

Deutsche Bahn

Breites Bündnis für Erhalt der Nachtzüge

Von [Thomas Wüpper](#) 31. Mai 2016 - 16:47 Uhr

Der „LunaLiner“ soll künftig Europas Metropolen verbinden und Klimaschutz quasi im Schlaf möglich machen. Dahinter steckt ein Alternativkonzept, das ein breites Bündnis gegen die Abschaffung der Nachtzüge entwickelt hat.



Schlafend ans Ziel: Nachtzüge sind zwar ein wenig aus der Mode gekommen, haben aber immer noch gewichtige Führsprecher wie das Bündnis hinter dem Konzept „LunaLiner“. Foto: MediaPortal DB Systel GmbH

Berlin – Das Sanierungskonzept „Zukunft Bahn“ von Konzernchef Rüdiger Grube stößt auf immer größeren Widerstand. Auch gegen die geplante Einstellung aller verbliebenen Nacht- und Autozüge (/inhalt.sparrunde-beim-staatskonzern-bahn-will-nachtzuege-an-oebb-abgeben.b16e85bf-138c-43cd-b2bf-9589d30d6c24.html) der Deutschen Bahn AG schon zum Jahresende hat sich ein breites Protestbündnis formiert, das nun in Berlin das Alternativkonzept „LunaLiner“ präsentiert hat.

Statt des Kahlschlags fordern die Allianz von Grünen, Linken, Gewerkschaften, Umwelt- und Verkehrsverbänden den Ausbau des Nachtzugsystems und eine bessere Kooperation der europäischen Bahnen. Mehrere Verkehrsexperten haben für das Bündnis „Bahn für Alle“ bereits einen detaillierten Master-, Netz- und Fahrplan entwickelt, der komfortable und klimaschonende Mobilität auch in der Nacht ermöglichen soll.

Nachtzugreisende schützen das Klima quasi im Schlaf

„Mit dem Sterben der Nachtzüge wird nicht nur die europäische Einigung, sondern auch der klimafreundliche Bahnverkehr zurückgeworfen“, kritisiert Michael Cramer, Vorsitzender im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments. Mit einer Nachtzug-Reise könne man das Klima quasi im Schlaf schützen. Auch die Lokführergewerkschaft GDL mit ihrem Vorsitzenden Claus Weselsky hat sich ebenso wie der Fahrgastverband Pro Bahn der Allianz angeschlossen, ebenso wie Beschäftigte der von den Rotstiftplänen direkt betroffenen Bahntochter DB European Railservice.

Für den Erhalt der Nachtzüge hat das Bündnis bereits mehrere 10 000 Unterschriften gesammelt. Die Petition wurde nun in Berlin dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Martin Burkert (SPD), übergeben. Die Zukunft der Nachtzüge ist bereits seit Jahren auch politisch heftig umstritten. DB-Chef Grube verweist auf erhebliche Verluste des Nacht- und Autozugverkehrs, die Kritiker bezweifeln die Zahlen.

Österreicher sehen Nachtzüge als Zukunftsgeschäft

Anders als die DB sehen andere Unternehmen wie die ÖBB in Wien im Nachtzug ein Zukunftsgeschäft, auch im Hinblick auf nachhaltige Mobilität. Die Österreicher wollen deshalb sogar eventuell einige Nachtzuglinien von der DB übernehmen. Grube und seine Berater von McKinsey dagegen wollen die Schlafwagenzüge durch noch mehr konzerneigene Fernbusse und sowie zehn nächtliche ICE-Linien ersetzen, die allerdings weniger komfortabel sind.

„Nachtbus und Nacht-ICEs sind aus Kundensicht nicht attraktiv“, sagt der Bahnsprecher der Grünen im Deutschen Bundestag, Matthias Gastel. Der Abgeordnete aus Filderstadt fährt selbst häufig Bahn. „Die Fahrgäste wollen morgens ausgeruht ans Ziel kommen, durch die Umstellung würde die DB den Airlines neue Kunden in die Arme treiben.“ Die Opposition im Bundestag fordert von der Regierung und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) bisher vergeblich, ihren Einfluss auf den Staatskonzern zu nutzen.

Die Sparte schreibt seit Jahren Verluste

In vertraulichen DB-Unterlagen zum Sanierungskonzept „Zukunft Bahn“, die unserer Redaktion vorliegen, sind bereits „ab Mitte 2016 keine weiteren Ansätze für Nachtreiseverkehre“ in der Mittelfristplanung enthalten. Umfangreiche Investitionen in den „teilweise überalterten Fahrzeugpark“ ließen sich

„wirtschaftlich nicht rechtfertigen“, heißt es. Die Sparte schreibe „seit Jahren Verluste in zweistelliger Millionenhöhe“ und stehe zudem durch Nachtbus- und Billigflugangebote „stark unter Druck“.

Die Bahnspitze räumt allerdings selbst hausgemachte Fehler ein. Die Qualität der Angebote sei „nicht zufriedenstellend“, heißt es in den Unterlagen. Kritiker wie Gastel führen das vor allem auf die viele Jahre unterlassenen Investitionen in neue und modernere Fahrzeuge zurück. Die DB-Manager und ihre Berater von McKinsey dagegen behaupten, die Nachtzüge seien „trotz vielfacher Sanierungsbemühungen stark defizitär“ und eine „Modernisierung auf gutes Qualitätsniveau wirtschaftlich nicht abbildbar“.

Das Ende der Reise im Pyjama

Die Deutsche Bahn schafft zum Dezember alle Nachtzüge ab. Neue Anbieter könnten die Tradition weiterführen.

Von Kerstin Schwenn

BERLIN, 29. Mai. Einst wollte ein Bahnchef namens Hartmut Mehdorn die Speisewagen abschaffen. Doch das Volk empörte sich und brachte die Bahnspitze zur Umkehr. Plötzlich entwarfen prominente Fernsehköche den Speisezettel der Bahn, fast vergessen war der von der DDR geerbte Mitropa-Mief. Für das Wohlfühlen an Bord ist der Speisewagen essentiell: Nur Unpünktlichkeit regt Bahnkunden mehr auf als das Fehlen von heißem Kaffee oder kaltem Bier. Rund 15 Jahre nach dem erfolglosen Angriff auf das "Essen auf Rädern" soll nun eine andere Bahntradition sterben: Mehdorns Nachfolger Rüdiger Grube will die Nachtzüge abschaffen. Im Dezember soll Schluss sein mit dem Schlafwagengeschäft. Politikvorstand Ronald Pofalla überbrachte dem Publikum die schlechte Nachricht im letzten Winter, passenderweise auf dem Klimagipfel in Paris.

Wer heute "Nachtzug" in eine Internet-Suchmaschine eingibt, findet zwar zualererst die Angebote von City Night Line, dem Nachtzug der Deutschen Bahn - verbunden mit dem zeitlosen Versprechen: "Reisen Sie mit dem City Night Line entspannt über Nacht und starten Sie Ihre Entdeckungstour direkt am Morgen, zum Beispiel in Amsterdam, Berlin, Prag, Rom oder Zürich." Doch der Schein der Normalität trügt: Auf den zehn Linien sind nur noch Restplätze verfügbar. Die Liege- und Schlafwagen gehen in die letzte Saison.

Nie mehr im Pyjama reisen? Der Aufschrei der Bahngemeinde ist unüberhörbar. Die Befürworter übertönen jene, die Liegewagen für unbequem halten, enge Nachtabteile nicht mit wildfremden Menschen teilen wollen und deshalb Billigflieger in aller Herrgottsfrühe vorziehen. Im Internet werden Unterschriften gegen Grubes Pläne gesammelt. Die Initiatoren wollen Romantik und Reisekultur bewahren - und das Klima schützen. Wer nachts nicht mehr Bahn fahren könne, steige auf das klimaschädliche Flugzeug um, warnen sie. An diesem Dienstag wollen sie ihre Petition dem Vorsitzenden des Bundestags-Verkehrsausschusses, dem Bahngewerkschafter Martin Burkert (SPD), übergeben. Bis zum Wochenende waren um die 27 000

Stimmen gegen die Abschaffung der Nacht- und Autozüge zusammengekommen. Doch Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und die Abgeordneten werden nicht viel ausrichten können. Diesmal wird die Revolte wohl - anders als bei den Speisewagen - nicht zur Revision führen.

Das Argument der Bahnführung gegen die Nachtzüge ist kurz und schmerzhaft: Total unwirtschaftlich. Nachdem sich McKinsey-Berater über das Thema gebeugt hatten, rückte die Bahn sogar von der ursprünglichen Idee ab, wenigstens einige Nachtzüge weiter fahren zu lassen. Fernverkehrs-Chefin Birgit Bohle schreibt: "Die Prognose der Wirtschaftlichkeit der Nachtzugverkehre ist für die kommenden Jahre trotz der Sanierungsmaßnahmen stark negativ." Und ferner: "Eine Investition in das Produkt ist wirtschaftlich nicht tragfähig." Die angespannte Situation des Fernverkehrs dürfe nicht weiter belastet werden. Das Nachtzugdefizit erreichte zuletzt bei 90 Millionen Euro Umsatz den Rekordumfang von 30 Millionen Euro. Weil die Linien nach Paris und Kopenhagen besonders negativ herausragten, fielen sie dem Sparkurs früh zum Opfer. So verkehrte der letzte Nachtzug nach Paris Ende 2014. Schon länger ruht die Verbindung Berlin-Brüssel.

Weil es an Rentabilität fehlte, nahm die Bahn zuletzt nicht mehr viel Geld in die Hand, um Liege- und Schlafwagen zu modernisieren. Zudem macht sie es Kunden nicht leicht, Nachtfahrten längere Zeit im Voraus im Internet zu buchen. Kritiker monieren, das Nachtangebot auf diese Weise immer unattraktiver zu gestalten sei die falsche Strategie. Dass die Nachfrage der Nachtfahrer vorhanden ist, verkennt auch die Deutsche Bahn nicht. Belegt wird dies auch durch den wachsenden Zuspruch zu nächtlichen Fernbusreisen. Die Bahn plant nun zum Fahrplanwechsel im kommenden Dezember ein "alternatives Konzept": Nach dem Ende aller City-Night-Line-Züge sollen IC-Busse und "Nacht-ICE" eingesetzt werden. Mit den nächtlichen Reisen, verklärt in vielen Romanen und Filmen, werden die Fahrten im aufrechten Sitz allerdings nicht mehr viel gemein haben. Wer einen Nachtzug bucht, hat eigene Erinnerungen oder

Filmbilder im Kopf: "Zwei Fremde im Zug" von Patricia Highsmith zum Beispiel, Billy Wilders "Manche mögen's heiß", Alfred Hitchcocks "Der unsichtbare Dritte", Agatha Christies "Mord im Orientexpress" oder Pascal Merciers "Nachtzug nach Lissabon".

Ist die Einstellung der Nachtzüge wirklich so "alternativlos", wie die Bahn behauptet? Thomas Sauter-Servaes, Verkehrswissenschaftler der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, hat sich bereits in seiner Doktorarbeit mit den Zukunftschancen der Nachtzüge befasst. Die ökonomischen Gründe der Bahn, für die er einst als Projektleiter im Fernverkehr tätig war, will er nicht wegweisen: Nachtzüge seien personalintensiv, man könne sie tagsüber nicht nutzen. Beides macht sich nicht gut in der Bahnbilanz. In einer Machbarkeitsstudie für die Bahn prüfte der Verkehrsexperte 2013 ein Konzept, nach dem neue Hochgeschwindigkeitszüge, die sich in Nachtzüge verwandeln könnten, auf sehr langen Entfernungen unterwegs sein könnten. Mit Tempo 300 ließen sich Städte wie Madrid und London über Nacht verbinden, mit Zwischenhalt in Paris und Barcelona. Doch die Studie blieb ohne Folgen.

Mit der Einstellung der DB-Nachtzüge droht eine Tradition zu enden, die vor rund 150 Jahren begann, als George Pullman die Erfindung des Schlafwagens von Amerika nach Europa brachte. Aber vielleicht endet die Geschichte hierzulande doch nicht ganz: Andere Betreiber könnten in die Nische rücken. So haben beispielsweise die Russischen Eisenbahnen (RZD) ihre Verbindungen von Moskau über Berlin nach Paris auf drei in der Woche erhöht. Deutsche Nachtzugfreunde hoffen außerdem auf die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die schon jetzt zweitgrößter Nachtzugbetreiber in Deutschland ist. In den ÖBB wuchs das heimische Nachtzugsegment 2015 um vier Prozent, hat inzwischen einen Anteil von 17 Prozent am Fernverkehrsumsatz. Die Expansion im Nachbarland gehörte zu den Ideen des bisherigen ÖBB-Vorstandschefs Christian Kern, der gerade zum österreichischen Bundeskanzler gekürt worden ist.

Derzeit fahren schon nachts Züge von

Wien nach Düsseldorf und Hamburg. Der ÖBB-Aufsichtsrat machte Ende April grundsätzlich den Weg frei für den Ausbau der Nachtverbindungen von Hamburg, Berlin, Düsseldorf und München nach Österreich, Italien und in die Schweiz. Aus Wien ist zu hören, zumindest einen Teil des Nachtzuges der Deutschen Bahn wollten die Österreicher übernehmen. Dabei könnte es eine Zugverbindung von Hamburg nach Zürich geben, die nicht über Österreich verläuft. Angeblich geht es um Investitionen von einer Viertelmilliarde Euro.

Einen Ausweg aus dem Schlafwagen-Dilemma verspricht außerdem eine ungewöhnliche Allianz von heimischen Verkehrsfachleuten: Michael Cramer, EU-Parlamentarier der Grünen, will am Dienstag in Berlin zusammen mit Lokführergewerkschaftschef Claus Weselsky ein neues Nachtzugkonzept unter dem programmatischen Namen "LunaLiner" vorstellen.

Von der Vision sind nicht nur Fahrgastverbände begeistert. Der Grünen-Bahnpolitiker Matthias Gastel sagt, die zen-

trale Lage Deutschlands sei geradezu ideal für Nachtzüge. "Da die Deutsche Bahn die Zeichen der Zeit nicht erkannt hat, wird dieses mitteleuropäische Nachtzugnetz wohl künftig von Österreich aus betrieben werden." Die Proteste gegen Nachtflugverkehr und Flughafenbauten könnten die Renaissance der Nachtzüge noch befeuern. Dabei bliebe die Deutsche Bahn sogar im Geschäft - denn an die Netz AG müssten die neuen Betreiber ordentlich Trassengebühren zahlen.

MENSCHEN & WIRTSCHAFT

Die Nachtzugretter

Eine bunte Truppe von Bahn-Lobbyisten – Grüne, Linke und Fahrgastverbände – wollen das Ende der Nachtzüge nicht akzeptieren. Mit den unter ihnen: GDL-Chef Claus Weselsky.

Was macht eigentlich: Claus Weselsky? Ein Jahr lang war es still um den Mann, an dem sich in Deutschland die Geister scheiden. Ende Mai vergangenen Jahres endete der jüngste Bahntarifkonflikt nach 765 Stunden Lokführerstreik. Gewerkschaftschef Weselsky verbuchte den Abschluss als seinen Erfolg, andere wählten ihn noch sechs Monate später zum „Querulanten des Jahres“.

Diesen Sommer möchte Weselsky zum „Nachtzugretter“ werden. Am Dienstag präsentierte sich der Sachse inmitten einer bunten Truppe von Politikern und Lobbyisten, die sich gemeinsam gegen den Plan der Deutschen Bahn stemmen, die Schlaf- und Liegewagen ein für alle Mal abzuschaffen. Da sitzt er, als einziger in Schlips und Kragen, zwischen grünen und linken Verkehrspolitikern, Fahrgastverbänden und einem Eisenbahner der Nachtzug-Gesellschaft. „Ich fühle mich als CDU-Mitglied und Gewerkschafter wohl in dieser Runde“, sagt er denen, die sich über die ungewöhnliche Konstellation wundern. „In den letzten fünf Jahren hat die Bahn alles dafür getan, dass dieses Produkt nicht mehr fliegt“, wertet Weselsky. „Der Nachtzug war mal eine Cash Cow.“ Wenn Bahnchef Rüdiger Grube die Nachtzüge wie geplant zum Dezember einstellen, seien Arbeitsplätze gefährdet, und zwar die von Lokführern, von Zugbegleitern und von Bordgastrologen.

Weselsky legt großen Wert darauf, dass seine Gewerkschaft der Lokführer (GDL) seit dem jüngsten Tarifkonflikt alle 400 Angehörigen dieser Berufsgruppen vertritt bei DB RailService, die früher einmal Mitropa hieß. Die GDL stelle sich gegen Fehlentscheidungen des Bahnmanagements wie die Abschaffung der Nacht- und Autozüge, erläutert Weselsky. „Der



Claus Weselsky

Foto dpa

Vorstandsvorsitzende Grube muss das korrigieren.“ Die Bahn müsse weg vom Hochgeschwindigkeits-Wahn und von teuren Leuchtturmprojekten wie dem Berliner Hauptbahnhof oder Stuttgart 21. Derzeit rechnet sich das Unternehmen mit dem Hinweis auf 1,3 Milliarden Euro Verlust klein. Aber diese „Krankrechnung“ stoße bei der Belegschaft auf taube Oh-

ren. „Mit uns wird es keine 27. Sanierungswelle geben, in der es wieder heißt, die Mitarbeiter müssten den Gürtel enger schnallen.“ Still und heimlich baue die Bahn mit den Nachtzügen auch Infrastruktur ab, eine Reihe von Rangierstellen.

Die Nachtzug-Befürworter sind sich einig, dass die Abschaffung der Züge, die zuletzt ein Defizit von 31 Millionen Euro

einführen, keinen nennenswerten Sanierungsbeitrag liefere. Sie bezweifeln überhaupt die Rechnungen der Bahn. Schließlich seien die Züge voll, die Nachfrage vorhanden. Die Bahn hänge nur noch an der falschen Idee, die Tradition sterben zu lassen. Dabei habe die Bahn sogar „die Legislative belogen“, schimpft Weselsky. Schließlich habe der ehemalige Bahnvorstand Ulrich Homburg Anfang 2015 den Abgeordneten im Verkehrsausschuss noch ein neues Nachtzug-Konzept versprochen. Ende 2015 war das vergessen. Grubes Mann für die Politik, Bahnvorstand Ronald Pofalla, durfte die Nachrichten verbreiten. Weselsky fragt in die Runde: „Wie kann das sein? Die Bahn ist doch Eigentum des Bundes.“

Vom Podium kommt die Vermutung: Sollte Kanzlerin Angela Merkel in der Bevölkerung den großen Wunsch zum Erhalt der Nachtzüge spüren, werde sie über Pofalla auf Bahnchef Grube einwirken. Die Lobbyisten wollen Nachtfahrtkunden wachrütteln, sie initiieren deshalb die Kampagne „LunaLiner“. Für dieses Programm, das auf einem neuen vertakteten Nacht-Fahrplan in ganz Europa aufbaut, wollen sie die Deutsche Bahn und andere europäische Bahnen gewinnen. „Ökologischer Verkehr muss auch nachts stattfinden“, findet nicht nur Weselsky.

Das ist das Stichwort für Michael Cramer, den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament. Der Grünen-Politiker kämpft gegen die Schrumpfung des Angebots, protestierte schon gegen die Streichung von stationären Verkehr und Online-Shop wolle Op Capita das Geschäft mit der Damenmode vorantreiben, hieß es. Apperath Cüpper betreibt dreizehn Modehäuser mit Schwerpunkt in Nordrhein-Westfalen und beschäftigt 870 Mitarbeiter. Detaillierte Geschäftszahlen wurden zuletzt für das Geschäftsjahr 2011/12 ausgewiesen. Bei einem Umsatz von 122 Millionen Euro erzielte die Modekette damals einen Vorsteuergewinn von etwas weniger als einer Million Euro.

Mit dem Verkauf der Modekette zieht sich Advent weiter von seinem Engagement beim früheren Mischkonzern Douglas zurück. Nach seinem Einstieg im Jahr 2012 hatte der Finanzinvestor zu-

KERSTIN SCHWENN

Autobauer weisen ADAC-Vorwurf zu fehlender Transparenz zurück

Kunden würden über Datensammlung informiert

MÜNCHEN, 31. Mai (dpa). Die Autobauer Daimler und BMW wehren sich gegen Vorwürfe des ADAC, ihren Kunden mangelnde Transparenz beim Sammeln von Nutzerdaten zu gewähren. Die Kunden würden nicht nur in den Betriebsanleitungen der Autos darüber informiert, welche Daten erhoben und gespeichert würden, sondern könnten auch selbst bestimmen, welche Dienste sie tatsächlich nutzen und welche Daten sie weitergeben möchten, teilte Daimler am Dienstag in Stuttgart mit.

Ähnlich reagierte BMW: In jedem Vertrag für die Internet- und Multimedia-Lösung Connected Drive seien Informationen darüber enthalten, welche Daten gespeichert würden. „Wenn man das nicht will, werden die Daten nicht gespeichert“, sagte ein Sprecher. Der

ADAC hatte den Autoherstellern vorgeworfen, über moderne Fahrzeuge ständig Daten zu erheben, zu speichern und zu senden. Bisher wüssten nur die Hersteller, welche Daten das genau seien – „meist keinerlei Kenntnis“.

Für eine Studie hatte der Automobilclub nach eigenen Angaben jeweils ein Fahrzeug der Mercedes B-Klasse und einen Renault Zoe sowie – bereits im August vergangenen Jahres – einen BMW 320d und einen BMW i3 untersucht. Damit sei die Untersuchung keineswegs repräsentativ, sondern experimentell, betonte der Automobilclub. Die im Betrieb gesammelten Daten ließen unter anderem Rückschlüsse auf den technischen Zustand der Autos und das Nutzungsprofil zu, hieß es.

Appelrath Cüpper wird verkauft

Finanzinvestor Op Capita erwirbt die Kölner Modekette

esc. DÜSSELDORF, 31. Mai. Der einst zum Douglas-Konzern gehörende Modehändler Appelrath Cüpper stand schon länger im Schaufenster, nun ist ein Käufer gefunden. Der Londoner Finanzinvestor Op Capita erwirbt die Kölner Kette vom Investor Advent International und der Familie Kreke, wie die Unternehmen ohne Nennung des Kaufpreises mitteilten. Durch die Eröffnung neuer Filialen, den Fokus auf Premiummarken und die engere Verzahnung von stationärem Vertrieb und Online-Shop wolle Op Capita das Geschäft mit der Damenmode vorantreiben, hieß es. Apperath Cüpper betreibt dreizehn Modehäuser mit Schwerpunkt in Nordrhein-Westfalen und beschäftigt 870 Mitarbeiter. Detaillierte Geschäftszahlen wurden zuletzt für das Geschäftsjahr 2011/12 ausgewiesen. Bei einem Umsatz von 122 Millionen Euro erzielte die Modekette damals einen Vorsteuergewinn von etwas weniger als einer Million Euro.

Mit dem Verkauf der Modekette zieht sich Advent weiter von seinem Engagement beim früheren Mischkonzern Douglas zurück. Nach seinem Einstieg im Jahr 2012 hatte der Finanzinvestor zu-

ammen mit der Gründerfamilie Kreke den tiefgreifenden Umbau des Handelsunternehmens eingeleitet. Es folgte die Veräußerung der Beteiligungen am Juwelier Christ und an der Süßwarenkette Hussel. Die Parfümeriekette Douglas wurde im vergangenen Jahr an den Finanzinvestor CVC Capital Partners weitergereicht. Auch Apperath Cüpper und der Buchhändler Thalia kamen auf die Verkaufsliste und wurden in Nebenholdings ausgegliedert. Für die noch einzig verbleibende Thalia-Kette wird weiter an den Veräußerungsplänen festgehalten. Ein Abschluss ist Beobachtern zufolge derzeit aber nicht in Sicht.

Der britische Käufer Op Capita ist hierzulande recht unbekannt. Ende 2013 übernahm der Finanzinvestor den schwer angeschlagenen Modediscounter NKD, der sich an einer überstapelten Expansion verlohnen wurde. Beteiligungen werden außerdem am Pariser Einrichtungshändler But und dem spanischen Tiefkühlkosthändler La Sirena gehalten. Seit der Gründung vor zehn Jahren hat der Investor eigenen Angaben zufolge insgesamt 450 Millionen Euro investiert.

Jazz Pharmaceuticals will Celator

Krebsmedizinerhersteller bietet für Biotech-Unternehmen

NEW YORK, 31. Mai (dpa-AFX). Das Pharmaunternehmen Jazz Pharmaceuticals will das amerikanische Biotech-Unternehmen Celator für umgerechnet 1,35 Milliarden Euro übernehmen. Wie die beiden Unternehmen am Dienstag gemeinsam erklärten, bietet Jazz 30,25 Dollar je Aktie. Die Transaktion soll im dritten Quartal abgeschlossen sein. Von Anfang 2018 an dürfte sich der Zukauf auf das Ergebnis von Jazz auswirken, hieß es. Am Morgen hatte schon das „Wall Street Journal“ (WSJ) in seiner Online-Ausgabe mit Verweis auf informierte Personen über den Zukauf berichtet. Anteilseigner mit einem Anteil von 18,4 Prozent der Aktien, darunter auch

Mitglieder der Unternehmensführung sowie des Verwaltungsrates, haben laut Mitteilung dem Geschäft schon zugestimmt. Die Marktkapitalisierung von Celator beträgt dem WSJ-Bericht zufolge etwa 740 Millionen Dollar. Das Unternehmen hat noch keine Umsätze vorzuweisen, befindet sich aber mit einem Blutkrebsmittel in einem späten Entwicklungsstadium. Jazz Pharmaceuticals wurde in den Vereinigten Staaten gegründet, hat seinen Sitz aber mittlerweile im steuerlich günstigeren Irland. Das Unternehmen mit einem Marktwert von etwa 9 Milliarden Dollar hat schon Krebsmedikamente auf dem Markt.

Der digitale Gemüsehändler

Neue Zahlen: Gelbe Seiten forcieren lokales Marketing

ash. FRANKFURT, 31. Mai. Einiges versuchen Einzelhändler und Gewerbevereine, um Innenstädte zu beleben und sich gegen die mächtige Konkurrenz der Einkaufszentren auf der grünen Wiese zu behaupten. Dies ist nicht einfach. Ergebnis eines Pilotprojektes in Baden-Württemberg könnten kleinen lokalen Anbietern jetzt neue Vermarktungschancen aufzeigen, die sich aus der Digitalisierung ergeben.

Ein bisher einzigartiger Testeinsatz unter dem Begriff Local Based Advertising hat in Durlach über ein verkaufsoffenes Wochenende am 23. und 24. April hinweg nach Ansicht der Initiatoren von den Gelben Seiten und der Hochschule der Medien in Stuttgart zu interessanten Ergebnissen geführt. Durlach ist mit 30 000 Einwohnern der größte Stadtteil von Karlsruhe, geprägt von einer kompakten Einzelhändlerstruktur, ohne Dominanz großer Ketten. 50 Anbieter im Stadtteil, dazu gehörten Modegeschäfte, Restaurants, Cafés, Märkte oder Geschenkboutiquen, definierten einen virtuellen Umkreis. Betraten Kunden und zugleich Anwender der digitalen Gelbe-Seiten-Applikation diese Zonen, erhielten sie Informationen der Geschäfte als Push-Nachrichten auf ihre Smartphones. Unterstützt wurden die Einzelhändler von Studenten der Stuttgarter Hochschule. So wurde mit Gutscheinen, Rabatten, aber auch mit Produktinformationen und Gewinnspielen gewonnen. Im Vergleich zu anderen verkaufsoffenen Wochenenden stieg der Umsatz der Geschäfte in Durlach laut Projektitiatoren „spürbar“ – dazu verjüngte sich die Zielgruppe.

Mehr als 1600 potentielle Kunden auf der Straße nahmen an der Aktion teil. Von den Geschäften wurden 5400 Nachrichten versendet, 33 Prozent davon auf den Smartphones der Teilnehmer geöffnet. Üblicherweise weit darunter liegen Öffnungsraten bei Push-Nachrichten (0,25 Prozent) oder Informationen per Mail (5 Prozent). Die Hälfte derjenigen,

die in Durlach eine Push-Nachricht öffneten, haben dann auch das Angebot bei einem Kaufabschluss in den Geschäften eingelöst. Die Initiatoren hatten damit nicht gerechnet und interpretieren hieraus vor allem Möglichkeiten im lokalen Marketing. „Eine wichtige Erkenntnis ist, dass die Technik am Ort von allen sehr gut angenommen wurde“, sagt der zuständige Professor von der Stuttgarter Hochschule der Medien, Jürgen Seitz. Es trafe zudem den Trend zum Lokalen und das Interesse der Verbraucher an regionalen Produkten. „Die Marktforschung hat ganz klar ergeben, dass die Kunden gerne mehr informiert würden über das Angebot in den Geschäften am Ort.“

Laut der Gelbe Seiten Marketing GmbH sei ein Drittel der befragten Durlacher Einzelhändler interessiert an einer Kooperation. „Wir vergrößern damit den Einzugsbereich der Einkaufsstraße. Gerade für Einzelhändler in der zweiten Reihe ist das eine Chance“, sagt Geschäftsführer Stephan Theiß. Die Gelben Seiten wollen das Projekt im eigenen Geschäftsinteresse mit der Hochschule in Stuttgart als Blaupause für andere Gewerbevereine in Deutschland ausweiten.

Auch wenn die Printausgabe der Gelben Seiten mit derzeit 35,5 Millionen Nutzern im Lande der Anker des Angebots ist, wird der digitale Zugang für das Unternehmen immer wichtiger. Hier muss man sich gegen große Konzerne mit Suchmaschinen wie Google und kleine Start-up-Unternehmen und ihre Auskunftsportale behaupten. Es existieren in den Gelben Seiten 2,9 Millionen Unternehmensbeiträge, verteilt auf 5750 Branchen. Die Online-Ausgabe wird von sechs Millionen individuellen Nutzern im Monat angesteuert. Die App für Smartphones und Tabletcomputer ist bisher von etwa drei Millionen Anwendern heruntergeladen worden. Forciert werden soll deshalb das Local Based Advertising. „Diese Lösung passt zu uns. Sie ist die logische Verlängerung unseres Produktes in die reale Welt“, sagt Theiß.

Das Sampling-Urteil – „Fair Use“ aus Karlsruhe?

Investitionsschutz von Plattenfirmen muss sich der Kunstfreiheit beugen

hw. BERLIN, 31. Mai. Das Bundesverfassungsgericht hat ein Grundsatzurteil zum „Sampling“ gefällt, also zur Verwendung von urheberrechtlich geschützten Tönen in der Musik. Die Karlsruher Richter entschieden jetzt – anders als zuvor der Bundesgerichtshof –, dass unter bestimmten Voraussetzungen Tönelemente fremder Träger verwendet werden dürfen, auch ohne die Rechteinhaber vorher um Erlaubnis zu fragen.

Im Kern geht es dabei nicht um Urheberrechte der Band Kraftwerk, sondern um das „Leistungsschutzrecht“ des Tonträgerherstellers. Es schützt die Investition der Plattenfirma, nicht die Schöpfung des Künstlers. Anders als beim Schutz von Kunstwerken kommt daher überhaupt der Schutz von Kleinstteilen in Betracht. Die Karlsruher Richter erlaubten Hip-Hop-Künstlern jetzt den Eingriff in dieses Recht, wenn es sonst der „künstlerischen Entfaltung“ entgegenstehe.

Die anwendbaren Gesetze hielten die Richter für ausreichend flexibel. Sie würden Gerichten erlauben, sowohl die Kunstfreiheit der Musiker als auch das Eigentumsrecht der Plattenfirmen zu berücksichtigen. Sie rügte aber die Auslegung durch den Bundesgerichtshof – diese verletze die Grundrechte der Musiker. Diese hätten danach nämlich entweder die Tonträgerhersteller um Erlaubnis bitten oder die gewünschte Sequenz nachspielen müssen. „In beiden Fällen würden jedoch die künstlerische Betätigungsfreiheit und damit auch die kulturelle Fortentwicklung eingeschränkt“, tadelten die Verfassungsrichter.

Vize-Gerichtspräsident Ferdinand Kirchhof erläuterte in seiner Einführung, wenn man Sampling verbiete, würde das Stücke einer bestimmten Musikrichtung „praktisch ausschließen“. Zudem müsste der betroffene Tonträgerhersteller nicht mit Absatzrückgängen rechnen. Das wäre nur denkbar, wenn das gesampelte Werk so große Ähnlichkeit mit dem ursprünglichen Stück hätte, dass es zu diesem in Konkurrenz trete. Dem Gesetzgeber sei es jedoch nicht verwehrt, künftig für „nennenswerten Einsatz fremder Tonstücke“ eine Entgeltspflicht des Verwenders vorzusehen, sagte Kirchhof.

Es sei „wichtig, dass die Beteiligung der Kreativen und ihrer Partner nicht ausgehöhlt wird“, warnte Florian Drücke, Geschäftsführer des Bundesverbands der Musikindustrie. Der Verband verwies auf Reformüberlegungen auf europäischer Ebene und forderte, dass die Nutzung von Klangpartikeln ohne Erlaubnis unzulässig sein müsse, sobald verwendete Tonfetzen „bemerkbar“ seien oder die Wiedererkennbarkeit das Ziel des Samplings sei.

Ein Dammbruch unter Musikern ist nun freilich nicht zu erwarten. „Auch



Ja zur Zweitverwertung: Das Verfassungsgericht verkündet am Dienstag sein Urteil.

Foto dpa

schon vor dem heutigen Urteil wurden im Hip-Hop Samples ohne Erlaubnis der Tonträgerhersteller verwendet“, erklärt Volker Tripp vom Verein „Digitale Gesellschaft“ (Digiges). Dennoch habe Karlsruhe „überkommene Hindernisse für die kulturelle Fortentwicklung“ aus dem Weg geräumt. Es gebe nun eine „zeitgemäße Bagatellklausel“. Der Jurist erkennt in den Entscheidungskriterien des Gerichts

„starke Ähnlichkeit“ mit dem amerikanischen Prinzip „Fair Use“ – eine Generalklausel, die vereinfacht gesagt die Nutzung von geschützten Werken erlaubt, sofern dies „fair“ ist. Eine ähnliche Generalklausel kennt das kontinentaleuropäische Recht nicht. Hierzulande sind die Ausnahmen einzeln benannt. Digiges fordert daher ein explizites „Recht auf Remix“, also einen urheberrechtlichen Freibrief für

Kunstarten, die vorhandene Werke re-kombinieren.

Das Urteil könnte sich mittelbar auch auf andere Leistungsschutzrechte auswirken, etwa jenes für Presseverleger, meint Tripp. Die Entscheidung mache deutlich, dass Schutzrechte für kreative Leistungen „nicht so rigoros ausgestaltet sein dürfen, dass die kulturelle Auseinandersetzung mit ihnen im Keim erstickt wird“.

Alles nur geklaut – eine kleine Geschichte zu Plagiaten in der Musik

Die Digitalisierung von Musik macht künstlerische Werke nicht nur jederzeit verfügbar und abspielbar, sondern auch viel leichter kopierbar. Streitigkeiten um Plagiate kommen in fast allen Musikrichtungen vor, und das schon seit vielen Jahren. Während sich in Deutschland der Rapper Moses Pelham mit der Gruppe Kraftwerk vor Gericht stritt, sind in Amerika zwei derzeit gefeierte Popstars gehörig unter Druck: Der DJ Skrillex und der Sänger Justin Bieber sollen in ihrem Lied „Sorry“ acht Sekunden eines anderen Liedes geklaut haben – sie bestreiten das und zeichnen in einem kurzen Video nach, wie der betreffende Ausschnitt zustande gekommen sein soll. Der vermeintliche Beweis der Unschuld soll sie offenbar vor einem Gang vor Gericht bewahren – denn dort ist es in der Vergangenheit schon häufiger teuer geworden für Künstler, die sich bei anderen bedient haben. So darf der Hit „Frozen“ von Madonna nicht in Belgien verkauft

werden, und das Video ist dort nicht zu sehen, weil der Musiker Salvatore Acquaviva mit einer Urheberrechtsklage Erfolg hatte. Madonna habe die ersten vier Takte ihres Liedes aus seinem Stück „Ma vie fout le camp“ entnommen, klagte er und bekam nicht nur recht, sondern auch 125 000 Euro zugesprochen. Noch teurer wurde es für Oasis, die 500 000 zahlen mussten, weil sie einen ganzen Refrain abkloppten. Das vielleicht teuerste Plagiat leistete sich ausgerechnet einer der Beatles. George Harrison zahlte 1 599 987 Dollar dafür, dass er sich bei der Melodie für „My Sweet Lord“ zu sehr inspirieren ließ. Manche Klagen werden allerdings auch abgelehnt: Der Gitarrist Joe Satriani musste sich mit der Popband Coldplay außergerichtlich darüber einigen, ob das Lied „Viva la vida“ nun zufällig einem seiner Stücke glich. Andere Streitigkeiten zogen sich über Jahre hin: So gab die Beach Boys zuerst alle Rechte an „Surfin USA“ ab, als sich die Anwälte von Chuck Berry bei ihnen meldeten,

nur um mehr als 20 Jahre später doch noch vor Gericht eine Mitautorenschaft zu erstreiten. Dass beim aktuellen Fall um Moses Pelham auch der Rapper Bushido mitmischte, ist übrigens nicht ganz zufällig: Er selbst bekam vor einigen Jahren eine Strafe von 63 000 Euro aufgebremmt, weil der Rapper in insgesamt 13 Liedern Liedfragmente der Gothic-Band Dark Sanctuary ohne Erlaubnis verwendet hatte. Wer einer drohenden Strafe wegen Urheberrechtsverletzungen entgegenwärt, bedient sich also lieber an alten Werken, deren Schutzfrist abgelaufen ist. So wird etwa die Akkordfolge des „Kanon in D-Dur“ von Johann Pachelbel allein in 41 Stücken verwendet, wie auf der Fachseite whosampled.com ersichtlich wird. Vor Plagiaten in der Klassik waren allerdings selbst die Klassiker nicht geschützt: Richard Strauss soll wegen einer Melodie im Finalsatz von „Aus Italien“ verklagt worden sein. Dabei war die digitale Vervielfältigung im 19. Jahrhundert nun nicht sehr verbreitet. joja.

Werner Knallhart

Mit den Nachtzügen stirbt die Seele der Deutschen Bahn

Kolumne von Marcus Werner

Die Deutsche Bahn will alle Nachtzüge zum Jahresende einmotten. Gegen den Protest von tausenden Nachtzugfans dieser Tage. Weil die Schlafwagen sich nicht lohnen. Macht der Bahn Zugfahren keinen Spaß?



Eine Familie im
Liegeabteil der DB
Nachtzug.

Copyright: Deutsche
Bahn AG / Urheber:
Hansjörg Egger

Bild: Presse

"Diese Zeit gehört dir" - Mit dieser cleveren Werbekampagne nimmt die Bahn den Kritikern den Wind aus den Segeln. Während die Kunden darüber maulen, ihre Anschlusszüge nicht zu erwischen und wegen der Verspätungen ewig unterwegs zu sein, kontert die Bahn sinngemäß: "Stellt euch nicht so an. Es ist doch schön bei uns an Bord. Genießt doch diese Zeit ganz für euch." So gesehen bringt jeder Stellwerksschaden, jede Weichenstörung, jede abgerissene Oberleitung, jede Kupplungspanne in Hamm und jeder Defekt im Triebkopf ein Plus an Lebensqualität für jeden einzelnen Fahrgast.

Und es ist ja richtig.: In den allermeisten Fällen ist Zugfahren viel entspannender als die lange Reise mit dem Auto oder die zerhackstückte Flugreise mit Check-in, Sicherheitskontrollen, Warten am Gate, Gedrängel beim Einstiegen, fremde Hintern im Gesicht direkt nach dem Aufsetzen, Warten aufs Gepäck am Zielflughafen und Fahrerei in die Innenstadt.

Und längst nicht in jedem ICE ist es zu stickig oder zu kalt, ist die Bordküche ausgefallen oder der Schaffner mit dem falschen Fuß zuerst aufgestanden. Ich als Vielfahrer sage: Bahnfahren ist die schönste Form der Fortbewegung.

Leider sieht das die Deutsche Bahn offenbar anders. Für sie muss Bahnfahren nicht schön sein, sondern lukrativ. Dass sie ausrechnet in den von ihr selber ausgerufenen Zeiten von "Diese Zeit gehört dir" den Nachtzugverkehr beerdigen will, ist der Beweis: Das Bahnmanagement hat kein Bahnerblut in den Venen.

Schön und lukrativ gleichzeitig - das traut sich die Bahn beim Nachtverkehr nicht zu.

Und leidenschaftliche Bahnkunden, Umweltschützer und Verkehrsexperten rufen der Bahn entsetzt zu: "WAS MACHT IHR DENN DA??!?????!?!1!!"

Es gibt ein gutes Argument, den Nachtzugverkehr abzuschaffen: Kein Bock mehr.

Und es gibt gute dafür, ihn zu hegen und zu pflegen.

1. Wenn Sie First-Class-Flugreisende fragen, warum sie zigtausende Euros zusätzlich für ihren Interkontinentalflug ausgeben, dann lautet die Antwort oft: Weil ich dann entspannt und ausgeschlafen am Ziel ankomme und sofort weiterarbeiten kann. Wer im Flugzeug gut schlafen kann, spart eine Nacht im Hotel und eine Menge Zeit.

Und das Gleiche könnte für den Nachtzug gelten. Hotel und Fortbewegungsmittel in einem. Das ist so einleuchtend. Und Deutschland ist von Nord nach Süd groß genug für eine gemütliche Nachtfahrt im Hotel. Europa sowieso.

2. Eine Reise im Nachtzug ist genau das, worauf es der Bahn ankommt: die Reise als Steigerung von Lebensqualität. Der Weg als Ziel. Wenn ich herumfrage, welche Bahnreisen den Menschen besonders in Erinnerung geblieben sind, dann sind es Fahrten im Schlafwagen. Zugfahren nachts ist Bahnromantik weltweit.

Meine Schwester hat ihren heutigen Mann im Nachtzug in Vietnam kennengelernt. Bei ein paar Dosen Bier unter Freunden im Schneidersitz auf der Bettpritsche.

Ein Freund von mir schwärmt bis heute: Thailand war mir nie so nah wie nachts im Bordrestaurant unter Deckenventilatoren zwischen den letzten Nachtschwärmern kurz vorm Zähneputzen.

Bahnromantik kann doch lukrativ sein

Ich selber war vor zwei Jahren mit dem Coast Starlight von Los Angeles nach Seattle unterwegs. Nachmittags vorm Panoramafenstern Strände mit Palmen, abends Dinner im Sonnenuntergang, am nächsten Morgen schneebedeckte Wälder und Berge vom Bett aus und Schluchten und Brücken bei der heißen Dusche im eigenen Zimmerchen. Unschlagbar. Unvergesslich! Nachtzüge haben Charakter. Je nach Reiseroute, je nach Land. Die Deutsche Bahn könnte ihren ganz eigenen Stil erfinden. Wie es mit dem ICE auch getan hat.

3. Nachtzugfahrten: So bequem könnte es kein Reisebus. Mit Restaurant und Mondscheinbar, eigenem kleinen Badezimmer. Mal frei und groß denken: Warum nicht eine coole Cocktailbar mit Livemusik an Bord, abschließbare Miniabteile für Singles, Massageliegen zum Entspannen oder frisch an Bord gebackenen Croissants am Morgen? Es hätte seinen Preis. Aber den hat es im Hotel auch.

Stattdessen hat die Bahn die Nachtzüge vergammeln lassen, sich keine Mühe gegeben mit einem einfachen Buchungssystem, die Marken CityNightLine und den damaligen InterCityNight nicht klar geführt und erzählt nun: Nachts fährt keiner.

Das ist so, als wenn ein Supermarkt ständig verschimmelte Erdbeeren anbietet, auf ihnen sitzen bleibt und am Ende beleidigt feststellt: "Erdbeeren sind offenbar out. Wir nehmen sie aus dem Sortiment."

Jetzt will die Bahn statt der Schlafwagen mehr ICE durch die Nacht rauschen lassen. Wer schon einmal versucht hat, in den neuen Sitzen ein Auge zuzumachen, der weiß, dass das keine Alternative zu einem Bett ist. Da knacken die Wirbel, da zerrt der Nacken. Besser schläft man im ICE-Kinderabteil in die Ecke gekauert.

Nachtzüge abschaffen ist unambitioniert. Vorher muss man den Erfolg doch erstmal richtig versuchen. Gucken Sie sich mal an, wie die Fluggesellschaften mit Liegesitzen, Privatkabinen und Gastronomie an Bord experimentieren. Weil Konkurrenz da ist. Die Bahn hat nichts Zeitgemäßes ausprobiert, weil sie einfach den Druck nicht hat. Da ist es schade, dass der eigene Spaß am Produkt Zug für die Motivation nicht ausreicht.

Liebe Bahner, nutzt den Nachtzug doch für ein großartiges europäisches Projekt und entwickelt mit unseren vielen Nachbarn ein Nachtzug-System. Gestern wurde auf parteiübergreifende Initiative von Bahnfans von Bund und EU in Berlin ein Alternativkonzept vorgestellt, wie Nachtzüge betrieben werden könnten, anstatt aufzugeben. Projektname Lunalinier. Die theoretische Idee: Das bestehende DB-Nachtzugnetz muss international raffiniert verknüpft werden. Mit Umkoppeln und Verknüpfung von Waggons zu neuen Zügen an großen Knotenpunkten, während die Gäste schlummern.

Die österreichische Bahn kriegt es übrigens hin - trotz kürzerer Strecken in ihrem eigenen kleinen Land. Sie fahren international und machen 15 Prozent ihres Umsatzes im Fernverkehr nachts. Bahnromantik kann eben doch lukrativ sein. Dank Sachverstand und Bahnerherzblut.

[Nutzungsbedingungen](#)

[Impressum](#)

[Datenschutz](#)

[Mediadaten-Online](#)

[Mediadaten-Print](#)

[Archiv](#)

[Kontakt](#)

Nachtzugfreunde geben nicht auf

»Bahn für alle« stellt neues Konzept für Nachtlinien auf der Schiene vor

Rainer Balcerowiak

Die Deutsche Bahn will ihre Nachtzüge einstellen. Das Bündnis »Bahn für alle« hat dagegen ein Konzept entwickelt, wie dieses Angebot zukünftig sogar ausgeweitet werden könnte.



Die DB will das glückliche Familienabteil abschaffen

Foto: Deutsche Bahn/Hansjörg Egger

Fahrgäste das Angebot pro Nacht nutzen.

Der Verkehrswissenschaftler Winfried Wolf sieht durchaus Chancen für die Realisierung des Konzepts. Es gehe darum, gesellschaftlichen und politischen Druck aufzubauen, um die Bundesregierung als Eigentümer der Bahn zur Rücknahme der Schließung zu bewegen. Wolf erinnerte daran, dass das DB-Management in der jüngeren Vergangenheit bereits mehrere Entscheidungen aufgrund breiter Proteste revidieren musste, etwa die Abschaffung der Speisewagen in den ICE-Zügen und die Abschaffung der Bahncard 50.

Auch der Vorsitzende der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Claus Weselsky, nannte der Pläne des Unternehmens »widersinnig«. Das Beispiel der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zeige, dass ein attraktiver,

Falls das Management der Bahn sich nicht zur Umkehr bewegen lässt, ist zum Jahresende Schluss mit den Nachtzügen. Begründet wird der Schritt mit der mangelnden Rentabilität dieses Angebots. Doch es regt sich Widerstand. Die im Bündnis »Bahn für Alle« zusammengeschlossenen Fahrgast- und Umweltverbände, Bahngewerkschaften und Verkehrsexperten fordern einhellig, die Nachtlinien nicht nur zu erhalten, sondern deutlich auszubauen.

Am Dienstag stellte das Bündnis in Berlin das Konzept »LunaLiner« vor. Kernpunkt ist ein Nachtlinien-Verbundnetz, das alle wesentlichen deutschen und mitteleuropäischen Metropolen verbindet. In der ersten Ausbaustufe würden laut den Berechnungen der Autoren im Durchschnitt 10 000 bis 12 000

gut ausgestatteter Nachtverkehr wichtiger Bestandteil eines bedarfsgerechten Angebots auf der Schiene sein könne. Das Bahnmanagement sei aber seit Jahren »vom Hochgeschwindigkeitswahn« erfasst, und habe die Schieneninfrastruktur und auch das rollende Material im Güter- und Fernverkehr zugunsten »zweifelhafter und teurer Leuchtturmprojekten« vernachlässigt. Nachtverkehr sei aus ökologischer, betrieblicher und verkehrspolitischer Sicht eine »zeitgemäße Alternative« zur immer stärkeren Verlagerung von Verkehr auf die Straße.

Für Joachim Holstein, Sprecher des Wirtschaftsausschusses der Bahn-Tochter DB European Railservice GmbH, sind die vermeintlichen Fahrgastrückgänge und Verluste der Nachtzuglinien lediglich »buchhalterische Taschenspielertricks«. So würden die Fahrgäste der abschnittsweise an die Nachtzüge angekoppelten IC-Linien nicht mitgezählt und der Ersatzbeschaffungsaufwand für die oftmals verschlissenen Nachtzüge in das Defizit eingerechnet. Auch habe die Bahn alles Erdenkliche getan, um Reisenden die Nachtlinien zu vermiesen, etwa durch eingeschränkte Reservierungsmöglichkeiten und die nächtliche Schließung der Bordbistros.

Unterstützung kommt auch aus Teilen der Politik. Michael Cramer, Grünen-Europa-Abgeordneter und Vorsitzender des Verkehrsausschusses des EU-Parlaments, betonte die große Bedeutung des Bahnverkehrs für die Erreichung der europäischen Klimaziele. Das gelte auch für die Nachtverbindungen, die zudem ein wichtiger Faktor für klimafreundlichen Tourismus seien. Es müsse, so Cramer, endlich »Schluss sein mit der Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene«. Während 99 Prozent aller Straßen quasi gebührenfrei genutzt werden könnten, müssten für jeden Kilometer Schienentransport Trassenentgelte bezahlt werden.

Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Die LINKE im Bundestag, sieht den Schienennachtverkehr als eine »gesellschaftliche und verkehrspolitische Frage«, die nicht rein betriebswirtschaftlich entschieden werden könne. Sie kündigte weitere Initiativen ihrer Fraktion in dieser Frage an und sieht dafür auch Unterstützung in anderen Parteien. Ein wenig hofft man auch auf laufende Verhandlungen mit der ÖBB. Die prüft laut Medienberichten die Übernahme eines Teils der DB-Nachtlinien.

Quelle: <http://www.neues-deutschland.de/artikel/1013705.nachtzugfreunde-geben-nicht-auf.html>

DB stellt Nachtzüge ein

Nur die Deutsche Bahn sagt den Nachtzug tot

Von Christoph Donauer 31. Mai 2016 - 17:43 Uhr

Die Deutsche Bahn schreibt rote Zahlen und will die Nachtzüge abschaffen. Stattdessen sollen die Österreicher Vorreiter für Nachtzüge in Europa werden. Ein Fahrplan, mit dem die Deutsche Bahn nicht in Richtung Zukunft fährt.



Den Nachtzug der Deutschen Bahn wird es ab Dezember 2016 nicht mehr geben. Foto: Deutsche Bahn AG

Stuttgart – Einsteigen, einschlafen und am nächsten Morgen ankommen. Mit dieser Art des Reisens im Nachtzug soll ab Dezember 2016 Schluss sein. Denn zum Fahrplanwechsel streicht die Deutsche Bahn alle Nachtzugverbindungen in Deutschland. Aus Kostengründen, wie die Bahn schreibt. „Das Nachtzuggeschäft ist ein Nischengeschäft. Im Jahr 2015 wurde bei einem Ertrag von rund 90 Millionen Euro insgesamt ein Verlust von circa 31 Millionen Euro erwirtschaftet“, erklärt eine Sprecherin der Deutschen Bahn. Mit der Abschaffung reagiere man nur auf die „Kundenbedürfnisse und wirtschaftlichen Anforderungen.“

Rote Zahlen, uralte Waggon und hohe Preise. Der Ton klingt fatalistisch und auf dem Papier scheint der Nachtzug schon lange tot zu sein. Trotz 1,3 Millionen Reisender im Jahr. Doch der Nachtzug ist nicht nur etwas für hoffnungslose Eisenbahnromantiker. Am Dienstag wurde in Berlin eine [Petition für den Erhalt der Nachtzüge mit 28.882 Unterschriften übergeben.](#) ([/inhalt.deutsche-bahn-breites-buendnis-fuer-erhalt-der-nachtzuege.34ac397c-a5a9-4060-a995-](#)

[3c5acef2f48d.html](#)) Martin Burkert, der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages, nahm die Petition entgegen. Die Nachtzugbefürworter stellten zudem ein europaweites Konzept für den Nachtzugverkehr vor. Das Netz „LunaLiner“ der Aktivisten sieht vor, den Nachtzugverkehr nicht ab- sondern aufzubauen. Von Amsterdam bis Warschau, von Rom nach Zürich und von Dortmund nach Mailand sind dabei nur Beispiele.

Im Nacht-ICE geht es sitzend durch Europa

Die Deutsche Bahn will davon nichts wissen und bleibt bei ihrem Entschluss. ([/inhalt.deutschland-bahn-bleibt-dabei-letzter-nachtzug-faehrt-im-dezember.d31ae135-78b9-4817-9df9-80753b56fd14.html](#)) Statt der Schlaf- und Liegewagen sollen Reisende mit Nacht-ICEs fahren. Liegesitze wird es darin allerdings nicht geben. Ein Konzept sei aktuell noch in der Planung, erklärte eine DB-Sprecherin. Ob in den Nacht-ICEs Licht brennt, wie oft sie halten und auf welchen Strecken sie fahren, ist also noch unklar. Auf grenzüberschreitenden Verbindungen sollen die Fahrgäste auf IC-Busse umsteigen.

Die Hoffnung seitens der Deutschen Bahn liegt aber vor allem auf der österreichischen Bundesbahn (ÖBB), die künftig mehrere Nachtzugstrecken in Deutschland fahren soll. ([/inhalt.sparrunde-beim-staatskonzern-bahn-will-nachtzuege-an-oebb-abgeben.b16e85bf-138c-43cd-b2bf-9589d30d6c24.html](#)) Dabei zählte die ÖBB 2015 rund eine Millionen Fahrgäste in ihren Nachtzügen, noch weniger als die Deutsche Bahn. Die Verhandlungen der beiden Eisenbahnunternehmen dauern an und die ÖBB hat großes Interesse am Ausbau ihres Nachtzuggeschäfts.

Für die Österreicher haben Nachtzüge eine Zukunft

Die Österreicher wollen ihr Angebot an Nachtzügen für die neuen Strecken kräftig ausbauen: 60 gebrauchte Schlaf- und Liegewagen will die ÖBB kaufen, 20 Intercity-Wagen sollen zu Liegewagen umgebaut werden. Und neue Strecken kommen dazu. Das hat der Aufsichtsrat der ÖBB im Mai beschlossen. Besteht Österreich also nur aus Nostalgikern, die vornehmlich nachts reisen?

„Wir setzen bewusst auf die Nische Nachtzug als komfortable und umweltfreundliche Alternative zum Auto und zum Flugzeug, um längere Strecken bequem über Nacht zurückzulegen“, erklärt eine ÖBB-Sprecherin. Zudem machen die Nachtzüge 17 Prozent des Umsatzes der ÖBB aus. Warum läuft es bei der ÖBB besser als bei den Deutschen Eisenbahnern? Ein Grund könnte die alte Flotte der

Deutschen Bahn sein. Teilweise seien die Waggons über 40 Jahre alt und „sanierungsbedürftig“. Die Kosten für die Erneuerung könne das Geschäft der Nachtzüge allerdings nicht erwirtschaften, heißt es von Seiten der Bahn.

Verschließbare Kabinen, eigene Fenster und viel Stauraum

In Österreich wird dagegen bereits an einer neuen Ausstattung der Liegewagen gearbeitet. (<http://blog.oebb.at/wie-liegt-es-sich-im-neuen-liegewagen-modell-am-wiener-hauptbahnhof/>) Statt stickiger Mehrpersonenabteile soll jeder Fahrgast eine eigene Liegekabine bekommen, die sich mit einem Rollladen in Gangrichtung verschließen lässt. Wer schlafen will, hat es dunkel und wer noch lesen möchte, kann das Licht angeschaltet lassen. Auch auf den Fensterblick muss man nicht verzichten, jede Kabine hat ihr eigenes Fenster, ebenfalls mit verschiebbarem Rollladen.

Laut ÖBB legen die Kunden besonderen Wert auf Privatsphäre, verschließbare Abteile und Gepäckaufbewahrung. Das neue Design könnte das leisten. Und es wurde ausgerechnet von der Deutschen Bahn in Auftrag gegeben. Ob die ÖBB das Konzept umsetzen, wird vermutlich zum Jahresende entschieden. Dann fahren in Deutschland die letzten Nachtzüge auf das Abstellgleis und es scheint, als könne die ÖBB diese Lücke gut füllen.

Österreicher wollen Nachtzug von Zürich nach Deutschland retten

Zum Fahrplanwechsel im Dezember stellt die Deutsche Bahn sämtliche Nachtreisezüge ein, auch jene in die Schweiz. Die Österreichischen Bundesbahnen wollen diese Chance nutzen.



Die Österreichischen Bundesbahnen wollen den Nachtverkehr auf Schienen ausbauen. Foto: Wodicka (DDP Images)

Es war seine letzte Bilanzpräsentation bei den Österreichischen Bundesbahnen: Kurz bevor Christian Kern zum österreichischen Bundeskanzler aufstieg, stellte er als Chef der ÖBB noch die Weichen für den Ausbau des Nachtzuges. Aus österreichischer Sicht sei der Nachtverkehr auf Schienen weiterhin «attraktiv», sagte Kern im April und stellte sich damit demonstrativ gegen die **Deutsche Bahn** (DB), die mit dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember sämtliche Nacht- und Autoreisezüge einstellen will. Das wird nicht nur innerdeutsche Verbindungen betreffen, sondern neben anderen auch die Nachtzüge von Zürich nach Hamburg, Berlin, Amsterdam und via Dresden nach Prag.

In Österreich sieht man den deutschen Rückzug aus dem Nachtverkehr als Chance: Vor einer Woche gab der Verwaltungsrat der ÖBB grünes Licht für die Erweiterung der Nachtzugverbindungen. Die Nische Nachtzug soll als komfortable und umweltfreundliche Alternative zu Auto oder Flugzeug beworben werden. Für den Fernverkehr der ÖBB seien die Nachtreisezüge mit einem Umsatzanteil von 17 Prozent ein wichtiges Geschäftssegment, wird in einem Communiqué betont. Weitere Auskünfte verweigert die Pressestelle der österreichischen Bahn. Und auch die **SBB** geben zur Strategie anderer Bahnunternehmen keinen Kommentar ab.

Weniger geizig mit Informationen geben sich Bahnfreunde in Internetforen. Die ÖBB würden nicht nur die Nachtzüge zwischen Österreich und Deutschland übernehmen, heisst es dort, sondern auch jene von Zürich nach Deutschland. Die heute getrennt geführten Nachtzüge nach Berlin und nach Hamburg würden zusammengelegt. Der neue Zug soll Zürich gegen 19 Uhr verlassen, um 6 Uhr in Berlin ankommen und um 9 Uhr Hamburg erreichen. Unsicher ist demnach aber noch die Zukunft der Nachtverbindung nach Prag. Der bisherige Weg durch Deutschland ist ab Dezember versperrt, allerdings arbeiten Tschechen und Österreicher offenbar an einer Alternative: Kurswagen könnten mit dem Euro-Night-Zug Wiener Walzer von Zürich bis Linz fahren und von dort weiter nach Prag. Kaum Hoffnung gibt es hingegen für den Nachtzug nach Amsterdam. An dieser Verbindung zeigen die Österreicher offenbar weniger Interesse. Von den ÖBB kommt dazu offiziell weder Bestätigung noch Dementi.

ÖBB kaufen Occasionswagen

ÖBB kaufen Occasionswagen

Bestätigt wird aber, dass das Unternehmen 31 Millionen Euro in den Kauf von bis zu 60 gebrauchten Schlaf- und Liegewagen und 15 Autotransportwaggons investieren will. Die Ausschreibung läuft bereits und richtet sich gezielt an die DB, die jetzt ihren Wagenpark für den Nachtverkehr loswerden wollen dürfte. Ausserdem werden die Österreicher 20 Sitzwagen in Liegewagen umbauen. In der ÖBB-Zentrale in Wien konnten Passagiere unlängst Modelle der neuen Schlafkojen testen. Im Moment deute viel darauf hin, «dass zumindest ein Nachtzug zwischen der Schweiz und Deutschland erhalten bleibt», hofft Daniel Costantino von Umverkehr.

Die verkehrspolitische Umweltorganisation sammelte über 11'000 Unterschriften zur Erhaltung der Nachtzüge und übergab die Petition letzten Herbst **Doris Leuthard**. Das Interesse der Bundesrätin sei jedoch nicht gross gewesen, sagt Kampagnenleiter Costantino: «Sie ist vermutlich davon nicht persönlich betroffen.» Eine Umfrage der Umweltorganisation zeigte, dass die meisten Fahrgäste nach Streichung des Nachtzugs nicht einen Tagzug, sondern das Flugzeug wählen würden. Umverkehr klagt über die stiefmütterliche Behandlung des Schienennachtverkehrs, vor allem in Deutschland und Frankreich, sowie über steuerliche Benachteiligungen. Die SBB führen zwar schon lange keine eigenen Nachtzüge mehr. Die Chefs des Unternehmens sollten sich bei den deutschen Nachbarn aber mindestens dafür einsetzen, «dass die letzten Nachtverbindungen bleiben», fordert Costantino.

Deutlich stärker ist die Lobby für den Nachtverkehr auf Schienen in Deutschland. Nicht nur Umwelt- und Verkehrsorganisationen, auch die Gewerkschaften fordern ein Umdenken in der DB-Zentrale. Diese Woche übergab eine Delegation der Initiative «Bahn für alle» dem Verkehrsausschuss des Parlaments eine Petition mit fast 30 000 Unterschriften. «Ich habe das Gefühl, dass die Politik unser Anliegen ernst nimmt», sagte «Bahn für alle»-Sprecher Bernhard Knierim. Bei der DB gebe es hingegen «keine Verhandlungsbereitschaft».

«Mit mehr Herzblut»

Die Leitung der Personenverkehrssparte der DB argumentiert mit hohen Kosten und zu geringer Auslastung: Bei nur 1,4 Millionen Passagieren sei vergangenes Jahr ein Minus von 31 Millionen Euro eingefahren worden, heisst es. Kritiker entgegnen, dass die DB mit den Zahlen trickse und 1,2 Millionen Passagiere nicht mitrechne, die in den Nachtzügen Sitzwagen statt Schlaf- oder Liegewagen benutzen. «Bahn für alle» ging diese Woche denn auch mit einem eigenen Nachtzugkonzept für ganz Europa an die Öffentlichkeit. «Luna Liner» ist ein nächtlicher Taktfahrplan auf 17 Hauptstrecken quer durch Europa, von Warschau bis Paris, von Kopenhagen bis Rom. Zürich ist in diesem fiktiven Nachtnetz ein zentraler Knotenpunkt.

Knierim hofft nun, «dass die Österreicher die Nachtzüge mit mehr Herzblut als die DB betreiben». Langfristig aber könnte der Nachtverkehr nur durch ein Gemeinschaftsprojekt aller grossen europäischen Bahnverwaltungen gesichert werden.

(Tages-Anzeiger)

(Erstellt: 02.06.2016, 20:44 Uhr)

Protest gegen Pläne der Deutschen Bahn

heute 20:15 Uhr

Der Nachtzug soll bleiben

Aus für den Nachtzug: Die Deutsche Bahn streicht ihr Angebot Ende des Jahres, weil es sich nicht mehr rechnet. Doch die Liegewagen haben eine lange Tradition und prominente Fans. VON HENRIK MORTSIEFER



Mehr als ein Transport von A nach B. Nachtzugfahrten haben Literaten und Regisseure inspiriert, aber die Deutsche Bahn MUSS... FOTO: PICTURE ALLIANCE / DPA

Anzeige

Man kann Billy Wilder bemühen oder Alfred Hitchcock, Agatha Christie oder Pascal Mercier, um zu belegen, dass eine Fahrt mit dem Nachtzug mehr ist, als von A nach B zu reisen. Oder man kann rechnen wie die **Deutsche Bahn**: 2015 hat das Geschäft mit den Liegewagen bei einem Umsatz von rund 90 Millionen Euro einen Verlust von 31 Millionen Euro eingefahren. Die letzte Verbindung wird deshalb im Dezember angeboten – danach ist Schluss. „City Night Line: Reisen Sie im Schlaf“, so wird der Schienenkonzern nicht mehr werben. Schon jetzt kann man viele Strecken nicht mehr buchen. Das „Nischengeschäft“, wie der Konzernvorstand sagt, ist mit den teils 40 Jahre alten Nachtzugwaggons immer unprofitabler geworden.

„Glauben Sie den Damen und Herren kein Wort“, sagt Joachim Holstein. „Das Defizit hat sich nicht vergrößert, es wurde vergrößert.“ Holstein ist Sprecher des Wirtschaftsausschusses der Bahntochter DB European Railservice, die für Betrieb und Service in den Nachtzügen verantwortlich ist. Er wirft dem Management vor, das Geschäft bewusst unprofitabel gerechnet zu haben. Statt der offiziellen Zahl von 1,4 Millionen Fahrgästen seien es zuletzt 2,6 Millionen gewesen, wenn man die den Nachtzugteilen angehängten herkömmlichen Wagen hinzurechne. „Auf der Schiene sind die Nachtzüge profitabel“, behauptet Holstein, „das Defizit entsteht im Bahn-Tower.“

Online-Petition sammelt 29.000 Gegenstimmen

Die Kritik stößt auf breite Unterstützung bei Bahn-Freunden. Am Dienstag übergab Holstein eine Online-Petition für den Erhalt der Auto- und Nachtzüge an den **Verkehrsausschuss des Bundestags**. Fast 29 000 Stimmen

kamen zusammen. Die Petition ist Teil einer Kampagne gegen die Pläne der Bahn, die eine Allianz aus Verkehrsexperten organisiert. Am Dienstag präsentierte das „Bündnis Bahn für alle“ in Berlin die Vision eines neuen, europaweiten Nachtzug-Systems. „LunaLiner“ setzt auf die Kooperation der großen Bahn-Betreiber in Europa und dürfte in dieser Form wohl niemals Realität werden. Den Initiatoren geht es vielmehr darum zu zeigen, dass die Infrastruktur und die Nachfrage vorhanden wären, um ein Netz von Nachtzugverbindungen in Europa aufzuspannen – mit einer theoretischen Kapazität von 10 000 bis 12 000 Fahrgästen pro Nacht, wie Dieter Doege, Landesvorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn Berlin/Brandenburg, sagte.

Michael Cramer, Europa-Parlamentarier der Grünen und Vorsitzender des Verkehrsausschusses, hält ein solches Angebot klimapolitisch für notwendig. „Eine europäische Verkehrswende ist überfällig, und die Nachtzüge sind dabei unverzichtbar“, sagte er. Ein Viertel der Treibhausgas-Emissionen komme aus dem Verkehr. Er sei der einzige Sektor, in dem die Emissionen zuletzt gestiegen seien – um 22 Prozent – während die Emissionen aus der Industrie um 38 Prozent gesunken seien. Cramer verwies auf den „unfairen Wettbewerb“, in dem die Bahn im Vergleich zur Straße oder zum Luftverkehr stehe. Letztere würden in der Steuer- und Abgabepolitik bevorzugt. Mit der Reduzierung ihres Angebots „rollt die Bahn den roten Teppich für ihre schlimmsten Wettbewerber aus“, sagte Cramer.

GDL-Chef Weselsky: Bahn kann nicht machen, was sie will

Scharf ging Claus Weselsky, Chef der Lokführer-Gewerkschaft GDL, nicht nur mit der Bahn, sondern auch mit der Politik ins Gericht. „Man muss sich darauf besinnen, dass die Bahn Eigentum des Bundes ist“, sagte er. Das Bahn-Management könne nicht „machen, was es will“. Die Bundestagsabgeordneten stünden nun in der Pflicht, die Interessen des Gemeinwohls zu vertreten. Der amtierende **Bahn-Vorstand** habe die Aufgabe, „Fehlentscheidungen zu korrigieren“, die von Managern getroffen wurden, die gar nicht mehr im Amt seien. „Nachtzüge sind ein Politikum, keine innerbetriebliche Angelegenheit der Bahn“, pflichtete Sabine Leidig Weselsky bei. Die verkehrspolitische Sprecherin der Linken-Bundestagsfraktion forderte den Verkehrsausschuss auf, die Stilllegungspläne der Bahn zu verhindern.

Sollte dies nicht gelingen, haben – Gerüchten zufolge – die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Interesse daran, Teile des Bahn-Angebots zu übernehmen. In den nächsten Wochen will sich die ÖBB dazu äußern. Schon heute bedient die ÖBB Nachtzug-Strecken in Deutschland – etwa von Wien nach Berlin oder München. Nach Angaben von Winfried Wolf, Chefredakteur des Kampagnenmagazins „LunaPark21“, macht das Nachtzuggeschäft rund 15 Prozent des Umsatzes im ÖBB-Fernverkehr aus. Die Österreicher wollten zudem 30 Millionen Euro in das Geschäftsfeld investieren. Die Expansion wurde noch von Christian Kern beschlossen, der kürzlich zum österreichischen Bundeskanzler gewählt wurde.

14:28 | Schienenverkehr

So rechnet die Deutsche Bahn die Nachtzüge krank

Laut Bahn ist der City Night Line ein Minusgeschäft. Ein Bahnbündnis hält dagegen und hat einen Fahrplan für einen "LunaLiner" erstellt. Für Fahrgäste bliebe aber noch eine weitere Alternative. Von *Nikolaus Doll, Max Zimmermann*



Foto: Getty Images/Moment RF

Ein Zug rast nachts durch einen Bahnhof. Die klassischen Nachtzüge, in denen man auf Pritschen schläft, will die Bahn abschaffen. Zu teuer, heißt es. Aber stimmt das auch?

Prag Hauptbahnhof. Es ist 18.50 Uhr. Vor knapp 20 Minuten sollte eigentlich der Nachtzug nach Köln und Zürich seine Fahrt beginnen. Doch es tut sich nix. Keine Ansagen im Zug oder auf dem Bahnsteig. Erst nach einer halben Stunde setzt sich der Zug endlich Richtung Dresden in Gang. Bei den Nachtzügen müssen Bahn-Kunden Geduld mitbringen

(Link: <http://www.welt.de/themen/verspaetungen-bei-der-bahn/>) – bei der Fahrt und auch bei der Buchung.

Seit Jahren behandelt die Deutsche Bahn (Link: <http://www.welt.de/themen/deutsche-bahn/>) das Nischengeschäft immer schlechter. Verlockende Angebote für die Züge gibt es kaum. Verbindungen wurden gekürzt oder ganz gestrichen. Und nun soll im Dezember das gesamte Netz eingestellt werden.

Doch gegen die finalen Streichpläne der Bahn regt sich Widerstand. Ein Bündnis (Link: <http://www.bahn-fuer-alle.de/>) aus Verkehrsexperten, Parlamentariern, Gewerkschaftsvertretern und Umweltschützern hat nun ein Konzept zur Rettung der Nachtzüge in Deutschland vorgelegt. Von Eisenbahnfachleuten hat das Bündnis einen Masterplan für ein profitables Nachtzugsystem ausarbeiten lassen.

Nachtzüge auf 17 Strecken in Europa

Entstanden ist ein Nachtzugfahrplan für einen sogenannten LunaLiner mit fixen Zeiten, der für Verbindungen in Deutschland und in sämtliche Nachbarländer gilt. Das Streckennetz reicht von Oslo und Stockholm im Norden bis Rom im Süden und in Ost-West-Richtung von Paris und Amsterdam bis Warschau und Wien.

17 Hauptstrecken sind dabei vorgesehen. Durch Deutschland laufen dabei die Haupttrouten von Kopenhagen über Fulda nach München, von Berlin ins Ruhrgebiet und weiter nach Brüssel und Paris sowie von Köln und Frankfurt nach Wien.

"Die derzeit vorhandenen 14 Züge mit 260 Wagen der Deutschen Bahn würden ausreichen, um ein entsprechendes Nachtzugnetz zu bedienen – ohne dass dabei Verluste gemacht werden", sagt Dieter Doege, Landesvorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn Berlin/Brandenburg.

"Es kommt darauf an, wie man die Züge zusammenstellt und wie man sie unterwegs für die entsprechenden Zielbahnhöfe teilt."

"Mit den Nachtzügen ist nichts zu verdienen"

Die Deutsche Bahn begründet das Aus der letzten Nachtzüge mit den jahrelangen Defiziten, die in diesem Geschäft eingefahren würden. "Mit den Auto (Link: <http://www.welt.de/153878595>) - und Nachtzügen und den Bordrestaurants ist nichts zu verdienen. Das sind Bereiche, die man allesamt streichen müssten, wenn es nur nach dem Margen geht", sagt ein Bahn-Manager.

Das Autozuggeschäft (Link: <http://www.welt.de/153878595>) hat die Bahn praktisch aufgegeben, die Nachtzüge sollen folgen. Das Ende der Bordrestaurants war bereits 2001 beschlossen, doch heftige Proteste ließen den DB-Vorstand damals zurückrudern.

Doch Vertreter des "LunaLiner"-Konzepts bezweifeln, dass die Bahn tatsächlich Verluste mit den Nachtzügen macht. "Auf den Schienen sind die Nachtzüge profitabel, das Defizit entsteht im Bahn-Tower", sagt Joachim Holstein, Sprecher des Wirtschaftsausschusses der Bahn-Tochter European Railservice.

"Da werden Kosten eingerechnet, die gar nicht bei den Nachtzügen anfallen." Die Bilanzen würden gezielt so gestaltet, sodass am Ende Verluste in diesem Geschäftszweig anfielen, weil sich der DB-Konzern von den Nachtzügen verabschieden wolle.

Die Planung ist personalintensiv

"Das ist ein nicht ganz einfaches Geschäft", sagt Holstein. Tatsächlich müssen im Nachtverkehr mit vergleichsweise wenigen Zügen viele Ziele angesteuert werden.

Wegen der gemessen an den Gesamtkundenzahlen überschaubaren Passagiere in den Nachtstunden ist ein umfangreicher Einsatz von Zügen nicht rentabel. Die europäischen Bahnen, auch die Deutsche Bahn, verfahren deshalb seit Langem so, dass Züge "geflügelt" werden, also Zugteile auf einer Verbindung geteilt werden und zu verschiedenen Endzielen fahren.

Das erfordert aufwändige Planung und viel Rangierarbeit. Und das wiederum ist personalintensiv.

Die Bahn habe sich schon einmal von einem profitablen Zugsystem verabschiedet, so Holstein: den Interregio-Zügen. "Die wurden damals ohne Not abgeschafft, um sich ganz auf die ICE- und IC-Züge zu konzentrieren", so Holstein. "Nun erleben wir Ähnliches wieder bei den Nachtzügen. Die Fahrgastzahlen sind stabil."

1,2 Millionen Passagiere unterschlagen

Die Bahn würde die Verluste herbeirechnen, indem bei den Zügen, die aus einem Nachtzug- und einem IC-Teil bestehen, nur die Passagiere des "City Night Line" gezählt würden.

Bei den Kosten würden dann aber auch die mit eingerechnet, die in angekoppelten IC-Wagenteilen anfielen. "So kommt man am Ende auf 1,4 Millionen Fahrgäste in den Nachtzügen pro Jahr. Die weiteren 1,2 Millionen in dem angehängten IC-Teil werden unterschlagen", so Holstein.

Die Bahn bleibt hingegen dabei: Sie habe im vergangenen Jahr mit den Nachtzügen ein Defizit von 31 Millionen Euro eingefahren. Zudem müsse man die seit rund vier Jahrzehnten im Einsatz befindliche Flotte von Grund auf überholen.

Die dafür nötigen Investitionen sind dem Bahn-Vorstand zu groß. "Zehn Jahre das rollende Material abschreiben, 30 Jahre Geld verdienen und dann nicht in neue Züge investieren wollen, das ist die Strategie des Bahn-Managements", schimpft Claus Weselsky, Chef der Lokführergewerkschaft GDL.

"Hier wird ein Geschäftsfeld krankgerechnet, dass es nicht ist." Die GDL fürchtet mit dem Ende der Nachtzüge auch einen Stellenabbau. "Davon sind Zugbegleiter, Lokführer und Rangierer

betroffen. Und nicht für alle wird es im Konzern entsprechende Arbeitsplätze geben", so Weselsky.

Setzt die Bahn den Komfort absichtlich aufs Spiel?

Dass Nachtzugreisen nicht immer ganz komfortabel sind, räumen aber auch die Aktivisten von "LunaLiner" ein. Oft stehen die Züge in der Nacht lange, müssten warten, bis andere Zugteile angekoppelt werden.

Wer Pech hat, erreicht seinen Zielbahnhof irgendwann im Morgengrauen – oder viel später als gedacht, weil einer der angehängten Zugteile Verspätung hatte. Die Bahn setze absichtlich den Komfort aufs Spiel. "Der Bahn-Vorstand sorgt dafür, dass das Produkt nicht fliegt, weil der Ausstieg beschlossen ist", so Weselsky.

Er setzt nun darauf, dass Bundestag und Bundesregierung das Aus der Nachtzüge stoppen. "Die Bahn ist ein Staatsunternehmen, nun sind die Parlamentarier gefordert, eine falschen Weichenstellung zu verhindern", so Weselsky.

Österreicher wollen in die Lücke springen

Zumindest bei den Grünen und den Linken trifft er damit auf offene Ohren. "Wir können das ‚LunaLiner‘-Konzept natürlich nicht direkt durchsetzen, aber wir können politisch Einfluss auf die Bundesregierung nehmen", sagt Sabine Leidig, die verkehrspolitische Sprecherin der Linken im Bundestag.

Michael Cramer, Grünen-Abgeordneter im Europaparlament, macht sich ebenfalls für den "LunaLiner" stark. "Wir können Mobilität sichern und den Klimawandel stoppen – mit der Bahn, mit Nachtzügen." Leidig und Cramer sind Mitglieder des Bahnbündnisses für den Erhalt der Nachtzüge.

Dass die Nachtzüge durchaus profitabel sind, beweisen derweil andere Anbieter wie die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Die ÖBB wollen die Marktlücke nutzen, die die Deutsche Bahn hinterlässt.

So bleiben die bestehenden Verbindungen Wien–Hamburg und Wien–Düsseldorf bereits von der Entscheidung der DB unberührt und verkehren weiter. Auf beiden Strecken befördern die Österreicher außerdem Motorräder und Autos.

"Unseren Kunden sind die Nachtzüge wichtig"

Damit verfolgen die ÖBB eine komplett andere Strategie als die anderen Staatsbahnen in Frankreich, der Schweiz oder in Italien. Überall wurde das Nischengeschäft bereits weiter zusammengestrichen.

Aus Sicht der ÖBB, die in diesem Segment 2015 knapp eine Million Fahrgäste beförderten und knapp 17 Prozent ihres Fernverkehrsumsatzes generierten, ist jetzt die beste Zeit zu wachsen und das Angebot ab Dezember sogar noch weiter auszubauen.

"Wir wissen, dass es viele Kunden gibt, denen die Nachtreisezüge sehr wichtig sind. Daher wollen wir daran festhalten, wir glauben dass wir das mit vernünftiger Wirtschaftlichkeit tun können", sagt eine ÖBB-Sprecherin.

Doch wie genau das Angebot bald aussehen könnte, will die Staatsbahn erst Ende des Sommers verraten. Denn sie benötigt weiteres Wagenmaterial, das am Markt kaum zu finden ist.

"Wir fahren keine Züge, die Verluste einbringen"

Zunächst wollen die ÖBB eine Ausschreibung starten, um bis zu 60 gebrauchte Schlaf- und Liegewagen und 15 Autotransportwagen zu kaufen und umzubauen. Kostenpunkt: 31 Millionen Euro.

Von neuen Züge ist nicht die Rede. Sie wären deutlich teurer und erst mit jahrelanger Verzögerung lieferbar, weiß Stefan David. Der Geschäftsführer der Euro-Express-Sonderzüge ist ein weiterer Nutznießer der Entscheidung der Deutschen Bahn.

Im nächsten Jahr will das Unternehmen 23-mal mit einem Zug aus Schlaf-, Liege-, Speise- und

Autowagen von Düsseldorf aus Verona ansteuern.

Das Angebot hat Euro-Express zuletzt sukzessive ausgebaut – die Nachfrage und die Erträge stimmen: "Wir fahren keine Züge, die Verluste einbringen. Im Gegensatz zu der DB haben wir auch schlankere Strukturen", erklärt David die Initiative.

Für das Angebot mietete das Unternehmen bisher vor allem fremde Wagen. "Wir haben jetzt aber Material eingekauft, sodass wir ab dem nächsten Jahr komplett mit eigenen Wagen unterwegs sind."

Die Bahn verkauft auch herumstehende Züge nicht

Dann soll unter der Woche von Düsseldorf aus auch Villach und danach das slowenische Koper angesteuert werden. "Perspektivisch können wir uns auch Ziele ab Hamburg und Berlin vorstellen", so David.

Doch der weiteren Ausweitung des Angebots steht die Verfügbarkeit der entsprechenden Wagen entgegen: "Es ist extrem schwierig, Züge am Markt zu bekommen. Wir haben in ganz Europa eingekauft. Die DB will uns zum Beispiel keine verkaufen, obwohl dort viele Wagen einfach nur abgestellt sind."

Nach dem kompletten Rückzug der DB aus dem Nachtzuggeschäft könnten künftig allerdings noch mehr Züge unwiederbringlich auf dem Abstellgleis landen.

[Startseite](#)

Petition gestartet

Widerstand gegen Nachtzug-Aus

Im Liegewagen durch die Nacht - mit der Deutschen Bahn soll das bald nicht mehr möglich sein. Der Grund: Das Angebot rechnet sich einfach nicht. Das Nachtzuggeschäft sei ein Nischengeschäft, seit Jahren gebe es Verluste, heißt es bei der Bahn. Doch Nachtzug-Freunde wollen sich mit dem angekündigten Aus nicht abfinden und starteten eine Petition.

Die Deutsche Bahn gibt zum Fahrplanwechsel im Dezember ihre Nachtzugverbindungen mit Liege- und Schlafwagen auf. Alle noch bestehenden elf Linien des klassischen Nachtzugverkehrs (City Night Line) würden in einem Schritt eingestellt, teilte die Bahn mit.

Bereits im Dezember war bekanntgeworden, dass die Nachtzüge gestrichen werden sollen. Der Grund: Das Geschäft rechnet sich für die Bahn nicht. Die Anzahl der nächtlichen ICE ohne Schlafwagen soll im Gegenzug erhöht werden, auch Nachtbusse sollen zum Einsatz kommen. Die Bahn überlegt, die Nachtzüge an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) abzugeben.

DB: Nachtzuggeschäft ist ein Nischengeschäft

"Das Nachtzuggeschäft ist ein Nischengeschäft", heißt es bei der Bahn. Seit Jahre gebe es Verluste. Bei einem Ertrag von rund 90 Millionen Euro seien es im vergangenen Jahr etwa 31 Millionen Euro Minus gewesen. Die meisten Züge seien mehr als 40 Jahre alt und bräuchten erhebliche Investitionen. Ähnlich argumentiert die Bahn bei Autozügen, von denen der letzte schon Ende Oktober fahren soll.

"Wir sind mit der Resonanz sehr zufrieden"

Tausende Freunde des nächtlichen Reisens wollen das Aus aber nicht hinnehmen: Sie haben sich im Internet einer Petition angeschlossen, Nachtzüge und auch die Autozüge zu erhalten.

"Wir sind mit der Resonanz sehr zufrieden", sagte Mit-Initiator Joachim Holstein. Am 31. Mai werde die Petition in Berlin dem Verkehrsausschuss des Bundestags übergeben, der sich für den Erhalt einsetzen soll. "Werden Nacht- und Autozüge abgeschafft, bedeutet das mehr Verkehr auf der Straße und mehr Kurz- und Mittelstreckenflüge", lautet die Kritik.

AUS DEM PROGRAMM

Interview
Mythos Nachtzug



Reisen per Nachtzug ist bequem: Schließlich erreicht man Ziele in ganz Europa sprichwörtlich im Schlaf. Doch die Bahn möchte das Angebot zum Jahresende einstellen, weil es sich nicht rentiere. Das macht nicht nur die Passagiere traurig, sondern auch die Schaffner der Nachtzüge - einer von ihnen ist Mark Felfe. "Das Reisen per Nachtzug ist ein wirklicheres und romantischeres Reisen", sagt er im Gespräch mit Sabine Dahl.

LINKLISTE

Campact.de

Petition Rettet die Nacht- und Autozüge

Bahn für alle

Homepage des Bündnisses

Initiative Nachtzug bleibt

Internetpräsent der Initiative

Deutsche Bahn

Infos zum Nachtzug-Angebot