. 9b Abs. 3 Satz 3 des schweizerischen Eisenbahngesetzes „entspricht das Entgelt den vom BAV für die Streckenkategorie bestimmten Grenzkosten und dem von der Konzessionsbehörde festgelegten Anteil an den Erträgen aus dem Verkehr“. Der Bundesrat soll die Grundsätze der Bemessung der Trassenpreise mit dem Ziel einer optimalen Ausnutzung der Bahnkapazitäten festlegen (Abs. 4). „Der Bund trägt die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur“ (Art. 87a Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweiz) und soll „das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs“ schützen (Art. 84 Abs. 1)

Wegen der angespannten Wettbewerbssituation beim Nachtzug sollte bei den Trassenpreisen der SBB und auch BLS Netz AG

- entweder ein weiterer Nachfragefaktor im Basispreis (als Ermäßigung, also unter 1,0) für die durch die Nacht fahrenden Züge eingeführt werden (im Fall der Nachtzüge auch für die Fahrtzeitanteile außerhalb der engeren Nachtzeit, vgl. Deutsche Bahn), in Verbindung mit

Anwendung des niedrigeren Prozentsatzes von 8 Prozent als zusätzlicher Deckungsbeitrag, und dies auch nur auf den Anteil des Fahrpreiserlöses, wie er je Reisenden im Sitzwagen gilt, oder

- alternativ hierzu, eine moderate Preiserhöhung im Basispreis durch Zuordnung zur Trassenqualität B erfolgen, gleichzeitig aber bei Nachtzügen auf die Erhebung eines weiteren Deckungsbeitrags als Umsatzanteil verzichtet werden (ggf. außer für Reisende in Sitzwagen auf kürzeren Strecken in den Tagesrandzeiten, insbesondere bei Reisenden mit überwiegendem Anteil der Fahrtstrecke in der Schweiz). Das würde auch die o.g. Schwierigkeiten bei der Abgrenzung und Aufteilung des Umsatzes vermeiden. Dies ergäbe eine Annäherung an die Entgeltberechnung des Güterverkehrs, der auch in der Schweiz keine Umsatz-bezogen Trassenentgelte zahlt, sowie an die Nachbarländer, und würde auch die Abrechnungen erleichtern. Bei Güterzügen ist die Freistellung durch die geringere wirtschaftliche Tragfähigkeit und durch die Umweltbelastungen des Güterverkehrs auf der Straße gerechtfertigt; für den Nachtzug gilt das entsprechend in Bezug auf den Flugverkehr.

In einem Schreiben einer Regierungsbehörde wurde zwar ein bedarfsorientiertes Entgegenkommen in Aussicht gestellt; besser wäre es aber, eine günstige Regelung verbindlich und als Normalfall zu verankern.

1.5 Großbritannien und weitere Länder

In **Großbritannien** erfolgt eine Unterscheidung zwischen den Merkmalen "(a) passenger versus freight services; (b) trains carrying dangerous goods versus other freight trains; (c) domestic versus international services; (d) combined transport versus direct trains [Bedeutung unklar]; (e) urban or regional versus interurban passenger services; (f) block trains versus single wagon load trains; and (g) regular versus occasional train services" (Schedule 3 der Railway Regulations, Seite 48 http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2016/645/pdfs/ukxi_20160645_en.pdf, Nachtzüge sind nicht genannt.)

In **anderen Ländern** ist die Situation ebenfalls unbefriedigend: **Frankreich** bietet beispielsweise Rabatte für die Nachtzeiten und höhere Preise in den Hauptverkehrszeiten auf den Strecken nach Paris. Die Nachtzüge von Süden erreichen Paris vor den ersten Tageszügen aus Lyon, deren Fahrt von etwa 6:00 bis 8:00 Uhr dauert. Die erhöhten Trassenpreise für den Tagesverkehr beginnen jedoch überall gleichzeitig und berücksichtigen z.B. nicht, dass die nördlicheren 200 km der LGV Sud-Est in nördlicher Richtung erst nach ca. 7:00 von ersten Zügen aus Lyon genutzt werden, d.h. dass erst mit den ersten Tageszügen der eigentliche Tagesverkehr auf diesem Streckenabschnitt beginnt. Soweit der Nachtzug nach 6:00 noch leere Streckenabschnitte benutzt, ist der Ansatz der höheren „Hauptverkehrszeit-Trassenpreise“ unangemessen. Demgegenüber werden die ersten Züge ab Paris in südlicher Fahrtrichtung gegen 6:00 zu Recht der hochpreisigen Hauptverkehrszeit zugerechnet. Aber auch zielgerichtete, zeitvariable Trassenpreise zur Erwirtschaftung von Deckungsbeiträgen wären suboptimal, wenn sie nicht die besonderen Bedingungen des Nachtzugverkehrs berücksichtigen. (zu Frankreich siehe auch weiter unten).

1.6 Grundforderung

Bei der Festsetzung der ohnehin regulatorisch überwachten Trassenpreise muss künftig die Wettbewerbssituation und Kostentragfähigkeit der jeweiligen Verkehrsteilnehmer besser berücksichtigt werden (Ramsey-Pricing), wie es auch in der EU grundsätzlich der Fall sein sollte.

1.7 Gründe für erschwerte Wettbewerbssituation

Es gibt verschiedene objektive und insoweit **unvermeidbare Gründe** für die **schwierige Wettbewerbssituation**, von Nachtzügen:

Zunächst einmal möchte wohl die Mehrzahl aller Fahrgäste lieber tags verreisen; durch die mobilen Medien und Arbeitsgeräte wird die Fahrtzeit weniger als verlorene Zeit wahrgenommen. Beim Individualverkehr mit dem eigenen PKW, dessen Abfahrtszeit sich außerhalb von Verkehrsspitzen mit Stauerwartung ausschließlich nach den zeitlichen Präferenzen der Reisenden richtet, kann man die unbeeinflussten zeitlichen Präferenzen der Reisenden erkennen. Ein Vorteil des Nachtschlafes im Zug bleibt somit bei dem Wunsch oder der Notwendigkeit einer frühen Ankunftszeit bzw. einer späteren Abfahrtszeit, sowie bei allzu langer Fahrtzeit am Tage.

Die Schlaf- und Liegewagen eines Nachtzuges werden daher auf relativ langen Strecken je Reisenden genutzt, es wird abends eingestiegen und nach ausreichender Schlafenszeit morgens ausgestiegen. Der Zugbetreiber kann schon deshalb bei einer Nachtfahrt nicht die gleiche Summe der Deckungsbeträge erwirtschaften, wie es am Tage möglich ist, wo ein Sitzplatz auf einer Fahrt des Zuges von mehreren Reisenden nacheinander genutzt wird. Bei langen Strecken sind auch im Tagesverkehr die Preise je km niedriger. Dort können ggf. die einzeln gefahrenen, mäßig weiten Fernverkehrstrecken so kalkuliert werden, dass jede für sich mit den Kosten des konkurrierenden Luftverkehrs mithalten kann. Ggf. kann auf Strecken über wenige hundert km mit höchstens zwei bis drei Stunden Fahrtzeit sogar ein höherer absoluter Fahrtpreis je Reisendem (und erst recht je Fahrgast-km!) erwirtschaftet werden als auf längeren Strecken mit mehreren Stunden Fahrtzeit, weil aus Sicht der Reisenden der Nachteil der längeren Reisezeit im Zug durch sonst attraktive Angebote auszugleichen ist. Das Potential zeigen die hohen Fahrkartenpreise für die nicht allzu weiten Verbindungen von London nach Brüssel und Paris, mit denen dann auch die extrem hohen Trassenpreise auf High Speed 1 (über 40 €/km) und im Kanaltunnel refinanzierbar sind. Weil sich die Kosten eines konkurrierenden Fluges je nach Distanz weniger unterscheiden als die Kosten des Zugbetriebs (selbst ohne Trassenkosten), ist der Deckungsbeitrag je Fahrgast bei weiten Strecken erst recht niedriger.

Auch abgesehen von dem generell höheren Fahrgastaufkommen am Tage gibt es ein geringes Fahrgastpotential eines Nachtzuges auf der selben Fahrtstrecke: Tags ermöglicht ein einziger Zug eine Vielzahl an direkten Reisemöglichkeiten zwischen allen Unterwegshalten, beispielsweise stellt eine Fahrtstrecke mit Halten in 10 Orten insgesamt 45 (= 9+8+7+6+5+4+3+2+1) direkte Verbindungen zwischen diesen Orten her (z.B. bei einer Strecke *München – Ingolstadt – Nürnberg – Würzburg – Kassel – Göttingen – Hannover – Lüneburg – Hamburg – Kiel* neun Verbindungen ab München zu den folgenden Halten, acht ab Ingolstadt, usw.), Wären es im Nachtzug fünf Zustiegs- und fünf Ausstiegshalte, so gäbe das 25 potentielle Verbindungen. Ein Ein- Aus- oder Umsteigen im mittleren Teil der Fahrtstrecke, mitten in der Nacht, würde jedoch den Schlaf unterbrechen, zudem fehlen dann die Anschlüsse in das Umland und meist auch innerorts. Liegen dann nur je drei Einstiegs- und Ausstiegspunkte außerhalb der Kern-Nachtzeit (z.B. ab *München – Ingolstadt – Nürnberg*, an *Lüneburg – Hamburg-Kiel*), bleiben nur neun Verbindungen, wobei im Beispiel eine Nachtfahrt Nürnberg-Lüneburg mit einer Fahrtzeit von lediglich ca. vier Stunden am Tage eigentlich schon nicht mehr attraktiv ist.

Bei der Auswahl der Strecken besteht zudem ein Dilemma: Wählt man vergleichsweise große Städte als Anfangs- und Endbahnhöfe (z.B. Hamburg und München), gibt es zwischen diesen Orten ein

relativ großes Reisenden-Potential. In solchen Orten gibt es auch bei recht später Abfahrtszeit noch etwas Betrieb im Bahnhof und innerörtlichen Nahverkehr, und damit muss auch bei Nutzung von Zubringerzügen die Abfahrt am eigentlichen Ausgangsort der Reise nicht allzu früh werden; ähnlich gilt das umgekehrt am Morgen. Zwischen den größten Städten gibt es andererseits auch viel Wettbewerb im Verkehrsmarkt, mit mehreren direkten Flugverbindungen je Tag, darunter häufig auch eine am Morgen und eine am Abend, so dass nur ein geringerer Teil des Aufkommens an Reisenden tatsächlich für den Nachzug erreichbar ist. Zudem gibt es zwischen den größeren Metropolen eines Landes häufiger Hochgeschwindigkeitsstrecken, und daher ist die Fahrtdauer von Zügen am Tage (und auch am Morgen und Abend) kurz genug (z.B. München-Köln ca. 4 ½ Stunden), so dass es auch insoweit nicht lohnend erscheint, eine Nacht im Zuge zu verbringen.

Beginnt der Laufweg in kleineren Großstädten (z.B. Kiel) oder ganz peripheren Regionen (z.B. Sylt), und werden mit mehreren Halten zusätzliche Direktverbindungen ermöglicht (z.B. Neumünster zwischen Hamburg und Kiel), so könnte der Nachtzug an diesen Orten zwar einen höheren Marktanteil erreichen, aber der Markt ist insgesamt kleiner und z.T. stark saisonal schwankend. Außerdem sinkt dann die Auslastung gegen Ende der Strecke deutlich ab. Beispielsweise fährt der nightjet Zürich-Hamburg in der Abendzeit von 20 Uhr bis 24 Uhr in den fünf Großstädten Zürich, Basel, Freiburg, , Karlsruhe und Mannheim (und in Offenburg) ab, aber nur Zürich erreicht um die 400.000-Einwohner, und der Zug füllt sich nach eigener Erfahrung erst allmählich mit vielen Zusteigern erst in Deutschland. Dagegen steigen z.B. bei einem Tageszug München-Kiel zwar auch viele in Hamburg aus, aber einige Einsteiger in Hamburg verbessern die Auslastung bis Kiel wieder, und wenn nur ein Teil der ICE über Hamburg hinaus bis Kiel weiterfährt, bevorzugen die Reisenden nach Kiel diese Verbindungen und konzentrieren sich dort.

Will man niedrigere Fahrgastzahlen durch Umwegstrecken auffangen, z.B. mit dem Fahrweg über Berlin bei dem ÖBB-nightjet Zürich-Hamburg, hat man dadurch höhere Kosten und ggf. bei beiden größeren Zielorten ungünstige Ankunftszeiten (z.B. der nightjet EN 470 in Berlin bereits gegen 6 Uhr, ab Endbahnhof in Hamburg erst gegen 9 Uhr, Jahresfahrplan 2017). Die Idee eines Gutachtens, einen Nachtzug von Madrid über Barcelona nach Paris und weiter nach London zu führen, erscheint aus diesem Grund untauglich.

Die polyzentrale Struktur vieler europäischer Länder erschwert ebenfalls die Einrichtung von Nachtzugstrecken: Es gibt *jeweils* ca. 30 Millionen Einwohner in den vier Größenkategorien der Großstädte mit (1) zwischen 250 000 bis einer halben Million Einwohnern (80 Städte), (2) mit einer halben bis einer Million Einwohnern; (3) zwischen ein und drei Millionen Einwohnern (20 Städte) und (4) sechs Städten mit über drei Millionen Einwohnern.¹ Mit Verbindungen zwischen je zwei großen Metropolen erreicht man also nur einen kleinen Teil des gesamten theoretischen Potentials der Reisenden über in Betracht kommende Fahrtstrecken. Der internationale Verkehr ist zudem wegen der sprachlichen und kulturellen Grenzen geringer und verläuft im Urlaubsverkehr vermehrt in die entlegeneren Landesteile. Nur mit Umsteigeverbindungen, Kurswagen und Flügelzügen kann also die Markterschließung vergrößert werden; dies bedeutet aber Mehrkosten und mindert somit die Kostentragfähigkeit der Verkehre.

¹ Dies sind die sechs Städte Berlin, Madrid, Paris, London, Istanbul und Ankara; die gesamte Türkei ist in diesem Zahlen einbezogen, aber u.a. nicht Rußland und die Ukraine; http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Archive:European_cities_-_demographic_challenges/de#Warum_St.C3.A4dte_wichtig_sind

Die Fahrgastnachfrage nach Nachtzugreisen weist vermutlich auch stärkere saisonale Schwankungen auf, mit einer ausgeprägten Spitze am Wochenendrand und in der Ferienzeit.

In der höheren Komfortkategorie Schlafwagen benötigt jeder Reisende deutlich mehr Platz als in Sitzwagen, bei einem 4er-Liegewagen entspricht der Platzbedarf etwa 8 Sitzen im Großraumwagen. Damit verteilt sich der Trassenpreis – und insbesondere auch ein über die unmittelbaren Kosten hinausgehender Deckungsbeitrag an den Netz, schon unabhängig von der Zuglänge und Auslastung auf weniger Reisende. Die Tragfähigkeit für derartige Deckungsbeiträge bemisst sich jedoch – abgesehen von den anderen Einflussfaktoren – nach der Zahl der Fahrgäste im Zug und nicht nach der Zahl der Züge oder der Zuglänge.

Die Betriebszeit des speziellen Wagenmaterials ist grundsätzlich auf eine Fahrt je Nacht begrenzt. Mit geschickten Konzepten kann man diese zwar für einen Teil der Klassen verdoppeln, wie z.B. der TUI-Urlaubsexpress mit innerdeutschen Hinreisen in der Nacht, Rückreisen am Tage in den umgebauten Liegewagen vormachte, aber auch dieser wies eine geringere Belegung auf (fünf Reisende je Liegewagenabteil) als die vergleichbare Fläche im Großraumwagen 2. Klasse (acht Sitzplätze).

Elektrische Energie kann tagsüber immer billiger mit Solarenergie gewonnen werden. Nachdem auch andere Energieträger wie Windenergie nicht immer ausreichend zur Verfügung stehen, um den nächtlichen Bedarf zu decken, muss Nachtstrom auf mittlere Sicht häufiger über Energiespeicher wie Batterien oder „Windgas“ bezogen werden als der Fahrtstrom der Züge am Tage. Dies ergibt eine Mehrbelastung, wenn auch keine dominierende. Das Streckennetz insbesondere der Hochgeschwindigkeitsstrecken und ihre Ausbaugeschwindigkeit wurde v.a. auf die Verbindungen zwischen benachbarten Metropolregionen bzw. in die Hauptstädte ausgerichtet. Diese Streckenauswahl war sicherlich auch so richtig, auch wenn der Bau je km in den dichter besiedelten Streckenanteilen besonders teuer war. Für Nachtzüge über längere Strecken (beispielsweise von Brüssel nach Mailand) bedeutet dies aber zwangsläufig Umwege (z.B. über Paris-Turin oder über Aachen-Köln, im Vergleich zur langsameren Altstrecke über Luxemburg-Straßburg) und somit Mehrkosten im Betrieb. Die verlängerten Fahrtstrecken, auch im Vergleich zu nahezu-Luftlinien für manche Tagesstrecken, führen jedenfalls nicht zu einer höheren Tragfähigkeit, sondern umgekehrt. Die Trassenpreise richten sich jedoch üblicherweise nach der tatsächlichen Streckenlänge.

All dies erschwert es, einen wirtschaftlichen Nachtzugbetrieb aufzustellen, für die Erwirtschaftung größerer Deckungsbeiträge der Infrastruktur bleibt kein Spielraum. Die Einstellung vieler Strecken in der Vergangenheit und der Ausstieg von Betreibern wie der DB belegen dies, unglückliches Management kam noch hinzu.

Wenn jeder Infrastrukturbetreiber einen zu großen Anteil vom Kuchen des internationalen Verkehrs abschneiden möchte, gibt es wie heute wenig bis gar nichts zu verteilen. Wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Nachtzugverkehrs wäre ein regulatorischer Eingriff der EU angemessen, sofern die Infrastrukturbetreiber keine sinnvolle Einigung herbeiführen bzw. innerstaatliche Regelungen ausreichen.

1.8 Einige Elemente einer fairen Gestaltung der Trassenpreisstruktur

Ein angemessenes Verhältnis zwischen Trassenpreisen und Erlösmöglichkeiten wäre u.a. erreichbar durch:

a) Niedrigere Trassenpreise zu Schwachlastzeiten und für Verkehr mit weniger hohen Fahrtgeschwindigkeiten auf Schnellbahnstrecken .

b) Eine Differenzierung zwischen Hauptverkehrszeiten mit höheren Trassenpreisen und Verkehren in mittleren und Schwachlastzeiten (siehe Beispiel für Paris-Lyon) sollte auf den Streckenabschnitt bezogen werden und nach der Fahrtrichtung unterschieden sein, statt für alle Verkehre zu dieser Zeit zu gelten. Beispiel: Die Strecke Lyon-Paris könnte ab einer Trassenlage mit für Abfahrt in Lyon um 6 Uhr und Ankunft in Paris um 8 Uhr der Hauptverkehrszeit zugeordnet werden; ein Zug, der z.B. in Lyon um 5 Uhr vorbeifährt und Paris um 7:30 erreicht, gilt dann nicht (und auch nicht für den ab 6 Uhr befahrenen Streckenanteil) als Fahrt in der Hauptverkehrszeit.

c) Soweit eine Differenzierung mit höheren Trassenpreisen je nach Tageszeit weniger die knappe Trassenkapazität widerspiegelt, sondern mehr die höhere wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Fahrten (und eine höhere Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste), und dazu dient, Fixkosten der Infrastruktur zu decken, ist dies für Nachtzüge grundsätzlich nicht anwendbar. Daraus ergibt sich eine Festsetzung von niedrigeren Trassenpreisen für die gesamten Laufstrecken des Nachtverkehrs, d.h. wenn Zugfahrten über Nacht zurückgelegt werden, aber nicht nur für den in der Nacht gefahrenen Streckenanteil. Das gilt auch für Zweigstrecken bzw. Kurswageneinsätze.

d) Soweit dies zwischen bestimmten Destinationen zu keinem Angebot an Nachtzügen führt, erfolgt eine Ausschreibung für „vorfabrizierte“ Trassen des Nachtzugverkehrs, die dann demjenigen zugewiesen werden, der unter mehreren Anbietern eines Nachtzugverkehrs das höchste Gebot für die Trassenpreise vorlegt – oder das einzige. Die direkt zurechenbaren Kosten wären das Mindestgebot, soweit nicht Kapazitätsengpässe höhere Trassenpreise rechtfertigen (ggf. relevant in den Morgenstunden). Soweit keine Gebote erfolgen, bleibt das Angebot offen bzw. wird bei Bedarf für kommende Jahresfahrpläne erneuert. Das Angebot sollte möglichst auch für Angebote mit unregelmäßigen Betriebstagen gelten. Bei etwaigen Bauarbeiten an der Strecke ist später für akzeptable Ersatztrassen zu sorgen.

Faire Wettbewerbsverhältnisse bzw. die entsprechenden Trassenpreise sollten für eine ausreichende Kapitalrückflussdauer der Investitionen in rollendes Material der Nachtzüge festgeschrieben werden, soweit hier Neuanschaffungen erfolgen.

Im innerdeutschen Verkehr zahlt der DB-Konzern im ersten Schritt die Trassengebühren aus der einen Tasche (DB Fernverkehr) in die andere (DB Netz). Im zweiten Schritt führten Einnahmen der DB Netz AG aus dem Nachtzugbetrieb jedoch auf dem Umweg über die Preisregulierung zu geringfügig niedrigeren Trassenpreisen auf allen Strecken. Die Überlegung, dass Geld lediglich von einer Tasche des DB-Konzern in die andere ging, und insoweit unerheblich wäre, war also nicht ganz zutreffend. Die Trassenpreise sind also auch bei Betrachtung auf Konzernebene eine finanziell relevante Größe.

1.9 Forderungen an die Politik und die Regulierungsbehörden:

1. Während ein schnell fahrender Nacht-ICE die längsten innerdeutschen Strecken wie Hamburg-München und Hamburg-Basel vollständig in der Zeit von 23 Uhr bis 6 Uhr zurücklegen kann, sollten die vorstehenden **Nacht-Trassenpreise** bei etwas langsamerem Nachtreiseverkehr (im Sinn von Schlafwagen und Liegewagen mit einer ausreichenden Schlafenszeit während der Fahrt) **auch noch für den ersten Teil der Fahrzeit vor 23 Uhr und die Zeit am Morgen nach 6 Uhr gelten.**
2. Nachtreisezüge weisen vergleichsweise niedrige direkte Kosten des Zugbetriebs auf Seiten des Schienennetzes auf, weil sie (1) weniger oft halten (2) kürzer sind und weniger schnell fahren als

ICE und (3) leichter sind als Güterzüge, und damit die Schienen weniger verschleifen und auch weniger Regiekosten verursachen. Die **tatsächlichen, unmittelbaren Kosten sollten einmal fair analysiert** werden.

Die niedrigere Stufe der unmittelbaren Kosten von 1,23 €/km (plus jeweilige Marge) sollte, zusätzlich zum Nahverkehr, verwendet werden (1) bei kürzeren Nachtreisezügen auf (2) weniger frequentierten Strecken, sowie (3) dann, wenn an Stelle eines Zuges mit mehreren Kurwagengruppen zwei kurze Züge kurz hintereinander fahren und ihren Weg später ohne Rangierhalte in der Nacht aufzweigen (wenn also zwei kürzere Züge im Pulk fahren und zweimal Trassenpreise vergüten statt einen Trassenpreis eines längeren Zuges).

Beispiel: Wenn ein paar wenige Schlaf- und Liegewagen von Frankfurt kommend mit mäßigem und stetigem Tempo auf dem Streckenanteil Berlin-Rügen unterwegs sein würden (tags ca. 9 Std. von Frankfurt nach Binz), oder auf einer Strecke wie vom Ruhrgebiet kommend in einem Streckenabschnitt München-Rosenheim-Prien-Salzburg (tagsüber ca. 7 Stunden bis Prien) fahren, entstehen im Netzbetrieb niedrigere Kosten je km als bei einem schnellen Nacht-ICE mit vielen Wagen.

3. Bei Investitionen in neues Wagenmaterial sollte es **Planungssicherheit** geben, dass es innerhalb einer angemessenen Rückflussdauer der Investition nicht zu gravierenden Änderungen der Trassenpreise kommt.
4. Bei **internationalen Verbindungen** sollten **Absprachen** zwischen den Inhabern der Schienennetze im Sinne einer Harmonisierung erfolgen, womit gelegentlich von dem jeweiligen nationalen System abgewichen wird (aber nicht unter die unmittelbaren Kosten hinab).

Beispielsweise wäre es denkbar, dass bei einem internationalen Zug die Trassenpreise je Trkm in dem Land mit der hauptsächlichen Wegstrecke auch für die Länder mit kürzeren Wegstrecken maßgeblich gemacht werden (mit den unmittelbaren Kosten als Untergrenze). Dann würde sich z.B. die Verbindung Amsterdam-Zürich nach den deutschen Preisen (d.h. den Trassenpreisen der DB für den Nachtreiseverkehr) richten, die Verbindung Wien-Berlin nach den tschechischen Preisen und die Verbindung Rom-München nach den italienischen Preisen. Es würde vermieden, dass ein Land bzw. eine Schieneninfrastrukturgesellschaft zu Lasten der anderen „kräftig zulangt“. Es ergäbe sich ein größerer Anreiz, mit moderaten Trassenpreisen auf der längsten Strecke Verkehre zu ermöglichen.

2. Faire Preise bei Umsteigeverbindungen bzw. faire Aufteilung der Einnahmen jedes Reisenden

Bei Umsteigeverbindungen werden die Nutzer internationaler Nachtzüge mehrfach benachteiligt: Sie zahlen z.B. in Deutschland für die Anschlussstrecke höhere (nicht ermäßigte „Flex“-) Preise je km als Fahrgäste der DB auf langen Strecken (Folge der degressiven Preise), als Gelegenheits-Nutzer der deutschen Bahn besitzen sie keine Bahncard und sie tun sich schwerer, im Tarifdschungel günstige Angebote zu finden. Die Buchung eines durchgehenden Tickets ist oft nicht möglich oder erschwert die Buchung von Sparpreisen, mit der Folge: Bei verpassten Anschlüssen wegen Verspätungen des Nachtzuges wird ihr Sparpreisticket ggf. ungültig und sie zahlen für ein neues Ticket für die Reststrecke den vielfachen Preis. Was die DB mit ihrem Preissetzungsspielraum abzuschöpfen versucht, verschlechtert die wirtschaftliche Situation eines Nachtzugbetreibers, nicht zuletzt durch den Wechsel von Reisenden zu entfernteren Zielen an den Flugverkehr.

Beispielsweise kostet ein Vollpreis-Ticket der Deutschen Bahn von Passau nach Flensburg tagsüber 142 Euro für 976 km, das sind 14,5 Cent/km. Gegenüber einem Ticket von nach Hamburg ist die Weiterfahrt bis Flensburg „kostenlos“. Wer jedoch mit dem ÖBB-Nachtzug verreist, bekommt z.B. bei Buchung des Flexpreises einen Mehrpreis von 37 Euro (Sitzplatz) bis Flensburg im Vergleich zum Preis bis Hamburg abgenommen.

Noch größer ist der Unterschied bei Sparpreisen: Der „Globalpreis Spar-Night“ wird ab Passau überhaupt nur bis Hamburg angezeigt, so dass der im Buchungssystem bahn.de angezeigte Mehrpreis bis Flensburg über 100 Euro betragen kann. Wenn der Kunde den Anschlusszug Hamburg-Flensburg getrennt bucht, zahlt er immerhin 29,80 € für die letzten 158 km bzw. 18,8 Cent/km. Wird beispielsweise ein Sparpreis von 39 Euro für einen Sitzplatz im Nachtzug der ÖBB von Passau bis Hamburg gebucht, entfallen darauf 819 km von 976 km (= 84 % der Strecke bis Flensburg), vom Erlös entfallen aber nur 39 Euro von zusammen 68,50 Euro (= 57%) auf den Nachtzug (= 4,7 Cent/km). Die DB als Betreiberin der Regionalzüge Hamburg-Flensburg nimmt also 43 % des Erlöses für 16% der Strecke und erhält den vierfachen Erlös je km, und zwar zusätzlich zu den Zuschüssen des Bestellers im Nahverkehr.

Bei der obigen Umsteigeverbindung ÖBB-DB landen die Erlöse sofort an unterschiedlichen Stellen. Durch die hohen Preise auf der Anschlussstrecke wird es für den Nachtzugbetreiber ÖBB deutlich erschwert, Kunden zu gewinnen und wirtschaftlich zu fahren.

Wie hingegen die Deutsche Bahn die Erlöse von Umsteigeverbindungen intern aufteilt, konnte selbst eine zuständige Führungskraft nicht mitteilen, hielt es sogar für irrelevant – dabei beruht die in der Kostenrechnung dargestellte Wirtschaftlichkeit des Produktsegments Nachtzug ja auch auf solchen Aufteilungen. Beispielsweise kann eine derzeit noch DB-interne Umsteigeverbindungen wie z.B. Rom-Stuttgart über München im Sparpreis den Fahrgast dasselbe kosten wie die Teilstrecke im Nachtzug Rom-München. Welcher Anteil des Erlöses bis Stuttgart wird aber dem Nachtzug zugerechnet? Welchen Preis wird DB Fernverkehr in Zukunft für die Anschlussstrecke München – Stuttgart berechnen, wenn der Nachtzug Rom-München von einem Dritten betrieben wird? Im mündlichen Gespräch mit der DB Fernverkehr wurde keinerlei Bereitschaft zu Absprachen in Aussicht gestellt. Von Rom nach Stuttgart gibt es ein bis zwei Flüge täglich, aber nicht zu Tagesrandzeiten; der Preis für die Teilstrecke München-Stuttgart kann dann durchaus für die Wahl des Verkehrsmittels entscheidend sein. Bei Wegfall des Nachtzugs Rom-München werden aber wesentlich weniger Reisende mit dem Zug von Rom nach Stuttgart fahren (tags 10 1/2 Stunden, mehrfaches Umsteigen, drei Zugbetreiber).

Werden auf einer Anschlussverbindung sog. „Sparpreise“ angeboten, deren Preis sich nach der Zahl der Buchungen richtet, so führt die zusätzliche Auslastung des Zubringerzugs bzw. des Anschlusszuges an einen Nachtzug dazu, dass die entsprechenden Sparpreise in diesem Zug höher sind, als gäbe es den Nachtzug nicht. Das gilt auch dann, wenn der Anschlusszug auch einschließlich der Nachtzugreisenden nicht ausgebucht wäre, wenn z.B. der gleiche Preis wie im Zug eine Stunde früher oder später gälte. Zudem wird bei Nachtzugreisen oft früher eine Festlegung auf einen bestimmten Reisetag oder Zug erfolgen als bei vielen Fahrten über kürzere Strecken. Der frühere Buchungszeitpunkt kann dann in dem Buchungssystem erst recht ein Signal auslösen, dass der Zubringer- bzw. Anschlusszug besonders gefragt wäre, und dort zu Preiserhöhungen führen, auch wenn anschließend nicht mehr kurzfristige Buchungen folgen als bei anderen Zügen. Die Funktionsweise der Sparpreissysteme kann also eine Reisekette unter Nutzung des Nachtzugs zusätzlich verteuern.

Zum Vergleich: Flugreisenden bietet die DB preisgünstige „rail&fly“-Tickets an, mit denen Anschlussfahrten in ganz Deutschland ohne Zugbindung für meist nur 29 Euro durchgeführt werden können – über ein derartiges Angebot würden sich auch viele aus Italien in München ankommende Nachtzugreisende freuen.

Auch eine gegenseitige Anerkennung von Rabattierungskarten (wie DB BahnCard, ÖBB VorteilsCard, SBB Halbtax/Swiss Pass) bei internationalen Reisen – auch bei getrennter Buchung von Teilstrecken - karten - würde helfen. Bei durchgehenden Tickets wäre eine Aufteilung des Erlöses (ohne „Schlafwagenzuschläge“) des einzelnen Tickets im Verhältnis zur Gesamtstrecke naheliegend.

Mögliche Anknüpfungspunkte für eine faire Preisgestaltung in Anschlusszügen und die Erlösaufteilung wären

- der durchschnittliche Preis bzw. Erlös je km im DB Fernverkehr (bzw. des jeweiligen Betreibers),
- der durchschnittliche Preis je km bei vergleichbar langen Gesamtstrecken,
- der Preis je km (ohne „Schlafwagenzuschläge“) des Nachtzugtickets,
- der durchschnittliche Preis je km in dem jeweiligen Zubringer- bzw. Anschlusszug,
- der Sparpreis in den Zubringer- bzw. Anschlusszügen, der ohne die Umsteigereisenden aus dem Nachtzug zustande käme,
- die vorstehenden Preise abzüglich der anteiligen Trassenpreise, die über die direkten Kosten des Zugsbetriebs hinausgehen und somit als Vollkostenaufschlag einen Deckungsbeitrag für das Schienennetz erwirtschaften (siehe weiter unten),

oder eine Kombination davon.

Subventionen für die Bahn bzw. Schieneninfrastruktur sollten an eine derartige Preispolitik für Reisende auf Umsteigeverbindungen geknüpft werden. Noch effektiver wäre eine unmittelbare Regulierung in Anlehnung an die Regulierung der Roaming-Gebühren durch die EU, ein vergleichbarer Tatbestand.

Die Position des letzten Spiegelstrichs soll etwa an Hand eines Nachtzuges Rom – Frankfurt mit ICE-Anschlusszug Frankfurt – Düsseldorf erläutert werden, in den beispielsweise 50 Fahrgäste aus Italien umsteigen würden:

Die Fahrgasteinnahmen des ICE müssen u.a. drei wichtige Postionen abdecken:

- die für die Trassennutzung berechneten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs auf Seiten DB Netz,
- eine ebenfalls für die Trassennutzung in Rechnung gestellter Vollkostenaufschlag zur Abdeckung von Fixkosten der DB Netz für die Trasse;
- die direkt bei DB Fernverkehr auftretenden Kosten des Zugs selbst. Nachdem es sich um eine Fahrt zu der morgendlichen Hauptverkehrszeit handelt, wäre es auch angemessen, dieser entsprechend hohe Anteile an der Refinanzierung der Investitionskosten zuzurechnen.

Für Reisende direkt von Frankfurt nach Köln oder Düsseldorf ist der ICE hoch attraktiv. Vor Bau der Neubaustrecke gab es noch Flugverbindungen auf diesen Verbindungen. Die Einsparung an Zeit und Kosten gegenüber Flugzeug, Autonutzung oder der Altstrecke im Rheintal führt daher zu einer guten Wettbewerbsposition des ICE, die durch etwas höhere Fahrpreise nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Dies rechtfertigt daher substantielle Vollkostenaufschläge, die sich dann auch in den Ticketpreisen niederschlagen.

Für die Fahrgäste des Nachtzuges gilt dies jedoch keinesfalls. Die Umsteige Verbindung von Rom nach Düsseldorf mit späterer Ankunftszeit ist weniger attraktiv als die Direktverbindung nach Frankfurt. Die mittleren Flugpreise zwischen Rom und Frankfurt unterscheiden sich wohl nicht spürbar von denen zwischen Rom und Düsseldorf, entsprechend gilt es für die Flugzeit. Die Wettbewerbssituation würde im Grunde für einen niedrigeren Gesamtfahrtpreis der Umsteige-Zugverbindung bis Düsseldorf sprechen, oder wenigstens eine kostenlose Anschlussverbindung. Wenn nun aber dennoch die auf die 50 Sitzplätze im ICE anteilig entfallenden, direkt verbundenen Kosten getragen werden sollen, gibt es kein gutes Argument dafür, die Nachtzugreisenden auch mit den anteiligen Vollkostenaufschlägen zu belasten. Sachlich angemessen wäre daher eine Reduzierung der Trassenpreise durch anteiligen Verzicht auf Vollkostenaufschläge hinsichtlich der Nachtzugreisenden, die Anschlusszüge benutzen; insbesondere im Fall von Anschlusszügen zu anderen Großstadregionen, zu denen es ebenfalls Flugverbindungen gibt. Reisen, bei denen ein Nachtzug genutzt wird, wären also nicht nur zwischen 23 und 6 Uhr oder nur auf dem Laufweg des Nachtzuges selbst, sondern insgesamt mit weniger Vollkostenaufschlägen belastet.

Nachdem eine derartige Differenzierung je Reisenden recht umständlich wäre, und Trassenpreise auch sonst mit pauschalen Berechnungsregeln festgesetzt werden, erscheint es insgesamt durchaus vertretbar, für (morgendliche) Anschlusszüge einen an sonstigen Durchschnittspreisen des Fernverkehrsanbieters orientierten Preis festzusetzen. Zu diesem Preis könnte dann der Nachtzugbetreiber etwa Kontingente für seine Umsteigereisenden einkaufen. Die wirtschaftliche Einschränkung für den jeweiligen Fernverkehrsanbieter muss sich dann grundsätzlich in den Trassenpreisen widerspiegeln; wegen dem geringen Anteil kann das aber weitgehend zu vernachlässigen sein. Man könnte den Fernverkehrsbetreiber das Recht einnehmen, ein paar Dutzend (Spitzenverkehrs-) Tage im Jahr von dem Vorzug für die Fahrgäste auszuklammern. Abendliche Zubringerzüge betreffen meist schon verkehrsrärmere Zeiten, daher mag es für die Fahrgäste dann öfters möglich sein, individuell Sparpreise zu buchen, deren Preis unterhalb der Durchschnittspreise des Fernverkehrsanbieters liegen. Werden beide Möglichkeiten durch gesetzliche Auflagen für die Anschlusszüge eingeräumt, gäbe es insgesamt eine Situation, die die schwierigere Lage des Nachtzugesanbieters bzgl. Verbindungen mit Anschlusszügen angemessen berücksichtigt. Ob der Nachtzugbetreiber dann seinerseits Reisenden auf Umsteigeverbindungen einen Preisvorteil einräumt, sozusagen die von der Zuglänge unabhängigen Fixkosten des Zugbetriebs stärker durch die Fahrgäste auf Direktverbindungen erwirtschaften will, ist getrennt zu entscheiden.

Die Vertriebskosten bei einem Verkauf z.B. über bahn.de gehen ebenfalls zu Lasten des Ertragsanteils des Nachtzugverkehrs; wichtig ist weiterhin, dass es dort überhaupt eine Preisauskunft oder eine Verlinkung zu Buchungsmöglichkeiten bei dem Betreiber selbst gibt.

3. Steuerliche Nachteile gegenüber Flugverkehr und Hotels abbauen

Der Flugverkehr ist nicht nur bei Mehrwertsteuer und Mineralölsteuer steuerlich privilegiert. Die Flugzeugflotten laufen vielfach über Leasing in Niedrigsteuerländern, oder es handelt sich gleich um Betriebe in solchen Staaten (Airlines der Golfstaaten). Zudem erfolgt die Ölgewinnung, der größte Kostenanteil im Flugbetrieb, überwiegend in Staaten mit niedrigen Steuersätzen oder gleich durch die Ölstaaten selbst. Mit den Fluggesellschaften Etihad und Emirates nebst Beteiligungen an Air Berlin, Alitalia usw. unterstützen Ölstaaten wichtige Abnehmer fossiler Treibstoffe und verschlechtern damit indirekt die Wettbewerbsposition der Bahnen. Auch die Ölgesellschaften profitieren von vorteilhaften steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten; sie sind wichtige „Zulieferer“ des Flugverkehrs. Der Flugverkehr zahlt auch keine EEG-Umlage.

Solange der internationale Flugverkehr steuerfrei abläuft, sollte Deutschland wenigstens den internationalen Zugverkehr von der Mehrwertsteuer freistellen, soweit die Auslandsstrecke einen substantiellen Anteil umfasst (anders ggf. bei Reisen nach Basel).

Im innerdeutschen Verkehr sollte der **ermäßigte Steuersatz der Umsatzsteuer von 7% wie in Hotels** auch für Liege- und Schlafwagen gelten – wenigstens **für den Beherbergungs-bezogenen Aufpreis** gegenüber der reinen Transportleistung im Sitzwagen.

In Hotels wird genau unterschieden zwischen dem „Beherbergungsbetrieb“ mit 7% Umsatzsteuer und weiteren Leistungen wie dem Frühstück, für das 19% Umsatzsteuer gelten. Entsprechend könnte in einem Nachtreisezug unterschieden werden zwischen der nächtlichen Transportleistung i.e.S., den mehr Beherbergungs-typischen Komfortleistungen wie u.a. der Stellung von Bettwäsche und einem privaten Bad im Abteil, sowie dem Frühstück und anderer Verköstigung. Nachdem auch der Nahverkehr mit 7% belastet wird und wichtige Wettbewerber andere Vorteile genießen, wäre allerdings ein Einheitssatz von 7% - auch im Sinne der Steuervereinfachung – wünschenswert.

Die Alternative zum Urlaub im Nachtreisezug besteht oft in einem internationalen Abendflug (USt-frei) mit einer anschließenden Hotelübernachtung (in D. 7% USt, Frühstück 19%). Der Flugverkehr beteiligt sich auch nicht an der Förderung erneuerbarer Energien gemäß EEG.

Sicherlich wäre es nicht der ideale Weg, auf Steuervergünstigungen für eine Branche mit Steuervergünstigungen für eine andere Branche zu reagieren; aber manchmal ist das leichter umsetzbar.

4. Fahrgastrechte stärken – Abschöpfung der Konsumentenrenten vermindern

Viele Verkehrsanbieter kombinieren preiswerte Vorbuchungstarife mit hochpreisigen Tickets bei kurzfristigen Entscheidungen bzw. flexibler Abfahrt. In wirtschaftswissenschaftlicher Sicht möchten sie damit die unterschiedliche Preiselastizität der Reisenden zur Abschöpfung von sogenannten *Konsumentenrenten* ausnutzen. Da auch die Verkehrsanbieter in Konkurrenz zueinander stehen, führen die erhöhten Preise für einen Teil der Reisenden weniger zu erhöhten Gewinnen, sondern u.a. zu Quersubventionierungen zwischen den Reisenden im selben Flugzeug und zu zusätzlichem Flugverkehr im Vergleich zum volkswirtschaftlichen Optimum.

Nachteilig ist auch die eingeschränkte Flexibilität der Mehrzahl der Reisenden. Besonders absurd wird das System, wenn Reisende an einer Umbuchung von einer stärker ausgebuchten Verbindung auf eine weniger gefragten Reisezeitpunkt gehindert werden, insbesondere dann, wenn die weniger gefragte Verbindung zu jedem Zeitpunkt billiger war als die gefragte Verbindung zum selben Buchungszeitpunkt – zum Zeitpunkt des Umbuchungswunsches allerdings teurer ist, als es die gebuchte Verbindung zum Zeitpunkt der Buchung war.

Diesem Umstand kann durch verbesserte Verbraucherrechte zum Umtausch oder zur Erstattung von Buchungen begegnet werden:

Eine weitgehende Lösung wäre es, *jedem* Fahrschein- und Flugscheinbesitzer einen Rechtsanspruch zu geben, gegen eine geringe Aufwandsgebühr (z.B. in Höhe von 5 Euro) die auf dem Fahrschein eingetragene Person zu ändern, also den Leistungsanspruch auf einen Dritten zu übertragen. Dieses Recht könnte einerseits von einzelnen Reisenden zur Weitergabe von nicht mehr benötigten Tickets genutzt werden, andererseits natürlich auch von Reiseanbietern genutzt werden, die zunächst einen Platzhalter einsetzen und von vorneherein einen Wiederverkauf beabsichtigen.

Eine weniger weitgehende Lösung wäre ein Rechtsanspruch, eine Buchung wenigstens immer dann zum ursprünglichen Kaufpreis zurückgeben zu können, wenn der Preis für die entsprechende Verbindung bzw. Reiseleistung *erhöht* worden ist. Wenn der Preisanstieg auf einer gestiegenen Nachfrage nach der Leistung beruht, sollte der Anbieter eigentlich dankbar sein, die Tickets nun günstig zurückzuerhalten und sie anschließend zum aktuellen Preis teurer verkaufen zu können. Im Vergleich zur erstgenannten Lösung könnte der Fahrscheininhaber dann nicht an dem gestiegenen Preis partizipieren. Ein beliebiges Recht zur Rückgabe, insbesondere bei gesunkenen Angebotspreisen, sollte es hingegen nicht gegen; zumal das einen Anreiz zur Rückgabe der ursprünglichen Buchung und Neubuchung zum niedrigeren Preis ergäbe.

Diese Umtauschmöglichkeiten sollten natürlich auch Online-Tickets einbeziehen, zumal eine physikalische Übergabe eines Tickets zusätzlichen Aufwand für Reisende wie auch Reiseanbieter bei der Rückgabe bzw. Weitergabe der Fahrscheine bedeuten würde.

Damit würden bestimmte Preissetzungsspielräume im Zeitverlauf für dieselbe Beförderungsleistung deutlich eingeschränkt werden. Der Nutzen für die Fahrgäste infolge verminderter Abschöpfung von Konsumentenrenten wäre bei den Fluggästen vermutlich deutlich stärker. Gleichwohl würden bessere Fahrgastrechte im Vergleich – sehr wahrscheinlich – auch die Position der Bahnen im Wettbewerb verbessern.

Im Nachtzug können nicht in gleichem Ausmaß Konsumentenrenten abgeschöpft werden, weil die verschiedenen Fahrgastgruppen stärker unterschiedliche Komfortansprüche aufweisen – Geschäftsreisende mit höherer Zahlungsbereitschaft erwarten auch einen hohen Komfort in Form einer Einzelkabine, die mit höheren Kosten verbunden ist. Dagegen zahlen sie im Flugzeug bei vergleichsweise geringen Verbesserungen der Bestuhlung und des Essens oft einen vielfachen Preis in der Business-Klasse. Die erste Klasse im DB-Tagzug benötigt im Großraumbereich etwa 46% mehr Platz (ein Drittel mehr wegen nur drei Sitzen je Reihe, zusätzlich etwas größerer Reihenabstand) bei einem um 60% höheren Grundpreis und vermutlich weniger Bahncard- und Sparpreisreisenden. Durch das geringere Fahrplanangebot des Nachtzuges – im Vergleich zu stündlichen Abfahrten der Tageszüge und mitunter noch häufigeren Flügen – können auch weniger Flexibilitätsvorteile eingeräumt werden. Aus diesem Grund verbessert es die Rentabilität des Nachtzugbetriebs, wenn bei allen Verkehrsmitteln die Abschöpfung von Konsumentenrenten beschränkt wird.

5. Regulatorischen Aufwand senken

Der Aufwand für internationale Verbindungen erhöht sich nicht nur durch unterschiedliche technische Anforderungen an Profile, Zugsicherung, Stromleiter und Stromsysteme, sondern auch durch die getrennten, nationalen Zulassungen. Die länderspezifischen Zulassungen erschweren besonders den kleineren Herstellern das Geschäft und führen somit zu einer verschlechterten Wettbewerbsslage auf den Bahnmarkt. Ein substantieller Bürokratieabbau wäre im Interesse der gesamten Bahnwirtschaft. Auch das materielle Anforderungsniveau mancher Vorschriften ist kritisch zu hinterfragen: Beispielsweise ist nicht nachvollziehbar, warum im Eurotunnel wesentlich höhere Anforderungen gelten als in ähnlich langen Bergtunneln. Komfort-Anforderungen für die Begegnung von Zügen in Tunnels sind bei ständigen Tunnelfahrten auf stark befahrenen Strecken sinnvoll – begegnet ein Nachtzug nur einmal am Abend einem schnellen Gegenzug, sollten die früher gültigen, allgemeinen Anforderungen auch in Zukunft ausreichen und dem Betreiber überlassen werden, das Komfortniveau für seine Reisenden individuell festzulegen. Für eine umfassendere Lösung müssten Kurswagen in die Lage versetzt werden, mit eigenem Antrieb Rangierfahrten in Schrittgeschwindigkeit vorzunehmen und damit deutlich an Zeit zu sparen.

Der Nachtzugverkehr benötigt besondere Arbeitszeitregelungen. Es sollten insbesondere nicht die Regelungen sämtlicher befahrener Länder kumulativ zur Anwendung kommen. Im Flugverkehr sind ja auch nicht die Standards sämtlicher überflogener Länder zu beachten. Interessen der Belegschaft und der Betriebs sind in Einklang zu bringen.

Schichten bis zu 12 Stunden sollten bei entsprechendem Bedarf möglich sein. Eine Ruhezeit von neun Stunden am Tage zwischen zwei Nachtfahrten, gerechnet ab dem Eintreffen am Ort der Ruhepause, ist ausreichend, wenn vor und nach der Hin- und Rückfahrt zwei ganze Tage plus die Nacht dazwischen als Ruhe zur Verfügung stehen. Es ist ohnehin eine Fiktion, dass viele schichtarbeitende nach einer Nacht ohne Schlaf im Laufe des nächsten Tages eine normale Schlafenszeit von ca. acht Stunden nachholen; das wird auch zu Hause kaum erreicht. Wird bei einem Teil der Belegschaft im Zug eine durchgehende Nachtruhe von mindestens 6 Stunden gewährleistet, sollte dies für deren weitere Ruhephasen positiv berücksichtigt werden. Ausnahmsweise bei Zugverspätung sollten auch kürzere Ruhepausen zulässig sein. Im Grundsatz sollte bei nicht ständig angefahrenen Zielorten das Herrichten des Zuges für die Rückfahrt durch das Zugpersonal ermöglicht werden, weil dort eine Übertragung dieser Aufgaben auf Dienstleister vor Ort nur schwerer möglich ist.

Soweit gelegentlich angefahrne Orte mit der Hinfahrt nachts und der Rückfahrt tags bedient werden, sollte eine Leistungserbringung ohne (voll) 2 - fache Personalbelegung möglich sein, wenn ein Teil der Belegschaft bei der Hinfahrt eine längere Ruhepause erhält, der andere auf der Rückfahrt; das wird natürlich durch längere Fahrtstrecken ohne Unterwegshalte erleichtert. Der ruhende Teil der Besatzung sollte indes auf eine etwa für Notfälle benötigte Zahl angerechnet werden. Natürlich ist insgesamt genügend Freizeitausgleich zu gewähren, und sicherheitsrelevante Menschen, insbesondere Triebfahrzeugführer, müssen gut ausgeruht sein.

6. Kurswagen zum Reisen im Liegen an Nacht-IC/ICE bzw. Zügen spätabends und morgen

Das potentielle Reisenden-Aufkommen in der Nacht kann man grob unterscheiden in

- Reisende, die größere Entfernungen zurücklegen, möglichst die ganze Nacht mit ungestörter Nachtruhe unterwegs sein möchte und einen komfortablen Bettplatz bzw. einen Liegeplatz buchen möchten.
- Reisende über vergleichbare Strecken, die aus Kostengründen einen normalen Sitzplatz bevorzugen, bzw. einen Sitzplatz mit normalen Reihenabstand und besser verstellbarer Rückenlehne.
- Alle anderen Reisenden, die nur einen Teil der Nacht unterwegs sind, aus verschiedenen Gründen erst spät abfahren oder eine frühe Ankunft benötigen, kürzere Strecken zurücklegen oder lediglich wegen günstigerer Fahrpreise nachts unterwegs sind.
- In großen Flächenstaaten mit Zügen mit mehrtägigen Laufwegen und seltener Bedienung mancher Bahnhöfe kommen noch Fälle hinzu, wenn etwa bestimmte Bahnhöfe nur nachts angefahren werden, jedenfalls bei bestimmten Direktverbindungen.

Für die erste Gruppe der Reisenden wären gesonderte Züge, die möglichst wenig halten, ideal. Hierfür reicht die Zahl der Reisenden zwischen zwei Endpunkten jedoch häufig nicht aus, weshalb die beiden Gruppen im derzeitigen Nachtzugangebot der DB mit einem gemeinsamen Zug, der auch in der Nachtzeit mehrfach hält und somit den Bedürfnissen der ersten Gruppe nur bedingt entspricht, versorgt werden. Im innerdeutschen Verkehr bzw. vom nördlichen Deutschland nach Zürich sind Zwischenhalte auch mit sinnvollen Gesamtfahrtzeiten vereinbar.

Die DB bietet nur noch ein Angebot für die zweite und dritte Gruppe an, d.h. Nacht-IC/ICE nur mit Sitzwagen. Die Überlegung, dass dies mit dem ohnehin aus dem Tagesbetrieb vorhandenen Zügen abgewickelt werden kann, ist sicherlich berechtigt. In den „Liegend-Reisenden“ sieht sie zu wenig Potential.

Umso schwieriger wird dann aber ein wirtschaftlicher Betrieb eines getrennten Zuges, bei dem diese Gruppe der Reisenden die gesamten Kosten dieses Zuges tragen muss. Immerhin traut sich die ÖBB einen eigenständigen Betrieb zu, wobei wohl politische Einflussnahme dazu beitrug, dass die DB zu einer gewissen Kooperation bereit war. Dies sind überwiegend Strecken, die Österreich berühren. Für einen wirtschaftlichen Betrieb sind u.a. die Trassenpreise wesentlich.

Soweit die DB auf anderen Verbindungen (wie z.B. Berlin-Basel/Zürich) Nacht-IC/ICE mit ausschließlich Sitzwagen anbieten möchte, gibt es jedoch die Möglichkeit, dass

Dritte auf eigene Rechnung Liege- und Schlafwagen betreiben, die an die Nacht-IC/ICE der DB angehängt werden.

Die Regierungsparteien betonen die unternehmerische Entscheidungsfreiheit der DB, der es ja tatsächlich nicht gelungen war, die kombinierten Züge wirtschaftlich zu betreiben.

Problematisch wird das Ergebnis aber dann, wenn der marktführende Betreiber DB Fernverkehr bestimmte Angebote (Liegend-Reisen) nicht selbst erbringt, aber potentielle Anbieter dadurch

verdrängt, dass sie auf den Strecken Zugmaterial des Tagesverkehrs mit Sitzwagen fahren lässt, so dass diese keine Möglichkeit für ein kombiniertes Angebot in eigener Regie haben.

Ein zurückhaltender regulatorischer Eingriff sollte den marktbeherrschenden Betreiber DB daher verpflichten, Zugteile anderer Betreiber gegen Erstattung der Mehrkosten mitzuführen, wenn diese von der DB nicht angebotene Leistungen erbringen, also insbesondere das Reisen im Liegen oder zusätzliche Direktverbindungen anbieten.

Handelt es sich bei den Schlaf- und Liegewagen um Zugteile mit eigenem Antrieb, wären die Mehrkosten für den mitnehmenden Betreiber gering. Der Zugführer und die Zugtrassen werden ohnehin benötigt, der Fahrstrom wird getrennt abgerechnet. Handelt es sich hingegen um Schlaf- und Liegewagen-Anhänger ohne eigenen Antrieb, muss auch der zusätzliche Kraftaufwand in Rechnung gestellt werden. Das käme in Betracht, wenn nur wenige Schlaf- und Liegewagen an einen längeren Zug mit Sitzwagen angehängt werden.

Auch für den Fall einer geringfügigen Fahrtzeitverlängerung eines Nacht-IC/ICE dadurch, dass sich die Antriebsleistung auf ein paar zusätzliche Wagen verteilt, sollte eine Regelung gefunden werden.

Bislang hat die DB keine Bereitschaft zu solchen Kooperationen gezeigt. Sie sollte daher auf politischem Weg dazu gebracht werden. Eine gesetzliche Regelung würde die größte Rechtssicherheit geben. Nicht nur bei Nacht-IC/ICE ist die Mitnahme vom Kurswagen wichtig, sondern auch bei den letzten Normalzügen abends bzw. frühen Zügen am Morgen, soweit auf der übrigen Strecke nachts kein Personenverkehr erfolgt.

Beispielsweise könnten an den letzten ICE von Frankfurt Hbf. nach Basel (Ankunft gegen Mitternacht) Nachtzugwagen nach Italien angekoppelt werden, um damit auf den ersten drei Stunden des Laufwegs einen kostengünstigen Betrieb zu erreichen. Bei einer europäischen Lösung und Kompatibilität könnten dieselben Wagen dann gegen 6 Uhr morgens in Mailand (oder in Bologna) mit dem ersten Eurostar nach Rom gekoppelt werden. Die nächtliche Lücke könnte wiederum mit Lokomotiven der SBB überbrückt werden, die bislang einige Stunden Nachtruhe einlegen. Ohne eine derartige Kooperation würde im vorliegenden Beispiel eine zusätzliche Lok benötigt, und auf dem größeren Teil der Strecke eigene Trassen und ein Lokführer zusätzlich; ein wirtschaftlicher Betrieb wäre sehr erschwert.

Nachtzug-Kurswagen könnten mitunter an die ersten oder letzten Nahverkehrszüge mit weiten Laufwegen angehängt werden, z.B. nach Konstanz. Die **Besteller des Nahverkehrs** sollten dies ermöglichen und unterstützen. Auch hier kann es um Fahrtzeitverlängerungen um einige Minuten kommen, wenn die Schlaf- und Liegewagen von dem Nahverkehrszug gezogen werden müssen. Die zusätzlichen Kosten sind auch hier zu erstatten, der Aufgabenträger / Besteller des Nahverkehrs sollte dies aber auch zulassen.

Die Schaffung und Einräumung der Möglichkeit, Nacht-IC/ICE der DB privat betriebene Schlaf- und Liegewagen gegen Erstattung der Mehrkosten mitzugeben, wäre ein Kompromiss zwischen der Verantwortung des Staates für den Fernverkehr als Besitzer eines marktbeherrschenden Unternehmens und der Einräumung von Chancen für die private Initiative, um Angebotslücken zu schließen.

7. Harmonisierung von Fahrplanlage und Trassenverträgen

Wer an der Aufnahme eines Nachtzugbetriebs interessiert ist, muss in der Lage sein, gleichzeitig mit mehreren Infrastrukturgesellschaften eine Abstimmung über die Fahrplangestaltung vorzunehmen. Am Abend und am frühen Morgen ist dann eine Einfügung in den „Tagesverkehr“ erforderlich, der z.B. im Stundentakt stattfindet; gerade bei gemischt genutzten Strecken ist dann eine Durchfahrt mit hohen Geschwindigkeiten nur im „Pulk“ mit anderen Fernzügen möglich, weil die Strecke zwischendurch von langsameren Güterzügen und/oder Regionalzügen mit zahlreicheren Halten befahren wird.

Besteht die Strecke, vereinfacht dargestellt, aus einer abendlichen, in den dortigen Takt eingebundenen Teilstrecke in einem Land, einer daran anschließenden und insoweit „ideal“ durchfahrenen nächtlichen Durchfahrtstrecke durch ein zweites Land und schließlich einer morgendlichen Teilstrecke in einem dritten Land, so wird der Takt der dritten Teilstrecke höchstwahrscheinlich nicht zu den übrigen Fahrplanlagen passen. Es sollte nun das Ziel sein, die Anpassung an die Vorgaben der Taktsysteme mit **weniger als einer Stunde Verzögerung für den Nachtzug** gegenüber einer „idealen“ Fahrplangestaltung zu erreichen. Bezogen auf die Gesamtstrecke kann bei bis zu einer Stunde Fahrtzeitverzögerung von einer Priorisierung nicht die Rede sein. Dieser Zeitverlust korrespondiert dann angemessen mit den notwendigerweise günstigen Trassenpreisen. Eine Begrenzung des Zeitverlusts auf eine Stunde mag dann abschnittsweise, insbesondere in dem Transitland mit Nachtzeit-bedingt geringer Streckenbelastung, dazu führen, dass der Nachtzug zeitweilig gegenüber anderen Zügen deutlich priorisiert werden muss. Das gilt besonders bei weiteren Zwangspunkten wie etwa der einspurigen Lötschberg-Basistunnel. Diese *punktuellen* Priorisierung darf nicht durch die Einstufung in eine niedrige Stufe der Trassenpreise in Frage gestellt werden; alles andere ergäbe eine Benachteiligung im Vergleich zum nationalen Taktverkehr, der ja auch ohne besondere Priorisierung funktioniert und Trassen ohne längere Wartezeiten zugewiesen erhält.

Noch wichtiger ist aber ein zwischen den Infrastrukturgesellschaften abgestimmtes Verfahren zur Fahrplangestaltung. Es nutzt nichts, wenn in Deutschland mehrjährige Rahmenverträge zur Trassennutzung im Jahr 2015 geschlossen werden können, für andere Teilstrecken aber nur zu anderen Zeitpunkten.

Zudem wird ein Betreiber oft spezielles, auf die jeweilige Strecke und die befahrenen Länder abgestimmtes rollendes Material benötigen – beispielsweise kompatibel mit den Anforderungen in Deutschland, in den Alpentunnels der Schweiz und in Italien für eine Verbindung Frankfurt – Rom. Anders als im inländischen Verkehr, wo z.B. auf der Strecke Hamburg-München eingesetztes Zugmaterial unverändert auch für die Strecke Köln-Berlin nutzbar wäre, ist das bei einem Wechsel zu anderen Nachtzugstrecken über andere Länder in der Regel nicht möglich. Mit seinen Investitionen bindet sich der Betreiber also auch an eine bestimmte Strecke. Eine wirtschaftliche Perspektive kann daher nur gewährleistet werden, wenn Trassen (oder jedenfalls der Zugriff auf Fahrplanlagen einer ausreichenden Qualität) und Trassenpreise **über ein längere Zeit gesichert** werden. Das war auch bei anderen privaten Betreibern, wie der NTV in Italien, der Fall. Im internationalen Verkehr muss das dann aber in sämtlichen beteiligten Ländern der Fall sein.

8. Nachtzüge in Frankreich

In Frankreich stellt die generelle Schließung von TGV-Strecken zur Nachtzeit für Wartungszwecke eine substantielle Betriebseinschränkung dar. Eine Öffnung der Strecken, wenigstens auf einem Gleis und ggf. nur kurzzeitig für eine gebündelte Durchfahrt mehrerer Züge, wäre für verschiedene Verbindungen unerlässlich. Zudem ist die Belastung auch tags unterschiedlich, daraus sollten auch unterschiedliche Wartungsanforderungen resultieren.

In Frankreich wiesen die Nachtzüge einen hohen prozentualen Fehlbetrag auf und wurden nach vorheriger Reduzierung 2016 mit wenigen Ausnahmen eingestellt. Der Fehlbetrag beruhte aber wohl (auch) auf hohen Trassenpreisen und Nebenkosten, wenn man von den französischen Erfahrungen der DB ausgeht. Weitere Gründe waren die beschränkte Differenzierung des Zugmaterials (nur Liegewagen, wenn auch einzeln buchbar) und die Führung über nicht-TGV-Altstrecken. Eine gewisse Verdrängung und Orientierung auf Strecken, deren Züge auch im Tagesverkehr weniger stark frequentiert sind und finanzielle Unterstützung benötigen, ergab sich aus dem schnellen TGV-Angebot auf den Hauptstrecken von und nach Paris. Der Bedarf zwischen je zwei Regionen außerhalb von Paris war offenbar nicht so stark. Chancen im internationalen Verkehr wurden versäumt (z.B. gab es eine als X geführte Zuggruppe aus den mäßig großen Städten Metz bzw. Straßburg nach Nizza bzw. nahe zur spanischen Grenze, statt einer Anbindung an den deutschen Markt im Nordosten und nach Barcelona im Südwesten). Nur zwei inländische Nachtzüge sollen ggf. auf dem Weg von Ausschreibungen fortgeführt werden, während die meisten internationalen Verbindungen schon früher eingestellt wurden. Die Strecke Paris-Mailand-Venedig meidet die TGV-Strecken und verlässt möglichst schnell das französische Schienennetz. Für den Autotransport es ab Paris scheint noch besondere Züge zu geben, die Fahrgäste müssen jedoch Tages-TGV nehmen.

Ausschreibungen auf die Trassenpreise für internationale Nachtzugverbindungen (vgl. oben, 1d) würden ggf. am besten in das französische System passen. Eine Erhaltung von Nachtzügen ausgerechnet auf strukturell besonders unwirtschaftlichen Strecken, nämlich zu kleineren, auch sonst schlecht erschlossenen Provinzstädten am Rand des Landes, kann keine Renaissance einleiten.

9. Betreiber ÖBB

Die positive Einstellung der ÖBB zu Nachtzügen ist wohl u.a. mit der entlegenen Lage der Hauptstadt Wien und der Regionen um Graz und Villach im Vergleich zu anderen Metropolen des deutschen Sprachraums zu erklären, sowie dem Fehlen von Hochgeschwindigkeitsstrecken über die Staatsgrenzen, auch in Richtung Südost-/ Osteuropa. Demgegenüber sind innerdeutsche Metropolenverbindungen halbwegs gut mit Tageszügen zu überbrücken, selbst München-Hamburg unter 6 Stunden. Der Nachtzug Wien-Zürich ist nur 1/8 langsamer als der Railjet am Tage und die Fahrtzeit passt ideal zur Dauer der Nachtruhe. Autotransport gehört schon wegen der Alpenpässe zum Geschäft der ÖBB. Zudem verwendet die ÖBB auch tagsüber Lok-gespannte Züge im Fernverkehr, wenn auch mit Kurzkopplungen innerhalb der Wagenzüge, evtl. ergibt sich schon daraus eine größere Bereitschaft zum Nachtzuggeschäft mit Loks und Flügelzügen. Auch für den Tourismus haben die Nachtzüge eine größere Bedeutung als in Deutschland. Der Nachtzugverkehr der ÖBB erreichte bereits vor der Übernahme weiterer Strecken in Deutschland einen größeren

Anteil am Umsatz als früher bei der DB und erreicht somit auch eine größere Aufmerksamkeit des Managements.

Soweit CNL-Zuglinien durch Österreich führen und bislang gemeinsam mit Angeboten der ÖBB von und nach Wien betrieben wurden (z.B. München/Wien-Salzburg-Venedig oder München/Wien-Bologna-Rom) bzw. künftig davon abzweigen könnten (z.B. München/Wien-Nürnberg-Hamburg), oder sie von der ÖBB angefahrene Endpunkte verbinden (z.B. Düsseldorf-Zürich), ist ein Betrieb durch die ÖBB naheliegend. Damit können auch Skalenvorteile gegenüber einem getrennten Betrieb durch ÖBB und DB erreicht werden. Die Rahmenbedingungen müssen aber auch für die ÖBB stimmen.

Ein substantieller Ausbau eines Nachtzugnetzes im westlichen Europa kann von der ÖBB wegen ihrer Orientierung auf das Gemeinwohl in der Republik Österreich wohl nicht erwartet werden. Nachdem das Management der DB Nachtzüge offenbar nicht wollte oder nicht kann, werden hier größere Chancen für private Anbieter gesehen. Vielleicht führt das im internationalen Verkehr sogar zu größerem Wohlwollen der Staatsbahnen als bei Konkurrenz durch andere Staatsbahnen mit ihrem Schwerpunkt im Tagesverkehr, außerdem wären Beteiligungen möglich.

10. Weitere Möglichkeiten zur Förderung des Nachtreiseverkehrs im Zug

a) Eine generelle Umstellung der Förderung des Bahnverkehrs: Derzeit werden u.a. in Deutschland einerseits die Investitionen für den Bau und Ausbau von Schnellstrecken gefördert, andererseits der Nahverkehr. Mittelschneller Fernverkehr wie der frühere IR auf „Bestandsstrecken“ und eben auch Nachtzüge fallen durch dieses Raster. Eine Alternative wäre eine weitgehende Übernahme der Fixkosten der Bereithaltung des Schienennetzes durch den Staat (bei Erfüllung bestimmten Anforderungen an Zustand und ausreichende Kapazität) in Verbindung mit niedrigeren Trassenpreisen (außer bei voll ausgelasteten Strecken) und somit auch niedrigerer direkter Förderung des Nahverkehrs. Dies ergäbe sofort faire Wettbewerbschancen.

b) Der Wegfall verschiedener Begünstigungen des Flugverkehrs sowie die Einführung substantieller Preise für CO₂-Emissionen (auch für Flüge und Fernbusse) würden die Wettbewerbsposition der Bahnen ebenfalls deutlich verbessern und insofern andere Ansätze ersetzen.

c) Im nationalen Verkehr hat der staatliche Eigentümer grundsätzlich auch Möglichkeiten, durch Anweisung an das Verkehrsunternehmen (wie die DB) bzw. gesetzliche Vorgaben einen besseren Nachtzugverkehr zu gewährleisten. Der Fahrplan von Nachtstrecken wie München - Hamburg könnte sicherlich beschleunigt werden. Soweit ein Sitzplatzangebot mit Nacht-ICE geschaffen wird, wäre die Ankopplung von Wagen mit Liege- und Schlafwagenkomfort hilfreich. Im Sinne der besseren Kompatibilität könnte das eventuell mit einer Variante von Wagen des ICE4 im Rahmen der laufenden Bestellung betrieben werden. Das könnte auch in Kooperation mit einem privaten Betreiber der Liege- und Schlafwagen erfolgen. Daneben wären auch vermehrt saisonale Verkehre mit älteren Fahrzeugen möglich, etwa von München oder Köln zur Nord- und Ostsee.

d) Die Deutsche Bahn AG sollte eigentlich ein Interesse haben, dass Dritte Nachtzugverkehre in bzw. von und nach Deutschland betreiben, um damit Trasseneinnahmen zu erzielen (DB Netz), Umsätze mit Anschlussfahrten der einzelnen Reisenden oder durch die Mitnahme von Kurswagen (DB Regio,

DB Fernverkehr) und auf den Bahnhöfen zu ermöglichen und den Reisenden ein umfassendes Angebot zu ermöglichen, so dass diese erst gar nicht auf Flugzeug oder eigenes Auto umsteigen.

Obwohl sie selbst das Angebot nicht fortführen möchte, halten die für den Nachtzug Verantwortlichen bei DB Fernverkehr gleichwohl Informationen über die Wirtschaftlichkeit der Züge und nähere Angaben zur Kosten- und Erlössituation zurück. Diese wären aber sehr wichtig, um die Möglichkeit besser abschätzen zu können, ob ein verbessertes Angebot die Kosten decken kann. Wichtig wären beispielsweise Angaben zur Auslastung und deren Ungleichmäßigkeit, weil bei einer niedrigen Auslastung ggf. zusätzliche Reisende erlöswirksam mit niedrigen Mehrkosten mitgenommen werden könnten, bei häufigerer Ausbuchung hingegen Möglichkeiten zur Erlössteigerung durch höhere Preise an diesen Reisetagen (u.a. durch Vermeidung von billigen Sparpreisen) bestehen könnten. Die Schlafwagenabteile gibt die DB Einzelreisenden im Single-Abteil oft um die 40% billiger ab als im Double (beides Flexpreis) – auch hier könnte nur mit detaillierten Zahlen geprüft werden, ob und in welchem Umfang hier Erlöspotential „verschenkt“ wird. Als Vorwand für die Geheimniskrämerei dienen wettbewerbsrechtliche Erfordernisse – diese könnten allerdings nur für eine Gleichbehandlung von Interessenten sprechen. Außerdem haben auf gerade diese Weise nur bestimmte Interessenten (u.a. ÖBB) einen Wissensvorsprung.

Die Schaffung besserer Rahmenbedingungen, die dann auch beim Betreiber DB Fernverkehr zu schwarzen Zahlen führen und privaten Wettbewerb ermöglichen, stellt allerdings eine bessere Motivation dar als eine direkte politische Einflussnahme. Nachdem ein großer Wurf (vorstehende Maßnahmen a und b) so schnell nicht gelingen dürfte, sollten als erster Schritt bessere Voraussetzungen spezifisch für den Nachtverkehr sowie allgemeiner für internationale Zugverbindungen geschaffen werden.

Stand 30. Juli 2017

Joachim Falkenhagen