

Vizepräsidentin Ulla Schmidt:

Wir kommen zu den Tagesordnungspunkten 28 a und 28 b:

- a) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

– zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Kooperationsmodelle im Nachtzugverkehr stärken

– zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen

Drucksachen 18/12363, 18/7904, 18/12775

- b) Beratung des Antrags der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nachtzugverkehr als Teil moderner und klimafreundlicher Mobilität ausbauen – Zehn-Punkte-Plan für ein europäisches Nachtzugnetz

Drucksache 18/12560

Das Thema entspricht auch der jetzigen Zeit.

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für die Aussprache 25 Minuten vorgesehen. – Da gibt es keinen Widerspruch.

Ich eröffne die Aussprache. Für die Bundesregierung hat erneut der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann das Wort. – Bitte schön, Herr Ferlemann.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD – Gustav Herzog [SPD]: Tapfer!)

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Sehr geschätzte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Man fragt sich, was man eigentlich falsch gemacht hat, dass man als Staatssekretär nach Mitternacht noch zu einem Thema hier im Hohen Hause reden muss.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Da haben Sie ganz schön viel falsch gemacht! Eigentlich alles!)

Die Frage stellt sich deshalb, weil meine Wenigkeit heute Morgen um 7.30 Uhr den ersten Termin hatte, ebenso wie meine geschätzten Kollegen Staatssekretäre, denen ich für die Solidarität, heute Abend diese Debatte noch zu begleiten, von Herzen dankbar bin. Wenn man viel gesprochen hat, merkt man an der Stimme, dass es langsam grenzwertig wird.

Wir haben diese Debatte unter anderem dem Kollegen Gastel zu verdanken. Der Kollege Gastel wollte, dass die Mitglieder des Hohen Hauses einmal spüren, wie man sich fühlt, wenn man nachts um diese Zeit in einen Zug steigt, wie man sich fühlt, wenn man mit einem Nachtzug fahren würde. Deswegen ist die Zeit, wie die Präsidentin es gesagt hat, durchaus richtig. Herr Gastel, ich komme gleich noch auf Sie zurück.

Es hat natürlich eine große Diskussion in Deutschland gegeben, als die DB AG entschieden hat, sich aus dem Segment Nachtzugverkehr zurückzuziehen. Sie könne ihn wirtschaftlich nicht mehr betreiben, das Wagenmaterial sei veraltet, die Kosten könnten nicht eingespielt werden, und die Nachfrage gehe deutlich zurück.

Wir sind sehr froh, dass es durch Vermittlung von Parlamentariern, aber auch unseres Hauses gelungen ist, die ÖBB, die Österreichischen Bundesbahnen, bewegen zu können, dieses Segment in Deutschland zu fahren. Die Österreicher können das, sie verdienen damit auch Geld. Sie haben die Wagen übernommen und modernisiert. Es ist nichts schöner, als morgens mit einem Wiener Schmah den ersten Kaffee um 5.30 Uhr im Nachtzug genießen zu können. Es ist ein Segment, über dessen Existenz sich viele Menschen freuen.

Die DB hat entschieden, als Ausgleich ICs und ICEs zu späterer Stunde fahren zu lassen, und viele Menschen fahren heute mit Fernbussen oder fliegen. Deswegen glauben viele, dass es kein Marktsegment für Nachtzüge mehr gibt. Aber es gibt eine Klientel in unserem Land, die gerne einmal Nachtzug fährt, im Liegewagen oder im Schlafwagen. Ich bevorzuge Letzteres. Es ist wichtig, dass es dieses Verkehrssegment weiter gibt. Wir sind den Österreichern sehr dankbar dafür, dass sie Nachtzüge in Deutschland fahren lassen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Sehr geehrter Herr Kollege Gastel, Sie waren gestern – das muss ich jetzt um diese Uhrzeit sagen – ein sehr berühmter Mann im Netz, und Sie werden es wahrscheinlich auch noch heute sein. Ich hoffe, Sie haben die Sequenz gesehen,

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ich war dabei!)

in der der Ministerpräsident Ihres Bundeslandes Sie in einer Weise belehrt, die einfach großartig ist.

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU/CSU – Dr. Joachim Pfeiffer [CDU/CSU]: Ganz ohne Schlafwagen!)

Der Ministerpräsident hat vollkommen recht. Und auch ich – ich kann es Ihnen nicht ersparen – muss Ihnen heute noch eine leichte Belehrung erteilen. Denn so gut der Antrag der Koalitionsfraktionen ist, um das Segment Nachtzugverkehr zu stärken, so innerlich vollkommen falsch ist wiederum der von Ihnen gestellte Antrag. Sie sind jetzt lange genug im Verkehrsausschuss. Sie sind lange genug dabei. Ich habe Ihnen x-mal das Aktienrecht in Deutschland erklärt und welche Rechte Sie als Parlamentarier und stellvertretend als Eigentümer der

Deutschen Bahn haben. Doch jedes Mal stellen Sie wieder Anträge, das Aktienrecht nicht zu beachten – vollkommen neben der Spur, im wahrsten Sinne des Wortes. Vielleicht haben Sie den Antrag in einem Nachtzug geschrieben.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ich weiß es nicht. Jedenfalls ist es sachlich nicht gerechtfertigt.

So wie Sie völlig zu Recht die Belehrung vom Ministerpräsidenten bekommen haben, so müssen Sie sich das heute hier auch anhören. Was Sie beantragen, ist inhaltlich wiederum völlig falsch. Gewöhnen Sie es sich ab! Sollte den Wählerinnen und Wählern das Missgeschick passieren, dass Sie noch einmal Mitglied dieses Hauses werden,

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Das ist jetzt aber wirklich völlig unterirdisch!)

gewöhnen Sie sich daran, dass Sie sich wenigstens an Recht und Gesetz halten; denn es ist Ihnen oft genug erklärt worden.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie haben den falschen Antrag gelesen!)

Von daher gesehen kann ich nur daran appellieren, den Antrag der Koalitionsfraktionen zu unterstützen. Er ist gut. Er hilft uns bei unserer Arbeit. In diesem Sinne freue ich mich, wenn viele Nachtzüge durch Deutschland rollen und sie vor allem sicher und unfallfrei Menschen an die Orte bringen, an die sie gelangen wollen.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD)

Vizepräsidentin Ulla Schmidt:

Vielen Dank. – Jetzt hat die Kollegin Sabine Leidig, Fraktion Die Linke, das Wort.

(Beifall bei der LINKEN)

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Einen schönen guten Abend! Ich bin jetzt wirklich verleitet, auf Herrn Ferlemann direkt einzugehen. Das werde ich aber nicht tun, weil ich nur vier Minuten Redezeit habe.

Ich möchte noch einmal deutlich machen, dass ein gutes Nachtzugnetz in Europa eine entspannte Alternative zum stressigen und umweltschädlichen Fliegen wäre und dass die Politik dieses Thema viel zu lange verschlafen hat. Das sage nicht nur ich, sondern das sagt auch der Journalist und Bahnexperte Thomas Wüpper, der sich mit dieser Frage sehr intensiv beschäftigt hat, und das sagen auch Millionen Reisende, die tatsächlich Nachtzüge, und zwar mit Schlaf- und Liegewagen, sehr gerne benutzen bzw. benutzen würden, wenn es sie denn gäbe.

Im besten Fall macht man sich abends ganz entspannt

im Zug lang. Zu dieser Zeit schläft man schon. Man spart die Kosten für eine Nacht im Hotel und kommt am nächsten Morgen ausgeschlafen und pünktlich mitten in der Stadt an, in der man sein möchte, und nicht irgendwo jwd in einem Airport. Dazu kommt das berechtigte Gefühl, dass man mit dieser Bahnreise die Umwelt und das Klima wesentlich weniger belastet hat; beim Fliegen sind Abgase und Lärm wirklich ein Riesenproblem.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Peter Meiwald [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Nun sieht die Lage aber leider so aus, dass die Deutsche Bahn AG im Dezember 2016 ihren letzten Nachtzug eingestellt hat. Die Deutsche Bahn AG hat diesen Komfort den Reisenden entzogen, und das, obwohl dieses Angebot laut Bahn-Vorstand Berthold Huber mit einem Fahrgastzuwachs von 30 Prozent im Jahr 2015 aufwarten konnte. Also, das ist schon irgendwie eine kuriose Geschichte.

Sie haben es gerade gesagt: Die Österreichische Bundesbahn, die ÖBB, übernimmt einige Verbindungen und baut andere aus. Wir können nach Wien, Salzburg, Rom, Mailand und Venedig fahren, nach Zürich und demnächst auch nach Kroatien, aber es gibt keine Nachtzugverbindungen nach Warschau, nicht nach Paris, nicht nach Kopenhagen, nicht nach Prag, nicht nach Bratislava, nicht nach Amsterdam. Überall dort gibt es Initiativen von Reisenden, von Bahnfreundinnen und -freunden für die Wiederherstellung dieser Nachtzugverbindungen. Es gibt auch bei vielen jungen Leuten einen Bedarf, die nämlich wirklich ein Bewusstsein dafür entwickelt haben, dass man Alternativen braucht zum klimazerstörenderen Fliegen.

Es hätte natürlich jede Menge Möglichkeiten gegeben für eine Politik auf der Höhe der Zeit, um dieses Nachtzugsegment zu unterstützen. Da muss man nicht sozusagen dirigistisch dem Bahnvorstand Vorschriften machen, aber selbstverständlich kann man auf die Bahn einwirken. Das haben Sie ja jetzt auch mit dem Antrag der Großen Koalition quasi als Auftrag an die Bundesregierung gegeben. Das hätten Sie aber vor drei Jahren machen müssen, als das Thema auf die Tagesordnung kam.

Ich will noch einmal daran erinnern, dass wir im März 2015 die Anhörung hatten, in der Sie sich tatsächlich von den Sachverständigen darüber haben aufklären lassen, dass Nachtzüge eben nicht out und von gestern sind und keiner sie mehr will, sondern dass sie ein wichtiger Teil des Angebots auf der Schiene sind.

In der nachfolgenden Debatte wurde hoch und heilig versprochen – auch vom Kollegen Donth; ich habe mir das Zitat noch einmal herausgesucht –, dass es auf keinen Fall dazu kommen würde, dass sich die Deutsche Bahn AG komplett aus diesem Segment zurückzieht. Im Gegenteil, man wäre in enger Abstimmung mit der Bahn für ein neues Konzept.

(Michael Donth [CDU/CSU]: Sicher!)

Dieses Konzept hat die Bahn sozusagen verkündet, als

sie im Dezember 2016 mit der pressewirksamen Aktion „Klimazug zum Klimagipfel nach Kopenhagen“ gleichzeitig verkündet hat: Ende, aus! Wir ziehen uns komplett zurück. –

(Zuruf des Abg. Michael Donth
[CDU/CSU])

Sie lassen sich da auf der Nase herumtanzen und unterstützen einen Bahnvorstand, der an dieser Stelle wirklich fantasielos ist.

Sie hätten zum Beispiel Investitionszuschüsse geben können. Sie haben das Automobilunternehmen Porsche mit 360 Millionen Euro darin unterstützt, auf der IAA einen Elektro-Porsche zu präsentieren. Warum haben Sie dann nicht 30 Millionen Euro übrig, um die Deutsche Bahn zu befähigen, neue Nachtzüge anzuschaffen? Das war ein Argument, warum sich das für Sie nicht lohnen würde.

Wir haben eine tolle internationale Kampagne erlebt und erleben sie immer noch. Menschen überall und eben auch ganz viele in Deutschland – 38 000 – haben die Petition unterschrieben; die Betriebsräte haben sich massiv eingebracht.

Ich möchte an der Stelle noch einmal sagen: Den Anstoß dazu, dass dieses Thema überhaupt auf die Tagesordnung gebracht wurde, dass wir uns damit beschäftigen, dass Journalisten, Künstlerinnen und Künstler, Professoren, alle möglichen Leute sich damit identifizieren und sagen: „Wir wollen diese Reisekultur“, haben die Betriebsräte aus diesem Bahnsegment gegeben.

Vizepräsidentin Ulla Schmidt:

Frau Leidig.

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Das sind dieselben, die jetzt vom Bahnkonzern wirklich schäbig behandelt werden und immer noch keine ordentliche Alternativbeschäftigung haben. Ich finde, das ist wirklich auch eine Aufgabe dieses Hauses, sich darum zu kümmern, dass diese Leute nicht auf der Strecke bleiben.

Vizepräsidentin Ulla Schmidt:

Frau Kollegin Leidig, jetzt muss ich Sie wirklich bitten, zum Schluss zu kommen.

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Danke.

(Beifall bei der LINKEN)

Vizepräsidentin Ulla Schmidt:

Danke. – Nächste Rednerin ist Kirsten Lühmann, SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten
der CDU/CSU)

Kirsten Lühmann (SPD):

Frau Präsidentin! Liebe Kollegen! Liebe Kolleginnen! Vor fast zwei Jahren haben wir uns hier das letzte Mal getroffen, um über dieses Thema zu reden. Grund war, dass die Deutsche Bahn AG angekündigt hat, mit dem Fahrplanwechsel sämtliche Nachtzugverbindungen, die sie selber betreibt, einzustellen.

Ich erinnere mich sehr gut: Wir standen hier, und alle Redenden haben von ihren eigenen Erfahrungen in Nachtzügen berichtet. Wir waren uns einig, das waren schöne Erfahrungen. Und damit endete unsere Einigkeit.

Die Deutsche Bahn AG hat uns damals gesagt: Wir können die Nachtzüge nicht mehr selber fahren. – Warum nicht? Zum einen ist es die Konkurrenz von Billigfliegern und sind es die Hotelkosten, die deutlich gesunken sind, die dagegenstehen, zum anderen ist es aber auch die Tatsache, dass das rollende Material veraltet ist, auch keine Zulassung mehr hat und für teures Geld hätte nachgerüstet werden müssen. Zum Schluss wurde auch noch die Tatsache genannt, dass die Betriebskosten sehr hoch sind, unter anderem durch erhöhte Trassenpreise im Ausland. Ich weiß es selber. Meine Lieblingsverbindung Berlin–Brüssel ist schon wesentlich früher eingestellt worden, weil die Trassenpreise in Belgien so hoch waren, dass es keine Kunden mehr gab, die diesen Preis bezahlen wollten.

Aus all diesen Gründen hat uns die Bahn gesagt: Unsere Züge haben zwar eine hervorragende Auslastung – Herr Gastel, ich kann mich noch erinnern: Sie haben uns hier von Ihren Erfahrungen berichtet; Sie haben mehrfach versucht, kurzfristig in einem Nachtzug zu reservieren,

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN]: Vier Wochen vorher schon!)

und haben die Auskunft bekommen, dass er ausgebucht ist und Sie nicht mehr hineinkommen; die Bahn hat uns bestätigt, dass es so ist –; aber trotz dieser Auslastung stehen wir vor der Situation, dass wir Verluste in Höhe von 30 Millionen Euro pro Jahr einfahren.

Die Frage war: Was ist zu tun? Die Bahn hat uns gesagt: Wir können diese Verluste nicht übernehmen. Wir kündigen aber an, dass wir ein neues Konzept machen, dass wir für Reisende die Möglichkeit anbieten, auch über die Nacht von A nach B zu kommen.

In unserer Diskussion gab es einige, die der Meinung waren, das müsse man nicht abwarten, sondern man könne da auch mit Steuergeldern hineingehen. Ich bin sehr froh, dass die Koalition dieses Konzept abgelehnt hat; denn dieses Geld hätte uns im System Schiene an anderer Stelle gefehlt, wo es eventuell einen wesentlich höheren Nutzen hat.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Stuttgart 21
zum Beispiel! Da gibt es 3 Milliarden
zusätzlich!)

Wenn ich mir das heute anschau, komme ich zu dem Ergebnis: Es war gut, dass wir gewartet haben, bis die Bahn ihr Konzept vorgelegt hat; denn die Situation heute, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist eine sehr

komfortable.

Erstens. Wir haben die schnellen ICE. Wir haben als Koalition und Bundesregierung in dieser Legislatur sehr viel Geld ausgegeben, um diese schnellen Städteverbindungen zu fördern. Als Letztes wird unter anderem das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1/Nr. 8.2 im Dezember eröffnet werden. Die Folge ist, dass die Verbindung von München nach Berlin um glatte zwei Stunden schneller ist. Das heißt, wir werden deutlich mehr Verkehr auf die Schiene bekommen, und das ist auch gut so.

Als Zweites hat die Bahn den Nacht-ICE eingeführt. Ja, Herr Ferlemann, dort können Sie kein Bett buchen – das ist richtig –, aber Sie können diesen Zug nachts nehmen, und er hat Liegesitze, die deutlich komfortabler sind als das, was man früher in den Nachtzügen als Liegesitz verkauft hat.

Als drittes Segment haben wir tatsächlich die Nachtzüge. Die Bahn hat die Kooperation mit der ÖBB, den Österreichischen Bundesbahnen, gemacht. Aber es gibt nicht nur die ÖBB, sondern auch weitere ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Nachtzugverbindungen anbieten, zum Beispiel die ungarische Bahn, zum Beispiel die kroatische Bahn und von Moskau über Berlin nach Paris die russische RZD.

Ich glaube, liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist eine sehr gute Lösung. Wir hören auch, dass sie hervorragend angenommen wird. Trotzdem sind wir als Koalition der Meinung, dass es Optimierungsbedarf gibt.

Das Erste ist: Die Deutsche Bahn hat uns im Verkehrsausschuss erklärt, dass die Tarifeinheit mit der österreichischen Bahn – man hat gemeinsame Tarife, man erkennt die Tickets gegenseitig an – nur ein Versuch ist. Wir sind der Meinung: Das darf nicht nur ein Versuch bleiben, sondern das muss verstetigt werden. Hier fordern wir die Bundesregierung auf, ihren Einfluss geltend zu machen, um die Deutsche Bahn davon zu überzeugen. Außerdem muss das natürlich auch auf die anderen Kooperationspartner übertragen werden. Ich hatte ja gesagt: Es sind mehrere ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen. – Für die muss das auch gelten.

Der zweite Punkt, den wir angesprochen haben, ist die Tatsache, dass wir im Prinzip ein europäisches Nachtzugkonzept bräuchten; der Beginn ist schon gemacht. Wir haben – das wurde schon gesagt – sehr viele Verbindungen in den Osten Europas, in den Süden Europas, aber nur ganz wenige in den Westen Europas. Wir brauchen ein europäisches Nachtzugkonzept. Dazu müssen wir technische, administrative und Wettbewerbsschranken einreißen. Es kann nicht sein, dass Nachtzugverbindungen zum Beispiel durch überhöhte Trassenpreise in anderen Ländern das Wasser abgegraben wird. Das wollen wir nicht. Ich glaube, dass die Bundesregierung da noch eine sehr wichtige Aufgabe hat, nämlich zusammen mit unseren europäischen Nachbarn ein solches Konzept auf die Beine zu stellen.

Der dritte Punkt, den wir in unserem Antrag angesprochen haben, ist die Frage der Buchungen. Es ist

sehr schön, dass wir solche Nachtzüge haben. Es bringt uns aber wenig, wenn wir die umständlich auf irgendwelchen Internetseiten suchen müssen. Das Buchungssystem muss eingepflegt werden. Es muss einfacher werden. Die Leute müssen auf diese neuen Möglichkeiten hingewiesen werden. Ich denke, da gibt es auch für die Bahn noch einiges zu tun.

Der vierte Punkt ist ein ganz wichtiger Punkt. Er wurde heute auch schon angesprochen. Es ist nämlich das Thema Personal. Die Bahn hat uns vor zwei Jahren zugesichert, dass das Personal, das für ihre Nachtzüge nicht mehr benötigt wird, innerhalb des Konzerns adäquat weiter eingesetzt wird. Wir haben von den Personalvertretungen gehört, dass das in vielen Fällen auch passiert. Aber viele Fälle sind eben noch nicht alle Fälle. Ich glaube, dass wir weiterhin ein Auge darauf werfen sollten, dass diese Ankündigungen und Versprechungen auch eingehalten werden.

Der letzte Punkt, den ich hier anspreche, ist die Tatsache, dass wir gerne einmal in der Legislatur einen Bericht von der Bundesregierung hätten, wie es mit diesen Themen weitergegangen ist. Ich glaube, es ist mit der wichtigste Punkt, dass wir nicht sagen: „Wir haben jetzt in dieser Legislatur zwei- oder dreimal über Nachtzüge geredet. Jetzt muss es auch gut sein. Jetzt lasst mal die Bahn arbeiten“, sondern dass wir sagen: Das ist ein Thema, das uns wirklich am Herzen liegt. Diese Nachbesserungen, die wir gefordert haben, diese Konzepte, die wir auflegen, möchten wir als deutsches Parlament verfolgen. – Das können wir nur, wenn die Bundesregierung uns regelmäßig einen Bericht gibt, damit wir als Parlament erkennen können, ob es Punkte gibt, wo wir nachsteuern müssen.

Insofern freue ich mich, wenn wir uns hier alle zu einer nachtschlafenden oder vielleicht zu einer etwas prominenteren Zeit in diesem Parlament wiedersehen, um auch weiterhin diesem wichtigen Thema unser Augenmerk zu schenken.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Ulla Schmidt:

Vielen Dank. – Jetzt hat der Kollege Matthias Gastel für Bündnis 90/Die Grünen das Wort. Bitte schön.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Die Nachtzüge wurden von der Deutschen Bahn über Jahre hinweg lust- und fantasielos betrieben, und von Jahr zu Jahr wurden mehr und mehr davon aufs Abstellgleis gestellt. Es ist bedauerlich, dass die Deutsche Bahn bei den Nachtzügen das Licht ausgeknipst hat. Hingegen ist es erfreulich, dass die Österreichischen Bundesbahnen die noch verbliebenen Angebote übernommen haben.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es ist schade, dass CDU/CSU- und SPD-Fraktion in

ihrem Antrag letztlich nichts anderes machen, als den Rückzug der Deutschen Bahn aus diesem Marktsegment nachträglich noch zu rechtfertigen. Der Sinn dieses Antrages erschließt sich mir und uns jedenfalls nicht.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Was unter fast vier Jahren Großer Koalition fehlte, waren die notwendigen Weichenstellungen für eine starke Bahn. Sie haben nämlich genau das Gegenteil dessen gemacht, was Sie in Ihrem Antrag behaupten bzw. fordern. Ich nenne das Beispiel Trassenpreise. Sie stellen fest, dass die Trassenpreise ab Dezember für die Nachtstunden sinken. Das ist zwar richtig. Was Sie aber verschweigen, ist, dass sie außerhalb der Zeit zwischen 23 Uhr und 6 Uhr steigen werden. Die Nachtzüge fahren aber eben nicht nur zwischen 23 Uhr und 6 Uhr, sondern sie starten schon vorher, und sie kommen erst später, nämlich dann, wenn die Trassenpreise wieder höher sind, an ihrem Ziel an.

Sie behaupten, Sie hätten mit Ihrem Bundesverkehrswegeplan ein verbessertes Schienennetz in die Wege geleitet. Da müssen Sie sich mal bitte schön Ihren Bundesverkehrswegeplan anschauen. Seit wann fahren denn Züge auf Straßen? Straßen sind zuhause in Ihrem Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt, aber mehr als die Hälfte der Schienenwege ist noch nicht einmal bewertet worden. Da kommen Sie überhaupt nicht voran, und damit wird auch nichts besser in diesem Bereich.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir haben einen Antrag gestellt. In diesem Antrag fordern wir bessere Wettbewerbsbedingungen für die Schiene, beispielsweise gegenüber dem Flugverkehr. Wir fordern ein europäisches Nachtzugkonzept unter Einbeziehung der Hochgeschwindigkeitsstrecken, damit im Nachtsprung auch längere Distanzen zurückgelegt werden können. Wir fordern den Aufbau eines Deutschland-Taktes im Bundesverkehrswegeplan unter Berücksichtigung der Nachtzüge.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Damit kommen wir aber leider nicht voran, weil das Projekt Deutschland-Takt mit Blick auf den Bundesverkehrswegeplan auf die lange Bank geschoben wurde.

Wir fordern Trassenpreise, die niedriger sind als die heutigen und die auf der Empfehlung der Europäischen Union basieren. Das heißt, dass das Grenzkostenprinzip gilt und nicht die Ausnahme, die Sie mit dem höheren Vollkostenprinzip beschlossen haben. Und wir schlagen ein Interrailticket für alle jungen Menschen in der EU vor, um ihnen sowohl Europa als auch die Bahn näherzubringen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

Das ist jetzt keine Idee von uns, aber wir greifen diese Idee gerne auf.

Herr Ferlemann, vielleicht können Sie nachher einmal erklären, was daran bitte schön ein Eingriff in das

Aktienrecht ist. Ich kann hier nichts Entsprechendes feststellen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN –
Christian Kühn [Tübingen] [BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN]: Ich glaube, Herr Ferlemann
braucht selber mal eine Schulung!)

Erfreulich ist, meine Damen und Herren, dass die Österreichischen Bundesbahnen angekündigt haben, ihr Nachtzugkonzept weiter auszubauen. Wir hoffen natürlich, dass dann zusätzliche Angebote auch in Deutschland entstehen. Wichtig ist – an die Adresse der Deutschen Bahn gerichtet –, dass die Bahn-Card auch nach Dezember 2017, also auch nach dem Fahrplanwechsel, für die Nachtzüge der ÖBB anerkannt wird. Das ist eine ganz wichtige Maßnahme. Wir sind davon überzeugt: Der Nachtzug hat mit seinen Schlaf- und Liegewagen Potenzial für die Zukunft, wenn es die richtigen Ideen gibt, wenn es den unternehmerischen Willen gibt und wenn es die politische Unterstützung gibt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Ulla Schmidt:

Vielen Dank. – Letzte Rednerin ist die Kollegin Daniela Ludwig, CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Daniela Ludwig (CDU/CSU):

Verehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es geht nicht ohne Kooperationen. Ein einzelnes Land wird kein nationales Nachtzuggeschäft mit einer positiven Bilanz betreiben können. Das Nachtzugsegment ist ein komplexes, schwieriges Geschäft, das nur gemeinsam zu betreiben ist. – Das hat nicht die Deutsche Bahn gesagt, sondern der Vertreter der ÖBB in der Sachverständigenanhörung des Verkehrsausschusses im Februar dieses Jahres. Ich glaube, damit ist alles gesagt.

Das ist auch der Hintergrund unseres Antrages. Wir sind der Meinung, dass die DB mit der ÖBB und mit Privatbahnen europaweit kooperieren darf und können muss, um Nachtzugverkehre zur Verfügung zu stellen. Der Nachtzugbetrieb hat einen hohen Wettbewerbsdruck – das ist heute schon gesagt worden – durch die Fernbusse, die stark genutzt werden, aber auch durch das eigene gute Angebot unterm Strich. Wenn Sie sich die Strecke Berlin–München mit künftig vier Stunden Fahrzeit anschauen, dann wird klar, dass sich die Bahn selber im positiven Sinne Konkurrenz macht, weil sie etwas anbietet, was für die Leute höchst attraktiv ist und sogar auf dieser Strecke mitunter das Flugzeug schlagen wird. Dann ist vielleicht die eine oder andere Strecke im Nachtzugverkehr nicht mehr so attraktiv, wie sie es vielleicht vor 10, 15 oder 20 Jahren war. Das muss man anerkennen.

Wir begrüßen es sehr, dass es an vielen Stellen, auch in meinem Wahlkreis, die erfolgreichen Kooperationen mit der ÖBB gibt. Wir begrüßen es aber auch, dass die

Deutsche Bahn sich nicht komplett aus dem Nachtzugverkehr zurückzieht, sondern ein eigenes Segment erschließt, nämlich – es ist heute schon gesagt worden – ICE und IC in der Nacht, aber nur mit Sitzplätzen, wohingegen das klassische Nachtzugsegment an geeigneter Stelle von den Österreichern oder anderen übernommen wird.

Diese Entwicklungen, die wir gerade in den letzten zwei bis drei Jahren beobachten konnten, sind nicht Ergebnis eines staatlichen Eingriffs oder einer staatlichen Order, sondern sie sind Ergebnis einer unternehmerischen Entwicklung, die auf die Marktnachfrage reagiert. Es ist mir, ehrlich gesagt, wesentlich lieber, wenn sich die Bahn am Kunden orientiert, als wenn wir ihr etwas aufoktroyieren, was nachweislich wirtschaftlich in den letzten Jahren zumindest für die DB nicht funktioniert hat. Hier bitte ich um Verständnis, dass mir die freiwillige Form lieber ist als andersherum und dass wir keine staatlichen Aufträge dafür benötigen. Wir wollen schon gar nicht ein staatlich subventioniertes Nachtzugangebot, wie es die Linken in ihrem Antrag fordern. Das lehnen wir in aller Deutlichkeit ab. Es muss alles eigenverantwortlich und eigenwirtschaftlich funktionieren.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Deswegen sind wir sehr dafür, lieber Herr Gastel, dass wir die bestehenden Kooperationen weiter ausbauen. Wir werden uns das in der nächsten Legislatur, Frau Lühmann, intensiv anschauen. Ich bin sehr dafür, dass wir diesen Bericht konsequent einfordern. Ich bin aber auch dafür, dass wir darauf drängen, dass die Kundenvorteile wie Rabattaktionen usw. auch Bahnen übergreifend gelten müssen. Das ist selbstverständlich. Wenn wir einen europäischen, immer stärker einheitlich werdenden – Stichwort: viertes Eisenbahnpaket – Schienenverkehr anstreben, müssen auch solche Dinge irgendwann Usus werden und ganz selbstverständlich sein und nicht mehr ständig eingefordert werden. Darauf zielt unser Antrag ab. Ich denke, dass wir in der nächsten Legislatur daran weiter arbeiten müssen.

Aber noch einmal: Ich halte nicht viel davon, einer Aktiengesellschaft vorschreiben zu wollen, wie sie sich wirtschaftlich zu verhalten hat. Ich halte auch nicht viel davon, den Kunden vorzuschreiben, dass sie zu Millionen den Nachtzug nutzen sollen. Liebe Frau Leidig, wenn in den letzten Jahren Millionen gefahren wären, dann hätte man den Nachzugsverkehr vermutlich auch nicht reduzieren müssen. Also lassen wir mal die Kirche im Dorf.

(Bärbel Höhn [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die waren ja voll ausgelastet! Sie sind ja offensichtlich noch nie mit dem Nachtzug gefahren! Sonst wüssten Sie das!)

Lassen wir die Bahnen es so gestalten, wie es die Nachfrage erfordert, auch wenn es für Sie irgendwie eine romantische Bahnfahrt zu sein scheint, wenn man in der Nacht durch die Gegend fährt. Ich glaube, der Kunde kann selber entscheiden, was für ihn bequem ist; das müssen wir ihm nicht vorschreiben.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Er kann aber nur das Angebot nutzen, das es gibt!)

Wir unterstützen die Bahnen bei den Kooperationen, die nachgefragt werden.

Vielen herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Ulla Schmidt:

Vielen Dank. – Damit ist die Aussprache beendet.

Wir kommen unter Tagesordnungspunkt 28 a zur Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Drucksache 18/12775. Der Ausschuss empfiehlt unter Buchstabe a seiner Beschlussempfehlung die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Drucksache 18/12363 mit dem Titel „Kooperationsmodelle im Nachtzugverkehr stärken“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen von Bündnis 90/Die Grünen bei Enthaltung der Fraktion Die Linke angenommen.

Unter Buchstabe b empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion Die Linke auf Drucksache 18/7904 mit dem Titel „Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke und bei Enthaltung von Bündnis 90/Die Grünen angenommen.

Unter Tagesordnungspunkt 28 b stimmen wir jetzt über den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 18/12560 mit dem Titel „Nachtzugverkehr als Teil moderner und klimafreundlicher Mobilität ausbauen – Zehn-Punkte-Plan für ein europäisches Nachtzugnetz“ ab. Wer stimmt für diesen Antrag? – Das sind die Grünen. Wer stimmt dagegen? – Das ist die Koalition. Wer enthält sich? – Das ist die Linke. Damit ist der Antrag abgelehnt.