

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/17474 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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“; ManagerMagazin 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/neuigkeiten/neue-fernverkehrszuege.html> sowie den Vortrag von Kurt Bauer auf der Konferenz „Flugverkehr und Klimaschutz: Fakten und Forderungen“ in Zürich am 6. September 2019).

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)?

Die Bundesregierung steht einer Ausweitung des Angebotes für Nachtzugverkehre offen gegenüber. Voraussetzung ist eine wirtschaftlich tragfähige Gestaltung des Angebots. Der Nachtzugverkehr fällt in den Bereich des Personenfernverkehrs und wird eigenwirtschaftlich von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betrieben, die erwartete Nachfrage und Wirtschaftlichkeit abwägen. Gleichzeitig wird die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene in der Nachfrage und Wirtschaftlichkeit von entsprechenden Angeboten beeinflusst.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Personenfernverkehrs gegenüber dem Luftverkehr zu stärken, hat die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 Maßnahmen beschlossen. Durch die Senkung des Umsatzsteuersatzes beim Bahnfahren im Fernverkehr von 19 auf 7 Prozent wurden Bahntickets günstiger, die Steuer auf Flugtickets wurde hingegen zum 1. April 2020 erhöht. Um die Klimaschutzziele 2030 aus dem Klimaschutzgesetz zu erreichen werden weitere Maßnahmen im Verkehrsbereich erforderlich sein, die dazu beitragen dürften, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene weiter zu erhöhen. Die Bundesregierung ist überzeugt, dass ein steigendes Nachfragepotential nach

Nachtzugverkehren durch den jedem offenstehenden Markt für Fernverkehr befriedigt werden kann.

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)?

Österreich und die Niederlande fördern Nachtzugverkehre nach unterschiedlichen Kriterien. Eine derartige oder ähnliche Subventionierung der Verkehre in Deutschland ist seitens der Bundesregierung nicht geplant. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Eine Nachtzugverbindung Brüssel–Amsterdam ist der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16579 verwiesen.

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?

Im Zusammenhang mit der Bahnreform 1993 wurde der Eisenbahnmarkt in Deutschland für alle Schienenpersonen- und Schienengüterverkehre geöffnet. Dieser freie Marktzugang gilt auch für die Initiative der schwedischen Regie-

zung einen Nachtzugverkehr zwischen Malmö und Köln einzurichten. Die Bundesregierung beteiligt sich an einer vom schwedischen Verkehrsministerium eingerichteten Arbeitsgruppe auf Fachebene, um bestehende Fragen in Bezug auf den Zugang zum deutschen Markt zu beantworten.

5. Wie schätzt die Bundesregierung das Potenzial für neue Nachtzugverbindungen ins Baltikum ein, insbesondere da derzeit die Normalspurstrecke 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)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Die DB BahnCard 25, 50, 100 wird als Ermäßigung für Komfort-Tickets (IRT) für Nachtreisen im ÖBB Nightjet bereits anerkannt (vgl. www.nightjet.com/de/buchung/tarifinformationen/allgemein). Die Anerkennung der BahnCard legt die ÖBB selbständig im Rahmen der vertraglichen Vereinbarung zwischen der DB AG und der ÖBB fest.

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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16579 verwiesen.

8. Was hat die Bundesregierung – nicht die DB AG – bisher unternommen, und was plant sie weiterhin, um die Forderung 6 des Deutschen Bundestages 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?

Die Fragen 8 bis 8e werden zusammen beantwortet.

Die DB Fernverkehr AG hat im Zuge der Beendigung der Nachtzugverkehre zum Ende 2016 mit den verantwortlichen Arbeitnehmervertretern und den Gewerkschaften der DB European Railservice GmbH (DB ERS) einen Interessenausgleich und Sozialplan verhandelt. Es wurde für alle zum damaligen Zeitpunkt betroffenen 420 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ERS eine einvernehmliche Lösung gefunden.

Von den betroffenen Mitarbeitern hat ein Drittel zum Zeitpunkt bzw. kurz nach Einstellung der Verkehre eine neue Anstellung im DB Konzern gefunden. Der Großteil ist zur DB Fernverkehr AG gewechselt. Weitere Vermittlungen gab es zur DB Regio AG, DB Netz AG und DB Station&Service AG. Etwa ein Drittel hat den DB-Konzern mit einer Abfindung gemäß Sozialplan verlassen. Das übrige Drittel ist zur DB Jobservice GmbH gewechselt. Heute befinden sich noch 35 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von der DB ERS aus dem damaligen Interessenausgleich bei der DB JobService GmbH. Die restlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind jeweils zur Hälfte innerhalb des DB-Konzerns vermittelt worden bzw. auf anderem Weg aus dem Konzern ausgeschieden.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über die Altersstruktur der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie über deren neue Beschäftigungen vor.

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)?
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)?

Die Fragen 9 bis 11 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene notwendig, um die notwendige Minderung der CO₂-Emissionen zu erreichen. Nachtzugverkehre können hierzu einen Beitrag leisten. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde in den Jahren 2016/2017 die Studie „Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr von, nach und innerhalb Deutschlands“ im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung erarbeitet. Sie ist nach Auffassung des BMVI die einzige wissenschaftliche Studie, die sich mit der möglichen Ausgestaltung des Nachtzugverkehrs in Mitteleuropa befasst. Die Veröffentlichung der Studie erfolgte zeitnah nach ihrer Auswertung. Sie legte ein fiktives Nachtzugnetz für

Mitteleuropa zugrunde und kam zum Ergebnis, dass damit im Idealfall bis zu rund 100.000 t CO₂/Jahr eingespart werden können. Dass die CO₂-Einsparungen relativ gering ausfallen liegt auch daran, dass unterstellt wurde, dass ein Teil der Reisenden auch ohne Nachtzugangebot die Bahn genutzt hätte. Im Vergleich zu derzeit rund 160 Millionen Tonnen verkehrlicher CO₂-Emissionen pro Jahr allein in Deutschland sind diese Einsparungen überschaubar. Gleichwohl begrüßt die Bundesregierung, wenn auch diese Nachfragepotentiale hin zu einem CO₂-neutralen Europa erschlossen werden können. Über den Ausschussbericht 19(15)284 hinaus befindet sich derzeit eine Studie zu einem transeuropäischen Tag- und Nachtzugnetz in Bearbeitung.

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/aergermit-den-preisen-der-deutschen-bahn-beim-autoverladeterminale-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)?

Verladeeinrichtungen für Autozugverkehre sind nach der Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe g des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) Serviceeinrichtungen. Das Entgelt für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, gemäß § 32 ERegG in Übereinstimmung mit Europarecht nicht übersteigen. Die Höhe des Entgelts kann von der Bundesnetzagentur auf Antrag oder von Amts wegen auf ihre Angemessenheit überprüft werden.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat die Bundesnetzagentur in einem Verfahren zu den Entgelthöhen dargelegt, dass die Entgelte für Autoterminals rechtskonform sind. Gleichwohl wurde von der Bundesnetzagentur angeregt, dass die Verfahrensbeteiligten dies noch einmal im Detail diskutieren. Die EVU, die Autoverlade-Terminals nutzen (also auch die ÖBB), haben sich Ende Januar 2020 hinsichtlich einer möglichen Weiterentwicklung des Entgeltssystems mit der DB Station&Service AG ausgetauscht. Ein Folgetermin ist in der Abstimmung.

Der DB AG liegen keine Daten zu den Haltemengen noch zu den Kosten der Autoreisezug-Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG vor. Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16579 verwiesen.

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)?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erhebung der Daten über den gesamten genannten Zeitraum ist nicht möglich, da die Aufbewahrungsfrist für die zahlungsbegründeten Unterlagen über Reisekosten auf fünf bis sechs Jahre beschränkt ist. Die Erhebung der Daten für den restlichen Zeitraum (ca. 2013 bis 2020) wäre zudem mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden, da eine elektronische Auswertung der abgefragten Daten nicht möglich ist. Eine statistische Erfassung der angefragten Daten durch die Bundesregierung erfolgt nicht.

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)?

Eine statistische Erfassung der persönlichen Erfahrungen für Dienstreisen durch die Bundesregierung erfolgt nicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 14 und 15 verwiesen.