

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/26152 –**

Geplanter Ausbau grenzüberschreitender Nachtzugverbindungen in Europa

Vorbemerkung der Fragesteller

Am Rande der EU-Verkehrsministerkonferenz am 8. Dezember 2020 wurde ein neues Konzept für grenzübergreifenden Nachtzugverkehr innerhalb der EU vorgestellt. Konkret verkündeten die Länder Deutschland, Schweiz, Österreich und Frankreich, neue grenzüberschreitende Nachtzugverbindungen in gemeinsamer Kooperation anbieten zu wollen (Tagesspiegel Background, „Grünes Licht für neues Mautsystem“ vom 9. Dezember 2020; https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/gruenes-licht-fuer-neues-mautsystem?utm_source=bgmt+vorschau&utm_medium=email). Geplant seien dabei bereits ab Ende 2021 unter anderem Verbindungen von Paris über München nach Wien sowie von Amsterdam über Köln nach Zürich. Weitere Verbindungen, wie Berlin – Brüssel, sollen in den Jahren darauf folgen (Süddeutsche Zeitung, „Aufgewacht“ vom 8. Dezember 2020; <https://www.sueddeutsche.de/reise/nachtzug-nachtzuege-nightjet-bahn-1.5141265>). Ziel dabei sei es, so das Statement der vier Länder, eng zusammenzuarbeiten, indem unter anderem die Züge womöglich gemeinsam betrieben werden sollen. Die Pläne sollen dabei auch die Möglichkeit einer barrierefreien Buchung für die geplanten grenzüberschreitenden Verbindungen einschließen (Tagesspiegel Background, „Grünes Licht für neues Mautsystem“ vom 9. Dezember 2020; https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/gruenes-licht-fuer-neues-mautsystem?utm_source=bgmt+vorschau&utm_medium=email).

Die Deutsche Bahn AG hat im Jahr 2016 den Betrieb von eigenen Schlafwagen eingestellt und nach eigenen Angaben alle Schlafwagen im Besitz der Deutschen Bahn AG verkauft (vgl. Bundestagsdrucksache 19/15701). Seitdem bietet die Deutsche Bahn zwar vereinzelt noch Fahrten über Nacht an, diese sind jedoch nur in regulären Sitzwagen, also ohne Schlaf- und Liegewagen, möglich. Nun soll der Betrieb von Nachtzügen, mit Unterstützung der Bundesregierung, durch die Deutsche Bahn AG in Kooperation mit den anderen Ländern wieder stärker ausgebaut werden.

Der Einsatz von Nachtzügen ist grundsätzlich zu begrüßen, um die Mobilität in Deutschland zu stärken und das Angebot des Schienenpersonenfernverkehrs – gerade auch im grenzüberschreitenden Verkehr – attraktiver zu gestalten. Bei dem vorgestellten Projekt stellt sich den Fragestellern jedoch die Frage, wie genau die Deutsche Bahn AG plant, die Wiederaufnahme bzw. den

Ausbau des Nachtzugbetriebs auf deutschen Strecken umzusetzen, und wie genau die Kooperation mit den Partnerländern aussehen soll.

1. Welche Nachtverkehrsverbindungen sind geplant, und in welchen Zeitrahmen (bitte nach Verbindung und Jahr der Inbetriebnahme aufschlüsseln)?
2. Werden weitere Mitgliedstaaten der EU neben Deutschland, Österreich, Schweiz und Frankreich nach Kenntnis der Bundesregierung Teil des geplanten grenzüberschreitenden Nachtzugangebots werden, und wenn ja, welche, und bis wann?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) war mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen, in Zusammenarbeit mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) und der Nederlandse Spoorwegen N.V. (NS) den Nightjet Wien/Innsbruck – Düsseldorf nach Amsterdam zu verlängern. Aufgrund der Corona-bedingten Reisebeschränkungen ist dies für das Frühjahr 2021 vorgesehen.

Im Rahmen der angekündigten Nachtzugkooperation ist ab Dezember 2021 das Angebot eines Nachtzugs Zürich – Köln – Amsterdam in Abstimmung mit ÖBB/Schweizerische Bundesbahnen (SBB) und NS (als Ersatz für den Nacht-ICE 208/209 zwischen Basel und Köln) und eines neuen Nachtzugs Wien – München – Paris in Abstimmung mit der ÖBB und der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen (SNCF) geplant.

Ab Dezember 2022 soll die Aufteilung des Nachtzugs Zürich – Berlin/Hamburg auf zwei Nachtzüge Zürich – Berlin mit Flügelzug Zürich – Prag und Zürich – Hamburg in Abstimmung mit SBB, ÖBB und České dráhy (CD), dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Tschechien, erfolgen.

Ab Dezember 2023 sollen Nachtzugverbindungen zwischen Wien und Paris/Brüssel bzw. Berlin und Paris/Brüssel in Abstimmung mit ÖBB und SNCF ermöglicht werden.

Nach Kenntnis der Bundesregierung plant das schwedische Unternehmen Snälltåget (in Kooperation mit Transdev Deutschland) einen regelmäßigen Nachtzug zwischen Schweden, Dänemark und Deutschland auf der Route Stockholm – Kopenhagen – Berlin ab dem Sommer 2021 sowie Nachtzüge Schweden – Österreich ab der Wintersaison 2021/2022.

3. Ist ein Gemeinschaftsunternehmen für die teilnehmenden Staatsbahnen geplant, und wenn ja, wie soll dieses Gemeinschaftsunternehmen aussehen, und welche Staatsbahnen soll es umfassen (bitte Rechtsform, Sitz, Eigenkapitalausstattung und Gesellschafter des Gemeinschaftsunternehmens angeben)?

Nach Auskunft der DB AG ist ein Gemeinschaftsunternehmen zur Durchführung des Nachtzugverkehrs seitens DB Fernverkehr AG nicht geplant. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren Informationen vor.

4. Wie genau sollen die Buchungen der grenzüberschreitenden Nachtzugverbindungen möglich sein, und ist eine gemeinsame Buchungsplattform geplant oder nationale Buchungsplattformen, die die notwendigen Informationen und Daten austauschen?
 - a) Falls eine gemeinsame Buchungsplattform der teilnehmenden Länder geplant ist, wie genau soll diese aussehen, und wann soll sie in Betrieb gehen?
 - b) Falls Buchungen über nationale Buchungsplattformen geplant sind, die miteinander verbunden sind bzw. Daten austauschen, wie genau soll der Austausch zwischen den nationalen Plattformen aussehen, und ab wann sollen Buchungen auf diese Art und Weise möglich sein?
 - c) Wie weit ist die Entwicklung der geplanten – gemeinsamen oder jeweils nationalen – Buchungsmöglichkeit?
 - d) Mit welchen Kosten für die Deutsche Bahn AG rechnet die Bundesregierung für die geplante – gemeinsame oder jeweils nationale – Buchungsmöglichkeit, und wird sich die Bundesregierung an diesen Kosten beteiligen?
 - e) Welche Hürden gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Entwicklung und Umsetzung der geplanten Buchungsmöglichkeit?
 - f) Wie teuer soll ein Ticket für die jeweils günstigste und für die jeweils teuerste grenzüberschreitende Verbindung nach Kenntnis der Bundesregierung sein, und plant die Bundesregierung Subventionen, um die Preise für die Verbindungen attraktiver zu gestalten?
8. Wie viele Bundesmittel sollen in den Ausbau und Betrieb der grenzüberschreitenden Nachtzugverbindungen pro Jahr fließen, und wofür sollen sie eingesetzt werden (bitte nach jeweiligen Ausgabepunkten aufschlüsseln)?
9. Welche Förderungen plant die Bundesregierung für die Deutsche Bahn AG, um den Ausbau der Nachtzugverbindungen umzusetzen (bitte nach Förderung und Kosten aufschlüsseln)?
10. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um auch private Eisenbahnunternehmen in die geplante Kooperation und den Ausbau der Nachtzugverbindungen einzubinden?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Plant die Bundesregierung, die vorgesehenen Strecken öffentlich auszuschreiben, um so einen fairen Wettbewerb zwischen der Deutschen Bahn AG und privaten Eisenbahnunternehmen in Deutschland sicherzustellen, und wenn nein, warum nicht?
 - c) Plant die EU nach Kenntnis der Bundesregierung, oder die Bundesregierung selbst, Maßnahmen, um finanzielle Förderungen – zum Beispiel für den Erwerb von notwendigen Zügen und Waggons – so zu gestalten, dass sie wettbewerbsneutral und für alle Eisenbahnunternehmen gleichermaßen zugänglich sind, und wenn ja, wie sollen diese konkret aussehen?
 - d) Wenn die Bundesregierung keine Maßnahmen umsetzt, warum nicht, und wie plant die Bundesregierung, einen Wettbewerbsnachteil für die privaten deutschen Eisenbahnunternehmen und einen Verstoß gegen EU-Recht aufgrund einer einseitigen Subventionierung der Deutschen Bahn AG zu verhindern?

Die Fragen 4, 8 bis 10d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG bestehen derzeit Angebote in 15 europäischen Ländern, bei denen Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr mit einer Fahrkarte und in einem Tarif unterwegs sind. Die Buchung von internationalen Nachtzugverbindungen anderer EVU, die in Deutschland in Kooperation mit der DB AG erbracht werden, ist über die Webseite der DB AG (www.bahn.de bzw. www.bahn.com) und im personenbedienten Vertrieb der DB AG möglich. Nach Auskunft der DB AG wird im Rahmen einer Brancheninitiative mit weiteren europäischen EVU sowie Vertriebsdienstleistern an einem Fahrplan zur Verbesserung der gegenseitigen Anbindung der Vertriebssysteme gearbeitet.

Nach Auskunft der DB AG stehen die Ticketpreise der DB AG für künftige Fahrplanjahre zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

Die Bundesregierung steht einer Ausweitung des Angebotes von Schienenpersonenfern- bzw. Nachtzugverkehren in Deutschland und Europa positiv gegenüber. Voraussetzung ist eine wirtschaftlich tragfähige Gestaltung des Angebots. Der Nachtzugverkehr fällt in den Bereich des Personenfernverkehrs und wird eigenwirtschaftlich von den EVU betrieben, die erwartete Nachfrage und Wirtschaftlichkeit abwägen. Eine Förderung von Nachtzugverbindungen im Schienenpersonenfernverkehr mit Bundesmitteln ist nicht vorgesehen.

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. Das Konzept TransEuropExpress 2.0 zur Stärkung des grenzüberschreitenden eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs in Europa ist offen für alle EVU. Die Rolle der Staaten ist die Vermittlung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den EVU.

Anlässlich der EU-Ministerkonferenz zum Schienenverkehr im Zuge der deutschen Ratspräsidentschaft haben die Staaten die Europäische Kommission gebeten, ein wettbewerbsneutrales Förderprogramm zur Beschaffung von Rollmaterial für den grenzüberschreitenden Personenverkehr als Teil des European Green Deal zu entwickeln.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1, 2, 19 bis 24, 31 bis 33 und 35 auf Bundestagsdrucksache 19/22059 verwiesen.

Der Bundesregierung liegen keine weiteren eigenen Informationen vor.

5. Wie viele und welche Bauarbeiten und weitere Maßnahmen auf und entlang der geplanten Strecken für den grenzübergreifenden Nachtzugverkehr sind auf deutschen Schienenstrecken noch notwendig, um die geplanten Verbindungen zur Verfügung stellen zu können (bitte nach geplanter Verbindung, Maßnahme, Jahr der Fertigstellung, Kosten und jeweiliger Streckenabschnitt, auf dem die Maßnahmen durchgeführt werden, aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG sind die geplanten Nachtzugverbindungen auf der bestehenden Schieneninfrastruktur vorgesehen.

6. Welche Züge bzw. Zugmodelle will die Deutsche Bahn AG für den geplanten Nachtzugverkehr einsetzen?
7. Über wie viele Schlafwagen verfügt die Deutsche Bahn AG aktuell?
 - a) Plant die Deutsche Bahn AG, neue Schlafwagen zu kaufen oder zu leasen, und wenn ja, wie viele?
 - b) Wie hoch sind die Kosten für die neuen Schlafwagen, und bis wann sollen die Schlafwagen nach Kenntnis der Bundesregierung bestellt und ausgeliefert werden?
 - c) Über wie viele Schlafwagen verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung die Staatsbahnen der Länder Schweiz, Österreich und Frankreich, und planen diese, neue Schlafwagen zu kaufen oder zu leasen?
11. Plant die Deutsche Bahn AG, auch für Verbindungen, die nur innerhalb Deutschlands und außerhalb der Kooperation mit anderen EU-Mitgliedstaaten verlaufen, sein Nachtzugangebot auszuweiten, und wenn ja, wie genau soll dieser Ausbau aussehen (bitte nach geplanten Verbindungen, Zugmodelle und Jahr der Inbetriebnahme aufschlüsseln)?

Die Fragen 6, 7 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist das Reisen über Nacht ein fester Bestandteil. Die DB AG setzt zum einen ICE- und Intercity-Züge bei Verbindungen über Nacht ein, zum anderen beteiligt sie sich mit eigenen Sitzwagen an den Nachtzugverbindungen ihrer europäischen Partnerbahnen. Die DB Fernverkehr AG verfügt über keine Schlafwagen mehr und plant auch nicht, neue Schlafwagen zu kaufen oder zu leasen.

Nach Auskunft der DB AG wird an dem zweiteiligen Modell aufgrund der positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen festgehalten. Vorbehaltlich des Verlaufs der Corona-Pandemie ist im Sommer 2021 die Einführung eines neuen ICE-Zugpaares über Nacht auf der Strecke Hamburg – Hannover – Fulda – Würzburg – München geplant. Mit diesem Lückenschluss bietet die DB AG dann auf allen Hauptstrecken zwischen den großen Metropolen in Deutschland ein Fahrtenangebot über Nacht.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse zu den Staatsbahnen der Nachbarstaaten vor.

