

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Annette Groth, Kerstin Kassner, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Wirtschaftlichkeit und Zukunft der Nachtzüge**

Schon seit mehreren Jahren gibt es einen schleichenden Wegfall von Nachtzuglinien im deutschen Netz sowie zwischen Deutschland und den europäischen Nachbarländern. Die Tabelle in der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE. zur Bahnreform (Bundestagsdrucksache 18/3266, Antwort zu Frage 77) zeigt den Wegfall von Nachtzugverbindungen (von 29 Linien im Jahr 1999 auf 17 im Jahr 2014). Mit dem Fahrplanwechsel zum 14. Dezember 2014 fielen nochmals zahlreiche weitere Verbindungen weg (vor allem die Strecken von Berlin, Hamburg und München nach Paris sowie die Strecken von Amsterdam, Basel und Prag nach Kopenhagen und jeweils in Gegenrichtung, siehe Fahrplanangebot der Deutschen Bahn AG – DB AG). Damit gibt es schon jetzt nur noch ein Rumpfnetz an Nachtreiseverbindungen, auf vielen Strecken ist bereits kein Angebot mehr vorhanden.

Die DB AG spricht offiziell davon (Berliner Zeitung vom 29. Juli 2014 „Bahnreisende kämpfen für Strecken“ und Bericht des RBB Inforadios vom 12. Dezember 2014), bis 2016 eine neue Strategie für den Nachtreiseverkehr entwickeln zu wollen. Viele Bahnkenner befürchten jedoch schon jetzt ein komplettes Aus für den Nachtreiseverkehr. Dafür spricht auch, dass die DB AG trotz des überalterten Zugmaterials offenbar keine Neubestellungen von Wagen vornimmt oder auch nur plant und dass sie bereits jetzt Niederlassungen der Nachtzugsparte schließt.

Die DB AG begründet die massive Einschränkung der Nachtreiseverkehre mit der mangelnden Wirtschaftlichkeit und verweist u. a. auf eine zu geringe Auslastung und zu hohe Kosten (STUTTGARTER ZEITUNG vom 15. September 2014 „Kahlschlag bei Nachtzügen stößt auf Protest“ sowie Flensburger Tageblatt vom 25. September 2014 „Frühes Aus für den Nachtzug“). Viele der von der DB AG genannten Zahlen sind jedoch nicht öffentlich und werden von unabhängiger Seite überdies angezweifelt. Der Betriebsrat der für die Nachtzüge zuständigen Tochter, die DB European Railservice GmbH (DB-ERS), spricht gar von einem bewussten Schlechtrechnen des Zugangebots (so Betriebsratsmitglieder vor der Bundespressekonferenz am 14. September 2014).

Unstrittig ist hingegen, dass die Nachtzüge eine überaus ökologische und komfortable Variante des Reisens auf längeren Strecken insbesondere in die europäischen Nachbarländer darstellt. Während das Angebot an Nachtzügen zunehmend eingeschränkt wird, wird im Gegenzug das Angebot an Nachtreisebussen trotz des deutlich geringeren Komforts beständig ausgebaut.

Während die DB AG ihre Engagements bei Nachtzügen erheblich abbaut und möglicherweise die ganze Sparte aufgibt, verstärken andere europäische Eisenbahnen ihre Aktivitäten in diesem Segment. Seit dem 11. Dezember 2014 gibt es eine verstärkte Kooperation zwischen der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF und der Russischen Staatsbahn RZB, als deren Ergebnis direkte Eisenbahnverbindungen Moskau–Nizza (über Weißrussland, Polen, Tschechische Republik und Italien) und Moskau–Paris (über Weißrussland, Polen und Deutschland) angeboten werden (AFP-Meldung vom 13. Dezember 2011 „Zug auf Direktverbindung Moskau–Berlin–Paris gestartet“). Der Nachtzug auf der letztgenannten Verbindung hat eine Fahrzeit von 38 Stunden und Zwischenhalte u. a. in Berlin, Hannover, Fulda und Köln.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass Nachtzüge eine ökologische und komfortable Variante des Reisens auf längeren Strecken insbesondere in die europäischen Nachbarländer darstellen (bitte mit Begründung)?
2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das Nutzen von Nachtzügen im Vergleich zum Luftverkehr aus ökologischen Gründen die politisch zu bevorzugende Art des Reisens ist (bitte begründen)?
3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlen der Fahrgäste im Nachtzugverkehr der DB AG allein und in Kooperation mit anderen europäischen Bahnunternehmen von 1994 bis heute entwickelt (bitte tabellarische Darstellung nach Jahren)?
4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen der Nachtreisebusse im gleichen Zeitraum entwickelt (bitte tabellarische Darstellung nach Zahlen)?
5. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen auf den einzelnen Nachtzugverbindungen seit dem Jahr 1994 entwickelt (bitte tabellarische Darstellung für die einzelnen Verbindungen aufgeschlüsselt nach Jahren und nach Nutzerinnen und Nutzer von Schlafwagen, Liegewagen und Sitzwagen – Abteil oder Ruhesessel – sowie nach Reisenden in den sogenannten Pendlerwagen)?
6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung im gleichen Zeitraum auf den gleichen Strecken das Platzangebot im Nachtzugverkehr entwickelt (bitte tabellarische Darstellung für die einzelnen Verbindungen und die Jahre, aufgeschlüsselt auch nach Schlafwagen-Betten, Liegewagen-Plätzen und Sitzen – Abteil oder Ruhesessel – sowie nach Plätzen in den sogenannten Pendlerwagen)?
7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung im gleichen Zeitraum auf den gleichen Strecken die Auslastung der Züge entwickelt (bitte tabellarische Auflistung für die einzelnen Verbindungen aufgeschlüsselt nach Jahren und nach Nutzerinnen und Nutzern von Schlafwagen, Liegewagen und Sitzwagen – Abteil oder Ruhesessel – sowie nach Reisenden in den sogenannten Pendlerwagen)?
8. Welchen Anteil an den Fahrpreisen in den Nachtzügen machen nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt die Trassenpreise aus, und welchen Anteil die unterschiedlichen Steuern und Abgaben (Mehrwertsteuer, Energiesteuer, EEG-Umlage u. a.)?
9. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass die Trassenpreise für einige Verbindungen bis zu 50 Prozent der Gesamtkosten ausmachen?
10. Welche Einnahmen durch Trassenpreise sowie für Stationsgebühren generierte bzw. generiert nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Netz AG

bzw. die DB Station & Service AG durch die Nachtzüge insgesamt im Jahr 2000, im Jahr 2005, im Jahr 2010 und im Jahr 2014?

11. Warum wird auf Nachtzüge nicht auch der ermäßigte Umsatzsteuersatz für Hotelübernachtungen angewendet?
12. Warum wird der Nachtzug Berlin/Hamburg/München–Paris nicht in Kooperation zwischen DB AG und SNCF betrieben, sondern nach Information der Fragesteller als eigenwirtschaftlicher Zug der DB AG, obwohl er seinen Nutzen gleichermaßen für beide Länder entfaltet?
13. Ist es zutreffend, dass im Fall von Nachtzügen, die in Kooperation betrieben werden, wechselseitig auf die Erhebung von Trassenpreisen verzichtet wird bzw. diese sich gegenseitig verrechnen?
14. Was wurde nach Kenntnis der Bundesregierung vonseiten der DB AG versucht, um die Wirtschaftlichkeit des ihren Angaben nach trotz der guten Auslastung defizitären Nachtzugs Berlin/Hamburg/München–Paris (Berliner Zeitung vom 29. Juli 2014 „Bahnreisende kämpfen für Strecken“) zu steigern?
15. Gibt es nach Einschätzung der Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen dem Nichtzustandekommen einer Kooperation von DB AG und SNCF im Fall des genannten Nachtzugs sowie auf möglichen anderen Gebieten und dem Angebot der DB AG, mit deren Tochter Arriva im Schienenpersonennahverkehr in Konkurrenz zur SNCF Schienenverkehre anzubieten (bitte begründen)?
16. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass es nun keine tägliche direkte Zugverbindung mehr zwischen den Hauptstädten Frankreichs und Deutschlands gibt?
17. War die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung an den Gesprächen zum Zustandekommen einer Nachtzugverbindung Moskau–Berlin–Paris beteiligt?  

Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Versuche seitens der DB AG oder seitens der maßgeblich Beteiligten SNCF oder RZB, eine solche Nachtzugverbindung in einer Kooperation unter Einbeziehung der DB AG zu bewerkstelligen?
18. Welche Trassenpreise werden nach Kenntnis der Bundesregierung für den Nachtzug Moskau–Paris im deutschen Netz berechnet, bzw. gibt es eine besondere Vereinbarung seitens DB Netz AG und den Betreibern dieses Nachtzugs für die zu begleichenden Trassengebühren?
19. Gab es Gespräche der Bundesregierung oder sind Gespräche mit Vertretern von Nachbarstaaten geplant, um die Verantwortung Deutschlands als wichtiges Transitland der Europäischen Union auch im Schienenpersonenfernverkehr zu erörtern?
20. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Verkehrsträger Nachtzug für die Fußballeuropameisterschaft 2020 bei, ausgehend von den Erfahrungen der Fußballweltmeisterschaft 2006?
21. Hält die Bundesregierung ein leistungsfähiges Nachtzugnetz bei der Bewerbung des Deutschen Fußball Bundes (DFB) um die Ausrichtung der Fußballeuropameisterschaft 2024 sowie bei der zu erwartenden Bewerbung einer deutschen Stadt um die Olympischen Sommerspiele 2024 oder 2028 für förderlich?
22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Gesamtnetznutzen der Nachtzüge für das Bahnnetz, z. B. aufgrund von Anschlussreisen, durch Hin- und Rückreisen auf der gleichen Verbindung am Tage, durch die zu-

sätzlichen Pendlerwagen in Tagesrandlagen (die unter eigenen IC-Zugnummern laufen) oder auch durch die Akzeptanz des Systems Bahn als Verkehrsmittel für Fernreisen generell vorteilhaft ist (bitte begründen)?

23. Mit welchem Verkehrszuwachs im Straßenverkehr (bitte nach Pkw und Fernbus aufschlüsseln) und im Luftverkehr rechnet die Bundesregierung bei einem kompletten Wegfall der Nachtzüge der DB AG?

Berlin, den 16. Dezember 2014

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**