

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens,  
Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/3632 –**

### **Wirtschaftlichkeit und Zukunft der Nachtzüge**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Schon seit mehreren Jahren gibt es einen schleichenden Wegfall von Nachtzuglinien im deutschen Netz sowie zwischen Deutschland und den europäischen Nachbarländern. Die Tabelle in der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE. zur Bahnreform (Bundestagsdrucksache 18/3266, Antwort zu Frage 77) zeigt den Wegfall von Nachtzugverbindungen (von 29 Linien im Jahr 1999 auf 17 im Jahr 2014). Mit dem Fahrplanwechsel zum 14. Dezember 2014 fielen nochmals zahlreiche weitere Verbindungen weg (vor allem die Strecken von Berlin, Hamburg und München nach Paris sowie die Strecken von Amsterdam, Basel und Prag nach Kopenhagen und jeweils in Gegenrichtung, siehe Fahrplanangebot der Deutschen Bahn AG – DB AG). Damit gibt es schon jetzt nur noch ein Rumpfnetz an Nachtreiseverbindungen, auf vielen Strecken ist bereits kein Angebot mehr vorhanden.

Die DB AG spricht offiziell davon (Berliner Zeitung vom 29. Juli 2014 „Bahnreisende kämpfen für Strecken“ und Bericht des RBB Inforadios vom 12. Dezember 2014), bis 2016 eine neue Strategie für den Nachtreiseverkehr entwickeln zu wollen. Viele Bahnkenner befürchten jedoch schon jetzt ein komplettes Aus für den Nachtreiseverkehr. Dafür spricht auch, dass die DB AG trotz des überalterten Zugmaterials offenbar keine Neubestellungen von Wagen vornimmt oder auch nur plant und dass sie bereits jetzt Niederlassungen der Nachtzugsparte schließt.

Die DB AG begründet die massive Einschränkung der Nachtreiseverkehre mit der mangelnden Wirtschaftlichkeit und verweist u. a. auf eine zu geringe Auslastung und zu hohe Kosten (STUTTGARTER ZEITUNG vom 15. September 2014 „Kahlschlag bei Nachtzügen stößt auf Protest“ sowie Flensburger Tageblatt vom 25. September 2014 „Frühes Aus für den Nachtzug“). Viele der von der DB AG genannten Zahlen sind jedoch nicht öffentlich und werden von unabhängiger Seite überdies angezweifelt. Der Betriebsrat der für die Nachtzüge zuständigen Tochter, die DB European Railservice GmbH (DB-ERS), spricht gar von einem bewussten Schlechtrechnen des Zugangebots (so Betriebsratsmitglieder vor der Bundespressekonferenz am 14. September 2014).

Unstrittig ist hingegen, dass die Nachtzüge eine überaus ökologische und komfortable Variante des Reisens auf längeren Strecken insbesondere in die europäischen Nachbarländer darstellt. Während das Angebot an Nachtzügen zunehmend eingeschränkt wird, wird im Gegenzug das Angebot an Nachtreisebussen trotz des deutlich geringeren Komforts beständig ausgebaut.

Während die DB AG ihre Engagements bei Nachtzügen erheblich abbaut und möglicherweise die ganze Sparte aufgibt, verstärken andere europäische Eisenbahnen ihre Aktivitäten in diesem Segment. Seit dem 11. Dezember 2014 gibt es eine verstärkte Kooperation zwischen der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF und der Russischen Staatsbahn RZB, als deren Ergebnis direkte Eisenbahnverbindungen Moskau–Nizza (über Weißrussland, Polen, Tschechische Republik und Italien) und Moskau–Paris (über Weißrussland, Polen und Deutschland) angeboten werden (AFP-Meldung vom 13. Dezember 2011 „Zug auf Direktverbindung Moskau–Berlin–Paris gestartet“). Der Nachtzug auf der letztgenannten Verbindung hat eine Fahrzeit von 38 Stunden und Zwischenhalte u. a. in Berlin, Hannover, Fulda und Köln.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung verfolgt den Grundsatz einer integrierten Verkehrspolitik. Es kann nur im Zusammenspiel der Verkehrsträger gelingen, die zu erwartenden Verkehrszuwächse zu bewältigen, ohne die klimapolitischen Ziele aus dem Blick zu verlieren.

Die Einstellung von Nachtzugverbindungen ist eine unternehmerische Entscheidung der DB Fernverkehr AG. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Nachtzüge haben sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten folgendermaßen verändert: Zum einen hat der intermodale Wettbewerbsdruck deutlich zugenommen, andererseits konnten durch Infrastrukturausbauten bei der Schiene die Reisezeiten im Tagesverkehr deutlich beschleunigt werden. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat sich deshalb trotz saisonal teilweise guter Auslastung einiger Strecken gegen ein Weiterbetreiben von Teilen dieses Segments entschieden.

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass Nachtzüge eine ökologische und komfortable Variante des Reisens auf längeren Strecken insbesondere in die europäischen Nachbarländer darstellen (bitte mit Begründung)?

Das Verkehrsmittel Schiene weist im Bereich Energieverbrauch und Emissionen pro Fahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorteile auf (vgl. hierzu auch Umweltbundesamt, Daten zum Verkehr 2012, S. 32 ff). Dies gilt sowohl für Tageslinien- als auch für Nachtzugverbindungen. Die Ergebnisse eines Vergleiches von Emissionsbelastungen verschiedener Verkehrsträger hängen aber stets von den zugrunde liegenden Methoden ab, z. B. von der angenommenen Auslastung.

2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das Nutzen von Nachtzügen im Vergleich zum Luftverkehr aus ökologischen Gründen die politisch zu bevorzugende Art des Reisens ist (bitte begründen)?

Um das Ziel der Europäischen Union, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitraum von 1990 bis 2020 um 20 Prozent zu reduzieren und die damit verbundene Zusicherung der Bundesregierung einer 40-prozentigen Treibhausgasminderung in Deutschland zu erreichen, ist auch der Verkehrssektor gefordert, die Treibhausgasemissionen entscheidend zu reduzieren. Der elektrisch betriebene Schienen- und damit auch der Nachtzugverkehr nimmt eine Vorreiterrolle im Klimaschutz und bei der Energiewende ein. Der Anteil erneuerbarer Energieträger an der Bahnstromversorgung, d. h. für den Fahrstrom der Züge, steigt kontinuierlich.

Damit werden die fahrleistungsbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Schienenverkehrs immer weiter abnehmen.

3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlen der Fahrgäste im Nachtzugverkehr der DB AG allein und in Kooperation mit anderen europäischen Bahnunternehmen von 1994 bis heute entwickelt (bitte tabellarische Darstellung nach Jahren)?

Da es sich um eine Aufstellung unternehmensinterner Kennzahlen handelt, hat die Bundesregierung keine Kenntnis über die Zahlen. Unternehmerische Belange müssen beim Vorstand der DB AG direkt nachgefragt werden. Siehe hierzu die Entscheidungen des Ausschusses für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008).

4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen der Nachtreisebusse im gleichen Zeitraum entwickelt (bitte tabellarische Darstellung nach Zahlen)?

Der Bundesregierung sind diese Zahlen nicht bekannt. Die amtliche Statistik erfasst zwar die Fahrgastzahlen in Fernbussen, allerdings wird dort nicht zwischen Bussen, die tagsüber oder nachts verkehren, unterschieden.

5. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen auf den einzelnen Nachtzugverbindungen seit dem Jahr 1994 entwickelt (bitte tabellarische Darstellung für die einzelnen Verbindungen aufgeschlüsselt nach Jahren und nach Nutzerinnen und Nutzer von Schlafwagen, Liegewagen und Sitzwagen – Abteil oder Ruhesessel – sowie nach Reisenden in den sogenannten Pendlerwagen)?
6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung im gleichen Zeitraum auf den gleichen Strecken das Platzangebot im Nachtzugverkehr entwickelt (bitte tabellarische Darstellung für die einzelnen Verbindungen und die Jahre, aufgeschlüsselt auch nach Schlafwagen-Betten, Liegewagen-Plätzen und Sitzen – Abteil oder Ruhesessel – sowie nach Plätzen in den sogenannten Pendlerwagen)?
7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung im gleichen Zeitraum auf den gleichen Strecken die Auslastung der Züge entwickelt (bitte tabellarische Auflistung für die einzelnen Verbindungen aufgeschlüsselt nach Jahren und nach Nutzerinnen und Nutzern von Schlafwagen, Liegewagen und Sitzwagen – Abteil oder Ruhesessel – sowie nach Reisenden in den sogenannten Pendlerwagen)?
8. Welchen Anteil an den Fahrpreisen in den Nachtzügen machen nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt die Trassenpreise aus, und welchen Anteil die unterschiedlichen Steuern und Abgaben (Mehrwertsteuer, Energiesteuer, EEG-Umlage u. a.)?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierbei handelt es sich um unternehmerische Kennzahlen, zu denen die DB AG keine Auskunft erteilt hat.

Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

9. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass die Trassenpreise für einige Verbindungen bis zu 50 Prozent der Gesamtkosten ausmachen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine genauen Daten vor.

10. Welche Einnahmen durch Trassenpreise sowie für Stationsgebühren generierte bzw. generiert nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Netz AG bzw. die DB Station & Service AG durch die Nachtzüge insgesamt im Jahr 2000, im Jahr 2005, im Jahr 2010 und im Jahr 2014?

Grundlage für die Berechnung der Trassenpreise sind die veröffentlichten Schienennetznutzungsbedingungen der DB Netz AG sowie die ebenfalls öffentlich bekannte Stationspreisliste der DB Station&Service AG für die benannten Jahre. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 8 verwiesen.

11. Warum wird auf Nachtzüge nicht auch der ermäßigte Umsatzsteuersatz für Hotelübernachtungen angewendet?

Mit dem Gesetz zur Beschleunigung des Wirtschaftswachstums vom 22. Dezember 2009 wurde § 12 Absatz 2 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) um eine neue Nummer 11 ergänzt, wonach Umsätze aus der Vermietung von Wohn- und Schlafräumen, die ein Unternehmer zur kurzfristigen Beherbergung von Fremden bereithält, sowie kurzfristige Vermietungen von Campingflächen dem ermäßigten Umsatzsteuersatz von 7 Prozent unterliegen. Begünstigt sind danach Leistungen, die in der Aufnahme von Personen zur Gewährung von Unterkunft bestehen.

Bei der Nutzung von Schlaf- und Liegewagen in Nachtzügen handelt es sich um eine Beförderungsleistung. Das Beherbergungselement wird in diesem Zusammenhang als untergeordnet, und die Leistung nicht prägend bewertet. Die Steuerermäßigung wird deshalb nicht auf Nachtzüge angewendet.

12. Warum wird der Nachtzug Berlin/Hamburg/München–Paris nicht in Kooperation zwischen DB AG und SNCF betrieben, sondern nach Information der Fragesteller als eigenwirtschaftlicher Zug der DB AG, obwohl er seinen Nutzen gleichermaßen für beide Länder entfaltet?

Es ist zutreffend, dass die Nachtzüge der DB AG von Hamburg/Berlin/München nach Paris in alleiniger wirtschaftlicher Verantwortung der DB Fernverkehr AG als sogenannte Unternehmenszüge im Sinne der in der Antwort zu Frage 13 enthaltenen Definition betrieben wurden. Nach Kenntnis der Bundesregierung hat sich die SNCF mit Start des Hochgeschwindigkeitsverkehrs Paris–Frankfurt/Stuttgart aus der Kooperation und damit aus der kommerziellen Verantwortung des grenzüberschreitenden Nachtzugverkehrs zurückgezogen und übernahm seitdem als Auftragnehmerin der DB Fernverkehr AG den Betrieb (Traktionsleistung) ihrer Nachtzüge auf dem französischen Streckennetz. Das heißt, dass die DB AG das alleinige kommerzielle Risiko für den Zug zu tragen und die

Leistungen der SNCF zu vergüten hatte – unabhängig davon, ob der Zug rentabel war oder nicht.

13. Ist es zutreffend, dass im Fall von Nachtzügen, die in Kooperation betrieben werden, wechselseitig auf die Erhebung von Trassenpreisen verzichtet wird bzw. diese sich gegenseitig verrechnen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung finden im Nachtzugbetrieb grundsätzlich zwei verschiedene Geschäftsmodelle Anwendung:

Beim Kooperationszugmodell teilen sich zwei (ggf. auch mehrere) Bahnen die wirtschaftliche und betriebliche Verantwortung bei grenzüberschreitenden Zügen. Jeder Partner ist für den Betrieb auf seinem jeweiligen Territorium verantwortlich und trägt die hierdurch entstehenden Kosten in vollem Umfang. Dies schließt selbstredend auch die Kosten der Infrastrukturnutzung mit ein. Im Gegenzug erhält jeder der Partner die anteiligen Fahrgelderlöse auf seinem Gebiet.

Beim Unternehmenszugmodell agiert eine Bahn als Generalunternehmer und trägt die alleinige wirtschaftliche/kommerzielle Verantwortung über den gesamten Laufweg des Zuges. Als vertraglicher Beförderer ist sie auch alleiniger Vertragspartner der Reisenden. Sie beauftragt hierzu ggf. andere Dienstleister oder Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung betrieblicher und vertrieblicher Leistungen im Ausland. Denn der vertragliche Beförderer ist in der Regel weder berechtigt noch tatsächlich in der Lage, im Ausland selbst tätig zu werden. Deshalb bedient er sich dort eines sogenannten ausführenden Beförderers. Artikel 3 Buchstabe b der „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)“, einer grundlegenden gesetzlichen Regelung, beschreibt diesen wie folgt:

Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Begriff a) „ausführender Beförderer“ den Beförderer, der mit dem Reisenden den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäß Buchstabe a) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat;“

„Durchführung der Beförderung auf der Schiene“ heißt, dass der ausführende Beförderer in erster Linie für die Zugförderung (Traktion) verantwortlich ist. Das bedeutet, dass er die Lokomotive mit Lokführer stellt und dementsprechend auch für die Nutzung der Infrastruktur (Gleise, Bahnhöfe) im Ausland verantwortlich ist. Die ihm dafür entstehenden Kosten verrechnet der ausführende Beförderer an den vertraglichen Beförderer weiter.

14. Was wurde nach Kenntnis der Bundesregierung vonseiten der DB AG versucht, um die Wirtschaftlichkeit des ihren Angaben nach trotz der guten Auslastung defizitären Nachtzugs Berlin/Hamburg/München–Paris (Berliner Zeitung vom 29. Juli 2014 „Bahnreisende kämpfen für Strecken“) zu steigern?

Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit hat DB Fernverkehr AG nach Kenntnis der Bundesregierung versucht, die hohen Kosten für den Betrieb in Frankreich über einen Wechsel des in Frankreich für das Unternehmen ausführenden Beförderers zu senken. Die DB AG teilt mit, dass diese Bemühungen lediglich einen vernachlässigbaren Kosteneinsparungseffekt aufweisen konnten, da in Frankreich der überwiegende Teil der Betriebskosten fixiert ist (Trasse, Energie, Station, Abstellung, Services am Bahnhof etc.).

15. Gibt es nach Einschätzung der Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen dem Nichtzustandekommen einer Kooperation von DB AG und SNCF im Fall des genannten Nachtzugs sowie auf möglichen anderen Gebieten und dem Angebot der DB AG, mit deren Tochter Arriva im Schienenpersonennahverkehr in Konkurrenz zur SNCF Schienenverkehre anzubieten (bitte begründen)?

Der Bundesregierung sind keine derartigen Zusammenhänge bekannt.

16. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass es nun keine tägliche direkte Zugverbindung mehr zwischen den Hauptstädten Frankreichs und Deutschlands gibt?

Generell sind die DB AG und ihr französischer Partner SNCF bestrebt, zwischen Deutschland und Frankreich auch künftig attraktive und leistungsfähige Verkehrsverbindungen auf der Schiene anzubieten, die dem großen Zusammenhalt der wirtschaftlichen, kulturellen und zwischenmenschlichen Kontakte zwischen beiden Ländern entsprechen.

Nach Kenntnis der Bundesregierung befindet sich die DB AG zum Zeitpunkt dieser Anfrage in intensiven Gesprächen mit ihren Partnern im Bemühen, für die Verbindung Berlin–Paris eine Alternative für Reisende zwischen den beiden Hauptstädten Frankreichs und Deutschlands zu schaffen.

17. War die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung an den Gesprächen zum Zustandekommen einer Nachtzugverbindung Moskau–Berlin–Paris beteiligt?  
  
Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Versuche seitens der DB AG oder seitens der maßgeblich Beteiligten SNCF oder RZB, eine solche Nachtzugverbindung in einer Kooperation unter Einbeziehung der DB AG zu bewerkstelligen?

Die Direktzugverbindung Moskau–Berlin–Paris besteht als zweite Direktzugverbindung zwischen Russland und Frankreich wieder seit dem 12. Dezember 2011.

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist die DB AG maßgeblich an intensiven Gesprächen zum Zustandekommen dieser Verbindung beteiligt und unterstützt diese aktiv.

18. Welche Trassenpreise werden nach Kenntnis der Bundesregierung für den Nachtzug Moskau–Paris im deutschen Netz berechnet, bzw. gibt es eine besondere Vereinbarung seitens DB Netz AG und den Betreibern dieses Nachtzugs für die zu begleichenden Trassengebühren?

Die Trassenentgelte für den Nachtzug Moskau–Paris werden auf Grundlage der gültigen Schienennetznutzungsbedingungen der DB Netz AG 2015 sowie der gültigen Liste der Entgelte für Trassen 2015 gebildet.

19. Gab es Gespräche der Bundesregierung oder sind Gespräche mit Vertretern von Nachbarstaaten geplant, um die Verantwortung Deutschlands als wichtiges Transitland der Europäischen Union auch im Schienenpersonenfernverkehr zu erörtern?

Die Bundesregierung steht in kontinuierlichem Dialog mit den Vertretern der europäischen Nachbarstaaten, denn der Schienenpersonenfernverkehr ist unver-

zichtbar für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und Garant für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands in der Europäischen Union.

20. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Verkehrsträger Nachtzug für die Fußballeuropameisterschaft 2020 bei, ausgehend von den Erfahrungen der Fußballweltmeisterschaft 2006?
21. Hält die Bundesregierung ein leistungsfähiges Nachtzugnetz bei der Bewerbung des Deutschen Fußball Bundes (DFB) um die Ausrichtung der Fußballeuropameisterschaft 2024 sowie bei der zu erwartenden Bewerbung einer deutschen Stadt um die Olympischen Sommerspiele 2024 oder 2028 für förderlich?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Information der Bundesregierung wurden seitens der DB Fernverkehr AG sowohl während der Fußballweltmeisterschaft in Deutschland im Jahr 2006 als auch der Fußballeuropameisterschaft in Österreich und der Schweiz im Jahr 2008 zusätzliche ICE- und IC-Züge (Sitzwagenzüge) vor allem auch im Nachtreiseverkehr eingesetzt. Mit Hilfe des Einsatzes dieser ICE- und IC-Sitzwagenzüge konnte deutlich mehr Reisenden eine komfortable und umweltfreundliche An- und Abreise zu den Fußballspielen angeboten werden als mit konventionellen Nachtzügen. Nach Aussage der DB AG wurden diese Verkehre ausnahmslos sehr gut am Markt angenommen.

Die Fußball-Europameisterschaft 2020 findet anlässlich des 60-jährigen Bestehens der UEFA (Europäische Fußball-Union) in 13 Ländern statt. Im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten und je nach Austragungsort der Spiele der deutschen Nationalmannschaft werden voraussichtlich auch 2020 wieder zusätzliche Züge entsprechend dieses Ansatzes zum Einsatz kommen. Bei der grenzüberschreitenden Organisation der EURO 2020 dürfte der Flugverkehr von besonderer Bedeutung sein. Aufgrund der Erfahrungen aus der Fußballweltmeisterschaft 2006 können direkte und gegebenenfalls grenzüberschreitende Nachtzüge eine Ergänzung zum Flug- oder Pkw-Verkehr sein.

Die Bedingungen für die Bewerbung um die Ausrichtung der Fußball-Europameisterschaft 2024 sowie der Olympischen Spiele 2024 und 2028 sind noch nicht bekannt. Im Rahmen der bisherigen Bewerbungsverfahren wurde die Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt. Ein Nachtzugnetz gehörte nicht zu den Bewerbungsbedingungen der UEFA für die Fußball-Europameisterschaft 2020. Nach Auffassung der Bundesregierung ist ein leistungsfähiges Nachtzugnetz kein ausschlaggebendes Kriterium für die Bewerbung des Deutschen Fußball Bundes um die Ausrichtung der Fußballeuropameisterschaft 2024.

22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Gesamtnetznutzen der Nachtzüge für das Bahnnetz, z. B. aufgrund von Anschlussreisen, durch Hin- und Rückreisen auf der gleichen Verbindung am Tage, durch die zusätzlichen Pendlerwagen in Tagesrandlagen (die unter eigenen IC-Zugnummern laufen) oder auch durch die Akzeptanz des Systems Bahn als Verkehrsmittel für Fernreisen generell vorteilhaft ist (bitte begründen)?

23. Mit welchem Verkehrszuwachs im Straßenverkehr (bitte nach Pkw und Fernbus aufschlüsseln) und im Luftverkehr rechnet die Bundesregierung bei einem kompletten Wegfall der Nachtzüge der DB AG?

Zu den Fragen 22 und 23 liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Die Bundesregierung kann zu der Frage des Gesamtnetznutzens für das Bahnnetz vor dem Hintergrund fehlender Daten keine Angaben machen.