

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/21513 –**

Sachstand bei der Vorbereitung der geplanten Nachtzüge Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Köln – Brüssel und Stockholm – Hamburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Sommer 2019 erhielt die schwedische Verkehrsbehörde Trafikverket, das schwedische Zentralamt für Verkehrsinfrastruktur, das für alle Verkehrsarten die Verantwortung trägt, den Regierungsauftrag, geeignete Nachtzugrelationen zwischen Schweden und Mitteleuropa zu identifizieren. Am 27. April 2020 legte Trafikverket seinen Abschlussbericht für eine aussichtsreiche Nachtzugverbindung zwischen Schweden und Mitteleuropa vor. Darin empfiehlt die Behörde der schwedischen Regierung die Relation Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Köln – (Brüssel) als potenzialträchtigste Verbindung zuerst umzusetzen. Trafikverket geht davon aus, dass die neue Nachtzugverbindung bereits 2022/2023 den Betrieb aufnehmen könnte. Als weitere günstige Nachtzugrelation wird im Bericht Stockholm – Hamburg genannt. Zu einem späteren Zeitpunkt seien auch Verbindungen nach Berlin, Frankfurt und Basel denkbar (<https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2020-04/slutr edovisning-av-regeringsuppdraget-att-utreda-nattag-till-europa/>). Nach jüngsten Berichten soll auch der Nachtzug von Stockholm bereits zum 1. August 2022 den Fahrgästen angeboten werden (<https://taz.de/Neue-Zugverbindunge n-nach-Schweden/!5699074/>).

Der gesellschaftliche Wandel in Bezug auf Klimaschutz ist in Schweden bereits weit vorangeschritten; die schwedischen Begriffe „flygskam“ für „Flugscham“ und „tågskryt“ für „Zugstolz“ sind sprachlicher Ausdruck dieses Wandels. Daraus resultiert, dass weite Teile der schwedischen Bevölkerung Reisen nach Mitteleuropa mit der Bahn anstatt mit dem Flugzeug bevorzugen würden, ihnen dafür seit der weitgehenden Einstellung des Nachtreiseverkehrs auf Schienen aber das Angebot fehlt.

Die schwedische Regierung setzt sich daher gemäß der Vorarbeiten ihrer Verkehrsbehörde Trafikverket für eine erste neue Nachtzugverbindung von Stockholm bzw. Malmö nach Köln bzw. Brüssel ein und ist bereit, eine mögliche Deckungslücke zum eigenwirtschaftlichen Betrieb bzw. zur eigenwirtschaftlichen Beschaffung der Fahrzeuge über eine Verkehrsausschreibung oder Direktvergabe zu schließen.

Die neue Nachtzugverbindung soll nach dem Willen der schwedischen Regierung bereits 2022 ihren Betrieb aufnehmen. Der deutsche Abschnitt von Flensburg bis Köln bzw. Aachen macht mehr als die Hälfte der von einem Nachtzug Malmö – Brüssel zurückzulegenden Strecke aus. Aus Sicht der Fragesteller wird am Beispiel dieser Relation deutlich, dass Deutschland aufgrund seiner zentralen Lage in Europa eine Schlüsselfunktion auch für die Renaissance des Nachtzugs einnimmt.

Während sich der dänische Verkehrsminister Benny Engelbrecht erfreut über die schwedische Nachtzuginitiative zeigte und die dänische Regierung bereits Haushaltsmittel für eine Unterstützung des Nachtzugs bewilligt hat, ist der Vorschlag Schwedens, das Nachtzugangebot über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu beauftragen, bei Gesprächen auf Regierungsebene bei der deutschen Seite auf Widerstand gestoßen (siehe BAHN-REPORT 5/20).

Die Fragesteller sind der Auffassung, dass Deutschland die Präsidentschaft im Rat der Europäischen Union im zweiten Halbjahr 2020 dafür nutzen muss, um die Grundlagen für ein europäisches Nachtzugnetz zu schaffen. Dabei sollte Deutschland besonders bei den Nachtzugrelationen im eigenen Land mit gutem Beispiel vorangehen und derartige klimaschonende Fernreiseangebote mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln ermöglichen.

1. Befürwortet die Bundesregierung die Einführung einer Nachtzugverbindung in der Relation Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Köln – Brüssel grundsätzlich, und ist die Bundesregierung bereit, die schwedische Initiative zu unterstützen?

Wenn ja, in welcher Form, und mit welchen Mitteln will die Bundesregierung die Initiative der schwedischen Regierung unterstützen?

2. Wie wäre eine solche finanzielle Beteiligung nach Kenntnis der Bundesregierung rechtlich möglich?

Welche nationalen Förderinstrumente kämen dafür infrage, sofern ein eigenwirtschaftliches Angebot nicht möglich wäre?

19. Gibt es Überlegungen seitens der Bundesregierung, sich an dem von der schwedischen Regierung initiierten Planungen für einen Nachtzug von Malmö nach Brüssel im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags finanziell zu beteiligen?

Wenn nein, warum nicht?

20. Wenn ja, wie weit sind die Vorbereitungen für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gediehen, und bis wann strebt die Bundesregierung an, in dieser Frage Benehmen mit der Regierung Schwedens bzw. Dänemarks und Belgiens herzustellen?

21. Welche weiteren Planungen für neue Nachtzugverbindungen, die Deutschland berühren, sind der Bundesregierung bekannt, und was unternimmt die Bundesregierung, um die Marktzugangsbarrieren für Eisenbahnverkehrsunternehmen in diesem Segment des Fernverkehrs abzusenken?

22. Welche in Deutschland verkehrenden internationalen Fernzüge werden zumindest abschnittsweise über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag durch andere Länder abgesichert?

23. Müssen die im Zuge eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags eingesetzten Mittel bei internationalen Zügen auf die Streckenabschnitte außerhalb Deutschlands beschränkt bleiben?

24. Gibt es bei internationalen Zügen Bedenken bezüglich einer Mischkalkulation des Eisenbahnverkehrsunternehmens bei ungleichen nationalen Regelungen?
31. Welche konkreten Pläne gibt es bereits für die Renaissance des TEN bzw. TEE (Trans Euro Nacht bzw. Trans Europa Express, vgl. Rede des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, beim Schienenpakt am 30. Juni 2020) bzw. für langlaufende, schnelle und moderne europäische Nachtzugverbindungen mit Strecken um 1 600 km bis ca. 2 000 km?
32. Welche politischen Initiativen auf europäischer Ebene plant die Bundesregierung im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft, um den Aufbau eines europäischen Nachtzugnetzes voranzutreiben?
33. Welche Instrumente hält die Bundesregierung grundsätzlich für geeignet, um für Eisenbahnverkehrsunternehmen Anreize zu schaffen, in neue Nachtzugverbindungen zu investieren?
35. Wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine europaweite Vertriebspflicht von Fernverkehrsangeboten bzw. Fernverkehrstarifen verschiedener EVU innerhalb der EU bzw. Europas einsetzen, um der zunehmenden Zersplitterung und Segmentierung der europäischen Eisenbahntarife entgegenzuwirken?

Wenn ja, was plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung steht einer Ausweitung des Angebots von Schienenpersonenfern- bzw. Nachtzugverkehren in Europa positiv gegenüber. In Deutschland existieren keine Hindernisse bzw. Marktzugangsbarrieren für die Einführung solcher Verkehre. Der Zugang zum deutschen Eisenbahnmarkt und damit der Netzzugang steht in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Antragstellern gleichermaßen und diskriminierungsfrei offen.

Der konkrete Zugang zum Schienennetz wird durch den zuständigen Betreiber der Schienenwege gewährt, u. a. die DB Netz AG. Rechtsgrundlage dafür ist in Deutschland in Umsetzung europäischen Rechts das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) in Verbindung mit den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) des Betreibers der Schienenwege. Im Rahmen des freien Zugangs zum deutschen Schienennetz kann jeder, der die notwendigen Voraussetzungen erfüllt, diskriminierungsfrei Kapazität im deutschen Schienennetz beantragen und nutzen. Dies schließt auch ausländische, für gemeinwirtschaftliche Verkehre in ihrem eigenen Staat zuständige Behörden als Antragsteller mit ein. Bei der Zugangsentscheidung spielen nach deutschem Recht die Finanzierung des Verkehrs, das Geschäftsmodell des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder auch die Wirtschaftlichkeit einer Verbindung keine Rolle.

Der Schienenpersonenfernverkehr ist in Deutschland in Übereinstimmung mit europäischem Recht ausschließlich Verkehr in wirtschaftlicher und organisatorischer Eigenverantwortung der durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Damit scheidet eine staatliche Verantwortung für diese Schienenpersonenfernverkehre auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage als sog. PSO-Verkehre (öffentliche Dienstleistungsaufträge) aus.

Demzufolge existiert in Deutschland auch keine dafür zuständige Behörde. Seit der im Rahmen der Bahnreform in Deutschland 1993 getroffenen Entscheidung sind PSO-Verkehre in Deutschland ausschließlich Verkehre im Stadt-, Vorort-

und Regionalbereich bis 50 km Reiseweite oder einer Stunde Reisedauer. Sie werden durch die zuständigen Behörden der Bundesländer organisiert und grundsätzlich im Wege wettbewerblicher Verfahren vergeben. Die Kompetenz der zuständigen Behörden ist dabei auf Grundlage der VO 1370/2007 ausschließlich auf das Gebiet innerhalb des eigenen Landes beschränkt.

Für internationale Schienenpersonenverkehre bedeutet dies, dass jeder Antragsteller in Deutschland Netzkapazität für die von ihm beabsichtigten Verkehre beantragen kann. Diese werden in eigener wirtschaftlicher Verantwortung der Antragsteller durchgeführt.

Beantragt eine ausländische zuständige Behörde in Deutschland Kapazität für internationalen Schienenpersonenfernverkehr, ist auch dieser in Deutschland ein Verkehr in eigener wirtschaftlicher Verantwortung, unabhängig von der Organisation dieses Verkehrs im Heimatstaat der zuständigen Behörde oder in anderen Staaten. Davon unabhängig besteht die Möglichkeit, internationalen Schienenpersonenverkehr über eine Kooperation von Eisenbahnverkehrsunternehmen anzubieten. Hierzu wird die Bundesregierung im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft auf der virtuellen Ministerkonferenz „Innovativer Schienenverkehr – vernetzt, nachhaltig, digital“ am 21. September 2020 einen konkreten Vorschlag für die europaweite Angebotsausweitung solcher Kooperationsverkehre unterbreiten. Darüber hinaus werden auf dieser Konferenz auch Vorschläge zur Sprache kommen, wie solche Angebote im Rahmen einer digitalen Buchungsplattform auch für Nutzer kundenfreundlich europaweit zugänglich gemacht werden können.

Die Bundesregierung setzt hier grundsätzlich auf die freiwillige Kooperation der Marktteilnehmer.

Konkrete Planungen, die mit denen Schwedens vergleichbar wären, sind der Bundesregierung nicht bekannt. Es gibt allerdings eine Initiative der Niederlande zur Stärkung des europäischen Schienenpersonenfernverkehrs. Dies wurde auf dem europäischen Verkehrsministerrat im Mai 2020 beschlossen und wird von Deutschland unterstützt.

Die Bundesregierung hat keine eigenen Erkenntnisse zu den Geschäftsmodellen der in Deutschland von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Grundlage durchgeführten internationalen Fernzüge. Bekannt ist, dass einzelne Mitgliedstaaten Teilleistungen auf ihrem eigenen Gebiet bezuschussen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18819 verwiesen.

3. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung europäische Förderinstrumente bzw. Fördermittel, die für eine Beauftragung entsprechender Fernverkehrsleistungen des Nachtzugs infrage kämen?

Nein.

4. In welcher Höhe würde die DB Netz AG täglich bzw. jährlich Trassenpreiseinnahmen bzw. Infrastrukturentgelte erlösen (Annahme: eine tägliche Fahrt je Richtung, lokbespannter Nachtzug mit acht Wagen, deutscher Abschnitt von Flensburg bis Aachen)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird für die Berechnung der Trassenentgelte ein innerdeutscher Laufwegsabschnitt von ca. 695 Trassenkilometer („Trkm“) zugrunde gelegt. Start- bzw. Endpunkt der exemplarischen

Trasse ist Padborg (Grenzbetriebsstelle bei Flensburg in Richtung Dänemark) und Aachen (Grenzbetriebsstelle in Richtung Belgien/ Lüttich). Der Laufweg ergibt sich unter Berücksichtigung von Halten in Hamburg, Münster, Düsseldorf, Köln und Aachen. Eine durchschnittliche Fahrzeit von 5:30 h wird unterstellt.

Ausgehend von den gültigen Trassenentgelten je Trassenkilometer im Fahrplanjahr 2019/2020 ergibt sich damit für die Richtung Flensburg – Aachen ein Trassenentgelt von ca. 1.856 Euro (695 Trkm * 2,67 Euro je Trkm). Für die Gegenrichtung ergibt sich ein Trassenentgelt von ca. 2.152 Euro (400 Trkm * 3,41 Euro je Trkm + 295 Trkm * 2,67 Euro je Trkm). Unterstellt man eine tägliche Fahrt je Richtung ergibt sich daraus ein Trassenentgelt von ca. 4.008 Euro. Der Unterschied zwischen der Hin- bzw. Gegenrichtung ergibt sich aus dem Preissystem der DB Netz AG. Verkehre zwischen 23 Uhr abends und 6 Uhr morgens werden dem Segment Nachtverkehr (2,67 Euro je Trkm) zugeordnet. Verkehre außerhalb dieser Nachtperiode werden nach anderen Kriterien unterschiedlichen Segmenten zugeordnet. Für die exemplarische Trasse auf der Gegenrichtung wurde unterstellt, dass ca. 400 Trkm vor 23 Uhr und ca. 295 Trkm nach 23 Uhr stattfinden. Die 400 Trkm vor 23 Uhr wurden entsprechend den Erfahrungen der DB Netz AG dem Marktsegment Punkt-zu-Punkt (3,41 Euro je Trkm) zugeordnet. Die vorgenannten Angaben der Trassenentgelte stellen lediglich eine Modellrechnung dar. Je nach gültigen Trassenentgelten im Fahrplanjahr 2022/2023 (die Genehmigung der Entgelte für 2022/2023 durch die Bundesnetzagentur erfolgt vsl. Ende 2021/Anfang 2022) und in Abhängigkeit der in 2022/2023 konkret konstruierten Trasse können die tatsächlichen Trassenentgelte von der Modellrechnung abweichen.

5. Welche Einnahmen würde die DB Station&Service AG über Stationsentgelte täglich bzw. jährlich erlösen (Annahme: Halte in Hamburg, Münster, Düsseldorf, Köln und Aachen)?

Nach Auskunft der DB AG wurden die Einnahmen aus Stationsentgelten unter folgenden Annahmen hergeleitet:

- je Richtung ein Nachtzug täglich,
- unterstellte Stationen, gemäß Annahme der Anfragenden (Hamburg Hbf, Münster (Westf) Hbf, Düsseldorf Hbf, Köln Hbf, Aachen Hbf).

Die jährlichen Einnahmen aus Stationsentgelten entsprechen voraussichtlich

- ab 01.08.2022 für 2022 (153 Tage) ca. 64.000 Euro und
- für 2023 (365 Tage): ca. 154.000 Euro.

Die täglichen Einnahmen würden somit voraussichtlich

- für 2022 bei ca. 416 Euro und
- für 2023 bei 423 Euro liegen.

6. Welche mögliche Fahrzeit lässt sich auf dem deutschen Abschnitt realisieren (Wagenmaterial V_{\max} 200 km/h)?

Nach Auskunft der DB AG sind konkrete Fahrzeiten abhängig von der gewünschten Abfahrtszeit/Ankunftszeit, dem genauen Streckenverlauf, der Auslastung der jeweiligen Strecken sowie der geplanten Haltekonzepktion. Da keine entsprechenden Trassenanfragen vorliegen, sind konkrete Fahrzeiten derzeit nicht ermittelbar.

7. Welche Trassen wären hierfür frei (Durchfahrten bzw. Abfahrten Flensburg ca. 1.00 Uhr, Aachen ca. 6.00 Uhr, Gegenrichtung Aachen ca. 20.00 Uhr, Flensburg ca. 1.00 Uhr; bitte drei aus heutiger Sicht mögliche Trassen je Richtung benennen)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt die Trassenvergabe jeweils für den Zeitraum einer Fahrplanperiode und ist abhängig vom Bestellverhalten der Zugangsberechtigten. Momentan befindet sich der Fahrplan für das Fahrplanjahr 2021 in der Bearbeitung. Der Abschluss der Arbeiten ist für den November dieses Jahres vorgesehen. Erste Abstimmungen mit den Zugangsberechtigten für das Fahrplanjahr 2022 beginnen im vierten Quartal 2020. Bis dahin sind konkrete Aussagen zu möglichen Fahrplanlagen an den Grenzübergängen in Flensburg bzw. Aachen sowie zu konkreten Fahrzeiten auf dem innerdeutschen Laufweg nicht möglich. Grundsätzlich sollten für ein zusätzliches Nachtzugangebot im skizzierten Umfang jedoch ausreichende Kapazitäten auf der innerdeutschen Infrastruktur vorhanden sein, die im Rahmen der Fahrlagenberatung im vierten Quartal ermittelt werden.

8. Wie viele tägliche Flugverbindungen kann ein solcher Nachtzug ersetzen und welche CO₂-Einsparungen resultieren daraus?
9. Wie viele tägliche direkte Flugverbindungen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen den Städten bzw. Flughäfen Stockholm, Alvesta-Vaxjö, Malmö, Kopenhagen, Hamburg, Münster-Osnabrück, Düsseldorf, Köln-Bonn, Maastricht-Aachen, Liège und Brüssel?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 9 bis 11 und 13 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18819 verwiesen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Wie wird ein Nachtzugkonzept mit einem Nonstop-„Gute-Nacht“-Abschnitt von z. B. Kopenhagen nach Hamburg bewertet, in dem für jede beliebige Relation Plätze gebucht werden können (auch als Tagesrandverbindungen im Vorlauf bzw. Nachlauf des „Gute-Nacht“-Abschnitts)?
17. Gibt es seitens der Deutschen Bahn AG Planungen bzw. Absichten den Nachtzug Malmö – Köln (– Brüssel) im Rahmen eines Kooperationsmodells mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen umzusetzen?

Wenn ja, welcher Planungsstand ist diesbezüglich erreicht?

Die Fragen 10 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG analysiert die DB Fernverkehr AG fortlaufend die regulatorischen, technologischen und marktseitigen Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftlichen Fernverkehr sowohl im Tageslinien- als auch im Nachtverkehr – in Deutschland ebenso wie im benachbarten europäischen Ausland. Die DB Fernverkehr AG befindet sich zu allen Fragen des internationalen Fernverkehrs in Gesprächen mit den europäischen Partnerbahnen.

11. Welche Gespräche bzw. Konsultationen hat die Bundesregierung mit schwedischen Regierungsvertretern geführt (inklusive telefonische, schriftliche Kommunikation)?
Wer ist in diesen Fragen federführend beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), bzw. welche Abteilungen bzw. Referate sind mit der Thematik befasst und in der Sache involviert?
12. Was sind die Ergebnisse bzw. was ist der Stand dieser Gespräche?
13. Welche offenen Punkte bzw. Differenzen haben sich bezüglich der Realisierung des Nachtzugangebots in den Gesprächen gezeigt, und bis wann will die Bundesregierung eine Klärung herbeiführen, damit der Start des neuen Angebots sich nicht verzögert?
14. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung vergaberechtliche Probleme durch eine Ausschreibung bzw. Direktvergabe und eine mögliche Kofinanzierung durch die schwedische (und ggf. auch die dänische) Regierung gesehen, und wenn ja, welche, und welche Lösungen zeichnen sich in diesem Zusammenhang ab?
15. Bis wann will die Bundesregierung die Gespräche mit den Regierungsvertretern Schwedens zu einem positiven Abschluss bringen, sodass das neue Nachtzugangebot wie geplant 2022 bzw. 2023 an den Start gehen kann?

Die Fragen 11 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Gespräch hat auf Abteilungsleitererebene im November 2019 in Berlin stattgefunden. Auf Arbeitsebene gab es ein Arbeitsgruppentreffen in Stockholm im Februar 2020. Ein weiteres Arbeitsgruppentreffen fand im Frühjahr 2020 per Videokonferenz. Im Rahmen der Gespräche sind alle bestehenden Fragen thematisiert worden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18819 verwiesen.

16. Könnte der Nachtzug Malmö – Köln (– Brüssel) hierfür ein Pilotprojekt im Rahmen der Ratspräsidentschaft Deutschlands darstellen?
18. Ist die Bundesregierung bereit, ein Memorandum of Understanding (MoU) zur Nachtzug-Kooperation mit Schweden, Dänemark und ggf. Belgien abzuschließen?

Die Fragen 16 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. In der Europäischen Union besteht für internationale Schienenpersonenverkehre ein freier Marktzugang. Der Abschluss staatlicher Vereinbarungen über die Durchführung solcher Verkehre ist nicht mehr erforderlich.

25. Wie hoch ist der Anteil öffentlicher Mittel, die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags eingesetzt werden, im Verhältnis zu den Fahrgelderlösen bei den in Deutschland verkehrenden internationalen Zügen (bitte für folgende Verbindungen beantworten: ÖBB Nachtzüge, RZD Nachtzug, Nachtzug Malmö-Berlin, EC Prag – Hamburg – Arhus, Berlin-Warschau-Express, ICE/TGV Frankfurt – Paris und Stuttgart – Paris, Thalys Köln – Brüssel – Paris, ICE-Verbindungen nach Zürich und Wien)?

Nach Auskunft der DB AG werden bei den von oder in Kooperation mit der DB Fernverkehr AG angebotenen Verbindungen in Deutschland keine öffentlichen Mittel eingesetzt. Zu internationalen Zügen ohne Beteiligung der DB Fernverkehr AG liegen keine Erkenntnisse vor.

26. Welche Pläne gibt es, auch im Hinblick auf den Deutschlandtakt eine nationale Aufgabenträgerorganisation für den Schienenverkehr aufzubauen, die mit der Koordinierung zwischen SPFV-Angeboten und SPNV-Angeboten und der Umsetzung der jeweiligen Etappen des Deutschlandtakts betraut werden könnte (vgl. Trafikverket in Schweden)?
27. Sofern keine Pläne für eine nationale Aufgabenträgerorganisation bestehen, welche Änderungen am Rechtsrahmen plant die Bundesregierung alternativ, um vom Bund bestellten Schienenpersonenverkehr grundsätzlich zu ermöglichen?
28. Hält es die Bundesregierung weiterhin für zeitgemäß und angesichts der Einführung des Deutschlandtakts und der verkehrspolitischen Zielstellungen hinsichtlich der Erhöhung des Marktanteils der Schiene für angemessen, als einziges Land innerhalb der Europäischen Union nicht auf die Kompetenzen einer nationalen Aufgabenträgerorganisation zurückgreifen zu können?
29. Welche Lösungsvorschläge zur organisatorischen bzw. administrativen Umsetzung des Deutschlandtakts hat das Zukunftsbündnis Schiene erarbeitet, und beabsichtigt die Bundesregierung, diese aufzugreifen und umzusetzen?

Die Fragen 26 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Innerhalb des Zukunftsbündnisses Schiene beschäftigt sich derzeit eine Arbeitsgruppe mit der Frage, welche Änderungen am Rechtsrahmen erforderlich sind, um den Deutschlandtakt betrieblich umzusetzen. Dies schließt auch die Fragestellung ein, wie die etappenweise Umsetzung des Deutschlandtakts in betrieblicher Hinsicht ermöglicht werden kann und welcher Voraussetzungen es hierfür ggf. bedarf.

30. Berücksichtigt der 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt im Bereich von bedeutenden Eisenbahnknoten mögliche Angebotsstrassen für Nachtzüge, die marktgerechte Ankunftszeiten erlauben?

Wenn nein, warum nicht?

Eine explizite Betrachtung von Nachtzügen erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Zielfahrplans Deutschlandtakt nicht, da dieser lediglich die systematisch verkehrenden Taktverbindungen – und nicht einzeln verkehrende Nachtzüge – als Grundlage zur Ableitung passgenauer Infrastrukturmaßnahmen abbildet.

34. Wird die Bundesregierung die deutsche EU-Ratspräsidentschaft nutzen, um die Wettbewerbsverzerrungen im Verkehrsmarkt, die beispielsweise durch die Energiesteuerbefreiung von Kerosin und der Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge bestehen, abzubauen?

Wenn ja, welche Initiativen plant die Bundesregierung, um für faire Wettbewerbsbedingungen im europäischen Verkehrsmarkt zu sorgen?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen des europäischen Green Deals hat die Europäische Kommission angekündigt, die nach der EU-Energiesteuerrichtlinie grundsätzlich obligatorische Steuerbefreiung von Kerosin in der gewerblichen Luftfahrt zu überprüfen und nach Möglichkeit die Verlagerung des Flugverkehrs auf die Schiene voranzutreiben. Der von der Kommission für Juni 2021 angekündigte Richtlinienvorschlag zur Änderung der EU-Energiesteuerrichtlinie wird von der Bundesregierung nach dessen Vorlage geprüft werden.

Eine für alle Mitgliedstaaten verbindliche Regelung zur Mehrwertbesteuerung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs würde eine Änderung der Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie voraussetzen. In ihrem am 15. Juli 2020 vorgelegten Aktionsplan für eine faire und einfache Besteuerung zur Unterstützung der Aufbaustrategie identifiziert die Europäische Kommission u. a. die ökologischere Besteuerung des Personenverkehrs einschließlich des Luftverkehrs als Teil ihres Arbeitsprogramms der nächsten Jahre. Sie kündigt an, von ihrem Initiativrecht Gebrauch machen zu wollen und im Zeitraum 2022/2023 einen Gesetzgebungsvorschlag vorzulegen, mit dem die Besteuerung dieses Sektors ebenfalls mit den Zielen des europäischen Green Deals in Einklang gebracht werden soll. Die Beratungen über das im Aktionsplan über dieses Einzelprojekt hinaus inhaltlich vielfältig skizzierte Arbeitsprogramm sollen unter deutscher Ratspräsidentschaft mit hoher Priorität aufgenommen werden.

