

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

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

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/slutredovisning-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-Zugverbindungen-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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
3. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung europäische Förderinstrumente bzw. Fördermittel, die für eine Beauftragung entsprechender Fernverkehrsleistungen des Nachtzugs infrage kämen?
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)?
5. Welche Einnahmen würde die DB Station&Service AG über Stationsentgelte täglich bzw. jährlich erlösen (Annahme: Halte in Hamburg, Münster, Düsseldorf, Köln und Aachen)?
6. Welche mögliche Fahrzeit lässt sich auf dem deutschen Abschnitt realisieren (Wagenmaterial V_{\max} 200 km/h)?
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)?
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?
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)?

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?
16. Könnte der Nachtzug Malmö – Köln (– Brüssel) hierfür ein Pilotprojekt im Rahmen der Ratspräsidentschaft Deutschlands darstellen?
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?
18. Ist die Bundesregierung bereit, ein Memorandum of Understanding (MoU) zur Nachtzug-Kooperation mit Schweden, Dänemark und ggf. Belgien abzuschließen?
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?
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 – Aarhus, Berlin-Warschau-Express, ICE/TGV Frankfurt – Paris und Stuttgart – Paris, Thalys Köln – Brüssel – Paris, ICE-Verbindungen nach Zürich und Wien)?
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?
30. Berücksichtigt der 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt im Bereich von bedeutenden Eisenbahnknoten mögliche Angebotstrassen für Nachtzüge, die marktgerechte Ankunftszeiten erlauben?
Wenn nein, warum nicht?
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?
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?

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?

Berlin, den 4. August 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

