

Nachtzüge: Ende oder Neubeginn?

Ein Meinungsbeitrag zur Diskussion um die Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit von Nachtzügen.

Kurt Metz Benedikt Weibel äusserte sich kürzlich in einem Interview mit dem Reiseportal Travelnews kritisch zur Renaissance der Nachtzüge: «Aus ökonomischer und auch ökologischer Sicht ist der Nachtzugverkehr nach klassischem Muster heute nicht vernünftig.» Weibel hält fest, dass ein über 400 Tonnen schwerer Nachtzug knapp 300 Reisende befördere, davon 120 auf Liegeplätzen – und während dem Tag stehe dieser Zug unbenutzt auf dem Abstellgleis. «Klassische Nachtzüge sind offensichtlich nicht eigenwirtschaftlich, deshalb verlangen die Bahnen Subventionen», so der ehemalige CEO der SBB, «doch der Subventionsgeber muss sich die Frage stellen, ob mit diesem Geld anderweitig nicht mehr CO₂ eingespart werden könnte.» Seine Lösung für einen rentablen Nachtzugbetrieb ist es, «neues, innovatives Rollmaterial zu entwickeln, das für den Tagesverkehr umgerüstet werden kann».

Im Grundsatz gebe ich Weibel recht: Wir müssen das klassische Nachtzugangebot weiterentwickeln, so wie es beispielsweise Kaspar P. Woker in seinem Konzept «NightTrain» vorschlägt, mit neuem Rollmaterial, modernem Marketing und optimiertem Betrieb. Die Zukunft des Nachtzugs soll erschwingliches Reisen mit Genuss – statt billigen Transport – ermög-

lichen. Dazu braucht es Innovationen, ein zeitgemässes Image und den Mut zum genussvollen Reiseerlebnis. Voraussetzung für den Erfolg ist auch das Feu sacré des Managements und der Mitarbeitenden für ein Angebot mit hohem emotionalem Wert.

Weibels Argumentation zieht das neue Wagenmaterial und das Flügelzug-Betriebskonzept des ÖBB-Nightjets noch nicht in Betracht. Ein ICE 3 wiegt mit 409 Tonnen genauso viel wie ein «halber» Nachtzug mit Lok, 2 Schlaf-, 3 Liege- und 2 Sitzwagen. Dieser verfügt mit 450 Sitzen, Liegen und Betten nur über 20 Prozent weniger Plätze. Entscheidend ist aber deren Auslastung und der Ertrag pro Fahrgast. Transparente Angaben liegen dazu noch keine vor.

Zu diskutieren gilt es das mantramässig vorgebrachte Argument, Nachtzüge stünden «den ganzen Tag lang ungenutzt herum». Dazu sagt der Hamburger und ehemalige CityNightLine-Mitarbeiter Joachim Holstein, der im Moment wohl kompetenteste Gesprächspartner zum Thema: «Das ist – salopp gesagt – Quatsch, denn während rund 9 bis 16 Stunden eines Tages sind die Wagen ja als Nachtzug unterwegs. In der Zwischenzeit müssen sie gereinigt werden, Betten müssen abgezogen

und neu bezogen werden, die Bettwäsche für die Schlaf- und Liegeabteile muss neu bereitgelegt, das Abwasser entsorgt und Frischwasser eingefüllt werden, und der Warenbestand muss aufgestockt werden. Je nach Wendeort sind auch Kleinreparaturen angesagt. Würden die Kompositionen aber zwischen den Nachtfahrten für den Tagesverkehr eingeplant, wären die Wagen zwei Mal am Tag zu reinigen und aufzurüsten.»

Und: Gibt es an den Endpunkten von Nachtzügen zweckmässige Einsätze? Wären sie kompatibel mit dem lokalen System? Wohl kaum. Zur Verfügung würden die Kompositionen zudem nur für ein kurzes Zeitfenster stehen, während dem die Nachfrage zudem gering ist.

Sinn machen hingegen langlaufende Züge, bei denen die «Liegestrecke» zwar der Kern des Angebots bildet, aber im Vor- und Nachlauf auch lokale Fahrgäste in den Sitzwagen Platz finden. Sie ersetzen so schlecht ausgelastete Züge zu Randzeiten und decken bestellte Leistungen ab, womit sich die Einnahmen des Nachtzugs sowohl durch zusätzliche Fahrkartenvkäufe wie Deckungsbeiträge des Bestellers erhöhen. Diese gehören zwingend in die Spartenrechnung des Nachtzuges. Dies unterliess seinerzeit die DB und brachte damit ihr Nachtzuggeschäft zu Fall.

Abschliessend seien die Fragen erlaubt, ob denn das Nachtzuggeschäft einen Gewinn abwerfen müsse und ob dies grenzüberschreitende Tageszüge bereits tun. Auch bei der Beantwortung dieser Aspekte wäre ein Neubeginn angesagt. *Affaire à suivre!*

Der Autor Kurt Metz ist Marketing- und Kommunikationsberater sowie Publizist für Mobilität, Logistik und Tourismus.

Das Nachtzugangebot muss weiterentwickelt werden: Erschwingliches Reisen mit Genuss statt billigem Transport.
Bild: ÖBB

