


12053 Berlin


75017 Paris

Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Monsieur Guillaume Pepy
Président Directeur Général de la SNCF
34 rue du Cdt René Mouchotte
75014 Paris

Berlin, Paris, den 27. Oktober 2014

Schließung der Zugverbindung Paris-Berlin mit der City Night Line (CNL)

Sehr geehrter Herr Dr. Grube,
Sehr geehrter Herr Pepy,

unser Brief richtet sich an Sie in Folge der Ankündigung der Schließung der Verbindung Paris-Berlin mit dem Nachtzug „City Night Line“ (oder „Perseus“), die am 14. Oktober 2014 mit der Veröffentlichung des Winterfahrplans bestätigt wurde. Als deutsch-französisches Paar sind wir dazu angehalten, regelmäßig diese Zugverbindung zu nutzen und sind über Ihre Entscheidung der Schließung sehr erstaunt. Wir haben beschlossen, Ihnen zu schreiben, um Ihnen unseren Unmut mitzuteilen sowie ferner einige unserer Gedanken mit Ihnen zu teilen und Sie damit zu bitten, diese Entscheidung zu überdenken.

Der Nachtzug ist das einzige wirklich attraktive Angebot beim Zug

Die aktuellen Tarife machen aus dem CNL ein ökonomisch attraktives Angebot für die Reisenden und gleichzeitig garantiert der Zug die Einhaltung guter Arbeitsbedingungen und die Sicherstellung der Position der Arbeitnehmer_innen. Außerdem stellt dies die preisgünstigste Art und Weise dar zwischen den beiden Hauptstädten zu reisen. Die niedrigen Preise ermöglichen es Menschen mit wenig Geld, sich eine Fahrt mit dem Zug in eine andere große europäische Hauptstadt zu leisten.

Die Verbindung des CNL mit seinem Grundtarif von etwa 43,50€ im Sitzabteil dauert circa 12h23 (nachts). Es ist sicherlich nicht der beste Komfort, jedoch zu einem angemessenen Preis, vor

allem da es die im Zug verbrachte Zeit erlaubt, zu schlafen.

Zum Vergleich, die alternativen Fahrten Ihrer beiden Unternehmen (einschließlich des Thalys in dem Angebot des SNCF) beinhalten zwischen einem und sieben Anschlüsse, und dauern von acht bis 15h für einen Preis zwischen 100€ und 300€ (2. Klasse, ohne Rabatt). Dies sind Fahrten am Tag in Sitzabteilen, die durch die lange Reisedauer einen „verlorenen“ Tag darstellen, im Vergleich zu einer im Zug verbrachten Nacht.

In der Zeitung « Le Figaro » erklären Sie 2012 in einem gemeinsamen Interview:

« **Guillaume PEPEY** : (...) Les marchés ne sont pas toujours suffisamment importants pour que deux opérateurs fassent chacun les investissements nécessaires pour construire une desserte complète.(...) Mais SNCF et DB peuvent avoir intérêt à coopérer pour développer le train sur des trajets où l'avion est encore dominant. »¹

Übersetzung (A.N.): Die Märkte sind nicht immer groß genug, damit zwei Anbieter einzeln notwendige Investitionen tätigen, um eine komplette Verkehrsverbindung zu bauen. [...] Aber SNCF und DB können ein Interesse daran haben, zu kooperieren, um den Zug auf Strecken zu entwickeln, auf denen das Flugzeug noch dominiert.

Diese Kooperation zeigt sich aktuell in dem Angebot des CNL und sie erlaubt attraktive Tarife, die durch die „Schaffung von Wettbewerb“ nicht erreicht werden können. Dieses Modell der Kooperation entspricht dem Charakter der deutsch-französischen Partnerschaft, die seit der Nachkriegszeit entwickelt wurde und der Idee der europäischen Konstruktion entspricht.

Mit Hochgeschwindigkeitslinien können Sie dem Flugzeug keine Konkurrenz bieten

Die Alternativen Ihrer Zugverbindungen zum Nachtzug, ob sie von der Deutschen Bahn oder der SNCF angeboten werden, sind Hochgeschwindigkeitszüge mit obligatorischen Zugwechsellinien und mit Preisen, die keine Konkurrenz für die Billig-Flugangebote darstellen. Aus einem mangelnden Preis-Zeit-Verhältnis, das attraktiv genug ist, werden die Reisenden zu den Flugangeboten wechseln.

Dazu sagen Sie 2012:

« **Rüdiger GRUBE** : Cette concurrence avec l'aérien constitue précisément un bon exemple. Dans nos pays respectifs chacun a, de son côté, gagné des parts de marché sur l'avion, sur de nombreuses lignes. En international, par contre, nous n'avons pas été assez rapides, pendant longtemps. Cela montre bien que les compagnies de chemins de fer raisonnent encore de façon traditionnelle, c'est-à-dire de façon nationale. Pour les lignes sur lesquelles ni la DB ni la SNCF ne seraient en mesure de proposer, seule, une offre économique, il est pertinent de forger des alliances, pour gagner des parts de marché sur l'aérien en trafic international également. »²

Übersetzung (A.N.): Die Konkurrenz mit dem Flugzeug stellt ein gutes Beispiel dar. In unseren beiden Ländern haben wir jeweils Teile des Marktes gegenüber dem Flugzeug gewonnen und dies auf zahlreichen Linien. Im internationalen Raum jedoch waren wir lange Zeit nicht schnell

1 Delétraz, François: „La SNCF et la Deutsche Bahn pour une «Europe du rail»“, Le Figaro, veröffentlicht am 05/08/2012, URL: <http://www.lefigaro.fr/societes/2012/08/05/20005-20120805ARTFIG00150-la-sncf-et-la-deutsche-bahn-pour-une-europe-du-rail.php> (letzter Zugriff: 22.10.14); eine deutschsprachige Zusammenfassung des Interviews: <http://www.kooperation-international.de/detail/info/frankreich-sncf-und-deutsche-bahn-fuer-ein-europa-der-schiene.html> (letzter Zugriff: 25.10.14)

2 Ebd.

genug. Dies zeigt gut, dass die Bahnunternehmen noch traditionell agieren, das heißt national. Für die Verbindungen, für die weder die DB noch der SNCF in der Lage wären, ein alleiniges wirtschaftliches Angebot zu machen, ist es sachdienlich, Partnerschaften zu bilden, um genauso im internationalen Verkehr gegenüber dem Flugzeug, Teile des Marktes zu gewinnen.

Nun gehört der CNL Paris-Berlin zu diesem Beispiel. Künftig bietet jedes Ihrer Unternehmen jedoch seine eigenen Züge nach dem Modell der „Hochgeschwindigkeitszüge“ an. Allerdings zeigen die Preisvergleiche für einen Monat, dass die Tarife der „Billig-Airlines“ deutlich günstiger sind als jene von Ihren Unternehmen angebotenen auf den klassischen Verbindungen. Allein der Tarif des CNL hebt sich ab und ist wettbewerbsfähig. Vor allem, wenn man den Ticketpreis des Fluges um die Kosten der Beförderung bis zu den Flughäfen erhöht, für Berlin als auch für Paris, während die Bahnhöfe, die von den Zügen angefahren werden, im Zentrum der beiden Hauptstädte liegen.

Die internationalen Verbindungen zwischen europäischen Hauptstädten fallen in die Zuständigkeit von Betreibern der öffentlichen Versorgungseinrichtungen und dürfen nicht nur in ihren ökonomischen Aspekten analysiert werden

Das aktuell hervorgehobene Argument, um die Schließung der Verbindung zu begründen, ist der defizitäre Charakter der Linie. Die Linie Paris-Berlin symbolisiert jedoch den Willen, die Menschen unserer beiden Länder zusammen zu bringen. Diese Zugverbindung, die einzige direkte Verbindung mit dem Zug zwischen den beiden Hauptstädten, stellt das deutsch-französische Band dar, den möglichen kulturellen, ökonomischen und politischen Austausch sowie den starken Zusammenhalt unserer beiden Nationen.

Der Komfort ist nicht unbedingt notwendig

Die Sitzplätze im Abteil sind die einzigen Plätze, die noch günstiger sind als die « Billig »-Airlines. Die Plätze im « Luxus »-Abteil mit Dusche, Frühstück etc. fordern Einrichtungen, die, Sie haben es betont und wir stimmen Ihnen darin zu, viel Instandhaltungsarbeiten benötigen, die hohe Kosten nach sich ziehen. Aber ist dieser Komfort wirklich notwendig? Wäre es nicht möglich, das Modell der Sitzplätze auszuweiten, um damit gegenüber dem Flugzeug-Modell, einen realistischen Konkurrenten darzustellen?

Der Nachtzug hat sein eigenes Reisepublikum

Es ist offensichtlich, dass Geschäftsreisende nicht mit dem Zug reisen, trotz des möglichen Komforts. Denn es stellt ein Transportmittel dar, das immer noch langsamer ist als das Flugzeug und für Menschen in ständiger Eile nicht passend ist. Im Gegenteil, die Nachtzugreisenden sind bereit sich Zeit zu nehmen und zudem ist es ein attraktives Transportmittel für junge Menschen, um in Europa oder anderswo hin zu reisen.

Der Zug ist das Transportmittel der Energiewende

In einem ökologischen 21. Jahrhundert ist es essentiell, den Zug als Transportmittel zu bewahren, um für die Zukunft zu planen. Umweltfreundlicher als das Flugzeug, bei welchem der Kraftstoffpreis kontinuierlich steigen wird, ist der Zug ein Transportmittel mit geringem Umwelteinfluss für den Planeten. Dagegen ist das Flugzeug umweltverschmutzend und Erzeuger von prekären und delokalisierten Arbeitsplätzen.

Die Deutsche Bahn preist sich damit, 100% Ökostrom für Fern- und Güterzüge³ zu benutzen sowie auf Reisen von Inhaber_innen einer BahnCard.⁴ Wir begrüßen diese Wahl und finden es daher schade/unverantwortlich, es im Vergleich weniger umweltfreundlichen Transportmitteln zu erleichtern, ihre Marktanteile zu erhöhen.

Der Fernbus wartet im Hinterhalt

Der Fernverkehr mit dem Auto oder dem Bus ist mitten im Aufschwung. Während der SNCF sich erfolgreich darin positioniert hat, leidet die Deutsche Bahn unter der Konkurrenz der Fernbusse im innerdeutschen Angebot. Im internationalen Bereich bietet « Euroline » ein überzeugendes Angebot zu einem dem CNL ähnlichen Tarif mit einem ähnlichen Verhältnis von Fahrtdauer und Preis. Allerdings ist durch die Schließung der Linie des CNL zu befürchten, dass dieses Angebot an Attraktivität gewinnen wird, genau wie das Flugzeug.

Schlussfolgerung

Es erscheint uns, dass Sie mit Ihrer Entscheidung die Verbindung Paris-Berlin Ihren Konkurrenten beim Flug und Bus ausliefern.

Auch wenn uns das Angebot des CNLs bei Weitem als das attraktivste erscheint, aufgrund aller oben aufgelisteten Gründe, werden wir uns gezwungen sehen, den Zug aufzugeben. Unsere Reisewahl wird daher mit Bedauern zu den Flug- und Fernbusangeboten gehen, die, wenn sie auch nicht unseren Werten und Idealen entsprechen, die einzigen finanziell zugänglichen Transportmittel bleiben.

Wir sind sicher, dass diese Entscheidung voreilig getroffen wurde, obwohl alternative Lösungen existieren, bei der die Linie erhalten bleiben und gleichzeitig die Kosten ausgeglichen werden könnten, und es damit möglich wäre dem Zug seinen wirtschaftlichen Charakter zurückzugeben, anstelle ihn abzuwerten.

Außerdem, entsprechend dem aktuellen ökologischen Handlungsbedarf, erscheint uns diese Wahl unpassend im Anblick der anstehenden umwelttechnischen Herausforderungen.

Wir bitten Sie daher, von der geplanten Schließung der CNL-Verbindung zwischen Paris und Berlin abzusehen und stattdessen die Zusammenarbeit Ihrer beiden Unternehmen zu stärken.

Wir freuen uns auf eine Antwort von Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

3 http://www.bahn.de/p/view/service/umwelt/unterwegs_mit_oeokostrom.shtml (Zugriff: 25.10.14)

4 <http://www.bahn.de/p/view/bahncard/gruen.shtml> (Zugriff: 25.10.14)

Kopien an:

- Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie - Paris
- Laurent Fabius, Ministre des Affaires étrangères et du Développement international - Paris
- Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur – Berlin
- Michael Roth, Staatsminister für Europa im Auswärtigen Amt - Berlin