

DB European Railservice

Gesamtbetriebsrat
Wirtschaftsausschuss

Hamburg, 14.12.2015

An die Mitglieder des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 12. Dezember 2015 haben die Delegationen von 196 Staaten bei der UN-Klimakonferenz in Paris einen historischen Beschluss gefasst. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks brachte das Abkommen wie folgt auf den Punkt: »Industrieländer, Schwellenländer und die Länder des Südens haben sich verpflichtet, ihre klimaschädlichen Gase zu mindern«.

Im Aufsichtsrat der DB AG haben Sie als Vertreterinnen und Vertreter ihres Alleineigentümers Bundesrepublik Deutschland die Möglichkeit und die moralische Verpflichtung, Entscheidungen zu treffen, die im Einklang mit dieser Verpflichtung stehen.

Ausgerechnet auf der Fahrt zum Klimagipfel gab DB-Vorstand Ronald Pofalla bekannt, die DB beabsichtige die Einstellung der aus Schlaf-, Liege- und Sitzwagen bestehenden Nachtzüge zum Dezember 2016, weil sie »total unwirtschaftlich« seien. In der *Stuttgarter Zeitung* vom 3. Dezember 2015 werden »DB-Manager und ihre Berater von McKinsey« mit den Behauptungen zitiert, die Nachtzüge seien »trotz vielfacher Sanierungsbemühungen stark defizitär« und es sei eine »Modernisierung auf gutes Qualitätsniveau wirtschaftlich nicht abbildbar«.

Nach unserer Kenntnis ist nichts davon wahr. Außerdem steht diese Ankündigung in krassem Widerspruch dazu, dass die DB noch wenige Wochen zuvor ein Mockup für einen modernisierten Liegewagen vorgestellt hat und dass sie just in diesen Tagen mit dem Fahrplanwechsel Maßnahmen umzusetzen beginnt, welche die hohe Nachfrage nach Nachtzügen widerspiegeln und deren Wirtschaftlichkeit verbessern sollen.

Worin sollen die »vielfachen Sanierungsbemühungen« bestanden haben? In der Ausmusterung mehrerer Dutzend lauffähiger, moderner Schlaf- und Liegewagen Ende 2014 und anschließendem Fahrzeugmangel im Jahr 2015? Im Weglassen der Nachtzüge beim 2015 vorgestellten neuen Fernverkehrskonzept? In der Weigerung, Nacht- und Autoreisezüge in die 2015 begonnene Fernverkehrs-Werbekampagne »Diese Zeit gehört Dir« einzubeziehen? In der bei Online-Buchungen jahrelang anzutreffenden Angabe »Preisauskunft nicht möglich« bei Nachtzügen, während der ICE mit drei Klicks buchbar war? In der wochenlangen Nicht-Buchbarkeit stark nachgefragter Verbindungen wie Hamburg-Paris oder München-Amsterdam?

Was das »starke Defizit« betrifft, so ist Ihnen möglicherweise nicht bekannt, dass seit 2013 mindestens 5,4 Millionen Euro an Erlösen aus »Pendlerwagen«, also den in Nachtzügen mitgeführten IC-Kursgruppen, nicht mehr als Einnahme des Nachtverkehrs verbucht werden. Die rund 1,2 Millionen Fahrgäste in diesem Teil der Nachtzüge wurden nicht einmal als Nachtzugreisende gezählt! Nur so konnte die DB 2014 die Öffentlichkeit täuschen und von einem Absinken der Fahrgastzahlen auf 1,4 Millionen sprechen, während die Reisendenzahl in

Wirklichkeit auf fast 2,7 Millionen gestiegen war. In der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vom 14. Januar 2015 musste DB-Vorstandsmitglied Ulrich Homberg dann auch zugeben: »Stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.« Zu einer korrekten Bewertung der Auslastung der Nachtzüge muss ferner bedacht werden, dass die übliche Kennziffer »Personen-km dividiert durch Platz-km« für Schlaf- und Liegewagen nicht taugt, weil sie zu einer systematischen Unterbewertung führt: In der Statistik der DB erscheinen ausgebuchte Schlafwagen unter Umständen nur mit 60 %, 33 % oder 20 % »Auslastung«, während sie in Wirklichkeit zu 100 % belegt sind, weil die Dreibettabteile durch Politiker oder Geschäftsleute mit Single-Buchung oder Pärchen mit Double-Buchung reserviert sind und die Reisenden womöglich nur auf einer Teilstrecke unterwegs sind.

Hinsichtlich des Themas »Modernisierung auf gutes Qualitätsniveau« wäre von Ihrer Seite der Vorstand der DB zu fragen, ob die DB-Manager und ihre Berater von McKinsey nur die teuersten und kompliziertesten Vorschläge – wie den Umbau der Liegewagen auf 40 Einzelkabinen – zugrunde gelegt haben, oder ob auch die preisgünstigen und effizienten Vorschläge aus der Belegschaft in die Überlegungen einbezogen wurden.

Grundsätzlich stellt das Herauspicken eines spezifischen Angebots auf der Schiene und dessen isolierte Bewertung eine äußerst problematische, ja tendenziöse Vorgehensweise dar. Das wird bereits dann deutlich, wenn man sich den Aspekt Trassenpreise herausgreift. Die Nachtzüge haben unter den aktuellen Bedingungen vor allem deshalb eine suboptimale wirtschaftliche Bilanz, weil ihnen ausgesprochen hohe Trassenpreise angelastet werden – Trassenentgelte, die bei anderen Segmenten des Schienenverkehrs, so im Fall des Güterverkehrs, deutlich geringer sind. Völlig unverständlich ist dabei, dass die zur Debatte stehenden Nacht-ICE demnächst mit deutlich niedrigeren Trassenentgelten belastet werden sollen und eine solche veränderte Rechnungslegung im Fall der Nachtzüge (die im Vergleich zu einem ICE eine deutlich geringere Belastung der Trassen mit sich bringen) verweigert wird. Würde nur die Stellschraube Trassenpreise so verändert wie für die Nacht-ICE in Diskussion stehend, so würde sich die gesamte Behauptung von »unwirtschaftlichem Nachtzugverkehr« umgehend in Luft auflösen. Und es spricht ja viel dafür, die Entgelte für eine Infrastruktur für den Zeitraum deutlich zu senken, zu dem es eine wesentlich geringere Auslastung gibt – was im übrigen durch eine entsprechende europaweite Initiative ergänzt werden sollte. Berücksichtigt werden muss auch, dass der von Herrn Pofalla und dem Bahnvorstand ins Auge gefasste Entfall der Nachtzugverkehre schließlich einen Komplett-Entfall der bisherigen entsprechenden Einnahmen von DB Netz darstellt: Die »Einsparung« auf der einen Seite würde folglich auf der anderen Seite in eine Reduktion des Gewinns bzw. in einen potenziellen Beitrag zur Verlustproduktion münden.

Im Übrigen mag die Einschätzung, etwas sei »wirtschaftlich nicht abbildbar«, für einen privatwirtschaftlichen Betrieb das entscheidende Argument gegen eine bestimmte Maßnahme sein können. Die DB ist aber ein Unternehmen in staatlichem Eigentum, das dem grundgesetzlichen Auftrag des Artikels 87e Absatz 4 verpflichtet ist. Daher wurden und werden diverse Maßnahmen umgesetzt, die (betriebs-)»wirtschaftlich nicht abbildbar« sind, denen man aber – wie im Fall der Schnellstrecke Leipzig-Nürnberg – seitens der Anteilseigner gesamtgesellschaftliche Ziele beimisst; hier wird immer wieder der Punkt »Fahrzeitverkürzung« genannt. Nur zum Vergleich: die Wiedereinführung des Nachtzuges von Paris nach München würde die Reisezeit für alle, die erst nach 17 Uhr aufbrechen können, um sage und schreibe sechseinhalb Stunden verkürzen. Ähnliche Rechnungen ließen sich für ebenfalls

stark nachgefragte und jüngst gestrichene Verbindungen aufmachen, etwa zwischen Berlin und München oder Paris, zwischen Kopenhagen und Berlin, Prag, Frankfurt, Basel, Köln und Amsterdam.

Egal ob Urlauber, Geschäftsreisende, Wissenschaftler, Pendler oder Politiker – von den jährlich rund 2,7 Millionen Nachtzugreisenden müssten nach DB-Schätzungen rund 2 Millionen auf Flugzeuge, Busse oder den eigenen PKW umsteigen, sollten Sie bei der Aufsichtsrats-sitzung am 16. Dezember das Aus für die Nachtzüge absegnen.

Zu einem Zeitpunkt,

- zu dem mittlerweile fünf Bundesländer eine Bundesratsinitiative auf den Weg gebracht haben, um das in Artikel 87e Absatz 4 geforderte Bundesgesetz endlich einzuführen – im Gesetzesentwurf ist ausdrücklich auch vom Nachtreiseverkehr die Rede –;
- zu dem wichtige Maßnahmen der DB zur Einnahmeverbesserung der Nachtzüge eingeführt wurden;
- zu dem das Nachbarland Österreich und dort die ÖBB kundtun, dass sie eine Ausweitung ihres Angebots an Nachtzugverkehren ins Auge fassen, wobei es sich um eine Fortsetzung einer seitens der ÖBB seit geraumer Zeit praktizierten Unternehmensstrategie handelt;

und fünf Tage nach dem historischen Abkommen des Pariser Klimagipfels wäre ein Aus für die Nachtzüge ein fatales Signal.

Wir appellieren an Sie: Stimmen Sie der Einstellung der Nachtzüge nicht zu!

Für den Wirtschaftsausschuss der DB European Railservice GmbH
Joachim Holstein (Sprecher)

»Es ist skandalös, dass viele Nachtzüge in Europa eingestellt wurden, zum Beispiel zwischen Berlin und Brüssel.«

Jakob von Uexküll, Begründer des »Alternativen Nobelpreises« (Right Livelihood Award)
Hamburger Abendblatt, 8.12.2015

»Ich unterstütze den Appell und werde bei der nächsten Gelegenheit das Thema erneut mit den Entscheidungsträgern der DB AG besprechen.«

Michael Cramer, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments

Dieser Appell wird unterstützt von:

Prof. i. R. Dr. Elmar **Altwater**, Freie Universität Berlin; Bernd **Baudler**, Nürnberg, www.nachtzug-retten.de; Franziska **Baumann**, Oberammergau; Frank **Beckert**, Freital; Dr. Günter **Berg**, Berlin, Wiss. Beirat Attac; Dr. Josef **Berghold**, Lübeck; Cornelius **Berkmann**, Karlsruhe, ADFC; Prof. Dr. Armin **Bernhard**, Universität Duisburg-Essen; Klaus **Biedermann**, Historiker, Vaduz (Liechtenstein); Thilo **Böhmer**, Rodgau, Lokführer; Prof. Ulrich **Brand**, Universität Wien; Volker **Braun**, Salesmanager und Elternvertreter, Hamburg; Dr. Ulrike **Brenning**, Musikwissenschaftlerin und Journalistin, Berlin; Dr. med. Florian **Bruns**, Charité Berlin; Bernhard **Bührlen**, Wissenschaftler, Schweden/Schweiz; Denis **Çelik**, Gewerkschaftspolitischer Sprecher der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft; **Michael Cramer**, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Euro-

päischen Parlaments, Brüssel; Prof. Wolfgang **Däubler**, Dusslingen; Fabio **de Masi**, Mitglied des Europäischen Parlaments, Brüssel; Peter **Dreller**, ehem. GBR-Vorsitzender DB ERS, EVG, Hamburg; Prof. Dr. Ulrich **Duchrow**, Heidelberg; Dr. Christoph **Engelhardt**, Faktencheck-Portal WikiReal.org und Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), Garching; Birgit **Englisch**, Karlsruhe; Joachim **Falkenhagen**, Windland Energieerzeugungs GmbH, Berlin; Clemens **Flinner**, Karlsruhe; Dr. med. Per **Friedrichsen**, Haldensleben; Klaus **Gietinger**, Wilhelmshorst, Autor und Regisseur; Walter **Giger**, Schweiz; Thorsten **Gilles**, Mühlendorf; Dipl.-Ing. Florence **Girod**, Berlin; Ulrike **Glauner**, Karlsruhe; Peter **Gorius**, Koblenz; Ralph **Grosser**, Osterwald; Adriano **Gulluni**, Italien; Eberhard **Happe**, Celle, ehem. Bundesbahndirektor; Johannes **Hauber**, Mannheim, Vorsitzender europäischer Branchenausschuss Bahnindustrie industriAll (europ. Industriegewerkschaft); Prof. i. R. Wolfgang **Hesse**, München; Sofie **Hüsler**, Schauspielerin und Theaterpädagogin, Berlin; Katia **Hueso**, Beraterin für örtliche Entwicklung und Umwelt, Collado Mediano, Spanien; Natalia **Karibians**, Karlsruhe; Dr. Peter **Kasten** für die Bahn-Gruppe bei attac, Göttingen; Hans **Keller**, Karlsruhe; Roswitha **Kiesel**, Karlsruhe, ADFC; Andreas **Kleber**, Schorndorf, Stiftungsberater und Consultant, Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB); Dr. Harald **Klimenta**, Regensburg, Autor; Manfred **Klinge-Pape**, Hamburg; Dr. Bernhard **Knierim**, Berlin, Autor, Bündnis Bahn für alle; Hans **Köbrich**, Arbeitskreis Internationalismus der IG Metall Verwaltungsstelle Berlin; Bettina **Köhler**, Frankfurt/M., Diplom-Ingenieurin; Thomas **Kraft**, Frankfurt am Main, Landesvorsitzender PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.; Andreas **Krüger**, DB Station und Service, Berlin, Vertrauensperson EVG; Romain **Leroy-Castillo**, Europa; Prof. Dr. Ingrid **Lohmann**, Universität Hamburg, Mitglied des Wiss. Beirats von Attac; Uwe **Lütge**, Koblenz; Prof. Dr. Christoph **Lumer**, Siena / Dillingen an der Donau; Annette **Maechtel**, Berlin; Christian **Mangels**, Journalist, Hamburg; Oliver **Marchand**, CEO Carbon Delta AG, Zürich; Prof. Dr. Mohssen **Massarrat**, Berlin, Mitglied des Wiss. Beirats von Attac; Dr. Lutz **Mez**, Privatdozent, Freie Universität Berlin; Peter **Michael**, Betriebsratsvorsitzender, GSP Sprachtechnologie GmbH, Berlin; Prof. Dr. Heiner **Monheim**, Bonn, Verkehrsplaner und Geograph, Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn; Annamarie **Montag**, Radtourenfahrerin, Schweiz; Johannes **Mosler**, Restaurator, Oberzeuzheim; Dr. Klaus-Dieter **Nauenburg**, Pfinztal, Tourenleiter ADFC KV Karlsruhe; Heike **Niederreiter**, Stutensee, ADFC; Prof. Dr. Werner **Nienhäuser**, Haltern am See; Claus **Nölting**, Hamburg; Bernd **Oehding**, Hamburg; Thomas **Ostendorf**, Hamburg; Prof. Dr. Niko **Paech**, Universität Oldenburg, Fakultät II, Lehrstuhl Produktion und Umwelt; Mario **Pott**, Koblenz; **Pro Schiene Dreiland** e.V., (Mitglied im Landesverband Baden-Württemberg von Pro Bahn); Julia **Retey**, Biel (Schweiz); Hans-Joachim **Rieckmann**, Verwaltungsangestellter Uni Hamburg, ver.di; Dr. Werner **Rügemer**, Köln, Publizist, Mitglied von Transparency International; Prof. Dr. Jürgen **Rochlitz**, Burgwald, stellv. Vors. BUND-KV-Waldeck-Frankenberg; Dr. Wolfgang **Sachs**, Wuppertal Institut, Berlin; Dr. Thomas **Sablowski**, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin; Daniel **Schaltegger**, ehem. Teamchef DB Fernverkehr Zürich; Arndt **Schwab**, Dipl.-Ing. Raum- und Verkehrsplanung, Bundesvorsitzender Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.; Thomas **Schwemmer**, Frankfurt am Main, Vorsitzender PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.; René **Senenko**, Hamburg; Carlo **Severini**, Schweiz; Günther **Sorgalla**, Dresden; Thomas Immanuel **Steinberg**, Diplom-Volkswirt, Hamburg; Roswitha **Stengel**, Berlin, Attac, Bahn für alle; Eberhard **Storm**, Hamburg; Prof. Dr. Michael **Vester**, Leibniz Universität Hannover; Juan **Vila Morales**, Getafe, Spanien; Thomas **Wappler**, Niestetal; Susanne **Winter**, Karlsruhe, ADFC; Dr. Winfried **Wolf**, Wilhelmshorst, Autor; Siegfried **Wunder**, Erlangen