

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Irene Köhne (SPD)

vom 04. November 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. November 2014) und **Antwort**

Adieu deutsch-französische Freundschaft? – Geplante Einstellung der Nachtzugverbindung Berlin-Paris zum Dezember 2014

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Ist dem Senat bewusst, dass die Deutsche Bahn AG plant, die Nachtzugverbindung Berlin-Paris zum Ende des Jahres 2014 einzustellen? Wenn ja, wie steht der Senat zu diesen Plänen?

Antwort zu 1: Das Land Berlin wurde auf der jährlich stattfindenden Fahrplankonferenz der „Deutschen Bahn Fernverkehr“ (DB FV) mit den Verkehrsreferenten der Länder im Juni 2014 über den Fahrplan 2015 und über die Streichungen im Nachtverkehr informiert.

Der Senat bedauert die Streichungen, da damit ein attraktives umwelt- und klimafreundliches Alternativangebot zum Flugverkehr entfällt.

Frage 2: Sind dem Senat die Gründe für die geplante Einstellung der Verbindung bekannt?

Antwort zu 2: Die Einstellung der Nachtverbindungen reiht sich ein in die Einstellung weiterer Produkte des Fernverkehrs (EuroCity-Verbindungen, „Interconnex“, Autoreisezüge). Sowohl die DB als auch private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geben als Gründe u.a. die Wettbewerbsverzerrungen zum Flugverkehr (Befreiung von der Kerosin- und Mehrwertsteuer) sowie die Wettbewerbsverzerrungen im Busfernmarkt (keine Anlastung von Infrastrukturkosten bzw. Autobahngebühren, Lohnkostenvorteile bei den Tarifverträgen der Busfahrerinnen und Busfahrer gegenüber dem Bahnpersonal) an. Speziell zur Nachtverbindung nach Paris hat die DB auch auf die in Frankreich erhöhten Trassenpreise hingewiesen, die es im Personenverkehr nur noch dem Hochgeschwindigkeitsverkehr ermöglichen, eigenwirtschaftliche Verkehre zu betreiben.

Frage 3: Gibt es eine defizitäre Bilanz für diese Strecke?

Frage 4: Wenn ja, wie hoch ist dieses Defizit in den Jahren 2010 - 2013 ausgefallen?

Antwort zu der 3 und 4: Aus Wettbewerbsgründen gibt die DB keine quantitativen Angaben zu Defiziten auch gegenüber den Ländern und dem Bund heraus.

Frage 5: Sind noch andere Nachtverbindungen von einer Einstellung betroffen. Wenn ja welche, und aus welchen Gründen?

Antwort zu der 5: Die DB hat uns mitgeteilt, dass grundsätzlich alle Nachtverbindungen auf dem Prüfstand stehen. Zum 13.12.2014 werden auch die Nachtverbindungen von Berlin nach Amsterdam, Kopenhagen und Malmö (letztere betrieben von einem privaten EVU) eingestellt. In den vergangenen Jahren wurden auch die Nachtverbindungen nach Krakau, Warschau, Kiew, Kaliningrad, Kiew und Saratow gestrichen. Gründe sind in der Antwort zur Frage 2 aufgelistet. Auch in Dänemark wurden kürzlich die Trassenpreise erhöht.

Frage 6: Wer genau ist für die Entscheidung einer solchen Streckeneinstellung verantwortlich? Kann die Deutsche Bahn AG eine solche Entscheidung alleine treffen oder haben Bund und/oder die Länder hier ein Mitspracherecht?

Antwort zu 6: In Deutschland muss seit der Bahnreform im Jahr 1994 Fernverkehr eigenwirtschaftlich erbracht werden und ist unternehmerische Aufgabe der EVU. Im Übrigen trägt der Bund nach Grundgesetz (Art. 87e Abs. 4) die Verantwortung für den SPFV¹. Das dazu im Grundgesetz geforderte Bundesgesetz ist jedoch trotz mehrmaliger Aufforderungen der Länder nicht erlassen worden.

¹ Schienenpersonenfernverkehr

Frage 7: Ist dem Senat bewusst, dass die Nachtzugverbindungen Berlin-Paris gerade von Jugendgruppen und Klassen sehr stark genutzt wird, um Fahrten nach Frankreich zu unternehmen? Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass dieser deutsch-französische Jugendaustausch durch die Einstellung der Strecke stark gefährdet ist bzw. eventuell sogar ganz einbrechen wird?

Antwort zu 7: Für den Jugendaustausch gibt es weiterhin Alternativen, die aber z.B. weniger klimafreundlich bzw. beschwerlicher sind als z.B. die Nutzung der Nacht für eine Fahrt in einem Liegewagen nach Paris.

Frage 8: Setzt sich der Senat bei den verantwortlichen Stellen für den Erhalt der Verbindung ein? Welche weiteren Maßnahmen sind geplant, um die Einstellung zu verhindern?

Antwort zu 8: Der Senat wirbt in den Bund-Länder-Gremien für eine Korrektur der „Webfehler“ der Bahnreform. Wichtige Eckpunkte sind die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen hinsichtlich der Anlastung der Infrastruktur- und der externen Kosten im Verkehr. Dies ist auch die Position von der EU Kommission im „Weißbuch Verkehr“ sowie zahlreicher Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler.

Frage 9: Welche Alternativen sieht der Senat, die die Einstellung dieser Nachtverbindung kompensieren könnten?

Antwort zu 9: Folgende Alternativen stehen als Alternative zum Flugverkehr zwischen Berlin und Paris zur Verfügung:

Das Busunternehmen „Deutsche Touring – Eurolines“ (Tochter des DB Konzerns) bietet nach Paris einen Nachtbus an mit Angeboten, die im Durchschnitt unter den Bahntarifen liegen. Die Fahrtzeiten der Linienbusse von Berlin nach Paris liegen allerdings bei 14 ¼ Stunden.

Als Alternative bieten DB und SNCF² täglich drei ICE/TGV – Verbindungen von Berlin nach Paris mit Direktanschluss in Mannheim mit einer Fahrzeit von ca. 8 ¼ Stunden an. Mit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken Halle-Erfurt und eines weiteren Abschnittes westlich von Straßburg ist voraussichtlich 2016 mit einer Verkürzung der Fahrtzeiten auf etwa 7 Stunden zu rechnen. Für Frühbucher und Jugendgruppen gibt es Angebote, die in etwa denen des Nachtzuges entsprechen.

Eine dritte Alternative ist die Nutzung des nicht gekürzten Nachtzuges Berlin – Zürich bis Mannheim. Allerdings ist hier um 04:43 Uhr ein Wechsel vom Nachtzug in einen ICE notwendig, der in der gleichen Zeitlage wie der bisherige durchgehende Nachtzug in Paris ankommt.

Berlin, den 27. November 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Dez. 2014)

² Société Nationale des Chemins de fer Français