

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/4697 –**

Nachtzug von Berlin nach Przemyśl und Chełm über Krakau und Warschau

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem Fahrplanwechsel 2025/2026 fährt ein Nachtzug von Berlin nach Przemyśl und Chełm über Krakau und Warschau. Der Zug führt keine Schlaf- oder Liegewagen mit sich, sondern ausschließlich Sitzwagen der zweiten Klasse. Laut einer Antwort des polnischen Ministeriums für Infrastruktur an den Sejm-Abgeordneten Maciej Koniczny (Razem) soll die deutsche Seite der polnischen Bahngesellschaft PKP Intercity S.A. keine Genehmigung für den Einsatz von Schlafwagen oder Liegewagen erteilt haben (www.nakolei.pl/niemcy-nie-zgodzili-sie-na-wagony-sypialne).

1. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass es von deutscher Seite keine Genehmigung für den Einsatz von Schlaf- oder Liegewagen für den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Nachtzug gegeben hat, und was ist ggf. die Begründung dafür?
2. Ist ggf. nach Kenntnis der Bundesregierung die Entscheidung, keine Schlaf- oder Liegewagen für den genannten Nachtzug zuzulassen, eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes oder der Deutschen Bahn (DB) InfraGO AG bzw. von wem sonst?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für die Genehmigung grenzüberschreitend verkehrender Fahrzeuge liegt seit Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets ausschließlich bei der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA). Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird durch die ERA eingebunden und prüft anhand der vorgelegten Nachweise, ob das deutsche nationale Regelwerk erfüllt ist. Für die hier gegenständlichen Schlaf- und Liegewagen ist dem EBA bislang kein Genehmigungsantrag zugegangen.

3. Verfügt nach Kenntnis der Bundesregierung die DB InfraGO AG in Berlin über genügend Kapazitäten, um tagsüber zwei Schlafwagen für den genannten Nachtzug abzustellen?
4. Wenn die Kapazitäten nicht ausreichen (s. Frage 3), welche Maßnahmen wird die DB InfraGO AG ergreifen, um diese zu vergrößern?

Die Fragen 3 und 4 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG sollte eine konkrete Kapazitätsanfrage, respektive Anmeldung einer konkreten Gleisnutzung, bei der DB InfraGO AG grundsätzlich auch ein Angebot erhalten. Ob im jeweiligen Fahrplanjahr tagsüber für zwei Schlafwagen zutreffende Abstellkapazitäten im Knoten Berlin angeboten werden können, steht in Abhängigkeit von deren infrastrukturellen Anforderungen und zeitlichen Lage der avisierten Nutzung.

Die DB InfraGO AG eruiert kontinuierlich gemeinsam mit den beteiligten Zugangsberechtigten den Bedarf an Abstellinfrastruktur. Sollte dabei der Bedarf zusätzlicher Abstellgleise erkannt werden, werden mit den Zugangsberechtigten gemeinsam Wege für den notwendigen Aus- und Neubau definiert. Hierbei sind insbesondere die Finanzierungsmodalitäten zu klären.

5. War der genannte Nachtzug Thema beim Gespräch am 17. Februar 2026 zwischen dem Bundesminister für Verkehr Patrick Schnieder und seinen polnischen und französischen Amtskollegen Dariusz Klimczak und Philippe Tabarot (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2026/013-schnieder-das-weimarer-dreieck-staerkt-die-verkehrszusammenarbeit.html), und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die genannte Verbindung war nicht Gegenstand der Gespräche vom 17. Februar 2026.

6. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, der polnischen Bahngesellschaft PKP Intercity S.A. die Einführung von Schlaf- oder Liegewagen für den genannten Nachtzug zu ermöglichen?

Das EBA steht für die Antragsbearbeitung zur Erlangung der Genehmigung zur Verfügung.