

## **Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin**

Einstimmig beschlossen am 28.08.2019

### **Revitalisierung des Nachtzugnetzes der Bahn als klimafreundliche Alternative**

Der Landesparteitag

Der Bundesparteitag möge beschließen

(Der SPD-Bundestagsfraktion vorab zur Kenntnisnahme)

Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, sich bei der Bundesregierung für den Aufbau eines europäischen Nachtzugnetzes unter Verwendung von Ökostrom einzusetzen. Und zwar entlang der Transeuropäischen Schienennetze, als Alternative zum Fliegen.

Sollte dies innerhalb der laufenden Legislaturperiode nicht gelingen, so ist die Wiedereinführung eines klimaneutralen Nachtzugnetzes in das nächste SPD-Bundestagswahlprogramm und in eine künftige Koalitionsvereinbarung aufzunehmen.

Ziel ist die Finanzierung und Beschaffung von Schienenfahrzeugen für den Nachtverkehr. Sie kann von der Bestellung bis zur Zulassung sechs Jahre dauern, da es für eine Erweiterung des Nachtverkehrs kaum noch Schlaf- und Liegewagen in Europa gibt. Die Beschaffung von Schienenfahrzeugen für den Nachtverkehr soll zunächst betreiberneutral durch den Bund erfolgen, da nur so EU-Förderprogramme genutzt werden können (wie z. B. in Polen).

Da ein Nachtzugangebot aufgrund der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (überhöhte Trassenpreise in Deutschland, Wettbewerbsverzerrungen zum Flugverkehr) derzeit nicht eigenwirtschaftlich sein kann, ist es nach dem Vorbild anderer europäischer Staaten (Schweden, Finnland, Polen, Ungarn) zu bezuschussen und durch den Bund (verantwortlich nach dem Grundgesetz für den Fernverkehr) zu bestellen. Aufgrund der Rechtslage sind die Zugleistungen europaweit auszuschreiben.

Langfristig soll ein eigenwirtschaftlicher Nachtverkehr durch Veränderung der Wettbewerbsverzerrungen zum Flugverkehr, Berücksichtigung der externen Kosten bei der Preisbildung und Halbierung der Trassenpreise angestrebt werden.

Zum Nachtzugnetz der ÖBB wird die Wiederherstellung eines Nachtzugangebotes nach Amsterdam, Brüssel und Paris, nach Kaunas, Riga und Tallinn über die 2026 fertiggestellte „Rail Baltica“ (und weiter nach Helsinki, nach Inbetriebnahme des Tunnel ca. 2035) nach Kopenhagen, Stockholm und Oslo (über den neuen Fehmarn-Belt-Tunnel), nach Edinburgh/Glasgow über London, durch den Kanal-Tunnel, nach Athen und Istanbul über den Transeuropäischen Korridor OEM (Berlin – Arad – Vidin – Sofia – Thessaloniki) sowie in weitere Urlaubsregionen der Adria (nach Rijeka), ans Mittelmeer über den 2027 fertiggestellten Brenner-Basis-Tunnel (bis nach Salerno) und nach Barcelona/Costa Brava (mit Fährschluss nach Mallorca) über die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Strasbourg – Lyon – Narbonne – Girona) angestrebt.