

# Ausbau der Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam

Stellungnahme zur Anhörung im nordrhein-westfälischen Landtag am 26. April 2024

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Nils Nießen | Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen

## Stärkung des internationalen Schienenverkehrs

Auf nationaler und europäischer Ebene bestehen politische Bestrebungen, den Schienenverkehr insgesamt und im Besonderen auch im internationalen Verkehr zu stärken. In diesem Kontext kommt auch nächtlichen Verkehrsleistungen eine steigende Bedeutung zu. Das Segment der Nachtreisezüge wächst derzeit deutlich an, sowohl in Bezug auf das Angebot als auch die erkennbare Nachfrage u. a. als alternative zu Flugreisen auf kurzer und mittlerer Distanz.

## Vergleich von Nachtreisezügen und Nachtzügen

In der allgemeinen Diskussion über Nachtzüge werden in der Regel Nachtreisezüge gemeint. Wesentliche Eigenschaften und Unterschiede zwischen diesen und sonstigen Nachtzügen sind in der folgenden Tabelle gegenübergestellt.

	Nachtreisezug	Nachtzug
Allgemeine Eigenschaften	Eigenständiges Rollmaterial (Schlaf- und Liegewagen) Auf typische „Über-Nacht“-Relationen ausgelegt (Einstieg abends, Ankunft am Zielort morgens) Besonderer Bordservice (mit zusätzlichem Personal) möglich Produkt des Fernverkehrs	Nutzung vorhandenen Rollmaterials (Ausstattung für den Tagesbetrieb) Einsatz auf verschiedenen Relationen auch zur Nutzung auf kürzeren Abschnitten in der Nacht Personalbesetzung und Qualitätsniveau des zugehörigen Tagesprodukts Produkt des Fern- oder Nahverkehrs
Wirtschaftlicher Aspekt	Hoher Aufwand (eigenes Rollmaterial erforderlich, zusätzliches Servicepersonal)	Moderater Aufwand (vorhandenes Rollmaterial nutzbar, betrieblich erforderliches Personal)
Beispiele	ÖBB NightJet, European Sleeper	Nächtliche ICE-Leistungen, Arriva-Nachtzug

Das niederländische Eisenbahnverkehrsunternehmen Arriva betreibt mit dem wöchentlichen Nachtzug von Maastricht nach Amsterdam-Schiphol ein Konkurrenzprodukt zu den Verkehren der Nederlandse Spoorwegen (NS) im niederländischen Kernnetz.<sup>1</sup> Die Reisezeit liegt auf der Gesamtstrecke unter 2:30 Stunden und die Leistung wird mit dem vorhandenen Rollmaterial für den Regionalverkehr betrieben, dementsprechend ist das Produkt nicht als Nachtreisezug einzuordnen. Dieser Verkehr nutzt die Möglichkeit des offenen Netzzugangs (Open Access) und verkehrt als eigenwirtschaftliche Leistung auch über den Konzessionsbereich von Arriva in der Provinz Limburg hinaus. Es gilt ein eigenständiger Tarif unabhängig vom sonstigen niederländischen System.

Mittelfristig möchte Arriva weitere Verkehre auch im niederländischen Fernverkehr betreiben, teilweise auch grenzüberschreitend bis nach Belgien.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> De Volkskrant, „Nachtreinen Arriva naar Schiphol blijven ook volgend jaar rijden“, <https://www.volkskrant.nl/economie/nachtreinen-arriva-naar-schiphol-blijven-ook-volgend-jaar-rijden~bf5c02b06/>, 16. Dezember 2023, abgerufen am 18. März 2024

<sup>2</sup> VRT News, „Schnellzug von Groningen über Antwerpen und Brüssel nach Paris?“, <https://www.vrt.be/vrtnews/de/2023/06/12/schnellzug-von-groningen-ueber-antwerpen-und-bruessel-nach-paris/>, 12. Juni 2023, abgerufen am 18. März 2024

## **Hindernisse im grenzüberschreitenden Verkehr**

Grundsätzlich ist die Europäische Union bestrebt, über ihre Rechtsetzung und Normen (insbesondere die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)) den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu fördern. Einen wesentlichen Aspekt stellt das European Rail Traffic Management System (ERTMS) mit der Umsetzung des European Train Control System (ETCS) als Zugbeeinflussungssystem dar. Aktuell behindern vielfach noch bestehende nationale Zugsicherungs- und Beeinflussungssysteme den internationalen Verkehr, was eine aufwendige Mehrfachausstattung der Fahrzeuge erfordert.

Hemmnisse in der konkreten Umsetzung der TSI-Anforderungen bestehen insbesondere noch auf technischer Ebene und der Umsetzung in den nationalen betrieblichen Regelwerken. Die Ablösung nationaler Systeme durch europäische Lösungen ist nur langfristig zu erreichen und kann nicht kurzfristig alle Einschränkungen des internationalen Schienenverkehrs beseitigen.