

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Zukunft des Nachtzugverkehrs (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16579)

Da die Bundesregierung die Kleine Anfrage der Fragesteller auf Bundestagsdrucksache 19/15761 „Zukunft des Nachtzugverkehrs“ trotz zweimaliger Fristverlängerung aus Sicht der Fragesteller nicht vollständig beantwortet hat, richten wir hiermit nochmals eine Reihe von Fragen zur vollständigen Beantwortung an sie. Sofern eine Bewertung erbeten wird, ist eine Bewertung des beschriebenen Sachverhalts durch die Bundesregierung gefragt und nicht eine Darstellung von bekannten Fakten.

Im Zuge der Klimaproteste wird aktuell wieder stark über die Nachtzüge diskutiert, ermöglichen sie doch ein klimafreundliches und zugleich komfortables Reisen mit der Bahn auch über weite Strecken. Dabei wird wesentlich weniger Energie verbraucht und werden wesentlich weniger klimaschädliche Gase ausgestoßen als bei einem Flug auf der gleichen Strecke (vgl. „Daten zum Verkehr“, herausgegeben vom Umweltbundesamt). Während Reisen von vielen Stunden in der Bahn von den meisten Menschen als lang empfunden werden, ist auch eine zehnstündige Reise schlafend über Nacht eine gute Alternative auf Langstrecken. Damit haben Nachtzüge nach Einschätzung der Fragesteller das Potenzial, viele innereuropäische Flüge auf die wesentlich CO₂-ärmere Bahn zu verlagern.

Mit Nachtzügen sind hier keine Züge allein mit Sitzwagen gemeint, sondern Züge, die durch Schlaf- und/oder Liegewagen auch ein komfortables Reisen über Nacht im Schlaf ermöglichen – ergänzt durch Sitzwagen. Nur so können Nachtzüge mehrere Funktionen für unterschiedliche Bedürfnisse von Reisenden erfüllen: Hotel- bzw. Hostel-Standard für die Langstrecke sowie Sitzwagen für die nächtlichen Kurzstrecken und Spät- bzw. Frühpendlerinnen und Spät- bzw. Frühpendler.

Noch vor wenigen Jahren wurden die Initiativen der Opposition für den Erhalt der Nachtzüge abgelehnt (vgl. Bundestagsdrucksachen 18/2494 und 18/7904). Inzwischen wird aber wieder zunehmend über eine Wiederausweitung des Nachtzugverkehrs und neue Linien diskutiert. Nach einigen Berichten denkt inzwischen sogar die Deutsche Bahn AG (DB AG) über eine Renaissance des Nachtzugverkehrs nach (vgl. Wirtschaftswoche vom 13. September 2019: „Deutsche Bahn prüft Comeback der Nachtzüge“). In Schweden wird der

Nachtzugverkehr in Anbetracht einer deutlich ansteigenden Nachfrage bereits ausgeweitet, und auch der internationale Verkehr wird ausgebaut. So soll es wahrscheinlich ab 2022 neue Verbindungen zwischen Stockholm und Hamburg sowie zwischen Malmö und Köln geben (vgl. Train Tracks vom 16. Januar 2020: „Schweden plant Nachtzug von Malmö nach Köln“). Auch die Schweiz bereitet gerade einen Wiedereinstieg in das Nachtzuggeschäft in Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) vor (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 3. August 2019: „Renaissance des Schlafwagens“).

Nach dem Ausstieg der DB AG aus dem Nachtzuggeschäft im Dezember 2016 hatten die ÖBB einen Teil der Strecken sowie viele Schlafwagen übernommen und ihre gesamte Nachtzugsparte unter der Marke „NightJet“ komplett neu aufgestellt. Sehr schnell wurde klar, dass diese Bemühungen offensichtlich sehr erfolgreich waren und die Züge auch wirtschaftlich stabil betrieben werden können (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 7. Januar 2018: „Österreichische Bahn zufrieden mit Nachtzügen in Deutschland“; Manager-Magazin vom 5. Januar 2019: „Der neue Boom der Nachtzüge“). Damit widerlegten die ÖBB auch die DB AG, die in den Nachtzügen lediglich unvermeidliche Verlustbringer gesehen hatte (vgl. die Aussagen des damaligen DB-Vorstands Ulrich Homburg, Protokoll 18/26 des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. Januar 2015).

Die ÖBB haben zwischenzeitlich sogar noch weitere Nachtzuglinien (u. a. Berlin–Wien) übernommen, haben gerade einen neuen Nachtzug zwischen Brüssel und Wien eingerichtet (Nachrichten des WDR vom 19. Januar 2020, <https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/nachtzug-wien-bonn-koeln-aachen-bruessel-100.html>), bereiten noch mindestens eine weitere Linie Amsterdam–Wien konkret vor und denken über zusätzliche Linien nach, insbesondere wenn ab Ende 2022 neue Züge zur Verfügung stehen (vgl. ÖBB: „Neue Fernverkehrszüge für die ÖBB – Nächste Generation im Anrollen“, <https://www.oebb.at/de/neuigkeit/en/neue-fernverkehrszuege.html> sowie den Vortrag von Kurt Bauer auf der Konferenz „Flugverkehr und Klimaschutz: Fakten und Forderungen“ in Zürich am 6. September 2019).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Situation und die Zukunft für den Nachtzugverkehr insbesondere in Anbetracht der Bemühungen zum Klimaschutz, auch wenn bestimmte Verbindungen ggf. nicht für sich wirtschaftlich tragfähig sind oder zumindest nicht sofort bei Linienaufnahme gewinnbringend fahren (bitte ausführlich begründen und eine Einschätzung der Situation durch die Bundesregierung sowie mögliche Überlegungen zu politischen Maßnahmen darstellen)?
2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus Modellen wie bei der Wiedereinführung des Nachtzugs Brüssel–Amsterdam, wo das Risiko für die ersten drei Jahre des Betriebes von der öffentlichen Hand übernommen werden (vgl. Vortrag von Elmer van Buuren auf der Konferenz von „Back on Track“ in Hamburg am 19. Oktober 2019), und plant sie, ein solches Modell auch für Verbindungen von bzw. nach Deutschland umzusetzen (bitte die Position ausführlich begründen und eine Einschätzung der Situation durch die Bundesregierung sowie mögliche Überlegungen zu ähnlichen oder alternativen politischen Maßnahmen darstellen)?
3. Wie schätzt die Bundesregierung die Aussichten für eine Ausweitung des Nachtzugverkehrs und des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs am Tage zwischen Deutschland und den im Folgenden genannten Nachbarländern bzw. erweiterten Nachbarländern ein, und wie schätzt sie das jeweilige Potenzial für eine Verlagerung von Flugverkehr oder anderem Verkehr auf

die Bahn ein (bitte nach den einzelnen unter 3a bis 3i genannten Ländern aufschlüsseln und die Einschätzung jeweils begründen)

- a) Norwegen, Schweden und Dänemark,
- b) Niederlande und Belgien,
- c) Tschechien und Slowakei,
- d) Polen und Ukraine,
- e) Ungarn,
- f) Frankreich,
- g) Nordspanien (z. B. Barcelona),
- h) Italien,
- i) Slowenien und Kroatien?

4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Bemühungen der schwedischen Regierung für die Neuschaffung von Nachtzugverbindungen zwischen Stockholm und Hamburg sowie zwischen Malmö und Köln (vgl. Train Tracks vom 16. Januar 2020: „Schweden plant Nachtzug von Malmö nach Köln“), von denen auch viele deutsche Fahrgäste profitieren würden?

Plant sie, diese Bemühungen zu unterstützen, und wenn ja, in welcher Weise?

5. Wie schätzt die Bundesregierung das Potenzial für neue Nachtzugverbindungen ins Baltikum ein, insbesondere da derzeit die Normalspurbahnstrecke zwischen Warschau und den baltischen Ländern („Rail Baltica“) ausgebaut wird und damit zukünftig eine Direktverbindung zwischen Berlin und den baltischen Ländern sowie dadurch auch ein Anschluss per Schiff von Tallinn nach Helsinki möglich wird (bitte ausführlich begründen)?
6. Ab wann, und in welcher Form werden die ÖBB nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche BahnCards in den NightJet-Zügen anerkennen (vgl. Antwort zu den Fragen 4 und 5 in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/15761) und erhalten sie dafür eine Ausgleichszahlung von der DB AG (bitte auch Quelle mit anfügen)?
7. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, und was plant sie weiterhin, um die Forderung 5 des Deutschen Bundestages gemäß dem Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/12363 („sich dafür einzusetzen, dass im Nachtzugverkehr ein einheitliches Buchungssystem geschaffen wird, welches Fahrkarten der jeweiligen Länder integriert“) umzusetzen, und wie bewertet sie in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Nachtzüge in Deutschland nach Auffassung der Fragesteller bequem, zuverlässig und günstig nur über das Buchungssystem ÖBB gebucht werden können, weil das Buchungssystem von „DB International“ viele Züge anderer Unternehmen nach eigenen Recherchen nicht buchen kann, und dass dadurch die Nachtzüge mit anderen Zügen im Vor- und Nachlauf nicht auf einem Ticket kombinierbar sind, was zu höheren Kosten und geringeren Fahrgastrechten für die Kundschaft führt (vgl. Tagesspiegel vom 5. November 2019: „Wie ich fast daran verzweifelte, eine Bahnreise nach Rom zu buchen“; bitte ausführlich begründen; gefragt ist hier nach den durch die Bundesregierung vorgenommenen Maßnahmen, nicht nach den Maßnahmen von Eisenbahnverkehrsunternehmen – EVU)?
8. Was hat die Bundesregierung – nicht die DB AG – bisher unternommen, und was plant sie weiterhin, um die Forderung 6 des Deutschen Bundesta-

ges gemäß dem Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/12363 („gegenüber dem Vorstand der DB AG dafür einzutreten, dass die Beschäftigten der DB-Tochterfirma DB European Railservice [ERS] GmbH sozialverträglich in alternative Beschäftigungsbereiche innerhalb der DB AG und an andere Nachtzugbetreiber weitervermittelt werden“) umzusetzen?

- a) Wie viele ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ERS sind nach Kenntnis der Bundesregierung in die Muttergesellschaft DB Fernverkehr übernommen worden?
 - b) Wie viele ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ERS haben nach Kenntnis der Bundesregierung Arbeitsplätze bei anderen Konzerngesellschaften der DB AG erhalten, und in welchen?
 - c) Wie viele ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ERS sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abfindung aus dem DB-Konzern ausgeschieden?
 - d) Wie viele von den in Frage 3c genannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern standen nach Kenntnis der Bundesregierung kurz vor der Rente (Kriterium: Kürzung der Abfindung gemäß Demografie-Tarifvertrag)?
 - e) Wie viele ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ERS wechselten nach Kenntnis der Bundesregierung zu einem anderen Bahn- oder Serviceunternehmen (z. B. ÖBB, Newrest, BTE, Train4You, Metronom), und wie viele von ihnen taten dies nach Kenntnis der Bundesregierung durch Vermittlung von DB JobService?
9. Warum benennt die Bundesregierung auf die Frage nach Studien, Berichten und Gutachten zum Nachtzugverkehr (vgl. Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 19/15761) nicht den Schlussbericht „Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr von, nach und innerhalb Deutschlands“ im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/MKS/schlussbericht-entwicklung-nachtzugsystems.pdf>), und warum wurde dieser Bericht zwar bereits am 19. Oktober 2017 fertiggestellt, jedoch erst im Herbst 2019 ohne Öffentlichkeitsarbeit auf der Seite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlicht?
10. Welche weiteren Studien, Berichte oder Gutachten zum Nachtzugverkehr wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2015 von der DB AG, der Bundesregierung selbst, dem BMVI oder von anderen Bundesinstitutionen in Auftrag gegeben, und mit welchem Ergebnis (bitte nochmals eingehend prüfen, welche weiteren Gutachten der Bundesregierung möglicherweise noch bisher entgangen sind und eine vollständige Liste liefern)?
- a) Wo, und wann wurden diese Studien veröffentlicht (bitte tabellarische Auflistung aller Veröffentlichungsorte und Veröffentlichungsdaten, ggf. mit Links), bzw.
 - b) warum wurden diese Studien nicht veröffentlicht (bitte ausführliche Begründung für jede nicht veröffentlichte Studie)?
11. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Schlussbericht „Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr von, nach und innerhalb Deutschlands“ im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/MKS/schlussbericht-entwicklung-nachtzugsystems.pdf>), und welche politischen Schritte mit welchem Umsetzungszeitraum leitet sie daraus ab (bitte begründen)?

12. Wie bewertet die Bundesregierung die um teilweise mehr als 30fach höheren Gebühren für die Nutzung von Autoreisezug-Anlagen in Deutschland im Vergleich z. B. zu den vergleichbaren Anlagen in Österreich (Hamburg-Altona: 626,56 Euro, Villach als ältere Anlage: 17,86 Euro, Wien als neue Anlage: 84,35 Euro; vgl. <http://prellbock-altona.de/aerger-mit-den-preisen-der-deutschen-bahn-beim-autoverladetermina-bahnhof-altona/>), die die Betreiberinnen und Betreiber von Autozügen und kombinierten Nacht-/Autozügen wie die ÖBB trifft, und welche Gegenmaßnahmen plant sie ggf., um dieses Angebot zu erhalten (bitte begründen)?
13. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller zu, dass eine Kofinanzierung oder Risikoübernahme für aus betriebswirtschaftlicher Sicht defizitäre Nachtzugverbindungen geeignet ist, die Klimaziele Deutschlands durch Verlagerung von Flugverkehr auf die Bahn zu erreichen, auch mit Blick auf die Tatsache, dass in verschiedenen Ländern Europas Nachtzüge Teil des gemeinwirtschaftlichen Verkehrs sind und dass der Flugverkehr in erheblichem Umfang subventioniert wird (u. a. durch die Kerosinsteuerbefreiung, die Mehrwertsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge, öffentliche Gelder in Milliardenhöhe zum Aufbau der Flughafeninfrastruktur sowie Subventionen für Flugzeugherstellerinnen und Flugzeughersteller wie Airbus; bitte die Position der Bundesregierung ausführlich darstellen und begründen)?
14. Welcher Anteil der Dienstreisen im Auftrag des Bundeskanzleramts und der Bundesministerien wurde in den Jahren 2000 bis 2019 mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt (bitte prozentual nach Jahren, nach einzelnen Bundesministerien plus Bundeskanzleramt und nach Verkehrsmitteln wie Bahn und Flugzeug aufschlüsseln)?
15. Wie oft wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2010 bis 2019 Nachtzüge für Dienstreisen von Mitarbeitenden des Bundeskanzleramts oder der Bundesministerien genutzt (bitte Anzahlen nach Jahren und nach Bundesministerien und Bundeskanzleramt aufschlüsseln)?
16. Welche Mitglieder der Bundesregierung und/oder welche leitenden Beamten der einzelnen Bundesministerien verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über persönliche Erfahrungen bei der Nutzung von Nachtzügen für Dienstreisen (bitte personengenau mit Anzahl der bisherigen Nutzungen aufschlüsseln)?

Berlin, den 28. Januar 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

