

zeitschrift zur kritik der globalen ökonomie

21

# lunapark

extra

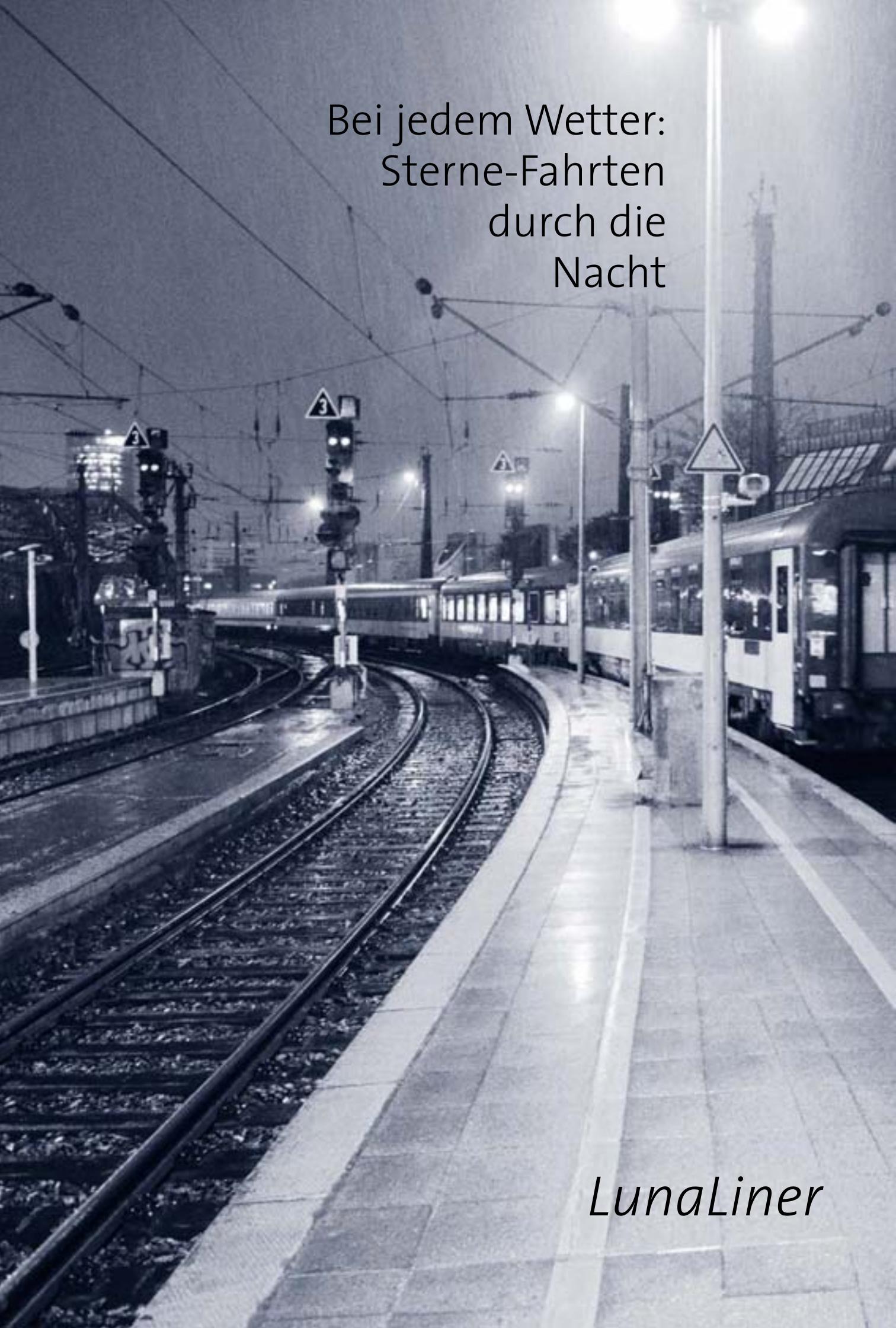
**STOPPT das  
Nachtzug-AUS!**

**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





Bei jedem Wetter:  
Sterne-Fahrten  
durch die  
Nacht

*LunaLiner*

# INHALT

Editorial	02
-----------	----

<b>VORWORTE</b> · Bernhard Knierim, Bahn für Alle · Joachim Holstein, Sprecher des Wirtschaftsausschusses der DB European Railservice · Monika Lege, Robin Wood · Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlaments für Bündnis 90/Die Grünen und Vorsitzender des Verkehrsausschusses · Norbert Qwitter, Stellvertretender GDL-Bundesvorsitzender · Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag · Daniel Costantino, Kampagnenleiter umverkehr in der Schweiz · Fahrgastverband Pro Bahn Hessen, Berlin/Brandenburg und Regionalverband Stuttgart, W. Staiger, S. Lacher, Chr. Petersohn, A. Kegreiß · Werner Rügemer – für den wissenschaftlichen Beirat von Attac	03
--	----

<b>JOACHIM HOLSTEIN</b> · Hui [Österreich] und pfui [Deutschland] – Die Nachtzug-Politik der DB AG	07
--	----

<b>MICHAEL CRAMER</b> · Nachtzüge haben Zukunft, wenn die Weichen richtig gestellt werden	10
---	----

<b>WINFRIED WOLF</b> · Nachtzug - ein menschenverbindendes Projekt Europa	13
---	----

<b>BERNHARD KNIERIM</b> · Back on Track – Zurück auf Gleis!	18
---	----

<b>JOACHIM HOLSTEIN</b> · Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestags am 14.01.2015	26
---	----

<b>BERNHARD KNIERIM</b> · Nachtzüge als Klimaschützer	34
---	----

<b>MONIKA LEGE</b> · Mobilität dekarbonisieren · Warum Nachtzug-Reisende das Klima schützen	37
---	----

<b>SABINE LEIDIG</b> · Nachtzüge im Deutschen Bundestag	40
---	----

<b>WOLFGANG HESSE · JOACHIM HOLSTEIN · MICHAEL BIENICK</b> LunaLiner – Ein Netz von Nachtzügen für Mitteleuropa	42
--	----

<b>HEINER MONHEIM</b> · Die Zukunft der Nachtzüge als Teil einer europaweiten Flächen- und Bürgerbahn	44
---	----

Interview mit <b>ANDREAS KLEBER</b> · Nachtzüge, Postwagen und Expressgut	49
---	----

<b>HEINZ HÖGELSBERGER</b> · Nachtzüge in Österreich	50
---	----

<b>KARL-DIETER BODACK</b> · Nachtzüge mit Zukunft	52
---	----

<b>ANDREAS KLEBER</b> · Nachtzugerlebnisse	55
--	----

<b>JONATHAN BRAY</b> · Dunkle Nacht der Eisenbahnseele	66
--	----

<b>PETER DRELLER</b> · Aus der Geschichte der Autoreisezüge	68
---	----

<b>APPELL</b> · „ZÜGE DER HOFFNUNG“ für Flüchtlinge in Griechenland	71
---	----

<b>DAVID LEONI</b> · Schach dem Turm · Kampf um die Nachtzüge in Italien	73
--	----

<b>KLAUS GIETINGER</b> · Nachts im Kino und im Zug	78
--	----

<b>PATRICK SCHREINER &amp; KAI EICKER-WOLF</b> · Märchen des Neoliberalismus: „Wettbewerb macht den öffentlichen Verkehr billiger und besser!“	81
---	----

<b>APPELL</b> · Wirtschaftsausschuss DB European Railservice an AR DB AG	82
--	----

Das Top-Personal bei der DB – ohne Lokführer-Gen	85
--	----

Wer ist Bahn für Alle?	88
------------------------	----



**LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,**

ein halbes Jahr, bevor die Deutsche Bahn AG den gesamten Nachtzugverkehr der Deutschen Bahn einstellen und damit eine mehr als hundertjährige und bis zuletzt hinsichtlich der Nachfrage höchst erfolgreiche Tradition des Eisenbahnverkehrs einstellen will, erscheint dieses Schwerpunktheft der Zeitschrift *Lunapark21*. Wir stimmen damit ein in den *AUFSCHREI*, der angesichts der brutalen Kahlschlagpolitik des Top-Managements der Deutschen Bahn AG, für die es keine überzeugende sachliche Rechtfertigung gibt, seit mehr als zwei Jahren durch die Gemeinde der Freundinnen und Freunde der Schiene hallt. Wir verstärken diesen *AUFSCHREI* nach Kräften, indem wir mit diesem Heft erstmals ein durchgeplantes, machbares, mit einem konkreten Fahrplan unterlegtes Modell für das neue europaweite Nachtzug-Netz *LunaLiner*® präsentieren (siehe das beiliegende Faltblatt).

Es handelt sich um einen höchst vielstimmigen *AUF-SCHREI*: Vielstimmig *erstens* hinsichtlich der mehr als zwei Dutzend Organisationen und Verbände, die dieses Heft mit herausgeben und mittragen\*. Vielstimmig *zweitens* hinsichtlich der Tatsache, dass diese Publikation von Menschen aus unterschiedlichen Ländern, so aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien, und nicht zuletzt vom Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, Michael Cramer, und von zwei im Eisenbahnsektor verankerten Gewerkschaften, der *Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)* und der österreichischen Verkehrs- und Dienstleistungs-Gewerkschaft *vida* mitgetragen wird.

Vielstimmig *drittens* hinsichtlich der unterschiedlichen Ebenen, auf denen das Thema Nachtzüge in dieser Publikation behandelt und ausgebreitet wird – mit Beiträgen zur aktuellen Lage der Nachtzüge in Deutschland (siehe Joachim Holstein, S. 7ff), zur europaweiten Situation (siehe Michael Cramer, S. 10ff) und zur spezifischen Lage in Österreich und mit der ÖBB (siehe Heinz Högelsberger S. 50ff). Mit Darstellungen zu den Debatten im Deutschen Bundestag (siehe Sabine Leidig, S. 40ff und J. Holstein, S. 26ff). Mit Artikeln zur Thematik Nachtzüge und Klimapolitik (siehe Monika Lege, S. 37 und Bernhard Knierim, S. 34ff). Mit Berichten zum europaweiten Widerstand (siehe Bernhard Knierim, S. 18ff und David Leoni, S. 73ff). Mit einem Artikel zu den Autoreisezügen (siehe Peter Dreller, S. 68). Mit Analysen und Vorschlägen, die das enorme zukünftige Potential der Nacht- und Autoreisezüge analysieren (siehe Karl-Dieter Bodack, S. 52ff und Heiner Monheim, S. 44ff). Mit einem Beitrag zum Zusammenhang von Bahnprivatisierung und Abbau des Schienenverkehrs (siehe

Patrick Schreiner und Kai Eicker-Wolf, S. 81). Mit drei Beiträgen zur Kultur, zur Geschichte und zur Thematik Film & Nachtzüge (siehe Winfried Wolf, S. 13ff, Jonathan Bray, S. 66ff und Klaus Gietinger, S. 78ff). Mit den wahrlich einmaligen, farbenreichen Darlegungen von Andreas Kleber über seine Erlebnisse in Nachtzügen in vielen Ländern und durch ganze Kontinente (siehe S. 55ff). Mit der Entwicklung eines neuen europaweiten Nachtzugnetzes (siehe Wolfgang Hesse Andreas Kleber, Karl-Dieter Bodack und Michael Bienick, S. 42ff und das beiliegende DIN A-2-Faltblatt). Mit Aufrufen, gegen die zerstörerische Politik der Deutschen Bahn AG aktiv zu werden (siehe S. 82ff und S. 85f) und Hinweise darauf, dass das Top-Personal eines Bahnkonzerns, in dem es kein „Lokführer-Gen“ (mehr) gibt, leicht geneigt ist, eine Politik gegen das eigene Unternehmen, gegen die Beschäftigten und gegen die Fahrgäste durchzuführen (siehe S. 85f).

Im Namen all deren, die sich an dieser Publikation beteiligen, und im Namen aller Freundinnen und Freunde eines nachhaltigen Verkehrs im Allgemeinen und der Schiene im Besonderen fordere ich die Verantwortlichen bei der DB AG und in der Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers Bund dazu auf: Machen Sie die Beschlüsse zur Einstellung des Nachtzugverkehrs umgehend rückgängig! Wir fordern alle diejenigen, die diese Publikation in die Hand nehmen, dazu auf, bei der Deutschen Bahn AG und bei der deutschen Regierung gegen deren ignorante Kahlschlagpolitik zu protestieren. Wir weisen darauf hin, dass hier ein wertvolles Stück Reisekultur, das sich für viele Millionen Menschen mit Eisenbahnen verbindet (Stichworte: „Orient-Express“ und „Nachtzug nach Lissabon“), zunichte gemacht werden soll und dass ein Zurück zu den Nachtzügen dann kaum mehr realisiert werden kann, wenn es einmal die dafür vorhandene Technik, das entsprechende rollende Material, das Knowhow und die in diesem Bereich aktiven und engagierten Beschäftigten nicht mehr gibt.

*Winfried Wolf*, Chefredakteur *Lunapark21*

\* Neben denen, die ihre Unterstützung auf den folgenden Seiten in Vorworten dokumentierten, gibt es noch eine solche Unterstützung seitens der österreichischen Gewerkschaft *vida*, seitens des Verkehrs- und Umweltverbandes *Umkehr e.V.*, Berlin, seitens der Antikapitalistischen Linken (AKL in DIE LINKE) und seitens der Sozialistischen Alternative (SAV). Im Übrigen vertritt das Bündnis Bahn für Alle (siehe S. 3) allein bereits 20 Organisationen und Verbände (siehe Website [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de)).



## Bahn für Alle

4000 Euro Subvention zahlt der Bund ab sofort für jedes Elektroauto – angeblich zur Förderung der „Elektromobilität“, die in dieser Form jedoch an einer fragwürdigen Klimabilanz, Rohstoffproblemen und nicht zuletzt der geringen Reichweite krankt. Genau parallel dazu wird die bestehende und bestens funktionierende Elektromobilität für die Langstrecke mutwillig kaputtgemacht. Die Nachtzüge könnte man mit einem 600-Millionen-Förderprogramm, wie es die Autoindustrie nun erhält, einen riesigen Schritt nach vorne bringen. Das wäre eine sinnvolle Investition in wirklich klimafreundliche Mobilität; ein erheblicher Teil des in diesem Heft vorgestellten „LunaLiner“-Konzepts könnte damit aufs Gleis gesetzt werden.

Aber wo bleibt der Aufschrei des DB-Managements, das die Bahn so gerne als „Klima-Vorreiter“ darstellt und doch den Bahnverkehr immer weiter abbaut – vom InterRegio über die Güterzüge bis zu den Nachtzügen? Wir vom Bündnis Bahn für Alle kritisieren schon seit mehr als zehn Jahren das gemeinsame Versagen von Bundesregierung und DB-Management in der Bahnpolitik: Die Bahn wurde auf kurzfristigen Profit hin ausgerichtet – mit den deutlich sichtbaren Folgen wie den Instandhaltungsmängeln im Netz, der Unzuverlässigkeit im Betrieb und dem Abkoppeln ganzer Regionen. Die Nachtzüge sind nur ein Aspekt dieser falschen Politik, aber ein enorm wichtiger. Denn nur der Nachtsprung ermöglicht das komfortable Reisen mit der Bahn auch auf langen Strecken.

Dieses Heft tritt endlich den Beweis an, dass die Nachtzüge kein Verkehrsmittel von gestern sind, sondern auch heute noch viel Sinn machen – und mit einem guten Konzept ganz neue Strecken und Kundengruppen erschließen könnten. „Ausgeschlafene reisen nachts“ warb die DB AG völlig richtig bis vor kurzem. Lasst uns gemeinsam weiter dafür kämpfen, dass das klimafreundliche Reisen auch auf Strecken quer durch Europa für alle zugänglich und erschwinglich bleibt – und dass eine Bahn für Alle endlich Wirklichkeit wird.

**Bernhard Knierim**, Bündnis Bahn für Alle



## „Die wollen nicht!“

Mit diesen Worten fasste ein Journalist das Ergebnis seiner Gespräche mit Managern und Pressevertretern der DB zur Zukunft der Nacht- und Autoreisezüge zusammen.

Leider hat er Recht. Nach allem, was die Öffentlichkeit zur Kenntnis nehmen durfte – und nach allem, was Betriebsräte intern erfahren, aber bei Androhung einer Strafanzeige nicht dem Eigentümer der DB berichten dürfen –, basiert der Beschluss der DB-Spitze, die Nachtzüge und Autoreisezüge abzuschaffen, weder auf ehrlich abgewogenen Fakten oder gar auf den erklärten Klimaschutzzielen des Eigentümers, sondern auf einem »Willen«.

Da wurden nachweislich falsche Zahlen präsentiert, Äpfel mit Birnen verglichen, Nachtzugnutzer als »Nostalgiker« diffamiert, Nachtzüge aus der Fahrplanauskunft gelöscht und vieles andere veranstaltet, was weder die geplagten Reisenden noch die tapfer auf den Nacht- und Autozügen arbeitenden Kolleginnen und Kollegen sich in ihren schlimmsten Albträumen ausgemalt hätten.

Bei der Kampagne, welche die Kolleginnen und Kollegen der DB European Railservice GmbH (Ex-Mitropa, Ex-DSG) zunächst zur Rettung der Autozüge und dann auch zur Rettung der Nachtzüge begonnen haben, stehen die Bedürfnisse der Fahrgäste und der Umweltschutz im Vordergrund. Gerade in Zeiten von Abgasskandalen und Geldverschwendung für defizitäre Regionalflughäfen und landschaftsfressende Autobahnen wäre es höchste Eisenbahn, die Diskriminierung des Bahnverkehrs, die Missachtung der Nachtzüge durch das DB-Management und die Blockadehaltung der Regierung im Hinblick auf die Politik des Staatsbetriebes DB zu beenden: Wenn die Regierung Elektromobilität fördern will, dann sollte sie damit auf der Schiene anfangen!

Den Kampf um die Rettung der Nachtzüge führen Beschäftigte, Fahrgäste, Experten, Verbände und einige Vertreter der Politik gemeinsam. Es ist ein europäischer Kampf, denn die DB steht mit ihren Abbauplänen leider nicht allein. Daher freue ich mich, dass in diesem LP21-Extra Beiträge aus einem breiten Spektrum und aus mehreren Ländern versammelt sind.

**Joachim Holstein**, Sprecher des Wirtschaftsausschusses der DB European Railservice



## Mondscheintarif

**R**obin Wood hat im letzten Herbst Unterschriften gesammelt für ein gut funktionierendes Nachtzug-Netz sowie für faire Preise für Tickets ohne Zugbindung und für die BahnCard 50. Das kritisierte ein Mitstreiter unseres Umweltvereins. „Anstatt immer nur auf der Bahn herumzutreten, sollten Sie sich dem wahren Gegner mit Aktionen zuwenden, den Fernbussen, die unsere Innenstädte und Autobahnen überfluten.“ Ja, eigentlich sind Umweltschützerinnen und Umweltschützer die natürlichen Verbündeten von Eisenbahnbetreibern. Wir setzen uns seit vielen Jahren für eine bessere „Bahn für Alle“ und für die Verlagerung des Luft- und Straßenverkehrs auf die Schiene ein. Wir treten nicht auf „der Bahn“ herum, sondern wir kritisieren das Management der Deutschen Bahn AG, weil dieses keine Unternehmenspolitik für die Schiene macht. Um bei den Fernbussen zu bleiben: Auch die betreibt die DB AG in Konkurrenz zur Schiene. Die DB AG hat Naturschutz-Kooperationen abgeschlossen und erneuerbare Energien in ihrem Strommix. Aber wenn Bahnvorstand Ronald Pofalla dieser Tage über „umweltpolitische Herausforderungen im Verkehrssektor und die Rolle der Bahn“ spricht, wird er nicht das Potenzial für den Klimaschutz nennen, das ein modernes Nachtzugnetz als Alternative zu innereuropäischen Flügen bietet. Er wird nicht für einen Fahrplan und ein Preissystem trommeln, die die bessere Alternative zum eigenen Auto schaffen, weil ich einfach einsteigen und losfahren kann, egal von wo und egal wohin. Er wird nicht direkte gewerbliche Gleisanschlüsse propagieren, die die Lkw-Rampen der Bahn-Tochter Schenker ersetzen könnten. Stattdessen wird er all die kleinen Bäumchen aus Strommix, Bio-bratwurst im Bistro und Fahrtraining bei Schenker aufzählen, aus denen nie der Wald wird, der das Klima schützt. Der Auftrag der Klimakonferenz von Paris lautet: Mobilität dekarbonisieren. Nicht mit Minimaßnahmen auch im Schienensektor, sondern durch ein umfassendes Programm der Verkehrswende, mit Verkehrsminderung und Verlagerung auf die Schiene. Ein öffentlicher Betrieb wie die DB ist dafür die beste Voraussetzung. Ein „Mondscheintarif“ und ein ausgebauten Nachtzugnetz sind konkrete Schritte für eine solche Verkehrswende, für die Robin Wood steht.

**Monika Lege**, Robin Wood



## „Entspannt ankommen über Nacht“

**S**o bewarben die europäischen Bahnen viele Jahre lang ihr Nachtzugangebot. Doch bald könnte damit Schluss sein. Denn die Nachtzugverbindungen werden massiv ausgedünnt. Und einige Unternehmen, darunter die Deutsche Bahn, planen gar, sich bald ganz aus diesem Markt zurückzuziehen. Die Hoffnung, dass Mitbewerber die betroffenen Verbindungen einfach übernehmen könnten, droht sich zu zerschlagen. Denn viele Bahnkonzernewollen ihr Rollmaterial gar nicht oder nur in weit entfernte Regionen verkaufen. Zudem sind die politisch gesetzten Rahmenbedingungen so unfair, dass es Nachtzüge im intermodalen Wettbewerb sehr schwer haben.

Viele Bahnmanager verweisen achselzuckend darauf, lange Fahrten über Nacht seien in der Ära der Billigflieger einfach nicht mehr zeitgemäß. Doch das leuchtet nur bei oberflächlicher Betrachtung ein: Denn auf dem Fernbusmarkt erfreuen sich Nachtfahrten einer stark steigenden Nachfrage. Auch die vermeintliche Unwirtschaftlichkeit der Nachtzüge erscheint mehr als zweifelhaft. Beschäftigte verweisen darauf, dass die Nachfrage trotz systematischer Vernachlässigung der Wagen und des Marketings mindestens konstant geblieben sei. Allein mit Zahlentrickserei seien die angeblichen Defizite errechnet worden. Als Abgeordneter des Europäischen Parlaments und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus bin ich über diese negative Entwicklung bestürzt. Denn mit dem Sterben der Nachtzüge wird nicht nur die europäische Einigung, sondern auch der klimafreundliche Bahnverkehr zurückgeworfen. Dabei hat die EU erst vor kurzem beim Pariser Klimagipfel erfolgreich für ambitionierten Klimaschutz geworben. Das „Weißbuch Verkehr“ der EU verlangt vom Sektor bis 2050 eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60–80 Prozent. Davon sind wir weit entfernt. Als einziger Sektor hat der Verkehr seine Emissionen seit 1990 gesteigert (+22%). Eine europäische Verkehrswende ist überfällig, und die Nachtzüge sind dabei unverzichtbar.

Resignation ist folglich keine Option. Mögliche Lösungen müssen vielmehr gemeinsam in Europa gefunden werden. Denn gerade im Langstreckenverkehr liegen die Stärken der Nachtzüge. Ich freue mich sehr, dass in dem vorliegenden Heft konkrete Gegenentwürfe vorgestellt werden. Mein Dank gilt allen Beteiligten für ihre Unterstützung.

Eine spannende Lektüre wünscht,

**Michael Cramer**, Mitglied des Europäischen Parlaments für Bündnis 90/Die Grünen und Vorsitzender des Verkehrsausschusses



## Gute Verbindungen erhalten – Nachtzüge müssen weiter fahren!

Verkehrsexperten sind sich einig: Nachtzüge sind als schnelles, modernes und umweltfreundliches Verkehrssystem unverzichtbar. Jährlich über zwei Millionen Nachtzugreisende, vor allem Urlauber, Fernpendler und Geschäftsreisende, genießen es, über Nacht ans Ziel zu kommen und den Tag von Beginn an für Familie, Arbeit oder Freizeit nutzen zu können. Doch nicht nur für die Reisenden, auch für das Zugpersonal sind Nachtzüge von besonderer Bedeutung, bieten sie doch zahlreichen Lokomotivführern, Zugbegleitern und Bordgastromen einen Arbeitsplatz und sichern damit ihre Existenz. Und schließlich sind Nachtzüge ein *Kulturgut*, dessen Beitrag zur internationalen Verständigung kaum genug gewürdigt werden kann: Wer je anlässlich der Reise in einem Nachtzug das Miteinander der Passagiere über nationale, ethnische und religiöse Grenzen hinweg erleben durfte, der weiß, welch schmerzlichen Verlust an purer Lebensqualität die Abschaffung dieses so wertvollen Verkehrsmittels bedeuten würde.

Die nun geplante Abschaffung der Nachtzüge ist aus Sicht der GDL ein weiteres Armutszeugnis für die Deutsche Bahn – das wievielte eigentlich? Nachdem man, im Bestreben die Bahn börsenfähig zu machen, die Infrastruktur über Jahre hinweg verkommen ließ, versucht man jetzt den Laden auf Teufel komm raus wieder flott zu machen. Doch die gewählten Mittel – Kaputtsparen und das Tafelsilber verscherbeln – sind so absehbar wie grundfalsch. Erneut büdet die DB-Führung damit die Folgen ihrer Fehler den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf und gibt wertvolle bahnspezifische Errungenschaften preis, um die eigene Haut zu retten. Kreative, arbeitnehmerfreundliche Wege aus der selbstgemachten Krise sind weiterhin Fehlanzeige. Sie sind von Grube & Co. wohl auch nicht zu erwarten.

Die GDL unterstützt vorbehaltlos die Initiative *LunaLiners* und setzt sich für den Erhalt der Nachtzüge ein. Sorgen wir gemeinsam dafür, dass die europäische Nacht nicht völlig finster wird, sondern im Zuge guter Verbindungen auch weiterhin von den Lichtern der Nachtzüge erhellt wird.

**Norbert Quitter**, stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)



## Es geht um Freiheit – oder: Nachtzüge sind ein Politikum

Das Credo „freie Fahrt für freie Bürger“ schallt (mehr oder weniger verklausuliert) noch immer aus fast jeder verkehrspolitischen Debatte im Deutschen Bundestag und macht mich doppelt wütend: Zum einen, weil damit immer die Freiheit des Hoch-MIV, des Motorisierten Individualverkehrs gemeint ist, der meist zu Lasten anderer geht: der Kinder, die draußen keine gefahrlosen Spielräume finden; der lärmgeplagten Anwohner; der zunehmenden Zahl von Radfahrer\*innen; unserer Gesundheit, die unter viel zu hohen Abgaswerten leidet; der indigenen Völker, die von Ölkonzernen vertrieben werden; der vielen Millionen, die die Folgen des Klimawandels heute schon am eigenen Leib spüren.

Zum anderen ist es die Verlogenheit, die in der impliziten Behauptung steckt, wir alle hätten die freie Wahl der Verkehrsmittel und wer – wie wir – die sozialökologischen, die öffentlichen, postfossilen unterstützt, wolle den freien Menschen vorschreiben, wie sie zu fahren hätten. Dabei ist das Gegenteil der Fall: Viel zu viele sind auf das Auto angewiesen, um ihre Ziele zu erreichen: kein Bus vor der Tür; kein gefahrloser Fahrradweg; kein Bahnhof, der komfortabel Anschluss bietet ...

Und nun auch noch das: Die praktische Alternative zum klimaschädlichen Flugverkehr soll verschwinden – die Nachtzüge, die sich (trotz heruntergekommenen Wagenmaterials) zuletzt sogar wieder größerer Beliebtheit erfreuen. Das ist ein Politikum und keine innerbetriebliche Angelegenheit der Deutschen-Bahn-AG!

Die „Freiheit der Fahrt“ muss auch für die Bürgerinnen und Bürger gelten, die sich bewusst gegen lange Autofahrten oder gegen einen Flug entscheiden und statt dessen „elektromobil“ auf der Schiene über Nacht ans Reiseziel gelangen wollen – um die eigenen Nerven und die Umwelt zu schonen.

Deshalb habe ich die Kampagne zur Rettung der Nachtzüge von Anfang an nach Kräften unterstützt: Es braucht konkrete Alternativen – soziale und ökologische, damit Menschen sich befreien können von den Zwängen des zerstörerischen fossilen Verkehrs. Das ist eine Aufgabe demokratischer Politik.

**Sabine Leidig**, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag

## Das deutsche Nachtzug-Aus trifft auch uns in der Schweiz!

Ein Ende der Nachtzüge ist für uns unvorstellbar. Deshalb haben wir in der Schweiz eine Allianz gegründet; acht Organisationen mit über 300.000 Mitgliedern fordern in einem offenen Brief die EU-Verkehrs-Kommissarin Violeta Bulc auf, sich mit allen Mitteln bei der Deutschen Bahn für den Erhalt der Nachtzüge einzusetzen. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) betreiben ihre Nachtzüge ausschliesslich in Kooperation mit den Nachbarbahnen. Sie verfügen über keine eigenen Nachtzüge mehr. Die gemeinsam mit der DB betriebenen Nachtzüge spielen für die SBB eine zentrale Rolle. Wenn die DB die Nachtzüge einstellt, entfallen auch viele Nachtzugverbindungen von und nach der Schweiz.

Eine Umfrage in der Schweiz hat gezeigt: Die meisten Reisenden würden bei einer Einstellung der Nachtzüge auf das Flugzeug umsteigen – ein Rückschritt im Klimaschutz und in der heutigen Zeit unverantwortlich! Doch es geht um mehr: Nachtzüge verbinden Menschen. Ein Beispiel: Auf meiner Fahrt mit dem Nachtzug von Zürich nach Hamburg hatte ich ein berührendes Gespräch mit einer Frau aus Freiburg. Sie fährt, um ihre Enkelkinder zu sehen, fast jede Woche von Freitag auf Samstag nach Hamburg und von Sonntag auf Montag zurück. Am Montag geht sie immer direkt zur Arbeit. Ohne Nachtzüge kann sie die Besuche vergessen, denn sie würde für die Reise mehr als zwei halbe Tage verlieren. Verloren wäre dann auch der liebevolle Kontakt zu ihren Enkeln. Leider haben solche Schicksale kaum Einfluss auf die Entscheidungen der Manager, denen es nur um die Kostenrechnung geht. Doch Geld alleine macht bekanntlich nicht glücklich. Ein Grund mehr, sich für den Erhalt der Nachtzüge einzusetzen.

**Daniel Costantino**, Kampagnenleiter umverkehR in der Schweiz

## Nachtzüge sind aus Fahrgastverband-Sicht unverzichtbar!

Als Fahrgastvertreter unterstützen wir die Kampagne für die Erhaltung der Nachtzüge als unverzichtbaren Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität für Alle. Nachtzüge stehen für eine besondere Kultur des Reisens. Kein anderes Verkehrsmittel ermöglicht es, im Schlaf lange Strecken bequem zu überwinden und morgens ausgeruht anzukommen. Das gilt für Familien mit Kindern ebenso wie für Geschäftsreisende. Für Reisende mit Flugangst und solche mit sperrigem Gepäck, Fahrrädern und Kinderwagen bleiben oft nur Nachtzüge, um ihr Ziel zu erreichen. Tagesverbindungen mit Hochgeschwindigkeitszügen und geringem Platzangebot sind mehr auf Geschäftsreisende zugeschnitten, verkehren nur auf den Magistralen und bieten in Deutschland keine Direktverbindungen in touristisch interessante Regionen.

Die Abschaffung der Nachtzüge wäre umweltpolitisch kontraproduktiv, stellen sie doch zu innereuropäischen Flügen eine klimaverträgliche Alternative dar. Obgleich die Politik ständig das Erreichen der Klimaschutzziele und Zusammenwachsen Europas propagiert, bleiben die ungerechten Wettbewerbsbedingungen der Bahn gegenüber der Konkurrenz, allen voran den Billigfliegern, unangetastet. Diverse Steuern muss allein die Bahn bezahlen, ebenso Nutzungsgebühren für Trassen und Sta-

tionen, während die Flieger noch mit Zuschüssen für defizitäre Regionalflughäfen gefördert werden.

Die DB AG hat ihre Nachtzüge systematisch heruntergewirtschaftet. Trotzdem bleibt die Auslastung der verbliebenen Nachtzüge hoch, was die Abschaffung ad absurdum führt und für die Reisenden nicht nachvollziehbar ist. Die angebliche Unwirtschaftlichkeit wird in Frage gestellt, seitdem die ÖBB massive Investitionen in neue Nachtzüge und teilweisen Weiterbetrieb in Deutschland angekündigt hat.

Wichtig wäre eine länderübergreifende Angebotsoffensive mit modernen Wagen auf einem engmaschigen europäischen Nachtzugnetz. Mit Nutzung der Hochgeschwindigkeitsstrecken, zeitgemäßer Ausstattung und der legendären Angebotsvielfalt der früheren CityNightLiner würde selbst die Nachtreise zu weit entfernten Zielen attraktiv.

**Fahrgastverband Pro Bahn** · Landesverband Hessen, Vorsitzender **Thomas Kraft** · Landesverband Berlin/Brandenburg, Vorsitzender **Dieter Doege** · Regionalverband Stuttgart, **W. Staiger, S. Lacher, Chr. Petersohn, A. Kegreiß**

## Die Nachtzüge der Bahn müssen erhalten werden!

Der Vorstand der Deutsche Bahn AG hat beschlossen, ab Dezember 2016 alle Nachtzüge zu streichen. Begründung: Sie sind „unwirtschaftlich“. Die Nachtzüge zwischen den Großstädten sind ein wichtiger Teil im öffentlichen Fernverkehr: Bisher nutzen rund zwei Millionen Reisende jährlich dieses Angebot. Etwa 1000 Arbeitsplätze sind damit verbunden.

Von 2005 bis 2008 versuchte die damalige Große Koalition, die Aktien der DB an globale Investoren zu verkaufen. Das scheiterte aufgrund der Finanzkrise und des Widerstands in der Bevölkerung – Attac hatte sich an der Kampagne gegen den Börsengang maßgeblich beteiligt. Allerdings betreibt der Staat als Alleinaktionär die Bahn weiter wie einen privaten global player. Die DB ist über die Tochtergesellschaft Schenker der größte private Lkw-Spediteur Europas. Die Bundesregierungen nehmen keine Rücksicht auf volkswirtschaftliche Bedürfnisse, gute Arbeitsverhältnisse, Umwelt und Demokratie.

Die Schiene ist das motorisierte Verkehrsmittel mit den geringsten Belastungen für Umwelt und Klima. Dennoch werden mit Luftfahrt (Kerosin ist steuerfrei!) und Autoindustrie (Abwrackprämien, Milliarden für Elektro-Pkw!) diejenigen Verkehrsarten gefördert, die Umwelt und Klima maximal belasten.

Da sind die drei Aspekte angesprochen, die für Attac zentral sind. **DEMOKRATIE**: Der Vorstand der DB entscheidet das Nachtzug-Aus klammheimlich, obgleich das Unternehmen komplett im öffentlichen Eigentum ist. **PRIVATISIERUNG**: Der DB-Vorstand betreibt ebenso klammheimlich die weitere Privatisierung mit der Hereinnahme von neuen Privatinvestoren bei zwei maßgeblichen DB-Töchtern. **KLIMASCHUTZ**: Nachtzüge sind Klimaschutz pur; nach dem Nachtzug-Aus werden 90 Prozent dieser Fahrgäste den Flieger nehmen.

Wir begrüßen das breite Bündnis gegen das Nachtzug-Aus und fordern ein demokratisches Verfahren, Privatisierungstopp und Klimaschutz! Erhaltet die Nachtzüge!

**Werner Rügemer** – für den Wissenschaftlichen Beirat von Attac