

Mitteilung des Senats vom 1. November 2022

Anschluss Bremens an das Nachtzugnetz

Die Fraktion der SPD hat unter Drucksache 20/1557 eine Kleine Anfrage an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Der Eisenbahnfernverkehr in der Bundesrepublik Deutschland liegt nach Grundgesetz Artikel 87e im Verantwortungsbereich des Bundes. Dieser wiederum hat entschieden, dass diese Verkehre eigenwirtschaftlich durch profitabel agierende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringen sind. Insofern unterscheidet sich der Fernverkehr grundsätzlich von den durch die Länder gemeinwohlorientiert bestellten und finanzierten Leistungen im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV). Eine unmittelbare Einflussnahme der Länder auf die Ausgestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs ist insofern nicht möglich.

1. Wie viele Nachtzugverbindungen zu welchen Destinationen durchqueren derzeit das Land Bremen oder die Region? Bei wie vielen davon ist wo ein Zustieg im Land Bremen möglich?

Das Land Bremen wird auf drei Relationen jede Nacht durchquert. Dies sind einerseits zwei Fahrtenpaare des Nacht-ICE-Netzes der DB Fernverkehr AG. Der ICE 618/619 verkehrt auf der Strecke Kiel – Hamburg – Bremen – Köln – Frankfurt – Stuttgart – München. Die Abfahrt in Kiel ist um 18:38 Uhr, die Abfahrt in Bremen Hbf um 20:52 Uhr und die Ankunft in München um 06:03 Uhr. Der ICE 920/921 bedient die Relation Hamburg – Bremen – Köln – Koblenz – Frankfurt. Hier ist die Abfahrt in Hamburg um 22:46 Uhr, die Abfahrt in Bremen Hbf um 23:44 Uhr und die Ankunft in Frankfurt Hbf um 07:04 Uhr. Die Fahrten in Gegenrichtung (Süd – Nord) verkehren in ähnlichen Zeitfenstern. Das erstgenannte Zugpaar bedient dabei auch den Frankfurter Flughafen mit einer für Nachtflüge interessanten Ankunft gegen 01:00 Uhr und Abfahrt um 05:00 Uhr (aus/nach Bremen).

Daneben wird Bremen ebenfalls täglich von einem Nachtzug mit Schlaf-, Liege und Sitzplatzwagen („NightJet“) der ÖBB (Österreichische Bundesbahn) angefahren. Der NJ 401 (Hamburg – Bremen – Hannover – Frankfurt – Karlsruhe – Zürich) startet um 20:35 Uhr in Hamburg-Altona, fährt um 21:53 Uhr ab Bremen Hbf und erreicht Zürich HB um 09:05 Uhr. Der Gegenzug in Süd-Nord-Richtung (NJ 400) verkehrt aktuell via Lüneburg ohne Halt in Bremen. Hier ist noch ein morgendlicher Umstieg in Hannover erforderlich.

2. Wie hat sich das Nachtzugangebot im Land Bremen in den vergangenen fünf Jahren entwickelt und welche Veränderungen sind geplant?

Die genannte NightJet-Relation ist in der heutigen Ausprägung mit Nutzung deutscher Fernverkehrstickets (Kooperation mit der DB Fernverkehr

AG) seit 2019 Angebotsbestandteil. Im „Zielnetz 2025“ (vergleiche Abbildung) ist eine Führung der Linie Hamburg – Zürich in beiden Richtungen über Bremen vorgesehen. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau ist bezüglich dieser Frage im engen Austausch mit der DB Fernverkehr AG.



Abbildung: Zielnetz Nightjet ÖBB/SBB 2024 (Quelle: ÖBB)

Weitere Angebotsausweitungen oder der Eintritt weiterer Anbieter ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostizierbar. Im Gespräch war eine durch den schwedischen Staat finanzierte Verbindung Stockholm – Hamburg – Amsterdam – Brüssel, die allerdings bis auf weiteres nur auf der Relation Stockholm – Hamburg verkehren wird.

Das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Frühjahr 2020 ein sogenanntes Konzept mit dem Titel „TEE 2.0“ vorgestellt, das neue langlaufende Personenzüge im europäischen Kontext vorsieht. Neben Tageszügen sind dort auch einige Nachtrelationen enthalten. Über ein Umsetzungskonzept des Bundes ist dem Senat nichts bekannt.

3. Welchen Stellenwert bemisst der Senat einem attraktiven Nachzugangebot bei vor dem Hintergrund von
 - a) Standortfaktor und Lebensqualität im Land Bremen?
 - b) Tourismus?
 - c) Nachhaltigkeit und Klimawandel?
 - d) Veränderte Mobilitätsbedarfe?

Der Ausbau des Nachtzugverkehrs ist ein Baustein der notwendigen Verkehrswende. Es können insbesondere touristische Reisen im Umkreis von circa 600 bis 1000 km vom Flugzeug auf die Schiene verlagert werden. Eine denkbare Kompensation von Fern-Flugreisen durch Europa-Eisenbahnreisen ist statistisch bisher nicht nachweisbar gewesen.

Aus Sicht des bremischen Tourismus sind Nachtzüge eingehender Verkehre („Incoming-Tourismus“) weniger relevant, als im Quellverkehr Bremens. Wie wichtig ein Nachtzug grundsätzlich für die Destination Bremen ist, hängt darüber hinaus stark von der Jahreszeit ab und aus welcher Destination der Zug kommt.

Insgesamt bemisst der Senat dem Nachtzugverkehr einen hohen Stellenwert als Ergänzung des bestehenden Schienenpersonenfernverkehrs zu.

Eine dauerhaft gute Einbindung in das nationale Hochgeschwindigkeitsnetz, mit dem auch zu Tagesrandzeiten ein Großteil der Republik erreichbar ist, spielt gemessen daran jedoch eine deutlich größere Rolle.

4. Was unternimmt der Senat, um das Nachtzugangebot im Land Bremen zu verbessern und auszuweiten?

Wie in den Vorbemerkungen erläutert, ist die Zuständigkeit im Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland so organisiert, dass ein unmittelbarer Durchgriff der Länder auf diese Angebote nicht gegeben ist. Ebenso wie beim Tagesfernverkehr wirbt der Senat hier für sinnvolle Verkehrskonzepte, die sowohl dem eigenwirtschaftlich agierenden Verkehrsunternehmen, als auch den Städten Bremerhaven und Bremen sowie der Region zu Gute kommen. Im Rahmen dieses regelmäßigen Austausches, ist auch für die Wiederanbindung Bremens nach der Einstellung des DB-eigenen Nachtverkehrsnetzes 2015 an das neu entstehende Nachtzugnetz („Night-Jet“) erfolgreich geworben worden. Dies ist in einem ersten Schritt mit der Einbindung in die Linie Hamburg – Zürich gelungen. Weitere Relationen könnten in den kommenden Jahren entstehen. Der Senat wird auch bei möglicherweise im Markt eintretenden weiteren Anbietern auf das Potential der Metropolregion Nord-West hinweisen und für eine Anbindung Bremens als dessen Zentrum werben.