



# Reader

Zum 1. Nachtzugforum von Bahn für Alle

01.06.2023, Berlin



<https://bahn-fuer-alle.de/>

## Impressum

Herausgeber: Bahn für Alle, Weidenweg 37, 10249 Berlin

V.i.S.d.P.: Ludwig Lindner, Carl Waßmuth

Bahn für Alle (BfA) setzt sich für eine gemeinwohlorientierte Bahn in öffentlichem Eigentum ein. Eine Bahn, die allen Menschen gehört und für alle Menschen da ist und das Rückgrat einer sozialen und ökologischen Verkehrswende bildet. Mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Positionspapieren, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Publikationen, Kongressen, Stellungnahmen, Redebeiträgen und anderen Aktivitäten bringen wir uns in die laufenden verkehrspolitischen Debatten ein.

Projekt: Deutschland als Herz von Europas Bahnverkehr: mit Nacht- und Fernreisezügen zu mehr Klimaschutz

Förderhinweis: Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit  
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



## Veranlassung

Am 1. Juni 2023 trafen sich auf Einladung des Bündnisses Bahn für Alle zwanzig Vertreter\*innen von Verbänden und Gewerkschaften im Haus der Demokratie (Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin) zum ersten Nachtzugforum von Bahn für Alle.

Beteiligte Organisationen: Allianz pro Schiene, Attac, Back-on-Track, Bahn für Alle, Deutscher Bahnkundenverband Nordost, DGB, EVG, Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB), Germanwatch / Europe on Rail, IGEB, Pro Bahn, Stay Grounded, VCD Brandenburg.

Nachfolgend werden wichtige Inhalte der Inputs sowie der anschließenden Diskussionen stichpunktartig wiedergegeben. Die Darstellung soll als Basis für weiteren Austausch dienen und stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

## Diskussion Teil I

### Input 1: Juri Maier, Back-on-Track: Wie weit können Nachtzüge die Erderwärmung reduzieren?

- Back-on-Track ist seit 2016 als europäisches Netzwerk zu Nachtzügen aktiv (<https://back-on-track.eu/>).
- Nachtzüge sollen aus der „romantischen Ecke“ geholt werden. Potential liegt im Fern- und Mittelstreckenverkehr.
- Die Studie „[The Global Warming Reduction Potential of Night Trains](#)“ (September 2022) will zeigen, wie wichtig Nachtzüge für Klimaschutz im Verkehrssektor sind.
- Problem: Mit welchen Zahlen arbeitet man? Es kursieren unterschiedliche Angaben wie viel weniger klimaschädliche Emissionen durch Nachtzüge im Vergleich zum Flugverkehr ausgestoßen werden (z.B 3x, 5x, 15x usw., meist abhängig vom jeweiligen Strommix der EU-Länder)
- Bezugspunkt Back-on-Track: Gesamtemissionen der EU
  - Flugverkehr CO<sub>2</sub> allein: 5,13%
  - Flugverkehr Treibhausgaswirkung insgesamt: 11,68%
  - Bahn: 0,12%
- Wasserdampfeffekte vom Flugverkehr wurden lange unterschätzt.
- Kernfrage: Wie viel klimaschädliche Emissionen könnten Nachtzüge tatsächlich einsparen?
- Plädoyer: Möglichst immer mit den gleichen Zahlen arbeiten (so wie es auch die Flugindustrie macht!).
- Luftverkehr muss als Klimaschutzthema wichtiger genommen werden, häufig wird er derzeit noch als Nebenthema dargestellt.

- Nach Ende der Corona-Pandemie wird wieder ein deutlicher Anstieg im Luftverkehr verzeichnet. Er wächst recht konstant ca. 3% pro Jahr. Prognosen erwarten, dass dies so bleibt. Damit würde allein der Luftverkehr ab ca. 2040 zum größeren Emittenten als alle anderen Sektoren.
- In der Studie verwendet BoT den EU-Durchschnitt für Strommix (Länder sehr unterschiedlich). Es ergibt sich ein Emissionsverhältnis Nachtzug versus Flugverkehr von **1:28**.
- Selbst mit hypothetischen 100% SAF (Sustainable Aviation Fuel, momentan 0,5%!) noch Faktor 1:16.
- Potential zwischen konventionellen Nachtzügen und Hochgeschwindigkeitsnachtzügen beachten, Hochgeschwindigkeit ist zeitlich wettbewerbsfähiger.
- Ein Nachtzug ist bis 1.500 km zeitlich wettbewerbsfähig, ein Tagzug nur bis ca. 500 km.
- Nachtzüge sind bis 2.000 km möglich und sinnvoll, eventuell sogar darüber hinaus (vergleiche China).
- 362 Millionen Passagiere fliegen auf direkt ersetzbaren Strecken (bis 1.500 km); 213 Millionen auf Distanzen 1.500 - 3.000 km.
- Umfrage im Auftrag von Germanwatch bei YouGov: 69% der Europäer\*innen sind sehr oder eher bereit, Nachtzüge zu benutzen, 25% sehr bereit.
- Auswertung: **3,03%** insgesamt ersetzbare Gesamtemissionen der EU mit Nachtzügen. Das bedeutet, 2.066 neue (reguläre) Nachtzüge mit 10 Wagen würden gebraucht, sowie 488 Hochgeschwindigkeitsnachtzüge für Distanzen 1.500 - 3.000 km. (Vergleich: ÖBB schaffen gerade 33 neue Nachtzüge an und verdoppeln damit ihre Flotte.)
- Material: Nachtzugkarte 2023, <https://back-on-track.eu/night-train-map/>

## **Input 2: Ludwig Lindner, Bahn für Alle: Kooperation statt Konkurrenz mit den Vereinigten Eisenbahnen Europas**

- Papier im Februar 2023 veröffentlicht: "[Nachtzüge für Alle. Wie wir mit den United Railways of Europe zu einem gesamteuropäischen Fernreisezugnetz gelangen](#)"
- Ausgangspunkt: großes Klimaschutzpotenzial der Nachtzüge (vergleiche voriger Vortrag).
- Schaut man auf die Berichterstattung derzeit, könnte man meinen, es herrsche ein regelrechter Nachtzug-Boom. Tatsächlich ist der Verkehrsanteil aber noch immer verschwindend gering. Nachtzüge sind momentan eher ein beliebtes Medienthema und ein "Hobby für klimabewusst Reisende", relativ teuer im Vergleich zum Flug.
- Kernfrage: Wie können wir grenzüberschreitenden Fernverkehr mit der Bahn – sowohl tagsüber als auch nachts – aus der ökologischen Nische holen?
- Das Bündnis Bahn für Alle freut sich über jedes Start-Up, das zusätzliche Nachtzüge anbietet (wie kürzlich Berlin-Amsterdam-Brüssel), aber für eine substantielle Wirkung

- wird ein großer Wurf benötigt. Vor diesem Hintergrund entstand der Vorschlag, die Vereinigten Eisenbahnen Europas / United Railways of Europe (URE) zu gründen.
- Im Jahr 2016 hat die Deutsche Bahn AG (DB) ihr gesamtes Nachtzugnetz eingestellt. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben viele Strecken übernommen, konnten aber Wegfall nur in Teilen kompensieren.
  - Immer mehr Schnellfahrstrecken in Europa auf der Bahn ermöglichen immer weitere Distanzen für den Bahnverkehr.
  - Größte identifizierte Hürden derzeit:
    - Miserables wirtschaftliches Umfeld
    - Fehlende einheitliche europäische Buchungsplattform
    - Bahntechnische Hürden
    - Mangel an geeigneten, komfortablen Zügen für Langstrecken
  - Steuer- und Abgabensysteme in der EU und den Mitgliedstaaten privilegieren Autofahren und Luftverkehr gegenüber der Schiene. Würde reale Kosten angesetzt sowie Umweltfolgekosten eingepreist, wäre Bahnfahren im Vergleich wesentlich günstiger/attraktiver (dazu gibt es zahlreiche Publikationen, die das Thema gut aufarbeiten, u.a. Germanwatch).
  - Was kann man gegen das miserable wirtschaftliche Umfeld tun?
    - Möglichkeit 1: Veränderte Anreizregelungen (z.B. Senkung Trassenpreise, öffentlich finanzierter Fahrzeugpool, Anpassung Mehrwertsteuer, Energiesteuern usw.). Analyse: Ist sinnvoll, wird aber allein nicht ausreichen, um zu einem europaweiten, flächendeckenden Fernreisezugnetz zu kommen.
    - Möglichkeit 2: „Public Service Obligations“ (Ausschreibung von grenzüberschreitenden Strecken durch EU oder Mitgliedsstaaten). Aktuelles Beispiel: Stockholm – Berlin/Hamburg (durch Schweden). Vorteil: Mehr Unabhängigkeit vom wirtschaftlichen Umfeld, man gelangt sicher zum Einführung wichtiger, festgelegter Strecken. Nachteil: hoher bürokratischer Aufwand, Gewinne fließen an private Konzessionsnehmer ab, Synergieverluste durch Trennung von Netz und Betrieb.
  - Technische Hürden (unterschiedliche Zugsicherungssysteme, unterschiedliche Elektrifizierungssysteme, teilweise abweichende Spurweiten sowie uneinheitliche Bahnsteighöhen) machen grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwar etwas weniger wirtschaftlich, sind aber kein unüberwindbarer Hinderungsgrund ein flächendeckendes, europäisches Netz zu etablieren (Stichwort Multisystemloks).
  - Mangel an Zügen für Langstrecken: Bahnunternehmen sind lange dem "4-Stunden-Mantra" gefolgt. Züge wurden nicht für längere Reisen ausgestattet, Konkrete Vorschläge dazu in der Studie (Themenabteile, mehr Privatsphäre, Liegemöglichkeiten auch in Tagzügen u.a.).
  - Zentraler Vorschlag: EU-weite Dachgesellschaft als Zusammenschluss der EVU und EIU mit dem Arbeitstitel United Railways of Europe (URE) gründen. DIE URE könnten perspektivisch den gesamten grenzüberschreitenden Fernreisezugverkehr inkl.

Nachtzugnetz übernehmen. Die URE würden gemeinwohlorientiert arbeiten als öffentlich-rechtliche europäische Organisation.

- Arbeitnehmer\*innenrechte/Vertretung wären auf EU-Ebene zu regeln.
- Potenzial für große Kosteneinsparungen, vor allem bei Beschaffung von Rollmaterial.
- Kein Wettbewerb zwischen EVU, sondern länder- und unternehmensübergreifende Kooperation.
- Bestehende Nachtzugstrukturen können unter diesem Dach weiter agieren.
- Zielnetz als "Europatakt" schließt mindestens alle europäischen Haupt- und Großstädte ein.
- URE könnten eigene europaweite Buchungsplattform auflegen.
- These: Die Gründung der URE würde viele Probleme auf einmal lösen, darunter gemeinsame Beschaffung des Wagenmaterials, durchgehende Tickets über gemeinsame Buchungsplattform, übergreifende Fahrgastrechte. Durch Kooperation gelangt man schneller und sicherer und mit weniger Bürokratie zu einem flächendeckenden europäischen Fernreisezugnetz als im Wettbewerb.

### **Input 3: Martin Stuber, DGB: Nachtzüge: Gewerkschaften, Gesellschaft & Verbraucher\*innen**

- DGB vertritt Menschen nicht nur als Beschäftigte, sondern auch Verbraucher\*innen.
- Realität des Berufs- und Geschäftsverkehrs: Zweidrittel werden mit dem Auto bewerkstelligt.
- DGB tritt für eine Mobilitäts- statt nur einer Antriebswende ein. Automobile Elektromobilität allein reicht nicht. Der DGB ist Mitglied mit Bündnis für sozialverträgliche Mobilität.
- Maßnahmen müssen ökologisch UND sozial gerecht sein, das muss auch für Nachtzugverkehr gelten. Nachtzugverkehr muss am Ende bezahlbar, effizient, praktikabel und klimaverträglich sein.
- Handlungsfelder (mit Berührungspunkten zu den anderen Inputs):
  - Teilhabe/Daseinsvorsorge (inklusive Barrierefreiheit)
  - Lebensqualität und Wandel der Mobilitätskultur („Geschwindigkeit ist nicht alles“)
  - Gesundheit
  - Mobilitätswirtschaft insgesamt, gesellschaftliche Transformation, hier: Stadtverkehr und Logistik anders organisieren.
- Qualität der Beschäftigung sehr wichtig! Arbeitsbedingungen in der Autoindustrie sind viel besser als anderswo. Es muss eine Annäherung geben bei Arbeitsplätzen im öffentlichen Verkehr. Fehlannahme, dass Industrie-Beschäftigte einfach so in die ÖV-Wirtschaft wechseln. Hauptproblem: gravierend andere Arbeitsbedingungen. Akzeptanz einer europäischen Bahn-Gesellschaft hängt davon ab, ob Arbeitnehmer\*innenrechte und hohe Standards garantiert werden.

- Thema Verkehrsverlagerung ist elementar für klimafreundlichen Verkehr – hier vom Flug auf die Schiene. Wichtiger strategischer Punkt: Verknüpfungen stärken, damit dabei nicht viel Zeit verloren geht (Vertaktung, gute Umstiegspunkte, Zahlungsmodalitäten beim verkehrsträgerübergreifenden Reisen und vieles mehr).
- Nachtzüge dürfen kein Einfallstor für intramodalen Wettbewerb sein (= Lieblingskind der EU). Eher Kooperation statt Konkurrenz.
- Die besondere Herausforderung ist es, ein sinnvolles Zielbild zu erarbeiten und parallel daraus reale politische Schritte abzuleiten.

### **Diskussion zu Inputs 1 bis 3:**

Ziel der Diskussion: Sammlung von Vorschlägen, die so weit konsensfähig sind, dass sie auf politischer Ebene endlich durchschlagen.

- ? Wie könnte/müsste man das Konzept der United Railways of Europe auf europäischer Ebene juristisch umsetzen?
  - ! Eine Anstalt europäischen Rechts als Anknüpfungspunkt gibt es bereits. Genaues Ausbuchstabieren überfordert Bahn für Alle als kleine Organisation aber.
- ? Zur Studie von Back-on-Track: Orientierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Flüge an Kilometern eventuell kritisch, wurden die Zubringerwege zum Flughafen betrachtet?
  - ! Sind schon eingerechnet.
- ! Europäischer Taktfahrplan zur Vernetzung der Europäischen Hauptstädte ist richtig, aber auch die "Neben-Fernlinien" wichtig - Blick weg von den Metropolen.
- ! Mehr Kooperation statt Wettbewerb ist eine zentrale Forderung.
  - ! Auch Linien abseits der Mega-Metropolen sollte man unbedingt mit berücksichtigen. Dabei ist aber wichtig: Es braucht eine übergeordnete Planung statt einzeln „aufploppender“ Linien.
- ! Modell United Railways of Europe erscheint für die nächsten ein bis zwei Legislaturen in der EU nicht realistisch. Aber: Jede Diskussion in die Richtung hilfreich und willkommen. Sie sollte aber mit konkreten Vorschlägen unterfüttert werden.
  - ! Beim Vorschlag der United Railways of Europe war der Fokus eine Ideallösung zu identifizieren aus der dann realistische Szenarien entwickelt werden können.
- ? Woher kommt der Optimismus, wenn europäischen Bahnen bisher nicht einmal gemeinsames Ticketing hinbekommen?
  - ! Man kann sofort "klein" anfangen, zum Beispiel mit immer größer werdender Buchungsplattform, wir warten nicht, bis es den großen Wurf irgendwann gibt.
- ! Entwicklung der Fluggastzahlen ist heftig, die Hälfte des Flugverkehrs wird von Privaten verursacht (mit eigenen Flugzeugen).
- ! Personalgewinnung bei der DB ist großes Thema - aber auch für andere Branchen.
- ? Gemeinsame Zahlen sind ein wichtiger Punkt, weil die Fluglobby auf dem Weg sehr effektiv wirbt. Welche Zahlen sollten hängen bleiben?

- ! 3% der europäischen Treibhausgas-Emissionen können durch ein ausgebautes Nachtzugnetz vermieden werden.
- ! Der Luftverkehr emittiert 28 mal mehr Treibhausgase pro Personenkilometer als Nachtzüge.
- ! Die Fluglobby wirbt damit, dass der weitere Zuwachs CO<sub>2</sub>-neutral sein solle; das wird von der Politik so akzeptiert. (Dabei müsste der heute bereits bestehende Flugverkehr erstmal CO<sub>2</sub>-neutral werden, wofür es keine realistische Perspektive gibt.)
- ! Die DB müsste beim europäischen Nachtzugnetz eine zentrale Rolle spielen.
  - ! Der DB fällt es jetzt schwer, nach der Entscheidung der Abschaffung der Nachtzüge das jetzt als Fehler zuzugeben und den Neustart zu wagen; daher müssen wir hier auf politische Steuerung setzen.
- ! Statt reiner Kritik am Markt und dem Vorschlag eines europäischen Nachtzugunternehmens sollte eine europäische Struktur in Betracht gezogen werden. Zum Beispiel ein europäischer Betrieb der Infrastruktur anstelle des Betriebs über eine gemeinsame Gesellschaft.
  - ! Warum kein reines Nachtzug-Unternehmen? Ein wichtiger Aspekt ist, nichts Bestehendes zu zerstören, bestehende Nachtzug-Netze sollten in die URE mit integriert werden. Gute Arbeitsbedingungen der nationalen Unternehmen bleiben dabei bestehen.
  - ! Eine Zusammenlegung aller Netze in Europa klingt Größenwahnsinnig. Für den Vorschlag zur URE ist die Vereinheitlichung des Netzes nicht die entscheidende Voraussetzung, sondern vielmehr die Zusammenarbeit in den bestehenden Strukturen.
- ! Die Lobbyarbeit im Flugbereich auf europäischer Ebene ist deutlich umfangreicher als im Bahnbereich.
  - ! Die Flugindustrie verfehlt regelmäßig die eigenen ökologischen Ziele, unwahre Angaben/Behauptungen werden dennoch verbreitet und bleiben auch oft hängen.
  - ! Man sollte die Lügen der Luftfahrtindustrie entlarven und eigene Zahlen besser kommunizieren.
  - ! Der Bahnsektor muss offensiver werden gegen andere Verkehrsträger, Lügen anderer Bereiche sind belegt.
- ! Der Flugverkehr muss auf die Bereiche reduziert werden, in denen er noch unverzichtbar ist wie bei transatlantischen Flügen.



## Diskussion Teil II

### Input 4: Jacob Rohm, Germanwatch / Europe on Rail: Vorschläge für EU-Wahlkampf 2024, Zug-billiger-als-Flug-Garantie & europäische Koordinierungsinstanz

- Germanwatch hat das Netzwerk „Europe on Rail“ mit begründet.
- Noch 6 Jahre Zeit, um 1,5°C-Grenze einzuhalten. Der Verkehrsträger Schiene ist dafür von zentraler Bedeutung, er ist jedoch stark von seiner Infrastruktur abhängig. Wir brauchen die Bahn, und wir brauchen sie jetzt sehr schnell. Bahnsektor sollte selbstbewusster auftreten.
- Europawahl als eine der nächsten Gelegenheiten Veränderungen zu erreichen.
- Das Klimathema sollte mit anderen Themen verknüpft werden. Beispiel: Bahnverkehr bringt langfristig sichere Arbeitsplätze.
- Drei Diskussionsvorschläge:
  - "Zug-günstiger-als-Flug-Garantie": Der klimafreundlichste Verkehrsträger muss möglichst einfach und günstig sein. Was kann man tun: klimaschädliche Subventionen streichen, Mehrwertsteuerbefreiungen für andere Verkehrsträger streichen, sozial gerechte Vielfliegerabgabe, klimaschädliche Verkehrsträger bepreisen und eingenommene Gelder in klimafreundliche Verkehrssektoren umleiten.
  - "Eurocontrol für die Bahn": starke Strukturen in den Ländern mit guten Bahnen, fehlt aber bislang in Europa – sonst stattdessen starke nationale Fragmentierung. Debatte Wettbewerb gegen staatliche Strukturen schwächt die Diskussion. Für Politik oft unklar, was "der Bahnsektor" ist. Wer ist zuständig für Zielerreichung der Verdopplung der Pkm im Schienenverkehr bis 2030? Gute Konzepte sind da (z.B. TEE 2.0, Europakt), aber niemand zuständig für Umsetzung. Auch Ticketing müsste in dem Zusammenhang vereinfacht werden (1 Plattform für günstigsten Preis, auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien etc.)
  - Fachkräfteinitiative (Transformation "Flugbegleiter zum Zugbegleiter, Straßenplaner zum Schienenplaner, Autobauer zum Zugbauer"). Bahnsektor muss viel mehr die Karte spielen, dass gute Arbeitsplätze geschaffen werden können.
- Frage an die Runde: Welche Forderungen sollten gemeinsam aufgestellt werden, damit der Bahnsektor möglichst mit einer Stimme spricht?

### Input 5: Matthias Pippert, EVG: Beschäftigtenperspektive & Probleme in der Wettbewerbsfixierung

- In den 1980er Jahren war es einfacher internationale Zugtickets zu buchen als heute (selbst über den "eisernen Vorhang" hinweg). Bahnen haben den internationalen Verkehr vernachlässigt.

- Bahnen wurden in den Wettbewerb und in die Inkompatibilität gezwungen. Haben eher eigenes nationales System optimiert als das internationale zu stärken.
- Im jüngsten EVG-Gewerkschaftstagsbeschluss heißt es: „Der Nachtzugverkehr muss in Deutschland wieder ausgebaut werden. Wir fordern den koordinierten Aufbau eines internationalen Nachtzugnetzes durch die europäischen Bahnen, das hinsichtlich der Beförderungstarife und beim Vertrieb vollständig in den Tagesverkehr integriert werden muss“ (Oktober 2022).  
[https://www.evg-online.org/fileadmin/Politik/GWT\\_2022/Antrag\\_V001-f.pdf](https://www.evg-online.org/fileadmin/Politik/GWT_2022/Antrag_V001-f.pdf)
- Kritischer Blick auf Wettbewerb, gleichwohl werden neue Verbindungen begrüßt. Wettbewerb ist nicht das Instrument, um europaweit Nachtzugverkehr zu richten. Nur Füllung von bestimmten Nischen, die die Staatsbahnen gelassen haben.
- Beschäftigte in allen Bereichen schwer zu bekommen (Zugbegleiter, Reinigungspersonal, Lokführer\*innen) – umso mehr, je schlechter die Arbeitsbedingungen (viel Schichtarbeit, Nachtarbeit u.ä.). ÖBB arbeiten mit Newrest als Subunternehmen, z.T. 3-4 Unternehmen auf dem Zug – was auch die Organisation schwierig macht. Bei Flixtrain 4-5 Unternehmen auf einem Zug. Auf der nächsten Linie sind es wieder andere. Bei Kurswagenverbindungen noch extremer, viele Schnittstellen, viele Unternehmen.
- All das ist beim normalen Fernreiseverkehr (DB, ÖBB u.a.) nicht das Problem – damit auch gewerkschaftliche Organisierung leichter.
- Ausbildungsstandard ist nicht in allen Ländern gleich. Im Nachtzug muss das Personal mehr können (Sicherheit, betriebliche Fragen uvm.)
- Entsenderichtlinie (EU) als praktisches Problem: Welches Arbeitsrecht gilt, welchem Land kann die meiste Strecke einer Verbindung zugeordnet werden?
- Sprachanforderungen als weitere Debatte (betrifft Lokführer). Diskussion, ob alle Englisch können sollten und im Gegenzug die nationalen Sprachanforderungen heruntergefahren werden. Würde aber Zusatzqualifikation bedeuten und damit Zusatzhürden erhöhen (nur Irland und Malta englischsprachig – die spielen aber keine Rolle für den internationalen Zugverkehr).
- Schlechte Erfahrungen mit Ausschreibungen – hängt aber stark von der Ausschreibungspolitik ab. Probleme: Arbeitsplatzsicherheit zum Beispiel bei Betreiberwechsel
- Nachtzugdebatte birgt verschiedene Gefahren, z.B. durch kleinteilige Start-Up-Entwicklungen.
- Einheitliche Vertriebsplattform als richtige Forderung, aber derzeit wird sie von der EU so ausgerichtet, dass DB alle Daten zur Verfügung stellen soll und damit dann ein Wettbewerb der Vertriebsplattformen entsteht. Besser wäre es, bestehende funktionierende Plattformen der DB und der ÖBB und anderer weiterzuentwickeln.
- Ausschreibungen von Nachtzugverkehren sind eine Gefahr, andere Lösungen wären besser. Stattdessen intermodale Wettbewerbsbedingungen verbessern (z.B. durch günstigere Trassenpreise), damit zum Beispiel die DB ein gutes Angebot flächendeckend anbieten kann.

## Diskussion zu Inputs 4 und 5:

- ! Das genannte Problem mit Beschäftigung bei Newrest ist nicht nachvollziehbar, sie arbeiten gerne auf dem Nachtzug und machen gute Arbeit. Auch die Ausbildung bei RDC (für SJ-Nachtzug) scheint sehr motiviert. Guter Eindruck auch bei European Sleeper.
  - ! Es läuft nicht immer zwingend schlecht in den Nachtzügen, wenn andere Unternehmen zum Zuge kommen. Aber es gibt viele Angelernte bei Subunternehmen, nur teilweise Fachpersonal. Es werden aber genügend Mitarbeitende mit Kenntnissen des Eisenbahnwesens benötigt. Wichtig ist auch Absicherung für das Alter oder bei eingeschränkter Tauglichkeit. Das ist nur bei größeren Unternehmen geregelt und abgesichert.
- ! Die Idee von Eurocontrol gibt es schon (Josef Doppelbauer).
  - ! Sie braucht starke Unterstützung, steht oft allein.
- ! Start-Ups im Nachtzugbereich beweisen, dass es auch unter schwierigen Bedingungen eine Nachfrage gibt. So werden zum Teil Verkehre und die Nachtzug-Kultur aufrecht erhalten. Aber: Start-Ups sind nicht immer junge Leute mit viel Enthusiasmus, sondern vielmehr meist eine Form einer kapitalgetriebenen Entwicklung. Dabei stecken Risikokapitalgeber Geld in hundert verschiedene Unternehmen. Dann findet ein Konzentrationsprozess statt, und am Ende bleiben zwei Unternehmen übrig. Das löst aber nicht die Klimaprobleme durch mehr Nachtzugverkehr.
- ! Eine Möglichkeit wäre eine Ausweitung des Flugverbots nach dem Vorbild von Frankreich. Forderung könnte z.B. sein, dass keine Flüge zwischen 18 und 10 Uhr angeboten werden dürfen auf Strecken, auf denen ein Nachtzug angeboten wird.
- ! Der Claim "Zug günstiger als Flug" ist unterstützenswert und vielversprechend, die Verknüpfung mit Themen wie Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen ist dabei möglich.
- ! Verbote sind unpopulär, aber wenn nur über einen teuren Preis gesteuert wird, wird eine ganze Gruppe rausgelassen – insbesondere die Privatflugzeuge. Hier ist es sinnvoll, über Verbote nachzudenken.
  - ! Wenn mit Verboten gearbeitet wird, dann muss man eine große Zahl ausgleichender Angebote bereitstellen (vergleiche Studie Back-on-Track zur Zahl der benötigten Züge).
  - ! Es werden politische Strategien benötigt, um auch die Privatjets mit in Verbote einzubeziehen, das ist aber politisch schwierig.
  - ! Das Verbot von Privatjets ist zu unterstützen.
  - ! Emissionen im Flugverkehr werden vor allem von der oberen Mittelschicht in Europa verursacht, die extrem viel fliegen. Wir sind Teil dieser Schicht und müssen das auch mit berücksichtigen, es sind nicht nur die Privat-Flieger.
- ! Das Thema durchgehende Fahrgastrechte sollte mit einbezogen werden – zum Beispiel wenn der Nachtzug Verspätung hat, sollten die Fahrgäste trotz separat gebuchten Tickets mit dem nächsten Zug weiterfahren können.
- ! Die Förderung der Nachtzüge ist europaweit einzuführen.

- ! Es sollte eine Verpflichtung für Fährlinien geben, auch Fußpassagiere mitzunehmen, wenn sie bereits Autos mitnehmen. Dabei sollten Fährlinien auch einen Anschluss zur Bahn anbieten.

#### Handlungsempfehlungen an Bundesregierung:

- ? Was können wir an die deutsche Bundesregierung adressieren? Was sind aus unserer Runde konsensuale, progressive Forderungen?

#### Politische Steuerung, zu fordern wäre ...

- ! ... dass die DB über die politische Steuerung gezwungen ist, mit den Anbietern der Nachbarländer zu Nachtzügen zusammenzuarbeiten und mit Leben zu erfüllen – im Sinne des Anfangs von TEE 2.0. Von der Kooperation hat man bisher nichts mehr gehört.
- ! ... dass die DB wieder Nachtzüge anbietet, auf höherem Niveau als früher.
- ! Für Nachtzüge sollten die Trassenpreise auf Grenzkostenniveau gesenkt werden. Back-on-Track führt hierzu derzeit eine Untersuchung durch. Einsparungspotential bei 10 bis 15%, zum Teil bei bis zu 25 % bei längeren Strecken.
- ! ... dass Nachtzüge als gesondertes Marktsegment ausgewiesen werden. (Dagegen stünde gegebenenfalls die EVG-Forderung, den Nachtzugverkehr tariflich und von der Fahrplansystematik her voll in den Tagesverkehr zu integrieren.)
- ! Die Planungsmethodik für die Verkehrsinfrastruktur muss überarbeitet werden, weil sie nicht mehr zeitgemäß ist.
- ! Auf deutscher Ebene vorangehen und dann auch auf europäischer Ebene entsprechende Prozesse durch die deutsche Regierung vorantreiben.
- ! Dafür den großen Einfluss Deutschlands in der EU nutzen.

#### Steuerpolitik

- ! Bei der Mehrwertsteuer sollte der Nachtzugverkehr mit dem Flugverkehr gleichgestellt werden.
- ! Die Stromsteuer für Bahnstrom muss abgeschafft werden. In anderen Ländern ist sie schon heute auf null, mit der Begründung, dass die Bahn im intermodalen Wettbewerb besser gestellt werden soll. Die Abschaffung der Stromsteuer für Bahnstrom wäre analog zur Kerosinsteuerbefreiung. Damit verbunden sollte der Industriestrompreis auch für den Bahnstrom gelten. Das betrifft nicht nur Nachtzüge, würde sie aber gleichfalls begünstigen.

#### Investitionen

- ! Deutlich mehr in das Schienennetz investieren. Beim Straßennetz nur noch Erhalt finanzieren, alle anderen Gelder müssen ins Schienennetz gehen.

## Ticketing

- ! Beim erleichterten Ticketing sollte angesetzt werden (Deutschlandticket als Türöffner).
- ! InterRail ist schon ein vorhandenes System, bei dem man beim Ticketing ansetzen und das Thema weiterentwickeln könnte.
- ! Öffentliche Daten des Ticketings sollten nicht für Wettbewerbszwecke erhoben werden, sondern nur für Zwecke des öffentlichen Bahnverkehrs im Sinne der Daseinsvorsorge. Wir sollten keine neuen Quellen schaffen für Private und für neue Runden der Privatisierung, der Schienenverkehr ist ein öffentliches Anliegen.
- ! Ticketing ist ein flächendeckender Daseinsvorsorgeanspruch, der als Ganzes erfüllt werden muss. Randbereiche müssen dazugehören, um diesen Anspruch zu erfüllen.
- ! Wichtig ist, dass der Vertrieb in der Hand der Bahnen bleibt oder die DB als Systemführer im Fernverkehr den Betrieb durchführt – oder eine gemeinsame Vertriebsorganisation der Bahnen, die dann aber zu 100% im Eigentum der beteiligten Bahnen sein müsste (= Diskussionsstand in der EVG).

## Rollmaterial-Pool

- ! Die EU könnte einen Rollmaterial-Pool aufbauen, aus dem dann z.B. von EVUs Material (Züge und Loks) ausgeliehen werden. Im Idealfall wird das mit dem Zusammenschluss der Bahnen (TEE-2.0-Idee) zusammengedacht, die diesen Pool betreiben und damit neue Linien starten könnten.
  - ! Geförderte Wagenpools bieten Probleme und Chancen.

## ERA

- ! Die ERA sollte mit dem Mandat eine Verkehrsverlagerung beim grenzüberschreitenden Verkehr zu erreichen, inklusive nötige Ressourcen, gestärkt werden.

## Kleinere EVU

- ! Beim Rollmaterial wäre eine weitere Möglichkeit, auch kleineren EVU zinsgünstige Kredite (analog zu den großen EVU mit staatlichen Garantien) zu ermöglichen.
  - ! Bei einer Bevorzugung / Förderung durch zinsgünstige Kredite müssten für kleinere EVUs auch zwingend die Sozial- und Umweltstandards gelten.
- ! Bei allen Forderungen zur Erleichterung von Bahnverkehr und Nachtzugverkehr erleichtert man immer auch den Zugang für kleine Unternehmen. Manche sehen das als Problem, aber es erleichtert es auch der DB und anderen großen Unternehmen, bessere Angebote zu machen.