

Berlin, 12. Januar 2015

Fahrgäste haben eine bessere Bahn verdient – auch nachts!

**Schriftliche Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands
(vzbv) zur öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur zum Nachtzugangebot der Deutschen
Bahn AG**

am 14. Januar 2015 Berlin

Verbrauchererwartungen an das Nachtzugangebot der Deutschen Bahn AG

Verbraucher haben ein Interesse an verlässlichen, attraktiven und preiswerten Verkehrsdienstleistungen auch über längere Reisedistanzen. Nachtzüge waren hierfür lange Zeit unentbehrlich.

Inzwischen gibt es für längere Reisedistanzen preisgünstige Flugverbindungen sowie ein gut ausgebautes Angebot an Hochgeschwindigkeitszügen sowie an Nachtfahrten mit Fernbussen, die zum Nachtzugangebot in Konkurrenz tritt. Trotzdem hat das Nachtzugangebot der Bahn aus Verbrauchersicht weiterhin einen besonderen Stellenwert – zum einen wegen des Umweltvorteils der Bahn gegenüber dem Flugzeug, zum anderen, weil nur der Nachtzug bequemes, zeitsparendes Reisen über die Nachtstunden möglich macht. Diese Option sollte den Verbrauchern möglichst auch für die Zukunft offen gehalten werden.

Der Kontext der Nachtzugdebatte: Bahnpolitik in Deutschland aus Verbrauchersicht

Die Bahn ist den Verbrauchern viel wert

Der Verkehrsträger Schiene ist das Rückgrat klimafreundlicher Mobilität. Schienengebundener Nah- und Fernverkehr sollen eine Mobilitätsgarantie darstellen, die bei Wind und Wetter, bezahlbar und ökologisch verträglich Personen transportiert und Erreichbarkeit sichert. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) wird umgangssprachlich gerne noch als Bundesbahn bezeichnet, was darauf hinweist, dass in der Bevölkerung die Identifikation mit der „Bahn“ relativ hoch ist. Die DB AG ist ein Konzern, der zu 100 Prozent dem Bund und damit den Steuerzahlern gehört. Trotz vieler Beschwerden über die Funktionsfähigkeit der DB AG ist die Bahn den Verbrauchern in Deutschland offensichtlich viel wert, denn sie sind klaglos bereit erhebliche Summen für die Schieneninfrastruktur und den Betrieb der Deutschen Bahn aufzubringen.

Bahnverkehr ist teuer – für Steuerzahler und Bahnreisende

Die Deutsche Bahn AG erhält zwischen 16 und 18 Mrd. Euro pro Jahr aus dem Bundeshaushalt. Zugleich steigen die Fahrpreise stetig. Seit der Bahnreform des Jahres 1994 ist der Verbraucherindex für Bahnreisen um mehr als 75 Prozent gestiegen (1994: 60,6 Prozent; 2013: 107,7 Prozent), während die Lebenshaltungskosten insgesamt nur um etwas mehr als 30 Prozent gestiegen sind (1994: 79,1 Prozent, 2013: 105,7 Prozent – Datenquelle für alle Zahlen vgl. Verkehr in Zahlen 2014/2015).

Qualität und Angebot sind nicht angemessen

Trotz hoher Kosten sind das Angebot und die Qualität des Zugverkehrs nach wie vor wenig an den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet. Die Deutschen fahren zwar deutlich mehr Zug als der europäische Durchschnitt, aber gleichzeitig liegt ihre Zufriedenheit mit dem Angebot unter dem Durchschnitt der

EU-Staaten. Das hat eine umfassende Untersuchung im Auftrag der Kommission im Jahr 2013 belegt. Besonders ärgern sich die deutschen Verbraucher über die Hürden, die sie beim Fahrkartenerwerb zu überwinden haben, aber auch Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der Züge werden in Deutschland deutlich schlechter bewertet als in anderen europäischen Staaten (vgl. Flash Eurobarometer 382a: Europeans' satisfaction with rail services, http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_382a_en.pdf).

Die Bahn zwischen politischem Desinteresse und monopolistischem Marktversagen

Mangelnde Kundenorientierung bei hohen Kosten und gleichzeitig hoher gesellschaftlicher Wertschätzung – dieser widersprüchliche Zustand des Bahnsystems in Deutschland erklärt sich aus Sicht des Verbraucherzentrale Bundesverbands damit, dass die Politik seit der Bahnreform des Jahres 1994 ihre Verantwortung für das Bahnsystem in Deutschland auf die Mittelzuweisungen für das Netz und den Regionalverkehr reduziert hat. Das Angebot im Personenfernverkehr ist seitdem allein der unternehmerischen Entscheidung der DB AG überlassen. Diese agiert als Monopolanbieter. Das dynamische und innovationsfördernde Element des Wettbewerbs fehlt. In der Folge ist die DB AG mehr als andere Unternehmen in der Gefahr, an den Kundeninteressen vorbei zu agieren. Um die Kundenorientierung zu verbessern, müssten Verbraucherinteressen von neutraler, unabhängiger Seite erhoben werden, damit sowohl die DB AG als auch der Bund als Eigner der DB AG verlässliche Signale der Verbraucher über die Leistungsseite erhalten und diese in die Angebotsentwicklung der DB AG einfließen können.

Fehlt es dem Nachtzugangebot an Nachfrage?

Die Deutsche Bahn AG argumentiert, der Abbau des Nachtzugverkehrs sei aufgrund der abnehmenden Nachfrage unvermeidlich. Aus Sicht des Verbraucherzentrale Bundesverbands ist dieses Argument allerdings zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht hinreichend belegt. Zum einen gibt es unterschiedliche Informationen zur Auslastung der Nachtzüge der Deutschen Bahn AG – von Seiten der Bahngewerkschaften wird die Auslastung deutlich positiver dargestellt als von Seiten der DB AG. Zum anderen ist die Nachfrage der Verbraucher keine feststehende Größe, sondern eine von verschiedenen Faktoren abhängige Variable. Richtig ist sicher, dass das zunehmende Angebot an preisgünstigen Flügen und der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie das Fernbusangebot die Nachfrage nach Nachtzugverbindungen durchaus dämpft. Gleichzeitig hängt die Nachfrage aber auch ganz entscheidend davon ab, wie attraktiv das Nachtzugangebot aus Kundensicht ist. Dem Verbraucherzentrale Bundesverband fehlen detaillierte eigene Informationen zur Qualität des Nachtzugangebots; es ist aber anderweitig dokumentiert, dass die Deutsche Bahn AG lange schon nicht mehr in das Zugmaterial investiert hat und hochwertigen Kundenservice sowie ein offensives Marketing für das

Nachtzugangebot eingestellt hat. Mit der Streichung des Boardrestaurants wurde den Reisenden eine wichtige und notwendige Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeit genommen. Ein Angebot, das über Jahre vernachlässigt wird, wird zwangsläufig auch immer weniger nachgefragt. Durch innovative, attraktive Angebote kann die Nachfrage aber auch wieder geweckt werden. Im Regionalverkehr gibt es hinreichend Beispiele, dass Strecken, die von der DB AG wegen zu geringem Fahrgastaufkommen aufgegeben worden sind, von anderen Bahnunternehmen erfolgreich wiederbelebt wurden.

Chancen des Nachtzugs

Der Mobilitätsmarkt hat sich in den letzten zehn Jahren verändert wie kaum in den Jahrzehnten zuvor. Innovative Techniken und Geschäftsmodelle haben sich entwickelt, die alte und lang geprobte Denkmuster aufbrechen. Der Bahnverkehr muss sich gegenüber neuer und starker Konkurrenz behaupten. Fernbusse sind für Verbraucher eine billige und bequeme Alternative zum Zug. Zunehmend werden Nachtverbindungen angeboten. Ohne innovative und kreative Ideen hat das Nachtzugangebot der DB AG in Zukunft keine Chance auf dem Markt.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband plädiert vor diesem Hintergrund dafür, Optionen für eine Wiederbelebung des Nachtzugmarktes von unabhängiger Seite untersuchen zu lassen.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband sieht Chancen für die Zukunft der Nachtzüge, wenn das Konzept für den Nachtzug grundsätzlich reformiert und auf neue Füße gestellt wird. Das wesentliche Alleinstellungsmerkmal, das bisher kein anderer Verkehrsträger bieten kann, liegend zu reisen (außer in der Luxusklasse im Flugzeug), muss an heutige Anforderungen (Steckdose, WLAN, abschließbares Wertfach, Aufenthaltsmöglichkeit) und Bedürfnisse nach Individualität angepasst werden.

Der Nachtzug kann sehr interessante Tagesrandverbindungen herstellen, die alleine vom Fernverkehr nicht darstellbar sind und Passagieren eine angenehme An- und Abreise zu zentralen Flughäfen ermöglichen. Um die Potenziale auf langen Strecken auszunutzen, ist ein europaweites Nachtzugnetz wünschenswert. Europäische Lösungen in der Ausgestaltung des Nachtzugangebots würden für die Fahrgäste die Buchung vereinfachen.

Politische Rahmenbedingungen für ein attraktives Nachtzugangebot

Nicht zuletzt ist der Erfolg des Nachtzugangebots auch abhängig von den politischen Rahmenbedingungen. Vor allem im grenzüberschreitenden innereuropäischen Verkehr gibt es noch große Potenziale für den Nachtzugverkehr. Diese sind bislang vor allem deswegen noch nicht ausgeschöpft worden, weil Bahnfernverkehr im Unterschied zum Flugverkehr weiterhin eine nationale Angelegenheit ist. Es bedürfte hier einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, etwa mit Blick auf die Nutzungsgebühren und Preise für die Trassen, möglicherweise auch einer europaweit einheitlichen Netzregulierung.