



Die SBB kooperieren mit den ÖBB im Nachtzuggeschäft und wollen dies aufgrund der steigenden Nachfrage und des politischen Drucks ausbauen. Entsprechend sind heute Wien und Zürich die Städte, die am meisten in Nachtzug-Relationen eingebunden sind.

Nachtzüge von SBB und ÖBB

Hype oder Nachhaltigkeit?

Anlässlich einer Tagung der schweizerischen Bahnjournalisten in Zürich wurde diese Frage in Referaten breit behandelt – allerdings ohne Beteiligungsinteresse seitens der SBB und der ÖBB. Fazit: Die Bahnen schafften es bis heute nicht, mit eigenen innovativen Leistungen den Nachtzugbetrieb als attraktive Flug-Alternative zu etablieren. Fridays for Future ist es zu verdanken, dass wir dennoch auf eine Renaissance der Nachtzüge hoffen können.

Nachtzüge haben eine lange Tradition. Ab 1876 entwickelte sich die Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) zum größten Anbieter von Schlaf- und Speisewagendiensten in Europa. 1971 wurde der Trans-Euro-Night (TEN) Schlafwagenpool gegründet. 1995 folgte die CityNightLine als Gemeinschaftsunternehmen von DB, ÖBB und SBB. Deren Aktien gingen 1999 in den alleinigen Besitz der Deutschen Bahn über. Nach 17 Jahren stellte die DB den Nachtzugbetrieb ein. Mit 1,2 Millionen Passagieren wurden, nach unbestätigten Berichten, jährlich 30 Millionen Euro Verlust eingefahren. Die anstehende Flotten-Erneuerung ließ das DB-Management aus dem unrentablen Nischengeschäft aussteigen.

Vorhandenes Potenzial?

Europaweit wurden 2016 rund 8,5 Millionen Nachtzug-Passagiere von 18 Länderbahn-Gesellschaften auf über 90 Verbindungen befördert. Drei Viertel davon erbrachte Trenitalia mit 19 Prozent Marktanteil, gefolgt von SNCF mit 17 Prozent, DB mit 15 Prozent, ÖBB mit 13 Prozent und den Schwedischen Staatsbahnen SJ mit 10 Prozent. Im gleichen Jahr beförderten die führenden

sechs privaten Low-Fare-Fluggesellschaften über 300 Millionen Passagiere auf wöchentlich Hunderten von Verbindungen. Letztere werden vor allem als Nachtzug-Potenzial angesehen. Ließen sich nur 5 Prozent dieser Flugpassagiere zum Umsteigen bewegen, würde sich das Transportvolumen der Nachtzüge verdreifachen!

Imageproblem

Im Gegensatz zum boomenden Fluggeschäft sind Nachtzüge unbekannt, schwierig zu buchen, langsam und teuer. Hinzu kommen Verspätungen infolge von Baustellen (die zu nächtlichen Streckensperrungen führen) und Grenzkontrollen, die im Zeitalter der Migration auf Strecken wie Ost- nach Westeuropa, Balkanrouten und Mailand– Paris aktuell sind. Gerade letztere Route bescherte dem Betreiber Thello bei der Fahrt durch die Schweiz im Durchschnitt 97 Minuten Verspätung in den ersten neun Monaten des Jahres 2019. Unbestritten sind die Vorzüge der Nachtreisen: morgens ausgeruht im Stadtzentrum anzukommen, dabei die Hotelkosten zu sparen, keine lästigen Sicherheitskontrollen zu passieren und ohne Aufpreise sperriges Gepäck mitnehmen zu können.

Und schließlich noch dies, nach einem Zitat von Norbert Quitter, Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer: „Nachtzüge sind ein Kulturgut, deren Beitrag zur internationalen Verständigung kaum genug gewürdigt werden kann“.

Was will die Gesellschaft?

Die Reisenden haben die Wahl: hohe Flugattraktivität mit Preisvorteilen, Vielfalt der Destinationen, kurze Reisezeit – ODER: eine gesteuerte Reisemobilität mit Umweltzuschlägen auf den Flügen respektive Verbot von Billigangeboten, eingeschränkte Zielverfügbarkeiten, lange Reisezeit mit vielen Zwischenstopps und lärmige Flügelzug-Umstellungen sowie Nachtzug-Subventionen aus Steuergeldern.

Innovationen sind gefordert

Um im heutigen Reisewettbewerb erfolgreich zu sein, müssen die Bahnverantwortlichen die Komfortzone verlassen. Kundenorientierung heißt unter anderem (hier einige Beispiele, die anderweitig im Einsatz sind):

- Infotainment mit Bordservice-Bestellungen, Zuginformationen, Gaming- und Filmdesk-Angeboten (sobald man den Zug verlässt, registriert das System die Unterbrechung, und beim nächsten Zusteigen wird der Film beziehungsweise das Spiel fortgesetzt – Virgin Trains/UK).
- Dynamische Travelshops, in denen Angebote von staatlichen und privaten Bahngesellschaften buchbar und

auch kombinierbar sind, und zwar untereinander sowie frei mit den anderen reisenahen Leistungen (Rail-tour/Schweiz B2B – demnächst im B2C-Einsatz).

- Automatische Geld-zurück-Garantie auf Mobilgeräten bei Verspätungen (diverse Bahngesellschaften in Großbritannien).
- Clubkarte NightTraveller mit Ökopunkten, Sonderangeboten, Vergünstigungen bei Partnern (Airline Membercards).
- Influencer als Marketinginstrument gezielt einsetzen (Finnair).

Um das verstaubte Bahnimage loszuwerden, müssen die „first mover“, sprich die junge Generation, emotional angesprochen werden, denn sie sind die Nacht-Bahnkunden von morgen! Und um ökonomisch zu besseren Resultaten zu gelangen, sind vor allem betriebliche Innovationen gefragt:

- Auslastungsbasierte Preissysteme (Yield-Management SJ/Schweden).
- Verkauf von Bord-Zusatzleistungen, Casino, Pub-Bar (bis zu 30 Prozent Umsatz bei Airlines).
- Innenausbau im Baukastensystem mit „Suiten“, die bei Bedarf alle paar Jahre austauschbar sind.
- Autonomes Rangieren beim Flügeln: Last-Mile-Antrieb für ökonomisches und ruhiges Umhängen der Zugteile durch das Begleitpersonal (System von Siemens).



Imagepflege? – nightjet-Marktauftritt vor Güterzug! Dass Nachtzüge wie Güterzüge auf den Trassen „abgehandelt“ werden, ist leider Tatsache.

- Bahn-Reisekarte für Wagen-, Abteil- und Gepäckzugang (NFC-Chipkarten).

Die Reduktion der Betriebskosten wie Energie, Personal, Modifikationsaufwände, Unterhalt und Wartung haben bei den relativ kleinen Nachtzug-Stückzahlen einen erheblichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit. Auch die Rahmenbedingungen sind zu überdenken:

- Zeitsparende Nutzung der HGV-Strecken zu Standardstrecken-Trassenpreisen.
- Internationale innereuropäische Bahnverbindungs-Tickets analog dem Flugverkehr von der Umsatzsteuer befreien.

ÖBB glauben an die Zukunft

Die ÖBB realisieren ab 2020 neue Nightjet-Verbindungen nach Brüssel und Amsterdam. 2018 hat das Unter-

nehmen bei Siemens 13 Nachtzug-Kompositionen für die Lieferung ab 2022 bestellt. Die Nachtzüge bieten über 100 Sitz- sowie 160 Schlafplätze.

Im Herbst 2019 hatten die ÖBB zusätzlich zwei Mietoptionen für 2020 bis 2023 ausgeschrieben. Gesucht werden insgesamt je zwölf Liegewagen und Schlafwagen mit Zulassungen in Deutschland, Dänemark, Schweden Österreich, der Schweiz, Tschechien und Belgien.

Bilanz

Schafft es die staatsnahe Bahnbranche nicht, Innovation mit Wirtschaftlichkeit und emotionalem Marketing zu verbinden, könnte darob aus dem Nachtzug-Hype ein finanziell schwieriges Unterfangen werden.

Private EVU wie Snälltäget, FlixTrain, RegioJet und Leo Express werden mit ihren Nachtzug-Projekten zusätzlich für „subventionsfreien“ Druck sorgen.

Peider Trippi

ANZEIGE

FEW

Wir machen Druck

Villmann-Gruppe

- Digitaldruck
- Fahrzeugbeschriftung
- Layout und Gestaltung
- Aufkleber und Piktogramme für Schienenfahrzeuge

- großformatige Aufkleber/Logos
- Beschriftungen/Folienplots
- Plakate und Poster
- Bannerdruck

Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH

Tel.: 03944 363 407

• E-Mail: beschriftung@few.villmann-gruppe.de