

Antrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nachtzugverkehr als Teil moderner und klimafreundlicher Mobilität ausbauen – Zehn-Punkte-Plan für ein europäisches Nachtzugnetz

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen im nationalen und internationalen Verkehr steht in Deutschland seit mehreren Jahren ein schrumpfendes Schienenverkehrsangebot im Nachtsprung gegenüber. Angesichts des wachsenden Bedarfs an zeitlich passgenauen, kundenorientierten, klimafreundlichen und ressourcenschonenden Mobilitätsangeboten bei Privat- und Geschäftsreisenden wird das fortlaufend schrumpfende Nachtreiseangebot auf der Schiene vor allem mit den vergleichsweise hohen Produktionskosten begründet. Die hieraus im Nachtsprung resultierende Beschränkung der Mobilitätsangebote weitgehend auf Angebote des Flugverkehrs ist weder klimapolitisch noch volkswirtschaftlich nachhaltig. Im Kontext der Verpflichtungen aus dem Klimaschutzabkommen von Paris ist die Bundesrepublik Deutschland angehalten, den Weg zu einer klimaneutralen Wirtschaftsordnung einzuschlagen und für den Mobilitätssektor am 1,5°C-Ziel orientierte Maßnahmen zur ökologischen Modernisierung abzuleiten.

Nach dem schrittweisen Rückzug der Deutschen Bahn AG aus dem Segment des Nachtreiseverkehrs mit Schlafwagen und der vollständigen Einstellung dieses Segments zum Fahrplanwechsel 2016/17 existiert in Deutschland nur noch ein rudimentäres Angebot an entsprechenden langlaufenden Nachtzuglinien innerhalb Deutschlands. Mit der Übernahme des Nachtreiseangebots durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ist eine gegenüber den Vorjahren deutlich geschrumpfte Fahrleistung von klassischen Schlafwagenzügen in Deutschland gesichert worden. Ergänzt wird dieses Angebot durch einzelne ICE- und Intercity-Züge der Deutschen Bahn zwischen nationalen Destinationen, welche in kein zusammenhängendes europäisches Nachtzugnetz eingebunden sind. Internationale Ziele in den Nachbarstaaten Deutschlands sind nur noch vereinzelt in angemessener Zeit im Nachtsprung erreichbar. Für diese beschränkt sich das Mobilitätsangebot nunmehr nur noch auf Angebote der Fluggesellschaften und Fernbusanbieter.

Auf Grund der verkehrspolitischen und klimapolitischen Herausforderungen und der herausgehobenen geografischen Lage Deutschlands in der Mitte Europas ist ein angebotsorientiertes europäisches Nachtzugnetz auf der Grundlage eines „Deutschland-Taktes“ und einer internationalen Vertriebsplattform ein entscheidender Beitrag zur spürbaren Erweiterung des Nachtzugverkehrs in Deutschland.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf europäischer Ebene für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger einzusetzen, so dass der nationale und internationale Nachtzugverkehr gegenüber den bestehenden Angeboten des Luftverkehrs deutlich an Wettbewerbsfähigkeit gewinnt;
2. sich auf europäischer Ebene für eine zielstrebige technische und administrative Harmonisierung des Eisenbahnverkehrs in Europa einzusetzen mit dem Ziel, den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr und Nachtzugverkehr attraktiver zu gestalten;
3. sich auf europäischer Ebene für die zielgerichtete Entwicklung eines Nachtzugnetzes einzusetzen, welches die Nutzung von Hochgeschwindigkeitsstrecken umfasst, so dass das Zurücklegen längerer Distanzen im Nachtsprung als im derzeitigen Nachtzugverkehr ermöglicht wird und folglich die Wettbewerbsfähigkeit des Nachtzugverkehrs innerhalb Europas deutlich erhöht wird;
4. sich auf europäischer Ebene für eine einheitliche Buchungsplattform für alle Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs und Nachtzugverkehrs einzusetzen, die im Gebiet der Europäischen Union verkehren;
5. einen „Deutschland-Takt“ als deutschlandweiten Taktfahrplan zu konzipieren und hieraus einen Zielfahrplan für ein europäisches Nachtzugnetz zu entwickeln, der zur Grundlage für die Weiterentwicklung des nationalen und grenzüberschreitenden Nachtzugverkehrs gelegt wird;
6. die durchschnittliche Trassenpreisentwicklung für den Betrieb von Nachtzügen in Deutschland seit der Fahrplanperiode 2007/08 zu evaluieren und hierfür einen Bericht seitens der Regulierungsbehörde zur finanziellen Situation der Betreiber der Schienenwege im Hinblick auf die Kostendeckung in den drei für den Verkehrsdienst des Schienenpersonenfernverkehrs relevanten und zeitlich gegeneinander abgegrenzten Verkehrssegmenten „Nacht“, „Basic“ und „Metro Tag“ darzustellen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes erhalten Gelegenheit, innerhalb einer von der Regulierungsbehörde zu setzenden angemessenen Frist zu dem Berichtsentwurf Stellung zu nehmen. Ein solcher Bericht über die durchschnittliche Trassenpreisentwicklung im Nachtzugverkehr und die finanzielle Situation der Betreiber der Schienenwege aus der Entwicklung des Nachtzugverkehrs ist alle drei Jahre, erstmals zum 31. Dezember 2018, vorzulegen;
7. schnellstmöglich dem Deutschen Bundestag einen Vorschlag für eine Reform der Trassenpreisfestlegung nach § 36 Abs. 1 ERegG vorzulegen, mit dem Ziel, die Trassenpreise im deutschen Schienennetz nach dem Grenzkostenprinzip zu bemessen und so zu einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit des Schienenpersonenfernverkehrs und somit des Nachtzugverkehrs beizutragen;
8. als Vertreterin des Eigentümers der Deutschen Bahn AG mit dem Vorstand der Deutschen Bahn AG in Gespräche über die Bildung einer Kooperation mit weiteren europäischen Eisenbahnverkehrsgesellschaften in den Nachbarstaaten Deutschlands einzutreten mit dem Ziel, den europäischen Nachtzugverkehr unter einer gemeinsamen Dachmarke weiterzuentwickeln und auszuweiten, Tarife auf internationalen Verbindungen zu harmonisieren und Kundenrabatte gegenseitig anzuerkennen. Nach Abschluss der Gespräche hat die Bundesregierung dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Ergebnisse zu informieren;

9. als Vertreterin des Eigentümers der Deutschen Bahn AG mit dem Vorstand der Deutschen Bahn AG in Gespräche einzutreten, mit dem Ziel, nicht mehr genutzte Zuggarnituren mittels europaweiter Ausschreibung an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen zu veräußern. Nach Abschluss der Gespräche hat die Bundesregierung den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Ergebnisse zu informieren;
10. sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass jede Bürgerin und jeder Bürger der Europäischen Union bei Vollendung des 18. Lebensjahres kostenfrei ein Interrail-Ticket zur Nutzung im europäischen Schienenpersonenfernverkehr erhält und so eine niedrigschwellige Gelegenheit ermöglicht wird, das Reisen im europäischen Fern- und Nachtzugverkehr als attraktive, moderne und klimafreundliche Mobilität zu erleben.

Berlin, den 30. Mai 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

