

Stellungnahme der DB Mobility Logistics AG zur Zukunft des Nacht- und Autoreisezugverkehrs anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 14. Januar 2015

Hintergrund

DB Fernverkehr positioniert das seit Jahren defizitäre Nachtzuggeschäft neu. Stetig steigenden Betriebskosten stehen geringe, stagnierende Einnahmen entgegen, die deutliche Verluste verursachen. Auch wenn die Nachtzüge einen positiven Deckungsbeitrag erwirtschaften, stellt sich die wirtschaftliche Situation nach Berücksichtigung der Gesamtkosten (inkl. Abschreibungen und Overheadkosten) im Jahr 2013 mit einem Verlust in zweistelliger Millionenhöhe als deutlich defizitär dar.

Ein wirtschaftlicher Betrieb ist in der bisherigen Struktur nicht mehr möglich. Viele Fahrzeuge erreichen in der nächsten Zeit ihre maximale Lebensdauer. Neuinvestitionen lassen sich aus dem Geschäft heraus so nicht erwirtschaften. Vor diesem Hintergrund hat die DB Fernverkehr AG entschieden, geplante Sonderaufwendungen für die Sanierung von Doppelstock-Schlafwagen zu vermeiden und verlustbringende Verbindungen aufzugeben. Der Großteil der Verbindungen bleibt jedoch bestehen und wird weiterentwickelt.

Das Angebot im Nachtzugverkehr wird künftig auf nachfragestarke und betrieblich beherrschbare Netze konzentriert. Ziel ist es, ab 2016 ein zukunftsfähiges Nachtzug-Konzept auf verkleinerter Umsatz- und Kostenbasis zu etablieren.

Angebotsänderungen im Detail

- Die Nachtzug-Verbindungen Kopenhagen–Amsterdam/Basel/Prag verkehrten in der Nacht vom 2. auf den 3. November 2014 zum letzten Mal. Dieser unternehmerischen Entscheidung der zwei Partner DB und DSB ging der Entschluss des dänischen Staates voraus, die Bezuschussung des Nachtzuges zur Stütze des Nachtzugangebots der DSB Ende 2014 einzustellen. Damit war die Aufrechterhaltung des Nachtzugangebots von und nach Dänemark nicht mehr abbildbar. Zur Kompensation wird DB Fernverkehr gemeinsam mit dem Partner DSB in der Hauptreisezeit von Mitte Juni bis Anfang September zwei zusätzliche Verbindungen zwischen Hamburg und Kopenhagen anbieten.
- Darüber hinaus wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 die Verbindungen Hamburg/Berlin/München–Paris, vor allem aufgrund der hohen Kosten in Frankreich, aus dem Angebot genommen. Die Gesamtkosten pro Zugkilometer für den Betrieb des Nachtzugs liegen in Frankreich um 70% über dem Niveau in Deutschland.
- Die Anbindung von Amsterdam entfiel in Ost-West-Richtung. Die Linie Warschau/Prag–Berlin–Köln–Düsseldorf–Amsterdam wurde in ihrem Laufweg eingekürzt und beginnt bzw. endet nun in Oberhausen (ebenso seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014). Der Weiterbetrieb in den Niederlanden hätte zusätzliche Kosten für den Einsatz einer ETCS-fähigen Lok erfordert.
- Mit diesen Maßnahmen wird das Geschäftsfeld gestärkt, indem erhebliche Verluste vermieden werden. Im Jahr 2013 kam es allein bei diesen Verbindungen mit einem Umsatz von 48 Mio. Euro zu Verlusten von -12 Mio. Euro.
- Die frei werdenden Wagen erhöhen die Fahrzeugverfügbarkeit und Betriebsstabilität auf den verbleibenden Verbindungen. Zunächst werden hierdurch die höher nachgefragten

Verkehre gestärkt, um dann in einem zweiten Schritt neue Strukturen für einen langfristig erfolgreichen Nachtzug zu schaffen.

Bestehen bleiben zum Fahrplanwechsel 2014/2015 folgende Verbindungen

(grafische Darstellung siehe Seite 3):

- Amsterdam-München/Innsbruck
- Amsterdam-Zürich
- Berlin/Binz-Zürich
- Hamburg-Zürich
- Oberhausen - Köln-Warschau
- Oberhausen - Köln-Prag
- München-Berlin
- München-Hamburg
- München-Mailand
- München-Rom
- München-Venedig
- Prag-Zürich

Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf

Durch die vorgenommenen Angebotsänderungen kann die für den Betrieb benötigte Zahl der Wagen reduziert werden. Eine Investition in eine teils notwendige Modernisierung sowie die Anschaffung neuer Wagen ist auf Grund der nachhaltigen negativen wirtschaftlichen Entwicklung nicht darstellbar.

Während das Auslaufen der 20 Wagen mit Schlafsesseln für das Jahr 2017 aus Altersgründen erfolgen muss, wurde die Sanierung der 34 Doppelstockschlafwagen nicht mehr durchgeführt, um den hohen Aufwand für Sanierung und Revision zu vermeiden.

Die Doppelstockschlafwagen weisen im Vergleich zu anderen Bauarten konstruktive Mängel auf (z.B. bei der Wasserversorgung und Bettenmechanik). Sie wurden zum Jahresende aus dem Betrieb genommen. Eine Weiternutzung dieses Wagentyps ist ab 1. Januar 2015 nicht mehr vorgesehen.

Auswirkungen auf den Personalbedarf

Von den Veränderungen im Nachtzuggeschäft sind sowohl Mitarbeiter der Niederlassung der DB Fernverkehr in der Schweiz als auch Mitarbeiter der 100%igen Tochterfirma DB European Rail Service (ERS) in Deutschland betroffen.

Im Bereich Service handelt es sich in der Schweiz um knapp 60 Mitarbeiter. Die Niederlassung in der Schweiz wurde zum 31.12.2014 aufgelöst.

In Deutschland sind ca. 100 Mitarbeiter der ERS am Standort Dortmund betroffen. Es ist beabsichtigt, den Betrieb der Niederlassung im Frühjahr 2015 einzustellen. Die Beschäftigungssicherung für die betroffenen Mitarbeiter innerhalb des DB-Konzerns ist garantiert.

Nachtzugnetz ab Fahrplanwechsel 2014/2015 – graphische Darstellung

City Night Line

DB BAHN



Fakten zum Autozug

Hintergrund

Das klassische Autozug-Geschäft hat sich international überlebt, die DB ist einer der letzten Anbieter. Auch die Autozüge weisen seit Jahren eine extrem negative Wirtschaftlichkeit auf. Bis zum Jahr 2013 nutzten rund 200.000 Fahrgäste die Autozüge jährlich. Dies ist weniger als ein Prozent der 131 Mio. jährlichen Fahrgäste des Fernverkehrs der DB. Das Geschäft unterliegt zudem starken saisonalen Schwankungen. Rund 80 Prozent aller Kunden der Autozüge verreisen in den Sommermonaten Mai bis Oktober, aber die Einnahmen müssen auch Fixkosten decken, die zum Teil rund ums Jahr bestehen. Als Folge verzeichnete das Geschäft allein im Jahr 2013 Verluste in niedriger zweistelliger Millionenhöhe.

Des Weiteren ist das Ende der Lebensdauer vieler Autozug-Transportwagen heute bereits erreicht. Die notwendigen Investitionen in neue Fahrzeuge sind auf Basis der nachhaltig negativen Wirtschaftlichkeit wirtschaftlich nicht darstellbar. Deshalb wurde entschieden, die Autozüge der DB priorisiert nach Nachfragevolumen bis 2017 schrittweise auslaufen zu lassen.

Vor diesem Hintergrund hat die DB Fernverkehr Ende Oktober 2014 die für den Autozugverkehr notwendigen Verladeterminale in Neu-Isenburg, Narbonne, Innsbruck und Alessandria geschlossen. Zu demselben Zeitpunkt wurde auch das Terminal Hildesheim aufgrund seiner hohen Kostenstruktur bei gleichzeitig rückgängiger Nachfrage und schwieriger betrieblicher Lage geschlossen.

Pilot-Projekt Auto+Zug als Alternative zum klassischen Autoreisezug

Die DB Fernverkehr prüft derzeit eine moderne Alternative zum Autoreisezug in Form des neuen Produktes Auto+Zug. In diesem Pilotprojekt wird eine wirtschaftliche, komfortable und umweltfreundliche Beförderung von Fahrgästen und deren Autos bzw. Motorrädern mit separaten Transportmitteln geprüft. Dabei darf der Kunde zwischen der Fahrt im Tagesverkehr oder mit City Night Line wählen. Die Pkw und Motorräder werden von DB Schenker per Lkw transportiert.

Die erste Pilotphase von Auto+Zug wird über den Fahrplanwechsel 2014/2015 hinaus verlängert. Wir bewerten laufend die uns vorliegenden Ergebnisse und werden nach der Wintersaison über eine Fortführung bzw. Ausweitung des Piloten entscheiden.

Das neue Produkt kommt bei den Nutzern sehr gut an. In Fokusgruppen mit Kunden, die das neue Produkt ausprobiert haben, waren sich die Kunden einig: Auto+Zug bietet die wesentlichen entscheidungsrelevanten Vorteile des klassischen Autozuges plus zusätzliche Flexibilität und Komfort. Außerdem haben alle der befragten Kunden angegeben, dass sie wieder mit Auto+Zug reisen würden.

Angebotsänderungen im Detail

Zum Winterfahrplan 2014/15 entfielen ggü. Winterfahrplan 2013/14 die Verbindungen:

- Hamburg/Hildesheim-Innsbruck
- Hildesheim-Innsbruck
- Düsseldorf-Innsbruck

Zum Sommerfahrplan 2015 entfallen ggü. Sommerfahrplan 2014 die Verbindungen:

- Düsseldorf/Hamburg/Hildesheim-Innsbruck, Hildesheim-Innsbruck, Düsseldorf-Innsbruck
- Düsseldorf/Hamburg/Hildesheim-Villach, Hildesheim-Villach, Düsseldorf-Villach
- Düsseldorf/Hamburg/Neu-Isenburg - Narbonne, Düsseldorf - Narbonne, Neu-Isenburg - Narbonne
- Düsseldorf/Hamburg/Neu-Isenburg - Alessandria, Düsseldorf - Alessandria, Neu-Isenburg - Alessandria

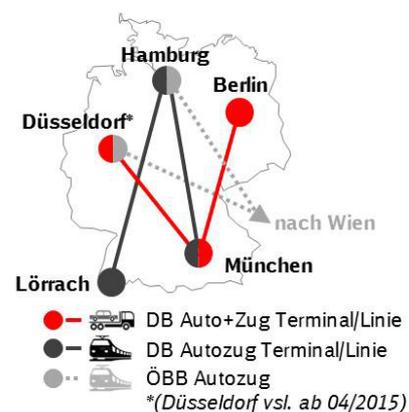
Folgende Verbindungen bleiben bis zum Ende des Sommerfahrplans 2017 bestehen:

- Hamburg - München¹
- Hamburg - Lörrach

Folgende Auto+Zug-Verbindungen² werden zunächst im Winter 2014/15 sowie Sommer 2015 angeboten:

- Düsseldorf - München
- Berlin - München

Autozug/Auto+Zug: Liniennetz 2015



Auswirkungen auf die Autozug-Terminals im In- und Ausland

Für die Erbringung der Autozug-Leistung arbeiten wir mit einer Vielzahl an DB-internen und externen Partnern im In- und Ausland zusammen. Hierbei handelt es sich sowohl um lokale Dienstleister (z.B. für die Innenreinigung) als auch um internationalen Partner-EVUs, wie die ÖBB, SNCF oder Trenitalia. Wir pflegen mit unseren Partnern eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Sie sind in unsere Überlegungen eingeschlossen, über die aktuellen Entwicklungen entsprechend informiert und gehen verantwortungsvoll mit den daraus resultierenden Konsequenzen um.

Die Terminals in Deutschland gehören DB Station&Service. München, Hamburg und Lörrach werden weiterhin bis 2017 für Autozugverkehre genutzt, Berlin und Düsseldorf für Auto+Zug. DB Station&Service wird die nicht mehr aktiven Terminals an externe Interessenten vermarkten oder schließen. Die Terminals im Ausland sind Eigentum der jeweiligen Partnerbahn und werden zum größten Teil auch von diesen aktuell und auch weiterhin genutzt.

Die Mitarbeiter des Fernverkehrs vor Ort werden weiterhin in ihren Heimatbereichen beschäftigt.

¹ Reduzierung von 8 bzw. 9 auf 7 Fahrten pro Woche

² Autotransport per Lkw