

Entwurf für eine Initiative

»Rettet die Autoreisezüge – Rettet den Nachtzugverkehr«

Für den Ausbau der innereuropäischen Schienenverbindungen

Im folgenden werden *sechzehn Bausteine* für eine Kampagne zur Rettung der Nachtzüge, der Autoreisezüge und für optimale europaweite Schienenverbindungen vorgestellt. Sie entstanden auf Basis von Diskussionen auf Treffen der Bahnfachleutegruppe »Bürgerbahn statt Börsenbahn« (BsB) am 5. Juli 2014 in Fulda, in mehreren Diskussionsrunden mit Betriebsräten von DB ERS (DB European Railservice) u. a. in Hamburg und Dortmund und im Rahmen des Bündnisses »Bahn für Alle« Ende Juli und Anfang August 2014.

1

Ausgangspunkte des Projekts sind der seit langem schleichend vollzogene Abbau der Nachtzugverkehre im deutschen und europäischen Schienennetz und die aktuellen – öffentlich bekannten bzw. uns bekannten und bahn-internen – Entscheidungen, die auf einen so gut wie kompletten Abbau des Nachtzugverkehrs in Deutschland und weitgehend auch in Europa, soweit es um grenzüberschreitende Nachtzugverkehre geht, hinauslaufen. Einen speziellen Aspekt bildet der bereits ablaufende Kahlschlag bei den Autoreisezügen der Deutschen Bahn AG. Ergänzt wird dies von einem kontinuierlichen Abbau der traditionellen europäischen Eisenbahnverbindungen.

2

Diese Entwicklung ist in *dreierlei Hinsicht* kontraproduktiv.

Sie widerspricht *zum ersten* den Zielen des *Klimaschutzes und einer nachhaltigen Verkehrspolitik*. Die offizielle Verkehrspolitik auf (deutscher) Bundesebene und auf EU-Ebene attestiert der Schiene, die am ehesten nachhaltige Verkehrsart unter allen motorisierten Verkehrsarten zu sein. Allerorten wird postuliert, dass der Schienenverkehr ausgebaut werden müsse. Doch das Gegenteil erfolgt – besonders krass im Bereich des Nachtzugverkehrs und der europaweiten Schienenverbindungen.

Zum *zweiten* steht dieser Abbau in auffallendem Kontrast zur offiziell erklärten Zielsetzung der EU und ihrer Mitgliedsstaaten, durch engmaschige Verkehrsverbindungen und Verkehrsströme dazu beizutragen, dass »Europa zusammenwächst«. Tatsächlich findet im Bereich der Schiene zunehmend eine *Spaltung Europas* statt.

Zum *dritten* widerspricht diese Kahlschlagpolitik der Zielsetzung, zu einer Gesundung der Eisenbahnunternehmen auf europäischer Ebene beizutragen. Mit dieser Politik droht ein fester Bestandteil des Schienenverkehrs, der diese Verkehrsart seit gut 150 Jahren kennzeichnet, ja der geradezu zu einem Markenzeichen und zu einer Identität stiftenden

Merkmal für den Schienenverkehr geworden ist, eliminiert zu werden. Man denke nur an die Legenden, die sich um die großen europäischen Züge im allgemeinen und um die Nachtzüge im besonderen bildeten (»Orient-Express«, »Flèche d'Or«), oder an den Niederschlag in der Literatur (»Nachtzug nach Lissabon«). Der Kahlschlag in diesem Bereich ist **fahrgastfeindlich** und **geschäftsschädigend**. Es liegen **Umfragen** unter Nutzerinnen und Nutzern der Nachtzüge und der Autoreisezüge vor mit den Ergebnissen: Wenn die DB AG so wie geplant vorgeht, wird sie einen großen Teil dieser bisherigen Kundschaft für immer verlieren: bei Autozügen 100 %, bei Nachtzügen 75 %. Die negativen Folgen, auch für das betriebswirtschaftliche Ergebnis der DB AG, die ein Wegfall ganzer Sparten wie Autoreisezug und Nachtzüge hat, werden am Ende deutlich größer sein als die – behaupteten! – aktuellen negativen Ergebnisse dieser Sparten.

3

Es ist erforderlich, den beschriebenen neuen Abbau in den europaweiten Verbindungen, bei den Autoreisezügen und den Nachtzug-Verbindungen *einzuordnen in die allgemeine Kahlschlag-Politik bei den europäischen Eisenbahnen*.

Bei den Eisenbahnen wurden in den letzten Jahrzehnten gewissermaßen »Zug um Zug« Segmente abgebaut, die in der Regel seit mehr als 100 Jahren als elementare Bestandteile einer einheitlichen Eisenbahn gegolten hatten.

Am Beispiel der Eisenbahn in Deutschland (Bundesbahn/Reichsbahn und Deutsche Bahn AG) waren dies: Aufgabe des Postzugverkehrs (1994/95), Aufgabe des Stückgutverkehr (2. Hälfte 1990er Jahre); Einstellung des Interregio (2001/2002); Verlagerung verbliebener Reisegepäckdienste auf die Straße (Ende der 1990er Jahre); Aufgabe der personellen Präsenz und geöffneter Schalter bei Tausenden Bahnhöfen (ein kontinuierlicher Prozess seit Mitte der 1980er Jahre, beschleunigt seit der Bahnreform von 1994); Aufgabe der bahnaffinen Verkehrsarten wie Bodenseeschiffahrt und Verkauf der Anteile an den Schifffahrtslinien nach Skandinavien (Scandlines; 2005); Ausgliedern u.a. des Güterverkehrs (seit Ende der 1990er Jahre); Abbau des Netzes vor allem in den regionalen Verästelungen (»Nebenstrecken«; im Zeitraum 1994 bis 2013 wurde die Betriebslänge des Netzes um 7.000 km gekappt.).

Insbesondere wenn die Nachtzüge ganz oder weitgehend verschwinden, wird das System Eisenbahn ein weiteres Mal qualitativ geschädigt und in seiner bereits erreichten Nischenexistenz nochmals geschwächt.

4

Der Abbau der genannten Schienenverkehre steht in einem bemerkenswerten Kontrast zum systematischen **Ausbau des innereuropäischen Flugverkehrs** und auch zur Steigerung der Inlandsflüge in den meisten größeren EU-Mitgliedsländern. In Deutschland wuchs der Binnenflugverkehr im Zeitraum 1994 bis 2013 um rund 70 Prozent, während der Schienenpersonenfernverkehr stagniert. Dabei wird das Wachstum des Flugverkehrs in

erheblichem Maß durch eine spezifische Verkehrspolitik gefördert und subventioniert (Kerosin ist steuerfrei; internationale Flüge sind von der Mehrwertsteuer befreit; die große Mehrzahl der Flughäfen wird durch die öffentliche Hand subventioniert).

Dabei ist der Flugverkehr neben dem Pkw- und Lkw-Verkehr diejenige Verkehrsart, die am stärksten zu den Treibhausgasen beiträgt.

5

Es ist nicht primär »der Markt« (mangelnde Nachfrage usw.), weswegen die Nachtzüge aufs Abstellgleis rollen. ***Es ist in erheblichem Umfang auch die Politik des DB AG-Managements, die zu dem Kahlschlag in diesem Segment beiträgt.*** Dieses Management hat in jüngerer Zeit systematisch die Kapazitäten im Nachtzugverkehr reduziert. Das Wagenmaterial ist veraltet und unzureichend gewartet; letzteres resultiert in vorzeitigem Verschleiß (so im Fall der Doppelstockwagen). ***Es gab in jüngerer Zeit auch viele Einzelentscheidungen und »Zufälle«, die zum Fernbleiben von Hunderttausenden Nutzerinnen und Nutzern der Nachtzüge respektive der Autoreisezüge beigetragen haben.***

Hierzu kann eine Liste mit teilweise hochnotpeinlichen Fragen zusammengestellt werden; etwa wie: »Warum wurden die Speisewagen aus den Nachtreisezügen systematisch und beschleunigt ab dem Übergang von Mitropa zu DB ERS entfernt, was einen qualitativen Einschnitt darstellte?¹ – Welche erkennbaren Folgen hatte das für die Nachfrage?« – »Warum war es jüngst über einen längeren Zeitraum hinweg nicht möglich, von Skandinavien aus Autoreisezüge der DB AG zu buchen?«

6

Das Ziel besteht darin, in der zweiten Hälfte des Jahres 2014 ***eine breit angelegte Kampagne gegen die beschriebene Kahlschlagpolitik zu starten*** und eine alternative und offensive Bahnpolitik in diesen Bereichen zu entwickeln.

Die ***Träger einer solchen Kampagne*** sind aktuell: Betriebsräte und andere Beschäftigte des DG AG-Tochterunternehmens DB European Railservice (DB ERS), Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) und Bahn für Alle.

Hinzukommen könnten: NGG, Mitglieder von EVG bzw. die in der EVG verankerte Initiative Bahn von unten. Eventuell auch ergänzt um einzelne (andere; außer BsB) Bündnispartner von Bahn für Alle, z. B. Branchenausschuss Bahntechnik IG Metall.

Es ist wünschenswert, dass von vornherein Initiativen und Individuen aus anderen europäischen Ländern in diese Kampagne integriert werden. Erste lockere Kontakte gibt es hier nach Italien, Österreich und Dänemark. Es wäre sinnvoll, noch im Herbst 2014 zu einem Treffen einzuladen, um eine solche Koordination auf die Beine zu stellen.

1 Es gab großspurig verkündete Pläne, die Speisewagen durch sogenannte Paninotecas (1/3 Liegewagen zum Bistro umgebaut) zu ersetzen. Doch statt die avisierten 30 Paninotecas zu bauen, sind zwei Paninotecas Dauergast im Ausbesserungswerk.

7

Am 24. September 2014 findet in Berlin **vor dem Bahntower eine Protestaktion gegen die Einstellung der Autoreisezüge und der Nachtzüge** statt, organisiert von Betriebsräten und anderen Beschäftigten der DB ERS, unterstützt möglichst breit von den unter Punkt 6 genannten Kräften. Diese Aktion bildet einen öffentlichkeitswirksamen Auftakt für die angestrebte Kampagne.

8

Auf **parlamentarischer Ebene (Bundestag)** ist bislang geplant: Im Verkehrsausschuss soll es eine Anhörung zum Thema Autoreisezüge/Nachzugverkehr geben. Die LINKE wird bis Ende August einen Bundestagsantrag zum selben Thema fertig haben, diesen im September in den Bundestag einbringen und diesen noch im selben Monat September auf die Tagesordnung einer Plenardebatte setzen. Das dürfte dazu beitragen, dass andere Parteien – so Bündnis 90/Die Grünen und möglicherweise auch die SPD – ebenfalls parlamentarische Initiativen auf den Weg bringen. Weitere parlamentarische Initiativen sollten geprüft werden.

9

Zu prüfen ist des weiteren, inwieweit vergleichbare Anträge im **Europaparlament** eingebracht werden können. In diesem Sinn sollte auch an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments Michael Cramer herangetreten und dieser um Unterstützung beim Engagement zum Erhalt der Nachtzugverkehr bzw. dem Ausbau europaweiter Eisenbahnverbindungen gebeten werden.

10

Es wird geprüft, inwieweit **einzelne Prominente gewonnen werden können**, die sich zu dem Thema äußern und für die Initiative engagieren: Personen aus den Bereichen Kunst, Theater, Schauspiel, Politik usw. Erste Namen aus Deutschland wurden genannt. Pascal Mercier (»Nachtzug nach Lissabon«) wäre ein internationaler Name, der in Frage kommt.²

11

Es sollen besondere Anstrengungen unternommen werden, um **gute Medienkontakte** zu knüpfen bzw. um in den Medien, dort auch im Feuilleton, gute – die Initiative bzw. das

² Charakteristisch ist hier der Fall Manolis Glezos. Glezos ist in Griechenland eine Art Nationalheld, weil er am 30. Mai 1941 als Jugendlicher nach dem Einmarsch der NS-Armee in Athen die Hakenkreuzflagge von der Akropolis holte. Der heute 91-jährige wurde im Mai 2014 auf der Liste des Linksbündnisses Syriza ins Europaparlament gewählt. Aus gesundheitlichen Gründen darf Glezos kein Flugzeug benutzen. Aufgrund des Wegfalls früherer Nachtzugverbindungen und der Ausdünnung der innereuropäischen Eisenbahnverbindungen wird Glezos nun für seine Reisen von Athen zu den Sitzungen des Europaparlaments in Strasbourg zwei bis drei Mal länger benötigen, als dies in den 1950er bis 1970er Jahre der Fall gewesen wäre.

entsprechende Anliegen unterstützende – Beiträge unterzubringen. Zu dem Thema erschienen bereits erste Beiträge, allerdings, siehe die »Süddeutsche Zeitung« Anfang Juli, teilweise mit einem destruktiven Grundton.

Es sei ins Gedächtnis gerufen, dass das von Mehdorn vor rund einem Dutzend Jahren verkündete Projekt »keine ICE-Speisewagen mehr« am Ende gestoppt werden musste. Eine Ursache dabei war der Aufschrei in vielen Medien-Beiträgen, so auch im Feuilleton von großen Zeitungen. Auch damals legte das Bahnmanagement »Studien« vor, die belegen sollten, dass Speisewagen grundsätzlich unwirtschaftlich sind.

12

Die Kolleginnen und Kollegen von DB ERS begannen bereits mit der Entwicklung von Kampagnenmaterial. Es sollte über **weitere spektakuläre Aktionen** nachgedacht werden. Denkbar sind Aktionen während der letzten Fahrt eines bestimmten Zugs (so lief es 2008; am Ende erfolgreich). Früher einzugreifen wäre natürlich besser. Spektakuläre **»Begehungen« von Nachtreisezügen** vor deren Abfahrt oder bei deren Ankunft; Verteilen von Flugblättern dort an die Fahrgäste?

13

Das **Thema Arbeitsplätze** sollte einen zentralen Stellenwert in einer solchen Kampagne haben. Insgesamt geht es allein in Deutschland um rund 1.000 Jobs (550 bei DB ERS; die übrigen »drumherum« – alles nur im Servicebereich). Hinzu kommen Jobs im Bereich Instandhaltung und im Fahrzeugbau. Im Rahmen der Kampagne sollte alles getan werden, um der sich abzeichnenden Salamtaktik des Managements der DB AG zu begegnen und sich mit den jeweils aktuell betroffenen DB ERS-Kolleginnen und Kollegen solidarisch zu zeigen. So soll Ende 2014 die Niederlassung der DB ERS in Dortmund geschlossen werden, wo die Kolleginnen und Kollegen Gegenwehr leisten werden, was von der Initiative unterstützt werden muss.

Im übrigen ist das Ganze als Teil des umfassenden massiven Jobabbaus zu sehen, den es bei der Deutschen Bahn AG seit 1994 mit einer Halbierung der Beschäftigten im Bahnbereich gibt. Hier sollte an dem Begriff »gute Arbeit« angeknüpft werden, den IGM und DGB entwickelten. In diesem Bereich passt der Begriff in vollem Umfang.

14

Die Zukunft liegt teilweise in der Vergangenheit: **Es gab bereits einmal ein recht gutes Nachtzugnetz** – so auch noch zum Zeitpunkt 1994, bei Beginn der Bahnreform. Andreas Kleber stellte hierzu bereits beeindruckendes Material zusammen. Dort gab es seitens der Verantwortlichen bei der Bundesbahn respektive der Deutschen Bahn AG auch interessante

Ideen zur Vermarktung, einschließlich einer attraktiven Preisgestaltung. Dies war mit erkennbar positiven Resultaten verbunden.

Dieses Material sollte intensiv präsentiert und in einer solchen Kampagne eingesetzt werden. Das Argument: »Aber das war doch alles bereits mal da – und es funktionierte« wirkt oft überzeugender als Vorschläge, die »am grünen Tisch« entwickelt wurden.

15

Grundsätzlich geht es allerdings um die **offensive Entwicklung und Präsentation einer alternativen, europaweiten Konzeption des Nachtreiseverkehrs** und der europaweiten Schienenverkehrsverbindungen unter den aktuellen technischen und verkehrspolitischen Bedingungen. Es gibt ein erhebliches Potential für die hier in Frage stehenden Schienenverkehrssegmente. Dies dokumentiert auch eine neue Studie der UIC zu den Chancen des Nachtzugverkehrs.³ Teilweise können heute, anders als vor 20 und mehr Jahren, die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken in eine solche Neukonzeption einbezogen werden. Allerdings sollte diese Konzeption, wie sie insbesondere in der genannten UIC-Studie ausgebreitet wird, intensiv auf ihre Durchführbarkeit geprüft werden. Unter anderem gehen die Verfasser dieser Studie davon aus, dass die Infrastrukturkosten bei dieser Art Nachtverkehren – mit Nutzung der Hochgeschwindigkeitstrassen – bis zu 70 Prozent der gesamten Betriebskosten ausmachen werden. Wir sollten in erster Linie darauf drängen, dass die traditionellen Nachtzugverbindungen erhalten und optimiert bzw. reaktiviert werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Trassengebühren im Fall von Nachtzugverkehren reduziert werden können.

Die in 13 Ländern ausgetragene Fußballeuropameisterschaft (EM) im Jahr 2020 könnte einen interessanten zeitlichen Fixpunkt für die Notwendigkeit und den Aufbau eines solchen europaweiten Nachtzugsystems darstellen.

16

Es gibt das Angebot seitens der Lunapark21-Redaktion, **ein spezielles LP21 Extra zum Nachtzugverkehr** – dessen Geschichte, die Kahlschlagpolitik der DB AG, die alternative Konzeption – zu erstellen.⁴ Geprüft werden sollte, ob es für die Herausgabe eines solchen Heftes einen Bündnispartner (oder mehrere Bündnispartner) gibt.

Winfried Wolf, wissenschaftlicher Mitarbeiter von Sabine Leidig, Mitglied des Bundestages
9. August 2014

³ UIC-Study Night Trains 2.0 – New Opportunities by HSR? Full Report by UIC-International Union of Railways, ohne Jahr (Frühjahr 2014). Siehe auch: Heinz Högelsberger, Reisebericht: Nachtzüge in Europa – Status quo. Viel Raum für Verbesserungen, in: Regionale Schienen 5/2013.

⁴ Siehe das aktuelle Heft Lunapark21 Extra08-09 zu »20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre Stuttgart 21«; das nach einem vergleichbaren Modell im Verbund mit den Initiativen und Organisationen, die Ende April 2014 die Konferenz in Stuttgart organisiert hatten, realisiert wurde.