

Offener Brief an
Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG (DB),
und an Ing. Mag. Andreas Matthä,
Vorstandsvorsitzender der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB),
mit dem Vorschlag zur *Bildung einer gemeinsamen Nachtzugverkehrs-Gesellschaft*

Sehr geehrter Herr Dr. Grube, sehr geehrter Herr Ing. Mag. Matthä,

jüngst wurde offenkundig: ein ÖBB-Chef *kann auch Kanzler*. Christian Kern war bis März 2016 österreichischer Bahnchef und ist heute Bundeskanzler der Republik Österreich. Dieser *zügige Gleiswechsel* rief europaweit Anerkennung hervor. Nun nehmen wir im Zusammenhang mit der Meldung, die ÖBB werde demnächst Teile des Nachtzugverkehrs der Deutschen Bahn übernehmen, in der *Süddeutschen Zeitung* die Aussage zur Kenntnis: „Sollte die ÖBB mit den Nachtzügen wirtschaftlich erfolgreich sein, würde das österreichische dem deutschen Staatsunternehmen vormachen: *Die Deutsche Bahn kann nicht mal Nachtzüge.*“

Nun haben Sie, Herr Matthä, zweifellos nicht vor, mit dem Ausbau des Nachtzugverkehrs die Nachbarbahn vorzuführen. Und Sie, Herr Dr. Grube, wollen sich selbstverständlich nicht den Vorwurf zuziehen, Sie könnten „nicht mal Nachtzüge“.

Wir möchten an dieser Stelle nur im Vorübergehen erwähnen, dass der bislang angekündigte Ausstieg der Deutschen Bahn AG aus dem seit mehr als einem Jahrhundert existierenden Nachtzugverkehr nicht nur mit einem Verlust von Reisekultur und einer Beschädigung des *Markenkerns des Systems Schiene* verbunden ist. Darüberhinaus gibt es eine Reihe sachliche Ungereimtheiten, die Sie, Herr Dr. Grube, bislang nicht ausräumen konnten: Die Nachtzüge der Deutschen Bahn sind weiterhin wesentlich besser ausgelastet als die herkömmlichen Fernverkehrszüge. Es gab auch keinen relevanten Rückgang der Nachtzugreisenden; die einzigen registrierten Rückgänge sind nachweisbar Resultat der deutlichen Angebotsverknappung. Die seit Jahren angekündigte Neukonzeption des Nachtzugverkehrs blieb aus. Vor allem gibt es folgende sich widersprechende Aussagen und Praktiken: Die Nachbarbahn ÖBB baut den Nachtzugverkehr seit Jahren aus; der damalige ÖBB-Chef Kern erklärte noch im April 2016: „Der Nachtzugverkehr ist *ein attraktives Geschäft.*“ Auf der anderen Seite behauptet die DB AG, der Nachtzugverkehr rechne sich nicht. Dabei gibt es im deutschen und im österreichischen Schienenverkehr vergleichbare betriebswirtschaftliche Parameter. Sollten Sie, Herr Dr. Grube, auf „die niedrigeren Trassenpreise im Nachtzugverkehr der ÖBB“ verweisen, dann ist festzustellen: Der überwiegende Teil des ÖBB-Nachtzugverkehrs findet im Schienennetz *außerhalb* Österreichs statt. Darüberhinaus haben es Sie, Herr Dr. Grube, in der Hand, dass die DB AG-Tochter DB Netz im deutschen Schienennetz die Trassenpreise für Nachtzugverkehre ebenfalls halbiert.

Doch lassen Sie uns nach vorne schauen! Warum gehen Sie von der Defensive nicht in eine Offensive über? Warum machen Sie aus dem Thema Nachtzugverkehr nicht ein *Beispiel für eine gute nachbarschaftliche Zusammenarbeit*? Warum bündeln ÖBB und Deutsche Bahn AG nicht ihre Nachtzugaktivitäten und gründen für diesen Zweck eine gemeinsame europäische Nachtzugtochter? Keiner wird vorgeführt! Beide Seiten wahren ihr Gesicht! Demonstriert wird: *Wir können Nachtzüge – gemeinsam allemal!*

Das gab es ja Anfang der 1990er Jahre bereits, als in dem damals neuen Unternehmen *DACH* die deutschen, schweizerischen und österreichischen Nachtzugaktivitäten gebündelt wurden. Damals bezeichnete dies der Fernverkehrschef der Bundesbahn als „Europäische Union im Kleinen“. Unabhängig von den Gründen, warum dieses Projekt beendet wurde, liegt gerade heute auf der Hand: *Der Grundgedanke damals war richtig.*

Sehr geehrter Herr Dr. Grube! Werter Herr Matthä! Für den Nachtzugverkehr sprechen *drei Argumente*: *Erstens*. Das Reisen mit der Eisenbahn ist im Vergleich zu Flugzeug und Auto diejenige Verkehrsform, bei der das Klima und die Umwelt am wenigsten belastet werden. *Zweitens*. Das Reisen im Nachtzugverkehr hat gegenüber allen anderen Verkehrsarten den unschlagbaren Vorteil des „Nachtsprungs“: Es war die Deutsche Bahn AG, die für den Nachtzug mit Slogans warb wie „Ausgeschlafene reisen nachts“. *Drittens*. Für Nachtzugreisen gilt in besonderem Maß, dass diese *bilden und verbinden*. Es waren Sie, Herr Dr. Grube, der am 13. Dezember 2011 den neu eingerichteten Nachtzug Moskau – Berlin – Paris im Berliner Hauptbahnhof mit den Worten begrüßte: „Dieser Zug ist eine Brücke, die Menschen und Kulturen auf einzigartige Weise miteinander verbindet. Für uns als Deutsche Bahn ist es [...] eine große Freude, den neuen Ost-West-Express unserer russischen Partnerbahn RZD zu unterstützen“.

Wir appellieren an Sie als Vorsitzende zweier zentraler europäischer Bahngesellschaften: Schließen Sie ihre Nachtzugverkehre und das damit verbundene Knowhow für diese kulturvolle Form des Reisens zusammen! Greifen Sie produktiv das Potential von mehr als fünf Millionen Nachtzugreisenden, die es bei den beiden Bahnen gibt, auf! Berücksichtigen Sie die Tatsache, dass mehr als 1500 Beschäftigte im Nachtzuggeschäft von DB AG und ÖBB einen wichtigen produktiven Faktor darstellen: Es sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in der Vergangenheit gezeigt haben, dass sie trotz vieler Mängel und Widrigkeiten in diesem Schienenverkehrssegment ihre Arbeit mit Engagement, Kreativität und Leidenschaft – und zur Zufriedenheit der Nachtzugfahrgäste – machen.

Und bedenken Sie: Diese Form des länderübergreifenden Eisenbahnverkehrs, gebündelt in einer gemeinsamen Nachtzugverkehrsgesellschaft, wäre in einer Zeit der europäischen Krise beispielhaft für Völkerverständigung, Kooperation und klimaverträgliches Verkehrsmanagement.

Unterzeichnerinnen und Unterzeichner:

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

Daniel Costantino, Zürich, Kampagnenleiter der Umweltschutzorganisation »umverkehr«

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell, ehem. Berater Personenverkehr des Vorstands der DB

Matthias Gastel, Mitglied des Deutschen Bundestags, Bahnpolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur

Joachim Holstein, Hamburg, Sprecher des Wirtschaftsausschusses DB ERS European Rail Service GmbH

Prof. Hermann Knoflacher, Professor emeritus am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien

Sabine Leidig, Mitglied des Deutschen Bundestags; verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE; Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur

Prof. Heiner Monheim, Bonn, *raumkom* - Institut für Raumentwicklung und Kommunikation; aktiv bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)

Jean-François Steiert, Bern, Präsident von Pro Velo Schweiz

Claus Weselsky, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)

Dr. Winfried Wolf, Michendorf, Buchautor, Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat von Attac und bei Bahn für Alle

(Die Funktionsangaben dienen nur der Information)