Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/15200 –**

Schlafwagen der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bahn kommt nach Ansicht der Fragesteller bei der Transformation des Verkehrssektors eine entscheidende Rolle zu. Sowohl Güter- als auch Personenverkehr sollen in den kommenden Jahren in großem Umfang von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene verlagert werden (www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/eckpunkte_klimaschutzprogramm_2030.pdf). Neben dem Auf- und Ausbau der Bahninfrastruktur benötigt es dafür auch eine Attraktivitätssteigerung und Ausweitung des Angebotes der Deutschen Bahn AG (DB AG). Dazu gehören aus Sicht der Fragesteller neben einem Ausbau der bestehenden Angebote verschiedenster Art ebenfalls Verbindungen mit Schlaf- und Liegewagen, wie sie von der DB AG bereits bis Ende 2016 betrieben wurden. Aktuell investieren einige europäische Wettbewerber, wie die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), massiv in die Erweiterung der Schlafwagenkapazitäten und planen diese auch vermehrt auf Verbindungen in der Bundesrepublik Deutschland – teilweise in Kooperation mit der DB AG – einzusetzen (www.tagesspiegel.de/wirtschaft/deutsche-bahn-wa-rum-der-traum-vom-schlafwagen-in-deutschland-wohl-nicht-so-bald-wah-r-wird/25108692.html; www.welt.de/reise/nah/article190385865/Reisen-mit-der-Bahn-Wo-die-besten-Nachtzuege-fuer-Touristen-fahren.html). Obwohl die DB AG seit gut drei Jahren den Schlafwagenverkehr durch den Einsatz von IC- und ICE-Nachtverbindungen zu ersetzen sucht, scheint die Nachfrage nach einem entsprechenden Angebot mit Schlafwagen für den transeuropäischen Schienenverkehr kontinuierlich zu steigen (www.faz.net/aktuell/reise/renaissance-der-nachtzuege-die-alternative-zum-fliegen-16430220.html). Eine Wiederaufnahme des Schlafwagenverkehrs stellt die DB AG derzeit jedoch nicht in Aussicht. Wenn die DB AG in Deutschland und Europa zukünftig mit Wettbewerbern auf diesem Wachstumsmarkt konkurrieren möchte, muss der Konzern jedoch nach Meinung des Fragestellers stärker den Verkehr mit Schlaf- und Liegewagen zu nationalen und internationalen Destinationen in seine strategischen Überlegungen einbeziehen. Insbesondere Verbindungen zwischen europäischen Metropolen, etwa Berlin–Paris, bieten sich hierfür an. Angesichts wachsender Fahrgastkapazitäten im Schienenfernverkehr und steigender Komfortansprüche der Reisenden ist nach Ansicht der Fragesteller die Wiederaufnahme des Schlafwagenbetriebs durch die DB AG nicht nur

wünschenswert, sondern auch hinsichtlich der begrenzten Verfügbarkeit von Schlafwagen im Sinne der Planungssicherheit erstrebenswert.

1. Wie schätzt die Bundesregierung das Potential von Schlafwagen für das Personenfernverkehrsangebot der DB AG ein, und wie begründet sie dies?
8. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Kooperationsprojekte der DB AG mit ausländischen Betreibern von Schlafwagen in Deutschland und im Ausland?

Die Fragen 1 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ziel der Bundesregierung ist mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) betreibt ein Netz an Intercity- und ICE-Zügen, die über Nacht mit Sitzwagen unterwegs sind. Zudem unterstützt die DB AG die klassischen Nachtzugverkehre anderer Anbieter, zum Beispiel mit Lokomotiven, mit Personal sowie im Vertrieb. An dieser zweiteiligen Strategie wird die DB AG festhalten.

2. Wie viele Kunden nutzen nach Kenntnis der Bundesregierung das Schlafwagenangebot der DB AG im Zeitraum von 2014 bis zur Einstellung des Betriebs Ende 2016 (bitte nach Jahr auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG betrug die Anzahl der gebuchten Bettplätze (Stornierungen berücksichtigt) in den Schlafwagen im City Night Line der DB AG (zuletzt auf elf Verbindungen):

2016: 181.000

2015: 188.000

2014: 232.000.

3. Wie viele Kunden nutzen nach Kenntnis der Bundesregierung die auf den deutschen Schienenwegen angebotenen Schlafwagen seit Januar 2017 bis heute (bitte nach Jahr und Betreiber aufgelistet)?

Die DB AG betreibt seit Ende 2016 keine eigenen Schlafwagen mehr.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

4. Was geschah nach Kenntnis der Bundesregierung mit den Schlafwagen der DB AG, die sich zum Zeitpunkt der Einstellung des Schlafwagenbetriebs im Besitz des Konzerns befanden und aktiv genutzt wurden?
5. Befinden sich laut Kenntnisstand der Bundesregierung noch Schlafwagen im Besitz der DB AG, und falls ja, in welchem Zustand sind diese heute?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden bis zum Zeitpunkt der Einstellung des Schlafwagenbetriebes folgende Bauarten von Schlafwagen bei der DB Fernverkehr AG eingesetzt:

- 42 × Schlafwagen der Bauart 173 sowie
- 39 × Doppelstock-Schlafwagen der Bauarten 171 und 172.

Die Schlafwagen der Bauart 173 wurden nach Einstellung des Schlafwagenbetriebes verkauft.

Für die Doppelstock-Schlafwagen der Bauarten 171 und 172 wurden Kaufverträge gezeichnet. Nach vollzogener Fahrzeugübergabe befinden sich keine Schlafwagen im Bestand.

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Investitionskosten für die Wiederaufnahme des Schlafwagenbetriebs bei der DB AG?

Nach Auskunft der DB AG werden für den klassischen Nachtzugverkehr spezielle Fahrzeuge mit Schlaf- und Liegewagen benötigt, die eigene Behandlungsanlagen in den Werken erfordern. Hierfür wären hohe Investitionen nötig.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

7. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Einsatz von Schlafwagen ausländischer Betreiber in Deutschland?

Nach Auskunft der DB AG verkehren in Deutschland klassische Nachtzüge der österreichischen ÖBB, der ungarischen MAV-START, der kroatischen HZPP, der russischen RZD, des deutschen BTE (BahnTouristikExpress GmbH), des UEX (UrlaubsExpress), des schwedischen Snälltåget sowie der polnischen PKP.

9. Wie schätzt die Bundesregierung die Tatsache ein, dass die DB AG die bestehende Nachfrage an Nachtzügen mit Schlafwagen derzeit durch Kooperationen mit ausländischen Betreibern bedient?

Die Bundesregierung begrüßt die Kooperation zwischen den europäischen Eisenbahnen, insbesondere mit jenen, die Spezialverkehre wirtschaftlich betreiben und anbieten können.

10. Plant die Bundesregierung, der DB AG Finanzmittel zur Wiedereinführung eines konzerneigenen Schlafwagenbetriebs zur Verfügung zu stellen, und wie begründet sie ihre Antwort auf diese Frage?

Nein, aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Einsatz von Schlafwagen bei den privatwirtschaftlich geführten Eisenbahngesellschaften in der Bundesrepublik?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.