

**Rat für nachhaltigen Verkehr – NOAH Friends of the Earth – Greenpeace –
Erneuerbare Energie – Dänemarks Naturschutzverein**

11. September 2014

**An den
Transportminister Magnus Heunicke
und den
Transportausschuss des Folketings**

Im Juni hat die DSB bekanntgegeben, dass die CityNightLine-Züge zwischen Dänemark und Amsterdam/Köln, Basel und Berlin/Prag im Dezember 2014 stillgelegt werden. Die Züge, die gemeinsam mit der DB betrieben werden, haben nach Einschätzung der DSB eine zu schlechte Wirtschaftlichkeit, als dass sich der weitere Betrieb lohnen würde.

Laut Antwort des Transportministers an den Transportausschuss reisen jährlich rund 180.000 Passagiere mit dem Nachtzug; dies ergab 2013 einen monatlichen Verlust von 1,4 Mio. DKK (jährlich 16,8 Mio. DKK)¹, was 90 DKK pro Reise entspricht.

Wir fordern dazu auf, die Nachtzüge als attraktive und umweltfreundliche Alternative zu Flügen bei längeren Reisen in Europa **zu erhalten**. Stattdessen sollte versucht werden, das Defizit durch bessere Vermarktung sowie Entwicklung des Nachtzuges zu reduzieren. Zum Beispiel ist es heute nicht möglich, für eine Reihe von Bahnhöfen einen Nachtzug über das Internet zu reservieren oder Online-Tickets zu bekommen, wie es sie für Flüge gibt. Es könnte auch einen Bedarf geben, die Reiserouten zu entwickeln. Attraktiv sein könnte zum Beispiel eine umsteigefreie Verbindung von Dänemark nach Paris über Brüssel, sowohl für Freizeitreisen als auch für berufliche Zwecke, darunter auch für die Reisen der Politik.

Gleichzeitig fordern wir, die Besteuerung von Flügen wieder einzuführen, z. B. ähnlich wie die Passagierabgabe in Höhe von 75 DKK, die es bis 2006 gab. Ohne Flugabgaben gibt es einen unannehmbaren Konkurrenzvorteil für die umweltbelastenden Flugzeuge. Diesmal sollte man jedoch die Abgabe als eine Abgabe pro Passagier für die Verwendung der Flughäfen gestalten statt für den Kauf eines Tickets, um eine Konkurrenzverzerrung zwischen dänischen und ausländischen Akteuren zu vermeiden.

Wenn die DSB den Nachtzug nicht entwickeln und die Vermarktung nicht verbessern will, schlagen wir vor, dass der jetzige Nachtzug-Betrieb bis Ende 2015 aufrechterhalten wird und dass der Staat den Nachtzug-Betrieb ab 2016 öffentlich ausschreibt. Falls die DSB wegen Gleisarbeiten Probleme hat, die Züge 2015 über Fünen zu fahren (was die DSB auch als Argument für eine Stilllegung des Nachtzuges anführt), könnte der Nachtzug 2015 vorübergehend von Fredericia oder Aarhus abfahren.

Die Konsequenzen einer Stilllegung

Obwohl die DSB den Plan hat, die Tageszüge nach Deutschland aufrechtzuerhalten, ist das keine echte Alternative zu Nachtzügen für Reisende mit Zielen in großen Teilen von Deutschland sowie in den Niederlanden, Belgien, der Schweiz und der Tschechischen Republik, die derzeit mit Nachtzug zu erreichen sind.

Obwohl der DSB-Chef für Verkauf und Produktmarketing Christian Linnelyst mitteilt, dass die Gesellschaft zusammen mit der DB untersuchen wird, ob sie den Fahrplan in den Tagesstunden so anpassen können, dass er den Kunden eine attraktive Alternative zu dem Nachtzug bieten kann, ändert

¹ Antworten an den Transportminister Nr. 815 und 816 von 2014. Es wird für 11 Monate (ohne Oktober) eine Anzahl von 171.665 Reisenden angegeben.

das nichts daran, dass eine Zugreise verglichen mit der jetzigen Situation einen zusätzlichen Tag einnehmen wird, und zwar sowohl auf der Hinfahrt als auf der Rückfahrt, und so wird die Zugreise verglichen mit einem Flug zwei zusätzliche Arbeits- oder Ferientage kosten. Damit wird der Zug nicht mehr eine reale Alternative zum Flugzeug sein. Als Konsequenz ist zu erwarten, dass die Mehrheit der Nachtzugreisenden stattdessen das Flugzeug wählen wird.

Der Umstieg auf Flugzeuge wird den Ausstoß von Treibhausgasen um etwa 300 kg pro Reise erhöhen, was für die gut 180.000 Nachtzugreisenden jährlich etwa 60.000 Tonnen entspricht.² Obwohl vielleicht nicht alle auf Flugzeug umsteigen werden, wird die Stilllegung des Nachtzuges ein deutlich erhöhter Austritt von Treibhausgasen bedeuten.

Da die Stromversorgung in nicht allzu vielen Jahren auf erneuerbare Energie umgestellt werden wird, werden die Umweltvorteile der Nachtzüge in den kommenden Jahren steigen. Umgekehrt ist von den Flugzeugen bestenfalls zu erwarten, dass sie ihren Austritt von Treibhausgas in marginalem Umfang reduzieren.

Es geht auch darum, mehrere Reisealternativen zu aufrechtzuerhalten. Der Nachtzug bietet alternative Reisemöglichkeiten, wenn es mit dem Flugverkehr Probleme gibt, z. B. bei Arbeitskonflikten oder wie in der Situation, als eine Wolke aus Vulkanasche den nordeuropäischen Flugverkehr für mehrere Wochen lähmte.

Im Widerspruch zur erklärten Energie- und Klimapolitik

Es ist die erklärte Politik der Regierung und der EU, dass man aus Rücksicht auf das Klima den Straßen- und Flugverkehr auf die Schienen zu verlagern will.

Den Verkehr vom Flugzeug auf die Schiene zu verlagern geht nicht von heute auf morgen, sondern erfordert große Investitionen sowohl in die Infrastruktur als auch in neues Material, und es ist ferner eine Umstellung im Reiseverhalten, die nicht ohne weiteres kommt.

Umgekehrt wird die Stilllegung des Transports auf Schienen wie des Nachtzuges von einem Tag auf den nächsten geschehen und wird später nicht ohne neue Investitionen rückgängig gemacht werden können.

Es wirkt deshalb unverständlich, dass die DSB (und damit der Staat) die Nachtzüge stilllegen will, die einen internationalen Transportbedarf in einer Weise erfüllen, die weit weniger umweltbelastend ist als Flugzeug und Auto. Besonders absurd erscheint es, dass ein Defizit von 90 DKK pro Reise als Argument genutzt wird, angesichts der Tatsache, dass man politisch nicht gewünscht hat, die 2006 abgeschaffte Passagierabgabe von 75 DKK pro Flugreise wieder einzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Palle Bendsen, NOAH Friends of the Earth Denmark
 Gunnar Boye Olesen, Politischer Koordinator, VedvarendeEnergi
 Christian Poll, Umweltpolitischer Mitarbeiter, Danmarks Naturfredningsforening
 Jan Søndergård, Greenpeace Danmark
 Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik

² Laut DB-Website produziert eine Reise Kopenhagen-Basel mit dem Zug 54 kg CO₂ und mit dem Flugzeug 131 kg CO₂.

Wasserdampf und Stickoxide steigern den Ausstoß des Fluges etwa um den Faktor 3 auf 393 kg CO₂-Äquivalent. Bei 184.000 Reisen beträgt der gesamte Ausstoß 62.400 Tonnen.