

In der Werkstatt sieht es aus wie in einem Irrgarten. Zwischen Holzwänden verlaufen schmale Gänge. Wenn man abbiegt, findet man sich in Kabinen mit Polstersitzen wieder. In einer ehemaligen Kantine in Treptow haben Anton Dubrau und seine Mitstreiter ein innenarchitektonisches Labor aufgebaut, das wie die Höhle manischer Bastler wirkt.

Die Aufgabe, die sich das Unternehmen gesetzt hat, ist anspruchsvoll: Das Berliner Start-up Luna Rail arbeitet daran, den Nachtzugverkehr zu revolutionieren. Nicht mehr und nicht weniger.

„Wenn das Grundproblem des Nachtzugs die mangelnde Wirtschaftlichkeit ist, dann ist die Lösung, die Wirtschaftlichkeit zu verbessern“, sagt Dubrau. „Daran arbeiten wir“ – mit Sardinology. Sardinology, zu Deutsch Sardinologie: Das kommt von Sardine und ist eine Wortschöpfung, die Anton Dubraus kanadischer Ehefrau in den Sinn gekommen ist.

Komfortable Einzelabteile

Das trifft die Sache und gleichzeitig auch wieder nicht. Das Ziel lautet ausdrücklich nicht, wie in einer Fischdose möglichst viele Lebewesen auf Tuchfühlung zusammenzupferchen. In Treptow geht es darum, Eisenbahnwagen so zu gestalten, dass sie möglichst viele Fahrgäste aufnehmen können – aber in komfortablen Einzelabteilen, in denen die Reisenden sich ausstrecken, an Tischchen arbeiten und nachts gut schlafen können.

Der Osten von Berlin, Bouchéstraße. Wo sich einst ein Volkseigener Betrieb in Mauernähe erstreckte, befindet sich heute ein Gewerbepark. In einem niedrigen Gebäude, in dem sich die Werktätigen zum Essen einfanden, hat sich Luna Rail eingenistet. Wer eintritt, wird mit Kartons, Lattenvorräten und dem Geruch von Holz konfrontiert. „Wir sind kein Start-up mit einem fancy Office. Wir sind *down to earth*. Es ist eine Werkstatt – auch wenn wir es gern Ergonomie-Labor nennen“, sagt Dubrau. Fußball-Kicker: Fehlanzeige.

Das kreative Durcheinander zeigt sich auch im einzigen Büroraum, wo Besucher auf einer Sitzbank aus einem Intercity-Express (ICE) der Deutschen Bahn Platz nehmen. Darüber hängt eine Pinnwand mit vielen farbigen Post-it-Zetteln. Man liest: Armrest, Table, Carpet – Armlehnen, Tisch, Teppich. Es sind Themen, um die sich die Luna-Rail-Leute gerade kümmern. Im Regal steht ein Buch über legendäre Luxuszüge. Ein Karton mit leeren Müller-Milch-Kakaoflaschen wartet auf Entsorgung. Es gibt drei Schreibtische.

Mit dem Rücken zum Fenster sitzt Hendrik Lucka, 31 Jahre. Tischlerausbildung, Produktdesign-Studium an der Universität der Künste, hier ist er Produktentwickler. Auch Mathis Seelig ist da. Er ist 22 Jahre, stammt aus Bremen und hat Industrial Design Engineering an der Universität von Twente in Enschede studiert. Ein Praktikum bei den Nederlandse Spoorwegen, dem staatlichen niederlän-



Anton Dubrau, Gründer des Start-ups Luna Rail



Ein Blick in ein Erste-Klasse-Abteil. Die Kabine ist 110 mal 115 Zentimeter groß.

JORDIS ANTONIA SCHLÖSSER/OSTKREUZ (2)

Die Quadratur des Kreises auf Schienen

Das Berliner Start-up Luna Rail entwirft einen Nachtzug, der auch tagsüber eingesetzt werden kann. Die Sardininen-Methode hilft dabei

PETER NEUMANN

dischen Zugbetreiber, öffnete ihm die Bahnwelt.

Und natürlich Anton Dubrau. 38 Jahre, aus Berlin. Er hat an der McGill University in Montreal Mathematik und Informatik studiert. An der Technischen Universität Berlin hat er den MBA in nachhaltigem Mobilitätsmanagement erworben. Später war er für DB Management Consulting tätig. 2023 gründete Dubrau sein Unternehmen Luna Rail. Aber wie ist er darauf gekommen, sich mit der Zukunft des Nachtzugs zu befassen?

„Ich habe 13 Jahre in Kanada gelebt“, erzählt Anton Dubrau. Zweimal im Jahr flog er nach Deutschland. „Wenn man versucht, im Flugzeug einzuschlafen, hat man viel Zeit, darüber nachzudenken, ob es nicht auch anders geht. Mir wurde immer mehr klar, dass ich Fliegen nicht mag – weil es unkomfortabel ist.“ Dubrau überlegte, wie man es besser schaffen könnte, längere Reisen in Schlaf zu verbringen. „Man kann nicht jedem Reisenden sehr viel Platz geben, aber es muss doch besser gehen als in der Economy.“

Wann immer er in Europa war, wollte der Berliner nicht fliegen. „Ich bin lieber Nachtzug gefahren. Doch ich bekam mit, wie eine Verbindung nach der anderen wegfiel“, berichtet er. Bis Dezember 2014 konnte man mit der City Night Line

von Berlin nach Paris reisen, dann ging das nicht mehr (heute gibt es auf dieser Route wieder Nachtzugverkehr).

Das konfrontierte Anton Dubrau mit den nächsten Fragen: Warum gibt es immer weniger Nachtzüge? Weil es nicht mehr wirtschaftlich ist. Was müssen wir unternehmen, da-

Menschen, die allein reisen, Wert auf Privatsphäre. Zweites Thema: Schlafwagen haben wenig Kapazität, sie bieten nur wenigen zahlenden Fahrgästen Platz. Der dritte Aspekt: Nachtzüge werden nur für den Nachtverkehr ausgelegt, Einsätze tagsüber sind nicht möglich. Dubrau formuliert es so: „Innerhalb

am Tag, er muss gleichwertig zu allen Zeiten eingesetzt werden“, sagt Dubrau. Es geht nicht um das Motto „Hauptsache Masse“. „Uns ist wichtig, dass alle Fahrgäste Privatsphäre und Komfort genießen können. Die Reisenden sollen das Gefühl haben, dass sie in einem Premiumprodukt unterwegs sind – aber eben bezahlbar, erschwänglich für jeden. Das ist das Ziel.“ Dafür wird in Treptow seit November 2023 gesägt, gezimmert, gebaut, gepolstert.

„Wir fingen mit extrem einfachen Modellen aus Dachlatten und Pappe an“, berichtet Anton Dubrau. „Man muss die Sachen physisch aufbauen, um zu merken, was geht – und was nicht.“ Gut, dass das Team im Gewerbepark in der Bouchéstraße Synergien nutzen kann: Nebenan im Maker Space Motion.Lab gibt es eine CNC-Fräse, mit der man Multiplex-Platten, Sperrholz und anderes Holz bearbeiten kann. Auch der Laserschneider, der 3D-Drucker und die Schweißwerkstatt des Motion.Lab sind für die Prototypenfertigung hilfreich. Zuweilen werden gefräste Metallteile extern bestellt.

„Anfangs ging es um die grobe Ergonomie. Dann wurde es immer feiner: Liege ich gut? Fühle ich mich beim Sitzen komfortabel?“, erklärt Dubrau. Und so werden in der Werkstatt, die wie ein Irrgarten

„Wenn das Grundproblem des Nachtzugs die mangelnde Wirtschaftlichkeit ist, dann ist die Lösung, die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.“

Anton Dubrau, Luna-Rail-Chef

mit sich Nachtzüge wieder lohnen? „Wir brauchen sie doch für einen ausgewogenen Mobilitätsmix – auch deshalb, weil wir noch keine Antwort darauf haben, wie der kommerzielle Flugverkehr dekarbonisiert werden kann. Wenn wir CO₂-neutral werden sollen: Wie bekommen wir das hin ohne Nachtzüge?“ Aber auch hier gilt: It's the economy! Bisher hat der Nachtzug drei Problembereiche.

Nummer eins: In Liegewagen alter Schule werden Fahrgäste zusammengewürfelt. Dabei legen

von 24 Stunden kann man nur ein Ticket verkaufen. Dieses Ticket muss den Betrieb wirtschaftlich machen, das Fahrzeug bezahlen, alle Kosten und Abschreibungen finanzieren.“ Schwierig bis unmöglich. Diese Probleme zu lösen, kommt einer Quadratur des Kreises gleich. Doch das Team von Luna Rail stellt sich der Herausforderung – mit Sardinology. „Die Aufgabe lautet: einen Zug zu entwerfen, den man sowohl nachts als auch tagsüber einsetzen kann. Dieser Zug muss in der Nacht genauso viel Kapazität haben wie

wirkt, die 1:1-Abteilmodelle immer detaillierter.

Da ist die erste Klasse, die bei Luna Rail Hotel Pod heißt. Sie bietet Einzelreisenden Privatsphäre in Kabinen, die 110 mal 115 Zentimeter groß sind. Am Tag nehmen die Fahrgäste auf Sitzen Platz, die eine 110 Zentimeter breite Sitzfläche bieten und im Oberkörperbereich 70 Zentimeter breit sind. Ein solcher Nachtzugwagen könnte 35 bis 40 Reisende aufnehmen, etwas mehr als herkömmliche Schlafwagen T2 und T3, die 33 oder 34 Reisende beherbergen. Im Hotel Pod gäbe es auch einige Zweierabteile.

Die zweite Klasse wird Seat Pod genannt. Es handelt sich um einen Doppelstockwagen, der ebenfalls Einzelabteile bietet – aber kleiner als in der ersten Klasse. In jeder Kabine gibt es einen Sitz, der zu einem zwei Meter langen Bett verstellt werden kann. Das heißt, dass die Fahrgäste auch dort im Liegen schlafen können. Mit 60 Zentimetern sind die Sitze breiter als Plätze im ICE (45 Zentimeter). Der Gang ist leicht erhöht, damit Fahrgäste unter dem Boden die Beine ausstrecken können. So ein Wagen hätte Platz für 60 bis 65 Menschen. Ein Sechser-Liegewagen bietet heute 60, ein Sitzwagen 75 bis 80 Plätze.

Alternative zum Flugzeug

Momentan existiert Luna Rail dank eines Pre-Seed Fundings. So nennt man eine Finanzierung zur Unterstützung aussichtsreicher und innovativer Gründungsvorhaben, die in einer frühen Phase für Liquidität sorgt. Jetzt bereitet das Team die nächste Finanzierungsrunde vor: „Wir sind dabei, zusammen mit dem Forschungs- und Entwicklungsprojekt ein Seed-Funding zu organisieren“, erklärt Anton Dubrau.

Später könnte das Projekt auf mehrere Wagen ausgedehnt werden. Dubrau lässt sich aber keine Jahreszahlen entlocken. Ein Riesensprung sei nicht in Sicht, erklärt der Berliner Unternehmer. „Wir wollen kleinere Schritte machen, um zu beweisen, dass es möglich ist, was wir vorhaben.“

Der Nachtzugmarkt ist herausfordernd. Doch die Luna-Rail-Leute sind zuversichtlich. „Der Markt ist groß genug, das sieht man an den Daten zum Flugverkehr. Wenn ein Nachtzug nur voll genug ist, erreicht man schwarze Zahlen“, so Dubrau. „Wenn sich die Wirtschaftlichkeit verbessert, kann man Nachtzüge auch auf Verbindungen einsetzen, die heute noch als marginal gelten. Wir wollen dahin kommen, dass sie nicht nur auf Rosinenstrecken fahren, sondern dass sie mit möglichst vielen Destinationen eine echte Alternative zum Luftverkehr bilden. Wir wollen überallhin – wie Ryanair und Easyjet.“

So viel ist klar: Die Ticketpreise müssen niedrig sein, um den Markt zu erobern. Darüber sind sich auch andere Start-ups in diesem Bereich wie Nox im Klaren. „Je preiswerter ein Ticket für den Nachtzug ist, desto mehr Fahrgäste lassen sich gewinnen“, kalkuliert Anton Dubrau. „Nur so kommt der Nachtzug aus der Nische heraus.“

BERLIN UND BRANDENBURG

Heute teilen sich Sonne und Wolken den Himmel. Sehr vereinzelt überwiegen Wolken längere Zeit, und die Temperaturen klettern auf Werte von 24 bis 27 Grad. Der Wind weht nur schwach aus West. In der Nacht ziehen Wolkenfelder durch, die gelegentlich die Sterne verdecken. Dabei belaufen sich die Tiefsttemperaturen auf 16 bis 13 Grad.

Biowetter:
Kreislaufbeschwerden
Asthma
Koliken
Niedriger Blutdruck
Herzbeschwerden

Belastung
stark
stark
mäßig
mäßig

Pollenflug:
Spitzwegerich
Gräser
Sauerampfer
Brennnessel

stark
stark
stark
mäßig

Gefühlte Temperatur: maximal 25 Grad.

Wind: leichter Wind aus West.

Sonnabend
bedeckt
16°/30°

Sonntag
bedeckt
16°/28°

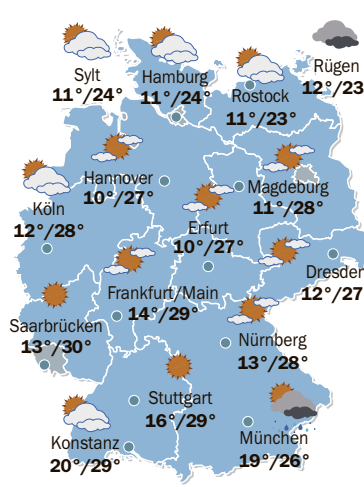
Montag
stark bewölkt
16°/24°

Min./Max.
des 24h Tages

Wittenberge 11°/26°
Prenzlau 10°/24°
Brandenburg 10°/27°
Berlin 13°/25°
Frankfurt (Oder) 11°/26°
Luckenwalde 11°/27°
Cottbus 12°/27°

WETTERLAGE

Über Mitteleuropa breitet sich zunehmend hoher Luftdruck aus, wodurch heiße Luftmassen nach Südeuropa verdrängt werden. Verantwortlich dafür ist ein Tief über Nordosteuropa, das eine Kaltfront von Nord nach Süd über den Kontinent zieht. Im Mittelmeerraum bleibt es daher weiterhin sehr heiß.



Deutschland: Heute gibt es vielfach Sonnenschein, aber auch einige Wolken, und die Temperaturen steigen am Tage auf 23 bis 30 Grad. Nachts gehen die Werte dann auf 17 bis 13 Grad zurück. Der Wind weht nur schwach aus Nordwest. Morgen bringen viele Wolken sehr vereinzelt auch Regen. Die Höchstwerte pendeln sich bei 19 bis 32 Grad ein, und der Wind weht schwach aus West.

Meerestemperaturen:
Ostsee: 17°-19°
Nordsee: 16°-19°
Mittelmeer: 23°-31°
Ost-Atlantik: 17°-22°

REISEWETTER

Acapulco	32°	Gewitter
Bali	24°	wolkig
Bangkok	30°	bewölkt
Buenos Aires	29°	heiter
Casablanca	14°	wolkig
Chicago	29°	heiter
Dakar	32°	wolkig
Dubai	28°	wolkig
Hongkong	38°	heiter
Jerusalem	34°	wolkig
Johannesburg	31°	sonnig
Kairo	15°	sonnig
Kapstadt	38°	sonnig
Los Angeles	15°	Regen
Manila	22°	heiter
Miami	30°	Gewitter
Nairobi	30°	bedeckt
Neu Delhi	26°	wolkig
New York	39°	wolkig
Peking	31°	sonnig
Perth	38°	wolkig
Phuket	19°	heiter
Rio de Janeiro	33°	Gewitter
San Francisco	18°	Schauer
Santo Domingo	20°	heiter
Seychellen	33°	bewölkt
Singapur	25°	wolkig
Sydney	30°	Gewitter
Tokio	17°	sonnig
Toronto	31°	heiter
	24°	

Mondaufgang: 15:34 Uhr
Monduntergang: 00:38 Uhr