

Zu Protokoll gegebene Reden

zur Beratung des Antrags der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE: Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen (Tagesordnungspunkt 19)

Michael Donth (CDU/CSU): Als ich meinem 15-jährigen Sohn Matthias sagte, dass ich heute zu einem Nachtzug-Antrag der Linken reden darf, sagte er: Schon wieder, das hast du doch schon mal! Warum denn das? – Er hatte recht – und ich konnte seine Frage eigentlich auch nicht beantworten. Und als ich ihm dann noch sagte, dass die Debatte um 21 Uhr stattfinden wird, während Deutschland gegen Frankreich im Halbfinale der Fußball-Europameisterschaft spielt, war er entsetzt und meinte: Die spinnen wohl. – Da habe ich ihm natürlich heftigst widersprochen.

Aber, wie gesagt, warum wir heute erneut eine nächtliche Debatte zu den Nachtzügen führen müssen, ist für mich eigentlich nicht verständlich. Denn es hat sich seit der letzten Debatte zu diesem Thema vor knapp zwei Jahren nichts geändert, was Anlass zu einer erneuten Diskussion geben könnte.

Nach Artikel 87e des Grundgesetzes hat der Bund insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Das ist mit dem angepassten Verkehrsangebot der Bahn gewährleistet. Bei 30 Millionen Euro Verlust der Bahn im Nachtzugsegment im vergangenen Jahr ist es eine logische Konsequenz, das Angebot anzupassen. Es gibt keinen Grund, in die Streckenentscheidungen der DB AG einzugreifen. Überdies ist es dem Bund als Eigentümer nach dem Aktiengesetz ja auch gar nicht erlaubt, in unternehmerische Entscheidungen unmittelbar und im Detail Einfluss zu nehmen. Von daher ist es auch nicht rechtens, wenn Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Linken, in Ihrem Antrag die Bundesregierung auffordern, der Bahn ein neues Nachtzugkonzept aufzuzwingen. Und Sie gehen ja noch weiter. Sie wollen durch die Hintertür, über das Vehikel Nachtzug, die alte, staatlich subventionierte Deutsche Reichsbahn wieder einführen. Das steht so in Ihrem Antrag. Sie wollen eigenwirtschaftliche, also auf eigene Rechnung durchgeführte, Verkehre durch subventionierte Verkehre im Fernverkehr ersetzen. Und wenn wir schon dabei sind: Sie loben, dass es andere Unternehmen wohl schaffen, das Produkt Nachtzug erfolgreich zu verkaufen, wie die ÖBB mit der Linie Hamburg–Wien und Düsseldorf–Wien. Und eine halbe Seite später schreiben Sie selbst, dass Österreich alle Fernverkehrszüge staatlich subventioniert. Das zeigt das Dilemma: Nachtzüge fahren nur dann erfolgreich, wenn der Steuerzahler die Reisevorlieben der nostalgischen Nachtzugfans bezuschusst. Selbst die SNCF stellt ihre Nachtzüge ein, weil der Staat sie nicht mehr subventionieren will.

Die Deutsche Bahn ist in dem Bereich durchaus offen und hat eine Weiterentwicklung des Angebots geprüft und verschiedene Nachtzugwagenkonzepte pilotiert. Zusätzlich wurden Kundenbefragungen durchgeführt. Dabei kam heraus, dass diese Konzepte bei den Kunden zwar gut ankommen, sie aber überhaupt nicht bereit wären, dafür den Preis zu bezahlen, den die Bahn verlangen müsste, um diese Investition zu bezahlen. Auch Nachtzugkunden sind preissensibel. Sie kennen ja die Preise für Hotels, Hochgeschwindigkeitszüge, Fernbusse, Mitfahrzentralen oder auch Billigflüge.

Es ist verständlich, dass die Mehrzahl der Reisenden lieber auf diese Angebote zurückgreift als auf lange Nachtzugreisen. (Die ehemalige Nachtzugstrecke Frankfurt–Paris beispielsweise dauert heute mit dem ICE nur noch 3 $\frac{3}{4}$ Stunden.) Im Verkehrsausschuss hat die Bahn letzten Monat erklärt, dass sie in Zukunft statt der Nachtzüge mehr ICEs nachts einsetzen will, weil dieses schnelle Angebot gut angenommen wird.

Sollte man Ihrer Argumentation folgen, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Linken, indem man die Verbindungen mit Zuschüssen am Leben erhält, kann man vielleicht ihren Tod hinauszögern oder verhindern. Man kann auf diese Weise aber keine Gesundung von Eisenbahnunternehmen einleiten. Um gesund zu sein, muss ein Unternehmen seine Kräfte sammeln, nicht zerstreuen. Und es muss vor allem Geld verdienen können, und darf es nicht zum Fenster hinauswerfen – auch nicht zum Nachtzugfenster. Daher ist es richtig, dass die Deutsche Bahn AG als Wirtschaftsunternehmen mit neuen Produkten auf den Markt reagiert, und unrentable Produkte aufs Abstellgleis setzt. Denn nur ein gesundes Unternehmen kann langfristig gute Arbeitsplätze bieten und gute Angebote machen. Daher lehnen wir Ihren Antrag ab!

Daniela Ludwig (CDU/CSU): Das Reiseverhalten der Deutschen hat sich über die letzten Jahre hinweg verändert. Immer mehr Reisende nutzen die günstigen Möglichkeiten, die von Billigfliegern und Mietwagen geboten werden, und legen die Reise zum Urlaubsziel nicht mehr im Auto oder im Zug zurück. Das einst durchaus reizvolle Angebot, sich gemütlich abends in den Zug zu setzen und am nächsten Morgen am Ziel zu sein, hat nach und nach an Attraktivität eingebüßt.

In ihrem Antrag kritisiert nun die Fraktion Die Linke den Rückzug der Deutschen Bahn AG aus dem Nachtzugverkehr. Ähnliches haben Sie bereits in vorangegangenen Anträgen getan, und der Verkehrsausschuss hat sich auch in einer Anhörung im vergangenen Jahr dem Thema eingehend gewidmet. Letztendlich wurden Ihre Anträge jedoch abgelehnt.

Ich denke, wir sollten hier einmal grundsätzlich das Verhältnis von Bund und Bahn klären. Denn der Bund ist zwar Eigentümer der Deutschen Bahn, aber die Bahn ist als Wirtschaftsunternehmen in Form einer Aktiengesellschaft dem Aktiengesetz unterworfen.

Das bedeutet, dass der Bund keinen Einfluss auf die Entscheidungen der Deutschen Bahn im operativen Geschäft hat. Wir können als Bundestag nicht einfach gegen die geltenden gesetzlichen Vorgaben handeln, nur weil Ihnen eine unternehmerische Entscheidung der Deutschen Bahn nicht passt. Da können Sie noch so viele Anträge im Bundestag stellen, die Gesetze gelten auch weiterhin. Und das ist auch gut so.

Denn auch das Angebot oder eben das Einstellen der Nachtzüge ist eine solche unternehmerische Entscheidung. Der Nachtzugverkehr ist seit Jahren defizitär, die Züge nicht gut genug gebucht. Die Kosten dagegen sind hoch. Sicherlich, eine Reise im Nachtzug kann reizvoll sein, und ich möchte gar nicht abstreiten, dass viele mit dem Nachtzug noch schöne Erinnerungen an vergangene Urlaube verbinden. Doch schöne Erinnerungen sind eben nicht alles – die Deutsche Bahn muss sich den veränderten Verkehrsbedürfnissen der Menschen stellen. Wie viele von Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Linken, haben denn in den letzten Jahre noch Nachtzüge genutzt, um aus dem Wahlkreis zur Sitzungswoche in Berlin zu kommen oder um einen gemeinsamen Urlaub mit der Familie zu verbringen?

Wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen auch, muss die Deutsche Bahn sich in ihrer Ausrichtung und ihrem Angebot am Kundenverhalten und der Nachfrage orientieren. Wenn diese sich ändert, muss die Bahn reagieren.

Sie schreiben in Ihrem Antrag, dass das Grundgesetz die Forderung enthält, dass der Bund auch im Bahnfernverkehr gemeinwirtschaftliche Angebote zu gewährleisten hat und sich nicht auf die Vorhaltung der Infrastruktur beschränken darf. Das heißt aber nicht, dass die Deutsche Bahn Nachtzüge einzusetzen hat, vor allem wenn diese nicht ausreichend nachgefragt werden.

Darüber hinaus arbeitet die Deutsche Bahn an einem Konzept, um den bisherigen Nachtzugverkehr zu ersetzen. Bereits jetzt verkehren auf den deutschen Schienen zahlreiche Nacht-ICE, die ein Angebot auch in den Nachtstunden sicherstellen. Nach Informationen der DB soll dieses Grundangebot in den Sommermonaten außerdem durch zusätzliche ICE-Züge ergänzt werden. Die Deutsche Bahn wird insofern auch weiterhin Angebote schaffen, wo sie gefragt sind. Im Übrigen steht der Markt des Nachtzuggeschäftes ja auch für Mitbewerber offen. Wenn es denn so lukrativ ist, wie Sie hier darstellen, wird sich sicherlich ein Unternehmen finden, das in das Geschäft einsteigen wird.

Insofern bin ich mir sicher, dass wir auch weiterhin genug Möglichkeiten haben, auf der Schiene von A nach B zu kommen, sei es am Tag oder in der Nacht. Diese Möglichkeiten bestehen aber auch ohne Ihren Antrag.

Martin Burkert (SPD): Grundsätzlich möchte ich voranstellen, dass eine Befassung mit der Thematik der Nachtreisezüge im Bundestag sehr sinnvoll ist. Das geschieht aber bereits ausführlich. Als SPD-Bundestagsfraktion begleiten wir genau dieses Thema schon sehr lange und kontinuierlich, und auch im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hatten wir das Thema mehrfach auf der Tagesordnung. Wir haben in der Großen Koalition bereits wichtige Schritte zur Stärkung des Schienensektors erreicht und werden uns auch weiterhin dafür einsetzen, die Schiene als nachhaltigen Verkehrsträger zu fördern. Das Thema „Nachtreisezug“ ist uns in diesem Zusammenhang ebenfalls ein wichtiges Anliegen.

Die grundlegenden Rahmenbedingungen für den Nachtreiseverkehr als „rollendes Hotel auf Schienen“ haben sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Während zum Beispiel Flug- und Hotelkosten vergleichbar stark gesunken sind, konnte der Nachtzug mit hohen Betriebskosten, seinen Strukturen und der harten Fernreisebuskonkurrenz einfach nicht mitziehen. Im europäischen Vergleich haben sich entsprechend viele Bahnunternehmen vom klassischen Nachtzug verabschieden müssen. Zuletzt zu sehen auch in Frankreich.

Das Nachtzuggeschäft macht in der Bilanz der Deutschen Bahn AG einen Umsatz von knapp 90 Millionen Euro pro Jahr aus – allerdings beträgt der Anteil der Nachtverkehre in der DB lediglich 1 Prozent des gesamten Fernverkehrs. Unterm Strich steht bei der Sparte ein jährliches Defizit von ungefähr 30 Millionen Euro – eine Summe, die den derzeit angeschlagenen Konzern leider weiter belastet. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass dieses Ergebnis einem wirtschaftlichen Betrieb der Nachtzugsparte derzeit und in der jetzigen Form entgegensteht.

Wir erleben derzeit, dass sich viele Menschen mit großem Engagement für die Nachtzüge einsetzen. Ich selbst habe eine Petition mit fast 30 000 Unterschriften

entgegengenommen. Die Deutsche Bahn arbeitet auch aus diesem Grund an einem tragfähigen Betriebskonzept, um Nachtreiseverkehre in Deutschland in verschiedensten Formen weiterhin zu ermöglichen, den eigenen Geschäftsbereich aber gleichzeitig wieder wirtschaftlich ausgestalten zu können.

Wie bereits vielfach in der Presse zu lesen war, wird hierzu auch mit anderen Unternehmen verhandelt, um eigene Betriebsstärken mit Angeboten anderer Anbieter zu kombinieren, Kompetenzen zu bündeln und so einen guten Angebotsumfang zu realisieren. So steht im Raum, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) ein gemeinsames Konzept zu entwickeln, das die bisherigen Nachtzugverbindungen inklusive der gefahrenen Zugkilometer in Deutschland auch zukünftig abdecken wird.

Anders als die DB AG kann die ÖBB, die bereits heute in Deutschland Nachtzüge fährt, 20 Prozent ihres gesamten Fernreisesegments mit Nachtzügen wirtschaftlich betreiben und deshalb die nötigen Kapazitäten vorhalten. Das hat mit der besonderen Unternehmensstruktur und den örtlichen Begebenheiten in Österreich zu tun.

Die DB AG fährt bereits heute auch nachts mit normalen ICEs in Deutschland. Diese Nacht-ICEs sind sehr gut nachgefragt und können, unter Einbindung von Nachtreiseangeboten anderer Unternehmen, möglicherweise eine sinnvolle Angebotsergänzung darstellen. Den besonderen Qualitätsansprüchen der Kunden gilt es im Segment allerdings Rechnung zu tragen.

Eines sage ich aber ganz deutlich: Ein Betriebskonzept auf dem Rücken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer darf es natürlich nicht geben. Die Attraktivität und Angebotsbreite des Schienensektors an sich sind zudem weitere wichtige Säulen, die es grundsätzlich zu stärken gilt. Ich sage deshalb ganz klar, dass Kundenansprüche, Wirtschaftlichkeit und die Interessen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in Einklang gebracht werden müssen.

Ich bin aber zuversichtlich, dass man hier sinnvolle Lösungen finden kann. Es bleibt deshalb abzuwarten, wie sich die Planungen und Verhandlungen der Deutschen Bahn AG hierzu gestalten.

Mit diesem Antrag der Fraktion Die Linke allerdings schon jetzt voreilige Schlüsse zu ziehen, halten wir für falsch. Deshalb kann vonseiten meiner Fraktion diesem Antrag nicht zugestimmt werden.

Sabine Leidig (DIE LINKE): Das Thema Nachtzüge ist wie üblich zu einer Zeit aufgesetzt, an dem in früheren Zeiten schon alle Nachtzüge im Land unterwegs waren – als es sie noch gab. Inzwischen ist das Netz auf ein paar wenige Züge zusammengeschrumpft, die die Deutsche Bahn AG lieber heute als morgen auch noch stilllegen würde. Spätestens im Dezember soll endgültig Schluss für die letzten Nacht- und Autozüge sein, so die Ankündigung der DB AG.

Die Debattenzeit illustriert leider die Bedeutung, die das Thema für den Bundestag hat; wir als Opposition müssen es immer wieder hier einbringen, damit überhaupt eine Debatte stattfindet. Dabei sind die Nachtzüge die einzige Option für ein klimafreundliches Reisen auf weiten Strecken, auf denen sonst in der Regel geflogen wird. Normalerweise sagt man, dass

die längere Reisezeit mit dem Zug ein Nachteil der Bahn sei. Mit dem Nachtzug wird genau dies aber zur Stärke der Bahn: Denn nur mit ihm kann man bequem schlafend reisen und am nächsten Morgen pünktlich zum Frühstück in einer anderen Stadt ankommen.

Hunderttausende von Kundinnen und Kunden wissen dies weiterhin zu schätzen. Obwohl die DB AG in den letzten Jahren so gut wie nichts mehr in die Sparte investiert hat, sind die Züge noch immer gut gebucht. Trotzdem will die DB AG sie nicht mehr weiter betreiben, und mir ist immer noch nicht klar, warum eigentlich. Warum wirft man mit Gewalt Kundinnen und Kunden heraus, die doch offensichtlich Bahn fahren wollen, die nun aber gar kein brauchbares Angebot mehr vorfinden? Denn auf solchen Strecken am Tag zu reisen und mehrmals umsteigen zu müssen, das ist für den weit überwiegenden Teil der Fahrgäste keine Alternative, sondern sie setzen sich dann auch ins Flugzeug.

Bis zum Januar 2015 sagte die DB AG immer: Die Nachtzüge werden nicht mehr nachgefragt, die Kundschaft läuft davon. – Bei der immer weiteren Verschlechterung des Angebots – man denke nur an die Streichung der Bordrestaurants, in denen man früher noch essen und ein Glas Wein trinken konnte, bevor man es sich im Schlafwagenabteil gemütlich gemacht hat – wäre das gar nicht einmal verwunderlich; es war aber schlichtweg falsch. In der Anhörung im Verkehrsausschuss am 14. Januar 2015 musste der damalige DB-Vorstand Homburg zugeben, dass die Züge nach wie vor gut gebucht sind. Im Klartext: Die DB AG hatte vorher gelogen, das muss man einmal ganz klar so benennen.

Seitdem bleibt die zweite Argumentationslinie der DB AG: Die Züge seien unwirtschaftlich. Gestern titelte die *Stuttgarter Zeitung*: „Österreichische Bahn rettet deutsche Nachtzüge“. Tatsächlich wird schon länger gemunkelt, dass die ÖBB einige Nachtzugstrecken übernehmen wolle. Da drängt sich aber doch die Frage auf: Was können die Österreicher, was die Deutschen nicht können? Wie kann es sein, dass in Österreich der Nachtzuganteil ausgebaut wird und inzwischen bei knapp 20 Prozent liegt – während der DB AG nicht anderes einfällt als der Ausstieg? Und das, obwohl es in der Anhörung am 14. Januar 2015 sogar noch die Zusage gegeben hatte, dass ein neues tragfähiges Konzept für diese Sparte entwickelt würde. Und es war der jetzige österreichische Bundeskanzler, der noch bei der ÖBB-Bilanzpressekonferenz im März sagte: Diese Züge rechnen sich. – Warum schaffen es die ÖBB offensichtlich, Nachtzüge erfolgreich und wirtschaftlich zu betreiben?

Wir sagen: Wenn die ÖBB einige Nachtzüge weiter betreiben, ist das natürlich besser als nichts. Vermutlich werden die ÖBB auch einiges mehr an Energie und Ideen in diese Sparte stecken als die DB AG in den letzten Jahren – die Ausschreibung neuer Wagen deutet schon in eine sehr gute Richtung. Aber die ÖBB werden wohl nicht das gesamte Netz übernehmen, und somit fehlen immer noch viele Verbindungen im Netz von Deutschland in die Nachbarländer. Und wir sollten die DB AG als Bundesunternehmen hier nicht aus der Verantwortung lassen: In einem zusammenwachsenden Europa brauchen wir aber diese Verbindungen. Europa wächst doch nicht nur in der Luft zusammen, sondern es sollte vor allem auch auf der Schiene zusammenwachsen!

Für ein gesamteuropäisches Netz gibt es seit etwa einem Monat ein Konzept: Den „LunaLiner“. Da haben sich Bahnexperten unabhängig von der DB AG zusammengesetzt und überlegt, wie ein gesamteuropäisches Netz von Nachtzügen eigentlich aussehen müsste. Dieses System ist vertaktet geplant, sodass sich die Züge in bestimmten Bahnhöfen treffen und Wagen austauschen können. Damit könnte man sehr viele Direktverbindungen quer durch Europa im Schlaf anbieten. Das Konzept ist eine Grundlage für eine überfällige Debatte über

die Zukunft der Nachtzüge. Das kann sicherlich nicht die DB AG alleine schaffen, aber dann benötigen wir einen europäischen Zusammenschluss der Bahnen, der ein solches Netz gemeinschaftlich betreibt.

Das ist alles andere als Traumtänzerie: So etwas gab es schon. Die „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ hat früher ein großes Nachtzugnetz in ganz Europa betrieben – vor dem Zweiten Weltkrieg mit über 2 000 Wagen und Verbindungen durch ganz Europa bis nach Istanbul. Und wir wissen doch alle, dass es mit dem klimaschädlichen Flugverkehr so nicht weitergehen kann, wir brauchen so etwas also wieder, wenn wir auch in Zukunft in Europa mobil bleiben wollen!

Vor einigen Wochen sagte DB-Chef Grube der *FAZ* auf die Nachfrage nach den Nachtzügen, wir sollten uns überraschen lassen, das Aus des Nachtzugs sei noch nicht besiegelt. Wir warten bis heute auf diese Überraschung. Aber die Zeit drängt extrem: Denn innerhalb der DB AG werden die Beschäftigten der Nachtzugsparte schon jetzt in andere Bereiche abgeworben. Schon jetzt gibt es einen massiven Personalmangel. Züge, die eigentlich mit vier Mitarbeitern besetzt sein müssten, fahren teilweise nur noch mit zwei Mitarbeitern. Die verbliebenen Kolleginnen und Kollegen befinden sich im Dauerstress. Weil sie sich für ihre Züge einsetzen und noch an eine Zukunft glauben, versuchen sie, den Betrieb aufrechtzuerhalten, obwohl es eigentlich kaum noch geht. In der Nacht von letztem Samstag auf Sonntag gab es dann schon den ersten Ausfall: Für den vollbesetzten Autozug von Lörrach nach Hamburg war kein Zugführer greifbar. Der Lokführer weigerte sich zu Recht, den Zug regelwidrig ohne Zugführer zu fahren; die Folge: Der Zug stand drei Stunden in Karlsruhe, bis endlich ein Ersatzzugführer gefunden war.

Da muss man sich schon fragen: Fährt die DB AG die Züge bewusst vor die Wand, um neuen Anbietern das Leben möglichst schwer zu machen? Legt sie alles darauf an, dass die Züge schon vor dem Sommer endgültig kaputt gemacht werden? Die Reden von neuen Konzepten sind doch dann nur Lippenbekenntnisse, wenn es bald schon keine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehr gibt, mit denen man so etwas überhaupt umsetzen könnte, und wenn die Kundschaft vergrault wird.

Wir brauchen die Nachtzüge weiter; sie sind sinnvoll, und sie werden nachgefragt. Und wenn man es richtig macht, dann lassen sie sich auch wirtschaftlich betreiben, da habe ich keinen Zweifel. Daher fordere ich Sie alle auf: Stimmen Sie unserem Antrag zu, damit wir endlich eine Grundlage dafür haben, die DB AG in diesem Bereich zu ihrem grundgesetzlichen Auftrag zu zwingen: nämlich ein vernünftiges Verkehrsangebot auch auf Fernreisen in die Nachbarländer zu machen.

Gerade findet parallel bekanntlich das EM-Spiel Frankreich – Deutschland statt. Die nächste EM in vier Jahren wird in 13 Städten Europas stattfinden. Bis dahin brauchen wir wieder ein funktionierendes europäisches Nachtzugnetz – nicht nur für Fußballfans, sondern auch für Familien, Geschäftsreisende und alle, die bequem reisen wollen.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir befinden uns in bahnpolitisch bewegten Zeiten. Heute stand schon das Eisenbahnregulierungsgesetz auf der Tagesordnung, das Thema Stuttgart 21 schlägt in diesen Tagen wieder Wellen, und auch die Nachtzüge als wichtiger Bestandteil einer klimafreundlichen Mobilität stehen bei der Deutschen Bahn

aktuell zur Debatte. Nun haben wir einen Antrag der Linksfraktion zu den Nachtzügen auf dem Tisch – und ja, auch uns beschäftigt die Zukunft des Nachtzugverkehrs. Wenn man die aktuelle Berichterstattung über die Nachtzüge verfolgt, gibt es hier aktuell wenig Licht und viel Schatten.

Die Entwicklung des Nachtzugsgeschäfts der Deutschen Bahn bereitet auch uns Grünen seit einigen Jahren einige Sorgenfalten. Schon im Dezember 2014 wurde das Nachtzugnetz der Deutschen Bahn deutlich geschrumpft. Man denke nur an die Abbestellung der CityNightLine-Züge zwischen Berlin und Paris, zwischen Hamburg und Amsterdam oder auch zwischen Prag, Dresden, Berlin und Kopenhagen.

Doch jenseits der Entwicklung einzelner Nachtzuglinien sehen wir Grüne ein viel grundsätzlicheres Problem beim Schienenverkehr. Während sich die Bahnreform von 1994 im Schienenpersonennahverkehr in vielen Bereichen durchaus bewährt hat, sieht es im Fernverkehr und eben auch im Nachtreiseverkehr überhaupt nicht gut aus. Der Artikel 87 Absatz 4 Grundgesetz sagt hierzu klar und eindeutig: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Der verfassungsmäßige Auftrag des Bundes ist klar: Nicht nur beim Aus- und Neubau der Schienenwege hat der Bund eine Gemeinwohlverpflichtung, sondern eben auch bei den Mobilitätsangeboten im Fernverkehr. Nur fehlt seit mehr als 20 Jahren dieses in Artikel 87e erwähnte Bundesgesetz. Dieses fehlende Bundesgesetz ist auch die Ursache dafür, dass die Bahnreform beim Schienenfernverkehr noch immer kaum Früchte trägt.

So stagniert die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland seit über 20 Jahren bei etwa 400 Personenkilometern pro Kopf, während in der gleichen Zeit erfolgreiche Länder wie Schweden oder die Schweiz die Nachfrage im Fernverkehr bis zu 65 Prozent steigern konnten. In der Schweiz reden wir über 1 600 Personenkilometer pro Kopf im Jahr, also über die vierfache Verkehrsleistung. Auch in Schweden liegt die Verkehrsleistung mit 600 Personenkilometern pro Kopf und Jahr noch immer noch 50 Prozent über dem deutschen Wert im Fernverkehr. In Schweden wurde die Verkehrsleistung seit 1994 immerhin um 35 Prozent gesteigert, während Deutschland auf gleichbleibendem Niveau arbeitet. Das alles wirkt sich natürlich auch auf das Nachtzuggeschäft aus. Dort, wo schon das Fernzuggeschäft kaum Performance entwickelt, wird auch ein gutes Nachtzuggeschäft nur noch wenig ausrichten.

Daher sind die im Antrag angesprochenen Punkte zwar durchaus wichtig, aber es ist nicht Aufgabe des Bundes, einzelne Nachtzuglinien zwischen bestimmten Städten einzurichten oder die Trassenentgelte im Nachtzugverkehr festzulegen. An dieser Stelle muss ich die Deutsche Bahn sogar einmal in Schutz nehmen: Die DB Netz AG sieht ja mit dem neuen marktsegmentorientierten Trassenpreissystem ganz klar ein eigenes Marktsegment für die Nachtzüge vor, bei dem diese zwischen 23 Uhr und 6 Uhr morgens ein spürbar niedrigeres Trassenentgelt zahlen sollen als der Schienenfernverkehr tagsüber.

Primär muss es Aufgabe der Politik sein, gute Rahmenbedingungen für den Schienenfernverkehr insgesamt und für den Nachtzugverkehr im Besonderen zu schaffen. Dafür muss man bei der Bahnreform von 1994 nachsteuern, gute Ansätze weiter vorantreiben

und auch den Fernverkehr als Wettbewerbsmarkt entwickeln wollen. Wir brauchen praktisch eine Bahnreform 2. 0.

Für eine solche Bahnreform 2. 0 spricht, dass wir die erfolgreichen Elemente der ersten Bahnreform nun auch konsequent für den vom Grundgesetz geforderten zweiten Schritt übernehmen und dort, wo jetzt schon Nachbesserungsbedarf da ist, gezielt nachsteuern. Wir erfinden nicht das Rad völlig neu, sondern schaffen für den Fern- und Nachtzugverkehr die Instrumente, die wir schon aus dem Nahverkehr kennen.

Dazu gehört, dass wir endlich die unsinnige Marktabgrenzung zwischen Personennahverkehr und -fernverkehr in Deutschland aufheben und den sich gut bewährten Ansatz der Aufgabenträgerschaft auch für den Fernverkehr anwenden. Zugleich würden wir mit einem Fernverkehrssicherungsgesetz auch den Nachtzugverkehr in die Offensive bringen. Seien wir doch ehrlich, die derzeitigen Debatten um den Nachtzug sind viel zu defensiv, viel zu sehr von Rückzugsgefechten geprägt. Mit einem Fernverkehrssicherungsgesetz, wie es einige Länder vorantreiben, würde dagegen der Fernverkehr insgesamt und auch der Nachtzugverkehr im Besonderen wieder in die Offensive kommen.

Uns Grünen ist wichtig, dass wir auch das Nachtzugangebot jenseits der Deutschen Bahn AG in den Blick nehmen. Da gibt es durchaus erfreuliche Entwicklungen zu verzeichnen. So wollen die Österreichischen Bundesbahnen große Teile des Nachtzugangebotes der Deutschen Bahn übernehmen und auch im Autoreisezugbereich aufsatteln. Unser Ziel sollte sein, im Fernverkehrsmarkt richtigen Open Access und damit wirklichen Wettbewerb auf der Schiene zu ermöglichen. Damit käme die Deutsche Bahn schneller in die Gänge, ein breiteres Angebot und besseren Service zu liefern. So kämen wir als Bund weg von der bis heute fehlenden Fernverkehrsstrategie in Deutschland hin zu einem Wettlauf um das beste Angebot und um die beste Servicequalität. Dann würde die Deutsche Bahn wieder mehr Nachtzugangebote auf die Schiene setzen.

Lassen Sie uns daher die Debatte richtig führen, nicht im Klein-Klein um einzelne Nachtzuglinien, sondern um den im Grundgesetz verbrieften Gemeinwohlaufrag des Bundes im Fern- und Nachtzugverkehr und um die richtigen Rahmenbedingungen für wirklichen Wettbewerb auf der langen Strecke. Dafür ist uns der vorliegende Antrag zu kurz gesprungen, da er noch viele Fragen offen lässt. Lassen Sie uns den Fern- und Nachtzugverkehr strategisch neu aufstellen, mit Trassenpreisen auf Grenzkostenniveau über einen Deutschlandtakt bis hin zum Open Access für richtigen Wettbewerb auch bei Fern- und Nachtzugangeboten.

Die heutige Debatte kann dazu ein guter Auftakt sein.