

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Schlafwagen der Deutschen Bahn AG**

Der Bahn kommt nach Ansicht der Fragesteller bei der Transformation des Verkehrssektors eine entscheidende Rolle zu. Sowohl Güter- als auch Personenverkehr sollen in den kommenden Jahren in großem Umfang von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene verlagert werden ([www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Klimaschutz/eckpunkte\\_klimaschutzprogramm\\_2030.pdf](http://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/eckpunkte_klimaschutzprogramm_2030.pdf)). Neben dem Auf- und Ausbau der Bahninfrastruktur benötigt es dafür auch eine Attraktivitätssteigerung und Ausweitung des Angebotes der Deutschen Bahn AG (DB AG). Dazu gehören aus Sicht der Fragesteller neben einem Ausbau der bestehenden Angebote verschiedenster Art ebenfalls Verbindungen mit Schlaf- und Liegewagen, wie sie von der DB AG bereits bis Ende 2016 betrieben wurden. Aktuell investieren einige europäische Wettbewerber, wie die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), massiv in die Erweiterung der Schlafwagenkapazitäten und planen diese auch vermehrt auf Verbindungen in der Bundesrepublik Deutschland – teilweise in Kooperation mit der DB AG – einzusetzen ([www.tagesspiegel.de/wirtschaft/deutsche-bahn-warum-der-traum-vom-schlafwagen-in-deutschland-wohl-nicht-so-bald-wahr-wird/25108692.html](http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/deutsche-bahn-warum-der-traum-vom-schlafwagen-in-deutschland-wohl-nicht-so-bald-wahr-wird/25108692.html); [www.welt.de/reise/nah/article190385865/Reisen-mit-der-Bahn-Wo-die-besten-Nachtzuege-fuer-Touristen-fahren.html](http://www.welt.de/reise/nah/article190385865/Reisen-mit-der-Bahn-Wo-die-besten-Nachtzuege-fuer-Touristen-fahren.html)). Obwohl die DB AG seit gut drei Jahren den Schlafwagenverkehr durch den Einsatz von IC- und ICE-Nachtverbindungen zu ersetzen sucht, scheint die Nachfrage nach einem entsprechenden Angebot mit Schlafwagen für den transeuropäischen Schienenverkehr kontinuierlich zu steigen ([www.faz.net/aktuell/reise/renaissance-der-nachtzuege-die-alternative-zum-fliegen-16430220.html](http://www.faz.net/aktuell/reise/renaissance-der-nachtzuege-die-alternative-zum-fliegen-16430220.html)). Eine Wiederaufnahme des Schlafwagenverkehrs stellt die DB AG derzeit jedoch nicht in Aussicht. Wenn die DB AG in Deutschland und Europa zukünftig mit Wettbewerbern auf

diesem Wachstumsmarkt konkurrieren möchte, muss der Konzern jedoch nach Meinung des Fragestellers stärker den Verkehr mit Schlaf- und Liegewagen zu nationalen und internationalen Destinationen in seine strategischen Überlegungen einbeziehen. Insbesondere Verbindungen zwischen europäischen Metropolen, etwa Berlin–Paris, bieten sich hierfür an. Angesichts wachsender Fahrgastkapazitäten im Schienenfernverkehr und steigender Komfortansprüche der Reisenden ist nach Ansicht der Fragesteller die Wiederaufnahme des Schlafwagenbetriebs durch die DB AG nicht nur wünschenswert, sondern auch hinsichtlich der begrenzten Verfügbarkeit von Schlafwagen im Sinne der Planungssicherheit erstrebenswert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie schätzt die Bundesregierung das Potential von Schlafwagen für das Personenfernverkehrsangebot der DB AG ein, und wie begründet sie dies?
2. Wie viele Kunden nutzen nach Kenntnis der Bundesregierung das Schlafwagenangebot der DB AG im Zeitraum von 2014 bis zur Einstellung des Betriebs Ende 2016 (bitte nach Jahr auflisten)?
3. Wie viele Kunden nutzen nach Kenntnis der Bundesregierung die auf den deutschen Schienenwegen angebotenen Schlafwagen seit Januar 2017 bis heute (bitte nach Jahr und Betreiber aufgelistet)?
4. Was geschah nach Kenntnis der Bundesregierung mit den Schlafwagen der DB AG, die sich zum Zeitpunkt der Einstellung des Schlafwagenbetriebs im Besitz des Konzerns befanden und aktiv genutzt wurden?
5. Befinden sich laut Kenntnisstand der Bundesregierung noch Schlafwagen im Besitz der DB AG, und falls ja, in welchem Zustand sind diese heute?
6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Investitionskosten für die Wiederaufnahme des Schlafwagenbetriebs bei der DB AG?
7. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Einsatz von Schlafwagen ausländischer Betreiber in Deutschland?
8. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Kooperationsprojekte der DB AG mit ausländischen Betreibern von Schlafwagen in Deutschland und im Ausland?
9. Wie schätzt die Bundesregierung die Tatsache ein, dass die DB AG die bestehende Nachfrage an Nachtzügen mit Schlafwagen derzeit durch Kooperationen mit ausländischen Betreibern bedient?
10. Plant die Bundesregierung, der DB AG Finanzmittel zur Wiedereinführung eines konzerneigenen Schlafwagenbetriebs zur Verfügung zu stellen, und wie begründet sie ihre Antwort auf diese Frage?
11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Einsatz von Schlafwagen bei den privatwirtschaftlich geführten Eisenbahngesellschaften in der Bundesrepublik?

Berlin, den 6. November 2019

**Christian Lindner und Fraktion**