

Vizepräsidentin Edelgard Bulmahn

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 13 auf:

Beratung des Antrags der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern

Drucksache 18/2494

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für die Aussprache 25 Minuten vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Sobald die Kolleginnen und Kollegen ihre Plätze eingenommen haben, beginnen wir mit der Aussprache. – Ich eröffne die Aussprache. Als erste Rednerin hat die Kollegin Sabine Leidig das Wort.

(Beifall bei der LINKEN)

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Die Uhrzeit passt zum Thema, werte Kolleginnen und Kollegen, Frau Präsidentin! Die Bahn schränkt von Dezember an ihr Angebot ein. Die Autoreisezüge sollen verschwinden und viele Nachtzüge auch. Zum Glück regt sich öffentlicher Widerstand dagegen. Es geht um rund 1 000 Beschäftigte, die ihren Arbeitsplatz verlieren werden. Es geht um mehr: um die Zukunft der europäischen Reisekultur. Die müsste klimafreundlich werden.

Wir Linken bestehen darauf, dass das Parlament sich nicht aus der Verantwortung stehlen kann. Das Grundgesetz gilt. Dort steht, dass der Bund als alleiniger Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht nur für die Schieneninfrastruktur verantwortlich ist, sondern auch dafür, dass es darauf ein Fernverkehrsangebot gibt, das den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen entspricht.

Nachtzüge gibt es in Deutschland seit 162 Jahren, Autozüge seit fast 60 Jahren. Beide sind feste Bestandteile dieses Angebots, und die Nachfrage zeigt deutlich, dass viele Familien, Geschäftsreisende, Leute mit Flugangst oder Handicaps und Umweltbewusste diesen Bedarf haben. Deshalb sind wir alle gefordert, den geplanten Kahlschlag zu verhindern.

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

Die Linke beantragt, dass die Kürzungen bei Autoreise- und Nachtzügen zurückgenommen werden. Wir fordern ein mindestens zweijähriges Moratorium, damit in dieser Zeit sinnvolle Alternativen geprüft werden können. Wir verlangen eine Studie, die untersucht, wie man ein gutes europäisches Zug- und Nachtzugnetz auf die Beine stellen kann. Dabei setzen wir auf Kooperation statt Konkurrenz zwischen den Bahnunternehmen.

Ich bin überzeugt: Mit vernünftiger Planung und besseren Reisekonzepten könnten noch viel mehr Fahrgäste für die Schiene gewonnen werden.

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

Es gibt tolle Ideen. Es gibt übrigens auch ungeheuer viel Kompetenz bei den Beschäftigten und auch bei engagierten Bahnexperten. Das Rad müsste nicht neu erfunden werden. Zum Beispiel könnte man die komfortablen Talgo-Doppelstockzüge aufmöbeln, die derzeit auf dem Abstellgleis in Hamm vergammeln. Kleine pfiffige Einzelkabinen kann man mit Klappenelementen umbauen und flexibel nutzen. Man könnte auch Schlafwagen für Nachtfahrten anhängen usw. Ideen gibt es viele.

Gestern haben die Beschäftigten, Kundinnen und Kunden sowie Bürgerbahninitiativen hier in Berlin eine Kundgebung veranstaltet. 7 000 Protestpostkarten sind am BahnTower übergeben worden.

Ein Passant dort meinte: Ich frage mich, weshalb es in Zeiten von Länderbahnen, Kaltem Krieg usw. möglich war, Nachtzüge durch ganz Europa zu schicken, und im vereinten Europa des 21. Jahrhunderts soll das nicht mehr möglich sein.

In einer Onlinepetition heißt es:

Insbesondere die Streichung der Verbindung Berlin–Paris ist ein verheerendes Signal im Hinblick auf das

Zusammenwachsen Europas und die Mobilität seiner Bürger. Diese Zugverbindung ist seit Jahren viel genutzt und die Streichung durch nichts zu rechtfertigen! Die einzige direkte Zugverbindung zwischen beiden Hauptstädten muss als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel erhalten bleiben!

Richtig!

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

Ich will am Schluss eine sehr konkrete Utopie benennen und um Ihre Unterstützung werben. Bei der Fußballeuropameisterschaft 2000 in Belgien und den Niederlanden und auch bei der WM 2006 in Deutschland sind die Nachtzüge der Deutschen Bahn von Fußballfans aus vielen Ländern intensiv genutzt worden, weil die durch das Reisen in der Nacht einen Tag gewinnen wollten. Nun ist die Fußball-WM 2020 an 13 verschiedene Städte Europas in 13 verschiedenen Ländern vergeben worden,

(Hans-Werner Kammer [CDU/CSU]: Nein, nicht die WM!)

und die Fans werden vom Achtelfinale in Bilbao zum Viertelfinale nach Baku und von dort weiter nach London reisen usw.; Kopenhagen, Glasgow, Budapest sind in der Liste. Wir wollen, dass nicht nur die Fluggesellschaften in jenen Sommerwochen gute Geschäfte machen, sondern dass vor allem die europäischen Bahnunternehmen und auch die Deutsche Bahn zu den Gewinnern zählen, weil grenzüberschreitende Tages- und Nachtverbindungen angeboten werden, die viel besser sind als heute. Wir Linke jedenfalls werden uns dafür einsetzen, und zwar europaweit.

Danke.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Edelgard Bulmahn:

Als nächste Rednerin spricht Daniela Ludwig.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Daniela Ludwig (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn man den Antrag der Linken liest, möchte man meinen, es bahnt sich eine sehr große Katastrophe im Verkehrsbereich an, weil die Bahn die Nacht- und Autoreisezüge entweder streicht oder das Angebot zumindest deutlich einschränkt.

Man muss einfach einmal zur Kenntnis nehmen, dass sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten das Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen sehr deutlich verändert hat. Wir leben nun einmal in einem Zeitalter, in dem man in Europa sehr schnell mit dem Flugzeug von A nach B reisen kann.

(Zuruf der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

Die meisten Menschen suchen sich halt den bequemsten und schnellsten Weg aus, aber nicht den Weg, der Ihnen vielleicht am besten gefällt. Das möchte ich diesen Leuten auch nicht untersagen.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Versuchen Sie einmal, den Nachtreisezug zu buchen!)

Außerdem bestimmt auch bei der Frage, ob es weiterhin Nacht- und Autoreisezüge gibt, die Nachfrage das Angebot.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Nachfrage ist hoch! Sie kriegen gar keine Plätze!)

Ich weiß aber auch, dass Ihnen solche Mechanismen fremd sind.

(Zuruf der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

Es ist aber nun einmal nicht von der Hand zu weisen, dass die Nachtreiseverkehre in den vergangenen Jahren 30 Prozent der Nachfrage eingebüßt haben. Ähnliches gilt auch für die Autoreisezüge. Für beide Verkehre gilt: Sie sind saisonal stark unterschiedlich ausgeprägt. Das heißt, in den Sommermonaten kommt es zu einer massiven Auslastung.

(Zuruf der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

– Sie wollen das nicht lesen. Sie wollen das auch nicht lernen. Das macht nichts. Ich rede trotzdem weiter.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Sie sollten einfach andere Zahlen heranziehen!)

Beide Verkehre sind im Sommer stark, im restlichen Jahr aber fast gar nicht ausgelastet. Die Bahn muss sich wie jeder andere in der freien Wirtschaft und im freien Wettbewerb stehende Betrieb auch nach der Wirtschaftlichkeit und nach der Nachfrage richten.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Nachfrage ist da!)

Wenn dies aber nicht so gegeben ist, wie es sich der eine oder andere wünscht, muss sich die Bahn überlegen, ob sie ein Segment einstellt oder es gegebenenfalls umbaut. Die Bahn stellt das Segment der Autoreisezüge nicht ein, sondern baut es um. Künftig wird es das Angebot „Auto plus Zug“ geben. Das läuft derzeit in einer Testphase. Bis Ende des Jahres werden wir diesbezüglich deutlich schlauer sein, ob es funktioniert und ob die Leute es auch annehmen oder ob man nur aus einer gewissen Vergangenheitsverliebtheit an einem Segment festhält, weil – wie Sie es so schön schreiben – es den Auto- und den Nachtreisezug seit 162 Jahren gibt, das nicht mehr wirtschaftlich ist und das die Leute auch nicht mehr nachfragen. Ich meine, das sollte der Deutschen Bahn schon erlaubt sein.

Sie haben die Fußballeuropameisterschaft angesprochen. Das sind aber auch nur vier Wochen. Dafür sollten Segmente aufrechterhalten werden, die nicht funktionieren?

Das erschließt sich mir schlicht und ergreifend nicht. Deshalb muss die Bahn die Freiheit haben, die wir ihr auch zubilligen, sodass sie auf Angebote verzichtet, die nicht mehr nachgefragt werden. Das scheint mir in diesem Fall so zu sein.

(Zuruf von der LINKEN)

– Ich nicht. Ich bitte Sie aber, die Testphase bis Ende des Jahres zu nutzen. Fahren Sie fleißig „Auto plus Zug“, damit es wenigstens das noch weiterhin gibt. Ich gehe davon aus, dass Sie sich rege daran beteiligen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Edelgard Bulmahn:

Als nächster Redner spricht Matthias Gastel.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Guten Abend, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wie jeden Abend so auch heute wird Berlin in den nächsten Stunden durch sechs Nachtzugverbindungen angefahren. Doch wie lange noch? Wie lange noch werden die deutschen Großstädte mit Nachtzügen miteinander verbunden? Wie lange noch werden die europäischen Metropolen mit Nachtzügen miteinander verbunden? Das wissen wir derzeit noch nicht. Wir wissen aber, dass es sich lohnt, für die Nachtzüge zu kämpfen.

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

Eine Ausdünnung oder gar Einstellung der Nachtzugverbindungen wäre schlecht für die Fahrgäste, schlecht für die DB, schlecht für das System Schiene und schlecht für den Klimaschutz.

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

Warum lohnt es sich, im Interesse der Fahrgäste für den Erhalt der Nachtzüge zu kämpfen? Der Nachtzug ist praktisch und beliebt. Reisen während des Schlafens, die Hotelübernachtung sparen, zu günstiger Morgenstunde am Reiseziel ankommen und mehr vom Tag haben. Geschäftsleute wie Familien nutzen dieses Angebot rege. Die meisten CNL-Verbindungen verfügen über rollstuhlgerechte Liegeabteile. Meistens ist auch die Fahrradmitnahme möglich.

Liebe Frau Kollegin Ludwig, die Beliebtheit zeigt sich in der Auslastung. Wenn man genau hinschaut und einmal versucht, ein Ticket zu ergattern, wird man feststellen: Der Nachtzug ist meistens schon Wochen im Voraus ausgebucht. Seit ich im Bundestag bin, also seit Oktober letzten Jahres, bin ich 15-mal mit dem Nachtzug gefahren. Ich wäre mindestens doppelt so oft gefahren, hätte ich noch eine Kabine gefunden, die frei ist. Wochen im Voraus sind diese Kabinen ausgebucht, weil dieser Zug eine starke Nachfrage hat. Es gibt also einen Angebotsengpass und keinen Nachfrageengpass. Das ist doch das Entscheidende.

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

Warum lohnt es sich, sich im Interesse der DB und des gesamten Systems Schiene für den Nachtzug einzusetzen? Befragungen der Deutschen Bahn, und zwar sehr aktuelle, haben bestätigt: Die

Kundenzufriedenheit mit diesem Angebot ist hoch. Mindestens die Hälfte der Kunden würde bei einer Streichung der Nachtzüge nicht auf andere Züge umsteigen, sondern beispielsweise auf das Flugzeug. Das können wir alle gemeinsam nicht wollen. Ohne Nachtzüge würde die DB Fahrgäste verlieren. Darüber hinaus wäre das Schienennetz über den Tag betrachtet ungleicher ausgelastet, als es derzeit der Fall ist. Warum lohnt es sich, im Interesse des Klimaschutzes für den Nachtzug zu kämpfen? Ganz einfach deshalb, weil die Bahn das effizienteste Verkehrsmittel ist und damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

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

Leider aber wirkt die DB in Sachen Nachtzug lustlos, fantasielos und konzeptlos. Wir fordern von der DB eine Bestandsgarantie der Nachtzugangebote für zwei Jahre. Die DB soll diese Zeit nutzen, zukunftsfähige fahrgastgerechte Konzepte zu entwickeln und umzusetzen.

Wir fordern von der Bundesregierung, dass sie als Eigentümer der DB Einfluss nimmt auf das, was ich gerade gesagt habe, dass nämlich keine weiteren Nachtzugangebote gestrichen werden und dass die Konzeption, die dringend notwendig ist, geschaffen wird.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Bundesregierung muss darüber hinaus dafür sorgen, dass endlich Wettbewerbsgerechtigkeit geschaffen wird. Ich erinnere hier an die EEG-Umlage, die von der Großen Koalition verändert wurde. Die Belastung für das System Schiene ist glatt verdoppelt worden. Das muss rückgängig gemacht werden. Das belastet die Schiene so wie kein anderes Verkehrsmittel. Es benachteiligt das Verkehrsmittel Schiene im Gegensatz zum Flugzeug oder zu anderen Verkehrsmitteln völlig zu Unrecht und ist ein großer Nachteil im Wettbewerb.

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

Darüber hinaus ist es so, dass alle Verkehrsträger und nicht allein die Schienenbahnen in den Emissionshandel einbezogen werden müssen. Bahn und Flugzeug sollen auch bei der Mehrwertsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr gleichbehandelt werden.

Deswegen unser Appell an die DB und die Bundesregierung: Machen Sie den Nachtzug nicht kaputt! Unterstützen und entwickeln Sie zukunftsfähige Konzepte! Die Fahrgäste wollen das. Das Klima braucht es.

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

Vizepräsidentin Edelgard Bulmahn:

Als nächste Rednerin hat die Kollegin Kirsten Lühmann das Wort.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Kirsten Lühmann (SPD):

Frau Präsidentin! Liebe Kollegen! Liebe Kolleginnen! Sehr verehrte Gäste! Haben Sie schon einmal mit fünf Personen und zwei Hunden eine Nacht in einem Abteil eines Autoreisezuges verbracht?

(Gustav Herzog [SPD]: Nein!)

Wir haben das mehrere Jahre lang sehr erfolgreich und sehr gerne gemacht. Wir haben nette Bekanntschaften geschlossen. Unsere Kinder haben das Ganze als Abenteuer verstanden. Ich sage Ihnen: Auch damals war dieses Angebot schon sehr teuer. Wir haben das kompensiert, indem wir am Urlaubsort gespart haben, indem wir auf einem Campingplatz untergekommen sind. Das haben viele Menschen so gemacht. Aber wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass ein Umdenken stattgefunden hat, auch bei der Mobilität. Die Menschen wollen bei der Reise sparen, um mehr Geld für den Komfort am Urlaubsort zu haben. Die Bahn konnte lange Zeit die sinkenden Reisendenzahlen kompensieren, weil sie das rollende Material zur Verfügung hat. Aber jetzt sind sie aufgrund gesetzlicher Normen gezwungen, aus Sicherheitsgründen neue Autotransportwagen zu kaufen. Beides zusammen – sinkende Nutzendenzahlen und nötiger Invest; das kann man nicht wegdiskutieren – ist wirtschaftlich einfach nicht zu bewältigen. Das wissen wir auch: Kostendeckende Preise will und kann kaum einer zahlen. Sosehr ich die Menschen, die hier in Berlin für den Erhalt der Autoreisezüge demonstriert haben, auch aufgrund meiner Erfahrungen persönlich verstehe, kann ich die Entscheidung der Deutschen Bahn nachvollziehen.

Glücklicherweise sieht das bei den Nachtzügen anders aus. Das Ziel der Bahn war einmal, alle Fahrten ab sechs Stunden Fahrtzeit in die Nacht zu verlegen. Daher gab es 2002 auch 20 Nachtzugverbindungen europaweit – also genauso, wie es im Antrag gefordert wird. Aber schon 2011 führte die Konkurrenz von

Hochgeschwindigkeitszügen und Billigfliegern zu deutlichen Verlusten in dieser Sparte. Aus der Zeitung konnte ich entnehmen, dass zurzeit jährlich 48 Millionen Euro Einnahmen 60 Millionen Euro Kosten gegenüberstehen. Diese Verluste, liebe Kollegen und Kolleginnen, haben sich in den letzten drei Jahren verdoppelt; die Fahrgastzahlen gingen um etwa ein Drittel zurück.

Jetzt will die Bahn drei besonders defizitäre Routen aufgeben. Dazu gehört leider auch die traditionelle Route Berlin–Paris. Ich selber habe diese Route oft genutzt, als sie noch über Brüssel führte. Aber schon damals konnte ich immer ohne Buchung einen Platz finden, und wenn ich einen Platz in einem Zweier- oder Dreierabteil reserviert hatte, lag ich dort immer allein. Hinzu kam, dass die Kosten in den letzten Jahren deutlich gestiegen sind, unter anderem durch extreme Trassenpreiserhöhungen in Belgien und Frankreich. Die Bahn hat jetzt zugesagt, die verbleibenden Verbindungen in den nächsten zwei Jahren auf neue Füße zu stellen, und zwar auch ohne ein Moratorium, wie es im Antrag gefordert wird.

Der vorliegende Antrag suggeriert jedoch auch, dass das Grundgesetz von uns fordert, diese Zugarten aufgrund von Allgemeinwohl- und Verkehrsbedürfnissen zu erhalten. Wie bei vielen einfachen Lösungen lohnt es sich auch hier, einmal genauer hinzuschauen. Ich möchte jetzt keine philosophische Debatte über die Definition des Allgemeinwohls beginnen; kluge Köpfe von Aristoteles bis Habermas haben das zur Genüge getan. Vielleicht können wir uns darauf verständigen, dass diverse Rechtsexperten festlegen: Das Allgemeinwohl ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Also ist es nicht so eindeutig, wie uns dieser Antrag glauben machen will.

Eindeutiger ist jedoch der Begriff des Verkehrsbedürfnisses. Zwar ist auch er nicht direkt definiert, aber es gibt diverse Gerichtsurteile, in denen festgestellt wird, dass zu einem Verkehrsbedürfnis auch die Möglichkeit gehört, dieses wirtschaftlich zu befriedigen. Zur Wirtschaftlichkeit haben wir heute Abend schon einiges gehört. Also kommen wir mit dem Grundgesetz hier nicht weiter.

Aber die Frage, die wir uns heute Abend stellen, geht über das Grundgesetz hinaus. Diese Frage lautet: Wollen und können wir Autoreisezüge und Nachtzugverbindungen, und zwar auch die defizitären, mit Steuermitteln subventionieren? Ich will hier gar nicht beleuchten, ob die EU das beihilferechtlich befürworten würde oder nicht. Mir geht es um etwas ganz anderes; mir geht es um unser Ziel. Unser Ziel muss sein, den Bahnverkehr insgesamt auf sichere Füße zu stellen.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Dazu benötigen wir erstens ein leistungsfähiges Schienennetz. Dieses wollen wir mit der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zuverlässiger machen. Dazu werden wir noch mehr Steuergelder investieren. Wir brauchen zweitens – das wurde heute Abend auch schon gesagt – in diesem guten Netz Wettbewerbsmöglichkeiten, um Güter- und Personenfernverkehre leistungsfähiger und effizienter zu machen. Drittens müssen wir den Nahverkehr an die erhöhten Pendlerströme insbesondere in den Ballungsräumen anpassen, ohne dabei die Erschließung der ländlichen Räume mit den geringer werdenden Bevölkerungen aus den Augen zu verlieren. Auch hierfür werden wir mehr Steuergelder benötigen. Die Verhandlungen mit den Ländern dazu laufen gerade.

Diesen Weg, liebe Kollegen und Kolleginnen, müssen wir weitergehen. Das ist es, was die Millionen Pendler und Pendlerinnen von uns erwarten. Darüber hinaus auf die Deutsche Bahn einzuwirken und sie bei ihren Bemühungen, ein zukunftsfähiges Konzept für die Nachtzugverbindungen zu erstellen, zu begleiten und sie gegebenenfalls an ihr Versprechen zu erinnern, dass sie alles tun will, um diese sinnvollen europäischen Verbindungen zu erhalten und sie nicht einzustellen, sind wir den Menschen schuldig, die bewusst den Nachtzug dem Billigflieger vorziehen. Dieser Verpflichtung werden wir nachkommen, auch ohne Ihren Antrag.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Vizepräsident Johannes Singhammer:

Abschließender Redner zu diesem Tagesordnungspunkt ist der Kollege Michael Donth, CDU/CSU.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Michael Donth (CDU/CSU):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! „Orientexpress“, „Calais-Mediterranée-Express“, „Die Brück’ am Tay“, beim Lesen Ihres Antrags könnte sich beinahe eine abenteuerromantische Stimmung in diesem Haus entfalten. Man könnte anfangen, zu träumen von

geheimnisvollen Gestalten im Schummerlicht des Orientexpresses, der mit gleichmäßigem Rattern der Schiene durch ferne Steppen zieht. Man könnte versuchen, die Träume festzuhalten und sie zu diesem Zweck in Gesetze zu gießen. Dafür sind wir aber nicht hier.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Sie sind aber dafür, jedes Jahr 10 Milliarden in den Flugverkehr zu stecken!)

Wir sind hier, um nach bestem Wissen und Gewissen die Entscheidungen zu treffen, die dem Wohl dieses Landes dienen. Unter diesen Voraussetzungen müssen wir die Realität, die tatsächlichen Gegebenheiten zur Kenntnis nehmen. Wir können nicht auf Basis unserer Wünsche oder Träume handeln. Vor diesem Hintergrund sollten wir eigentlich auch Anträge stellen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Tatsache ist, dass das Geschäft im Bereich der Autoreisezüge und der Nachtzüge bereits seit Jahren defizitär ist.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Tatsache ist, dass die Züge gut ausgelastet sind!)

In den vergangenen zehn Jahren – das haben wir auch schon gehört – sind die Fahrgastzahlen bei gleichbleibendem Angebot zurückgegangen. Da die Nachfrage nach Autoreise- und Nachtzügen bei einem Preis, der zu verlangen wäre, um kostendeckend zu arbeiten, zurückgeht – und sie dürfte noch weiter zurückgehen –, ist doch klar, dass es weniger Bedarf an solchen Zügen gibt.

Artikel 87 e des Grundgesetzes, der auch schon angesprochen wurde, verpflichtet den Bund insbesondere, den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Das ist durch das angepasste Verkehrsangebot der Bahn gewährleistet. Es gibt keinen Grund, in die Streckenentscheidung der DB AG einzugreifen. Überdies ist es dem Bund als Eigentümer nach dem Aktiengesetz grundsätzlich auch nicht erlaubt, in unternehmerische Entscheidungen unmittelbar und im Detail Einfluss zu nehmen.

(Widerspruch bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Mit dem Reduzieren der Nachtzugstrecken eine Spaltung Europas heraufzubeschwören, wie Sie es in Ihrem Antrag tun, ist sogar noch abenteuerlicher als die Fahrt im Orientexpress. Das Gegenteil ist doch der Fall: Die sinkende Nachfrage nach Nachtzügen ist doch gerade eine Folge des Zusammenwachsens Europas.

Die Mobilität der Europäer nimmt zu. Günstige Flugangebote und neue Hochgeschwindigkeitsstrecken, Fernbusse und Mitfahzentralen machen es möglich, in Europa innerhalb weniger Stunden und preisgünstig von A nach B zu kommen. Die Anzahl der Hotels hat zugenommen. Das Buchen über das Internet ist leichter geworden. Es ist verständlich, dass die Mehrzahl der Reisenden lieber auf die heute bestehenden Möglichkeiten zurückgreift als auf lange Nachtzugreisen.

(Ralph Lenkert [DIE LINKE]: Die anderen haben Pech gehabt!)

Die ehemalige Nachtzugstrecke Frankfurt–Paris beispielsweise kann heute mit dem ICE in nur dreidreiviertel Stunden bewältigt werden.

Die gegenwärtige Entwicklung entspricht dem Grundgedanken und dem Ziel der europäischen Einigung, da durch sie der Binnenmarkt im Verkehrssektor belebt wird. Auf dem Markt bestimmt die Nachfrage das Angebot. Ein Rückgang bei der Nachfrage führt zu einem Rückgang beim Angebot. Das nennt man übrigens Marktwirtschaft; ohne jemanden belehren zu wollen.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Ja, oder Umweltzerstörung!)

Es kann nicht unser Ziel sein, für ein paar Nostalgiker – wir sprechen lediglich über 0,5 Promille der Bahnreisenden – ein defizitäres Angebot mit zweistelligen Millionensummen auf Kosten der anderen Reisenden zu subventionieren.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Weil man da lange nichts investiert hat!)

Indem man Verbindungen durch Zuschüsse am Leben erhält, kann man vielleicht ihren Tod verhindern; man kann auf diese Weise aber keine Genesung von Eisenbahnunternehmen einleiten.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Meine Güte!)

Um gesund zu sein, muss ein Unternehmen seine Kräfte sammeln und nicht zerstreuen. Daher ist es richtig, dass die Deutsche Bahn AG als Wirtschaftsunternehmen ihre Angebote regelmäßig überprüft, die Marktentwicklung beobachtet und dann mit neuen Produkten reagiert, die die unrentablen Produkte ablösen.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wo bleiben die neuen Produkte?)

Schließlich kann auch nur ein gesundes Unternehmen langfristig Arbeitsplätze und Angebote sichern.

Die meisten europäischen Nachbarbahnen haben im Übrigen Gleiches getan. Ich räume ein: nicht alle. Sie führen im Antrag ausdrücklich die russischen Staatsbahnen als Gegenbeispiel an. Deren Marktwirtschaftlichkeit und Konkurrenzsituation kann ich leider nicht beurteilen.

Die Behauptung im Antrag, dass die hochqualifizierten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der DB ERS mit einer Betriebsschließung arbeitslos werden, ist falsch. Sie sind alle in die DB-Beschäftigungssicherung integriert und bekommen eine Weiterbeschäftigung innerhalb des Konzerns angeboten, wenngleich – das räume ich ein – unter Umständen nicht in derselben Stadt und in einem anderen Betriebsteil. Dies ist eine Versorgung, von der Angestellte in vielen anderen Wirtschaftsunternehmen manchmal nur träumen können.

Meine Damen und Herren von den Linken, es gibt manche, die der Meinung sind, ihre Fraktion sei eine Schlafwagengesellschaft.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Oh Gott!)

Mit diesem Antrag haben Sie das bewiesen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Vizepräsident Johannes Singhammer:

Damit schließe ich die Aussprache zu diesem Tagesordnungspunkt.

Interfraktionell wird die Überweisung der Vorlage auf Drucksache 18/2494 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. – Da ich keinen Widerspruch höre, gehe ich davon aus, dass Sie alle damit einverstanden sind. Dann ist die Überweisung so beschlossen.

Zusatz:

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Gewählt über Landesliste Hessen (Heimwahlkreis Hanau)

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur: Ordentliches Mitglied

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft: Stellvertretendes Mitglied

Daniela Ludwig (CDU/CSU):

Direkt gewählte Abgeordnete des Wahlkreises Rosenheim

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur: Ordentliches Mitglied

Ausschuss für Tourismus: Ordentliches Mitglied (Obfrau CDU/CSU im Ausschuss)

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Gewählt über Landesliste Baden-Württemberg (Heimwahlkreis Nürtingen)

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur: Ordentliches Mitglied

Ausschuss für Arbeit und Soziales: Stellvertretendes Mitglied

Kirsten Lühmann (SPD):

Gewählt über Landesliste Niedersachsen (Heimwahlkreis Celle-Uelzen)

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur: Ordentliches Mitglied

Innenausschuss: Stellvertretendes Mitglied

Michael Donth (CDU/CSU):

Direkt gewählter Abgeordneter des Wahlkreises Reutlingen

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur: Ordentliches Mitglied

Ausschuss für Tourismus: Stellvertretendes Mitglied