

zeitschrift zur kritik der globalen ökonomie

lunapark²¹

extra

STOPPT das
Nachtzug-AUS!

LunaLiner[©]

Mit
DIN-A2-Karte des
neuen europäischen
Nachtzug-Netzes
LunaLiner[©]

DEUTSCHLAND 5 € ÖSTERREICH 5 € SCHWEIZ: 7,90 CHF // LUNAPARK21 EXTRA 12/13 ▶ SOMMER 2016





Die Zukunft der Nachtzüge

Wie ein Modell europaweiter Nachtzugverbindungen eingebettet in eine europaweite Flächen- und Bürgerbahn aussehen könnte.

Nein: müsste Heiner Monheim

Nachtzüge gehörten in den Blütezeiten zu den „Flaggschiffen“ der europäischen Bahnen. Sie verbanden Europas Zentren mit Luxuszügen, die mit hohem Aufwand gestaltet und betrieben wurden. Zusammen mit den großen Bahnhöfen symbolisierten sie die großartige Bahnkultur. Hinzu kamen dichte inländische Nachtzugnetze, die alle größeren Städte miteinander verbanden. All das fand hohe Akzeptanz.

Seit den 1960er Jahren folgte dann der schrittweise Verfall der Bahnkultur, von Schieneninfrastruktur und Nachtzugangeboten mit Netzabbau, Taktausdünnung, Bahnhofsschließungen und Serviceabbau. Investiert wurde primär in wenige Korridore und Knoten der neuen Hochgeschwindigkeitsnetze, ansonsten war Kaputtsparen angesagt, als ange-

lich notwendige Rationalisierung. Die Nachtzüge mit ihrem vergleichbar hohen Service- und Personalaufwand waren den Rationalisierern ein besonderer Dorn im Auge.

Eine kreative Modernisierung der Nachtzüge wurde versäumt. Der alte Wagenpark musste teilweise wegen verschärfter Sicherheitsauflagen schrittweise ausrangiert werden. Die klassischen Abteilwagen, in denen durch einfaches Ausziehen gegenüberliegender Sitze Liegen erstellt werden konnten, wurden durch Großraumwagen mit starren Sitzen ersetzt. Neue kreative Schlaf- und Liegewagen wurden nur in bescheidenen Stückzahlen produziert, als monofunktionale Spezialwagen, die eine flexible Mehrfachnutzung über Tag in der Regel verhinderten. So entstanden lange Wartezeiten an den Linienenden, ehe für die Folgenacht in der Ge-

genrichtung zurückgefahren werden konnte. Das Speisewagenangebot wurde durch Pappschachtelfrühstück und einfachste Snacks ersetzt. Pro Schlafwagen fuhr ein Betreuer mit, ebenso einer pro zwei Liegewagen. Hinzu kam das normale Zugbegleitpersonal. Eine Doppelnutzung des Personals wurde wegen der Ausgliederung in spezielle Gesellschaften erschwert.

Immerhin gab es Versuche, die Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge mit Hilfe der Flügelung zu steigern. Mehrere Linien wurden auf einer Kernstrecke gemeinsam geführt, im Vor- und Nachlauf aber getrennt. Zudem wurden Schlaf- und Liegewagenzüge um normale Reisezug-Sitzwagen ergänzt. Durch zusätzliche Zwischenhalte in den Start- und Zielregionen im Spätverkehr oder Frühverkehr wurde eine hohe Auslastung gesichert. Trotz des seit Jahren schrittwei-

se reduzierten Angebots blieb die Nachfrage auf den verbleibenden Nachtzügen hoch, mit im Jahr 2013 1,4 Millionen verkauften Betten und Liegen und 1,2 Millionen Sitzwagenreisenden.

Allerdings wurde das Umfeld immer schwieriger, weil den Nachtzügen seit Ende der 1990er Jahre immer mehr Konkurrenz aus dem innereuropäischen Flugverkehr erwuchs. Es entstanden neue Städteverbindungen in die hochsubventionierten Regionalflughäfen durch die Billigflugangebote. Hinzu kam als Konkurrenz nach der Markttöfung 2013 der Fernbus mit vielen neuen, billigen Städteverbindungen, darunter auch immer mehr Verbindungen im Nachtverkehr.

Satt nun diese Herausforderung anzunehmen und mit eigenen Offensivkonzepten zu reagieren, kündigt die DB den vollständigen Ausstieg aus dem Nachtzugangebot an und will die letzten Reste des Geschäfts der russischen Staatsbahn und der ÖBB überlassen. Dies ist ein fataler verkehrspolitischer Offenbarungseid, weil die DB damit in der Mitte Europas ein großes Loch im europäischen Nachtzugnetz hinterlässt, das auch für die Nachbarländer auf den transeuropäischen Achsen die Durchgängigkeit sprengt. Diese Netzerstörung läuft allen klima- und energiepolitischen Herausforderungen und Hausaufgaben der europäischen und deutschen Verkehrspolitik zuwider und stellt einen neuen Tiefpunkt deutscher und europäischer Bahnkultur dar.

Relevanz des Spätverkehrs

Es ist sinnvoll, sich noch einmal grundlegend mit den Strukturen des heutigen Nachtverkehrs auseinanderzusetzen. Seit Jahren nimmt generell der Abend- und Nachtverkehr zu, sowohl im Nahverkehr als auch im Fernverkehr. Die Bevölkerung gewöhnt sich immer spätere Aktivitäten an. Darauf reagieren viele Einrichtungen wie Museen, Theater, Konzertveranstalter mit Spätvorstellungen, Nachtöffnungen etc. Und in den größeren Städten reagiert auch der öffentliche Verkehr mit neuen Nachtnetzen und Betriebszeiten, die teilweise bis zwei oder drei Uhr gehen bzw. an Wochenenden sogar teilweise noch länger. Außerdem wächst ein Teil der

Pendelentfernungen erheblich, durch Tages-Fernpendler und multilokale Wochen-Fernpendler mit doppelter Haushaltsführung. Beide Gruppen nutzen die Nächte als Mobilitätszeit für ihr distanzaufwändiges Leben, vor allem vor und nach Wochenenden und Brückentagen. Diese flexible „Rund-um-die-Uhr-Gesellschaft“ erfordert entsprechende Anpassungen der Verkehrsdienstleister. Die Bahn ignoriert aber abgesehen vom Spätverkehr ihrer S-Bahnen diesen Trend und dünnt im Spätverkehr ihre Angebote sowohl im Nahverkehr als auch im Fernverkehr stark aus. Dagegen weiten die Fernbusanbieter ihre Nachtverbindungen stark aus.

Eigentlich böte der sog. „Nachtsprung“ einen besonderen strategischen Vorteil für die Bahn. Er erweitert den Aktionsradius, spart die Hotelkosten am Quellort oder Zielort und ermöglicht, auch bei sehr großen Entfernungen, schon früh morgens oder noch spät nachts das Ziel zu erreichen. Damit könnte gerade im Nachtverkehr die Bahn gut mit dem PKW, Flugzeug oder Fernbus konkurrieren. Denn dem nächtlichen Flugverkehr werden zu Recht enge Grenzen gesetzt, durch Nachflugverbote aus Lärmschutzgründen. Auch im Straßenverkehr gibt es lärmorientierte Verkehrsbeschränkungen, in Kurorten und Innenstädten teilweise sogar komplette Nachtfahrverbote. Zudem ist nächtliches Autofahren besonders unfallträchtig. Erstens wegen der eingeschränkten Sichtbedingungen bei Dunkelheit. Zweitens durch die Gefahr der Übermüdung. Drittens wegen der erhöhten Gefahr von Wildunfällen. Und viertens wegen des hohen und steigenden Anteils alkoholierter Autofahrten in den Abend- und Nachtstunden.

All das spricht dafür, im Bahnangebot für attraktive Nachtnetze zu sorgen, und zwar nicht nur auf wenigen Korridoren, sondern im ganzen Netz wegen der polyzentrischen Raum- und Siedlungsstrukturen Deutschlands. Wegen dieser Raumstrukturen hat der Straßenbau ein dichtes Netz klassifizierter Straßen geschaffen, das alle Groß-, Mittel- und Kleinstädte und alle Regionen verbindet. Die Bahn dagegen amputierte zur gleichen Zeit ihre Netze erheblich

und ihre Fernverkehrsverbindungen drastisch und hängt dadurch immer mehr Regionen und Städte vom Fernverkehr ab. Auch die Zahl der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen wurde stark reduziert, trotz der fortschreitenden europäischen Einigung. Dafür wurden immer mehr Flughäfen und grenzüberschreitende Autobahnverbindungen ausgebaut. Es ist nur logisch, dass dann immer mehr Verkehr von der Schiene auf die Straße und zum Flugverkehr abgewandert ist. Klima- und energiepolitisch ist dies allerdings eine Katastrophe.

Die neue Bahn: Deutschlandtakt, Deutschlandnetz, Deutschlandabo und Renaissance der Nachtzüge

Die klimapolitischen Hausaufgaben einer 55%igen CO₂-Reduktion bis 2030 erfordern massive Einsparungen beim Straßen- und Luftverkehr. Die sind nur möglich mit einer konkurrenzfähig ertüchtigten Bahn und entsprechend umgeschichteten Investitionsetats. Die diversen offenen und verdeckten Subventionen für den Autoverkehr und den Flugverkehr müssen abgeschafft werden. Die Bahnen in Europa brauchen eine Renaissance. Dafür muss die Monopolisierung der Bahninvestitionen auf wenige Großprojekte an den Magistralen der Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetze beendet werden. Stattdessen braucht die DB eine Rückkehr zur Flächenbahn mit dichtem Netz. Im Fernverkehr müssen alle Ober- und Mittelzentren im Taktverkehr angebunden werden, auch in den Nachtnetzen. Dafür braucht vor allem der InterRegio (IR) eine Renaissance, als Basis des vertakteten Fernverkehrs und erweitert um ein entsprechendes Nachtzugangebot. Gemeinsam können ICE/IC/EC-Night und IR-Night mit modernen Schlaf- und Liegewagen-Garnituren große Teile des deutschen und innereuropäischen Nachtverkehrs binden. Gegenüber der derzeit dominanten Großraumwagenbestuhlung haben sie im Sitzwagenbereich wieder mehr Abteile, in denen mit wenigen Handgriffen aus jeweils zwei gegenüberliegenden Sitzen oder Sitzreihen bequeme Liegen werden. Ergänzt werden sie um moderne Betten- und Liege-

wagen. Der Speisewagen-, Bistro- und Barservice dienen beiden Kundengruppen, derjenigen in den Sitzwagen sowie derjenigen im Schlaf- und Liegewagenbereich.

Dieser grundlegende Paradigmenwechsel in der Netz- und Angebotspolitik der Bahn braucht *drei Säulen*: den *Deutschlandtakt*, das *Deutschlandnetz* und das *Deutschlandabo (drei D)*. Damit kann man verlorene Marktanteile zurückzugewinnen.

Im *Deutschlandtakt* verkehren die Züge nach klarem Halbstunden-Raster und haben an allen wichtigen Knoten Rundumanschlüsse ins ganze Netz. Alle Ober- und Mittelzentren sind angebunden und haben tags mindestens IR- und nachts mindestens IRN-Anschluss, viele auch tags ICE/IC/EC-Anschluss und nachts ICEN-, ICN- und ECN-Anschluss. Da die Streckenbelegungen durch den *Deutschlandtakt* stark zunehmen, müssen alle Fernbahnstrecken und Knoten ausgebaut werden. Auf den Strecken geht es um die Steigerung der Leistungsfähigkeit durch mehr Weichen, Überhol- und Kreuzungsstellen und moderne, dezentrale Stellwerkstechnik. Der Ausbau der Strecken- und Knotenkapazitäten hat oberste Priorität in der Infrastrukturpolitik. Demgegenüber kann der Ausbau weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken zurückgefahren werden. Beschleunigung ist nur da sinnvoll, wo für die Knotenzeiten im Integralen Taktfahrplan (ITF) Zeiteinsparungen erreicht werden müssen.

Deutschlandtakt und *Deutschlandnetz* bedeuten für das Nachtzugangebot gegenüber dem letzten Stand nach der Zahl der Linien und einbezogenen Regionen und Städte eine Steigerung um den Faktor 10. Hierfür ist ein umfangreiches Beschaffungsprogramm für geeignete Zuggarnituren nötig, das maßgeblich vom Bund und für die internationalen Verbindungen von der EU gefördert werden muss.

Das *Deutschlandabo* bietet nach der Logik der Semestertickets und Kombitickets als Netzkarte einen Flatrate-Massenrabatt, der deutlich günstiger als die bisherige BC 100 ist und als Generalabo alle Zuggattungen und alle Teilnetze umfasst, einschließlich der lokalen und regionalen Netze der Verkehrsverbände.

Ideal wäre, wenn das *Deutschlandabo* als umlagefinanzierte Bahnverkehrsabgabe aufgelegt würde, entsprechend der aktuellen Debatten um ein sog. Bürgerticket. Jedermann erhielte so unbegrenzten Zugang zur Bahn zu attraktiven Preisen, die weit unter den derzeitigen Tarifen der BC 100* liegen. Eine solche *BC 100 für Alle* würde den Verkehrsmarkt massiv in Bewegung bringen. Die Kleinstaaterei der vielen Verkehrsverbände und Landestarife wäre überwunden. In diesem *Deutschlandabo* wären auch die Nachtzüge einbezogen, mit geringfügigen Aufschlägen für die Komfortvarianten im Schlaf- und Liegewagen.

Mit einer solchen Attraktivität schafft man eine weitgehende Substitution von Autoverkehr und Luftverkehr, erfüllt die klimapolitischen Hausaufgaben und steigert die Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Verkehrs nachhaltig. Man nutzt den „Nachtsprung“ optimal für stressfreies, komfortables, zuverlässiges und gut kalkulierbares Reisen mit gutem Service und vielen Verbindungen. Gegenüber dem Luftverkehr bietet man viel mehr Verbindungen und eine ernsthafte Geschwindigkeitskonkurrenz wegen des Wegfalls der typischen Zeitverluste beim Ein- und Auschecken und beim langwierigen Vor- und Nachtransport.

Für einen attraktiven Nachtverkehr braucht die Bahn sinnvolle Fahrzeug-, Service- und Betriebskonzepte. Der Fuhrpark braucht viele multifunktionale Einheiten mit einer guten Mischung aus Großraumwagen und Abteilwagen. In den Abteilwagen benötigt man Sitze mit einer Liegeoption und einer guten Lärm-, Sicht- und Lichtdämmung der Abteile, mehr und funktionssichere WC- und Waschkabinen sowie die Ausgabe von Decken und Kissen. Auch im Flugzeug wird bei Langstreckenflügen oft durch Ausgabe von Decken und Kissen sowie Verdunklung vom Tagbetrieb auf den Nachtbetrieb umgestellt. Im Fernverkehr ist Restaurantservice immer zwingend für das leibliche Wohl, die Geselligkeit und das Kommunikationsbedürfnis, vor allem bei Bahnreisen in Gruppen.

Für die echte Schlaf- und Liegewagenfunktion mit Bett sind – je nach Aktionsradius – zwei Optionen erfor-

derlich: Einmal ebenfalls multifunktionale Einheiten, in denen die Tagbestuhlung leicht auf die Nachtbestuhlung umgestellt werden kann. Und einmal spezielle Nachteinheiten, die an geeigneten Knoten an die Tag- IR/ICE/IC/EC angehängt werden können, damit daraus ein IRN/ICEN/ ICN/EC-N wird.

Damit erweist sich die Systemintegration als zentraler Schlüssel für den Erfolg des Nachtverkehrs, aber auch generell des Bahnsystems. Die DB AG hat seit der Bahnreform die Desintegration auf die Spitze getrieben, mit ihren komplizierten Zuschlagsystemen und der institutionellen und betrieblichen Trennung der verschiedenen Sparten. Man muss die Teilsysteme konzeptionell, organisatorisch und tariflich wieder zusammenführen. Nötig ist eine integrierte Strategie.

Für diese längst überfällige Revolution im Bahnverkehr durch *Deutschlandtakt*, *Deutschlandnetz* und *Deutschlandticket* als *Integralabo* bedarf es einer politisch legitimierten integralen Gesamtverantwortung der EU, der Bundesländer und des Bundes. Basis dafür wäre ein endlich zu verabschiedendes Fernbahngesetz, das die Bedienungsstandards, Finanzierungsregularien und Mitwirkungsmöglichkeiten regelt und in ein europäisches Eisenbahnpaket eingebunden ist. Das Nachtzugangebot wird dann nicht mehr isoliert konzipiert und bilanziert. So kann der derzeit avisierte „Tod auf Raten“ mit dem vollständigen Ausstieg der DB aus dem Nachtzugsystem verhindert werden. Das wäre ein schöner Startpunkt für eine Renaissance der Bahn.

Potenziale des Nachtverkehrs nach Aktionsradius

Der so beschriebene Nachtverkehr bedient mehrere Aktionsradien mit unterschiedlichen Potenzialen. Die IR- und IRN-Linien decken den mittleren Fernreiseradius bis 400 km ab. Diese Reisedauer ist zu kurz für das Einchecken im Liege- und Schlafbereich. Für entspanntes Reisen auf Abteil-Liege-Sitzen ist sie aber interessant.

Die IC/ICE und ICN/ICEN-Linien bilden innerdeutsche Durchmesserlinien im Distanzbereich bis 700 km. Wegen der ausreichend langen nächtlichen Reise-



dauer lohnt sich das Einchecken im Liege- und Schlafbereich. Preissensible Nutzer verzichten ggf. auf das Einchecken im Liege- und Schlafwagenbereich und verbringen die Nacht stattdessen im improvisierten Sitz/Liegestatus der Sitzwagenabteile, allerdings erhalten sie hierfür Decken und Kissen und profitieren von der besonderen Sicht- und Lärmdämmung im Abteilerbereich. In den jeweiligen Grenzregionen fahren sie jeweils bis in den nächsten größeren Bahnknoten des jeweiligen Nachbarlandes.

Besonders relevant für die Liege- und Schlafwagennutzung ist der grenzüberschreitende Nachtverkehr im Distanzbereich zwischen 700 km und 1100 km. Züge mit dieser Reiseweite durchqueren in der Regel Deutschland ganz und haben Start und/oder Ziel in einem der Nachbarländer. Hier bieten sich für die lange Nachtfahrt ein Einchecken im Schlaf- und Liegewagenbereich oder bei

Preissensiblen die liegende Fahrt mit Decke und Kissen im Liege-Sitzwagen-Abteil an. Ohnehin erfordert der vorherige lange vorabendliche oder anschließende spätmorgendliche Reiseanteil auch konventionelle Sitzoptionen und vor allem einen ausreichenden Speisewagenservice.

Jenseits der 1100 km umfassen Bahnreisen in Europa das ganze oder teilweise Durchfahren der jeweiligen Nachbarländer. Hier kommen daher vorwiegend internationale EC- und ECN-Züge zum Einsatz. Zu diesen großen Reiseweiten gehören immer auch lange Nachtfahrten. Dafür bietet sich dann das Einchecken im Liege- und Schlafwagenbereich besonders an. Die lange vorherige oder anschließende Tagetappe erfordert dann aber auch die konventionellen Sitz- und Serviceoptionen des Tagverkehrs.

Deutschland ist wegen seiner Größe, seiner zentralen Lage in Europa und wegen seiner polyzentrischen Raum- und

Siedlungsstrukturen von allen diesen Optionen betroffen. Die innerdeutschen Nachtverkehre betreffen praktisch das ganze deutsche Schienennetz. Die Nachtverkehre in die Nachbarländer betreffen alle grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen, bei denen der größere Teil der Reise innerhalb Deutschlands und der kleinere Teil im Nachbarland erfolgen. Die Nachtverkehre über große Distanzen betreffen alle großen Fernverkehrsachsen, auf denen der größere Teil der Reise im Ausland und nur ein kleinerer Teil in Deutschland erfolgen. Wichtig ist, nicht nur die großen Metropolen auf wenigen ausgewählten Korridoren mit ICE/IC/EC/IR-N zu verbinden, sondern ebenso alle kleineren Großstädte und Mittelstädte (Ober- und Mittelzentren), aber auch alle wichtigen Tourismusregionen, darüber hinaus auch aufkommensstarke Kurorte. Die Traktionslänge sollte flexibel der jeweiligen Aufkommenserwar-

tung angepasst werden, also auf den Hauptachsen Vollzüge, im Nachtbetrieb mit mindestens vier Schlaf- und Liegewagenwaggons, auf den weniger frequenzstarken Relationen dann Halb- und Drittelzüge, die ggf. im Hauptlauf auf den großen Korridoren auch vereint und in den Regionen geflügelt werden können, dann entsprechend im Nachtbetrieb mit weniger Schlaf- und Liegewagenwaggons.

Bei den innerdeutschen Nachtverbindungen macht es oft Sinn, die Züge zwischen 2 h und 4 h anzuhalten, damit sie nicht zu früh (also zu nachtschlafener Zeit) ihre Zielbahnhöfe erreichen bzw. Startbahnhöfe verlassen, andererseits aber auch für die Frühpendler interessant sind. Bei diesen Zügen ist ein relativ häufiges Anhalten in allen großen unterwegs durchfahrenen Zentren sinnvoll bis ca. 1 h und ab ca. 5 h, um mehr Potenziale auf sich ziehen zu können. In der „Kernschlafzeit“ dagegen soll die Reise möglichst ruhig erfolgen.

Bei den Nachtzügen mittlerer Distanz ins benachbarte Ausland und erst recht bei den internationalen Fernzügen mit großer Reiseweite kommt es mehr auf Reisezeitverkürzung an, daher bedienen sie nur die großen Metropolen, haben keine Unterwegsstandzeiten und befahren bevorzugt schnelle Strecken.

Potenziale des Nachtverkehrs nach Marktsegmenten

Folgende Marktsegmente sind für die so beschriebenen Nachtzüge interessant:

- Fernpendler, die überwiegend in Tagesrandzeiten unterwegs sind
- Touristen, die erst sehr spät ihr Ziel erreichen oder ihre Reise wegen der langen Distanz schon sehr früh morgens antreten und die durch die Nachtzugnutzung am Anfang oder Ende ihrer Reise Zeit und Geld sparen wollen
- generell bahnaffine Menschen, die zunehmend sauer sind, weil die Bahn sich aus den Nachtzugangeboten zurückzieht und die gern zum Nachtzug zurückkehren, wenn er sie adäquat bedient
- „multilokale“ Menschen, die häufig aus privaten und/oder beruflichen Gründen in weit auseinander liegenden Städten leben und/oder arbeiten
- Studenten, die entsprechende Ange-

bote für ihre regelmäßigen Heimfahrten zu weit entfernten Heimatorten oder auf der Fahrt zu ihnen im Ausland liegenden Austauschorten nutzen

- Senioren, die ihre Kinder und Enkel an weit entfernten Zielen besuchen wollen
- alle Gruppenreisen (z.B. Schulklassen, Exkursionsgruppen, Sportmannschaften, Vereine), denen die Bahn tariflich aber auch komfortmäßig sehr viel bessere Gruppenkonditionen bieten kann als andere Verkehrsträger
- Menschen, für die die Bahn auch ein Kommunikationsort ist, weil verglichen mit dem PKW, Fernbus oder Flieger in der Bahn Gruppenkommunikation sehr viel besser möglich ist
- Menschen, die ihre Reise auch zum Arbeiten nutzen wollen, weil im Zug Arbeiten und sich Ausbreiten sehr viel besser möglich ist als im Flieger, Fernbus oder Auto
- Menschen mit Flugangst, denen die Bahn sehr viel sicherer erscheint als der Flieger
- Menschen mit Unlust, sich beim Fliegen den Abenteuern langer Eincheck- und Auscheckzeiten sowie langer Vor- und Nachlaufzeiten auszusetzen, die stattdessen eher die Ankunft auf dem Bahnhof mitten in der Stadt bevorzugen
- umweltbewusste Reisende, die unnötige Flugreisen vermeiden wollen
- Menschen, die Beinfreiheit und Freizügigkeiten in Zügen der Ölsardinenbeförderung im Flieger oder Fernbus vorziehen
- Menschen, die mehr Reisekomfort und Service wünschen, als PKW, Fernbus und Billigflieger bieten können
- Menschen, die sich den Stress langer nächtlicher Autofahrten mit Staus sparen wollen,
- Menschen, die vor und während der Reise gern Alkohol konsumieren, was im Auto schlecht geht
- Zeitsensible und ökonomisch denkende Menschen, die die Zeit- und Kostenvorteile des Nachtsprungs nutzen wollen, um sich die sonst nötigen Hotelkosten am Ziel- oder Quellort zu sparen.
- Geschäftsreisende, Leute aus dem Kulturbusiness, Funktionäre von Gewerkschaften, Verbänden aller Art usw., die

nach Abendterminen noch mit dem Nachtzug zurück an ihren Wohn- oder Arbeitsort oder zum Ort des nächsten Termin gelangen und auf diese Weise meist gut einen halben Tag sparen.

Fazit

Es ist ein verkehrspolitischer Skandal, dass die meisten Bahnen Europas derzeit unter dem Druck der typischen Rationalisierer und Kostensparer den Rückzug aus den Netzen und aus dem Nachtverkehr planen. Sie opfern damit auf dem Altar einer Schein-Ökonomie faktisch ihre Bahnkultur und ihre Position als umweltschonender, klimafreundlicher, energiesparsamer, postfossiler Verkehrsträger. Es ist ärgerlich, dass die Politik auf nationaler und europäischer Ebene diesem Kahlschlag tatenlos zusieht, satt endlich eine europäische und in den jeweiligen Ländern auch nationale Bahnoffensive zu starten, damit die Renaissance der Eisenbahn endlich „auf die Schiene kommt“.

Erforderlich ist eine Allianz aus Umwelt- und Verkehrsverbänden, Bahngewerkschaften, Bahnindustrie, Bahnbetreibern, Aufgabenträgern sowie Verkehrspolitikern aus den Regionen, den Ländern, dem Bund und der EU, um das Abwracken der europäischen Bahnkultur zu stoppen und kreative Impulse für eine Verkehrswende zu setzen.

Prof. Dr. em. **Heiner Monheim** lehrte von 1995-2011 Raumentwicklung an der Universität Trier. Vorher hat er 10 Jahre im Verkehrsministerium NRW und 15 Jahren in der Bundesraumordnung gearbeitet. Er ist Gründungsmitglied von BsB, VCD und ADfC und Mitinhaber des Instituts für Raumentwicklung und Kommunikation in Trier (www.heinermonheim.de). Er ist seit frühester Kindheit bis heute regelmäßiger Nutzer von Nachtzügen in allen Variationen.

* In der Schweiz lautet die Bezeichnung für die Netzkarte, die der BC100 nahekommt, „GA-Generalabonnement“. Das GA ist um mehr als 30 Prozent preiswerter als eine BC100; es ist gleichzeitig deutlich „wertiger“ – es bietet Schweiz-weit deutlich mehr Nutzungsmöglichkeiten. Das Ergebnis dieser kundenorientierten Politik kann sich sehen lassen: 400.000 Schweizerinnen und Schweizer besitzen das GA. In Deutschland hingegen verfügen nur wenige Zehntausend über eine BC100. Dabei hat die Schweiz nur gut 10 Prozent der Einwohner Deutschlands.