



Back-on-Track Germany e.V.

European network to promote cross-border night trains
www.back-on-track.eu/germany

B-o-T Germany e.V., Saarbrücker Str. 24 Haus A, 10405 Berlin

Landtag Nordrhein-Westfalen
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

per E-Mail an: anhoerung@landtag.nrw.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1453

A06, A11

19.04.2024

Stellungnahme

zur Anhörung des Ausschusses für Europa und Internationales am 26. April 2024
Stichwort „A06 - Nachtzugverbindungen - 26.04.2024“

FDP-Antrag „Europa einfacher erfahrbar machen: Ausbau der Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam unterstützen“, Drucksache 18/7205

Bei der auf S. 2 des Antrags bestehenden „Nachtzugverbindung“ von Maastricht und Amsterdam-Schiphol handelt es sich um einen Triebzug wie er typischerweise im Nahverkehr eingesetzt wird, der eine Fernverbindung nachts bedient.

Der Begründung des Antrags zufolge ist das aber nicht die Art von Nachtzug, um die es geht. Im Tagesschau-Beitrag, wie auch in dem erwähnten offenen Brief an die Europäische Kommission geht es um Nachtzüge, in denen man schlafend reisen kann, die dazu gemäß Definition der InfraGO Liege- oder Schlafwagen mitführen und den Zeitraum von 23:00 bis 06:00 durchfahren. Der zwischen 01:00 und 03:15 zwischen Maastricht und Amsterdam-Schiphol verkehrende *Nachttrein* hat allerdings weder Liegen noch Betten im Angebot, auch das Licht wird nicht gedimmt.

Zum Reisen im Schlaf ist dieser Zug daher ungeeignet - im Gegenteil: Besonderheit im *Nachttrein* ist Berichten zufolge, dass Arriva ab und zu ein DJ organisiert, der im Zug auflegt.

Es stellt sich die Frage, worum es dem Antrag schwerpunktmäßig geht: Wie das Nachtzug-Angebot für Reisende aus NRW ausgebaut werden kann und welche Hindernisse hierbei bestehen? Oder wie die nächtliche Zugverbindung Maastricht-Amsterdam nach Aachen verlängert werden kann?

Back-on-Track ist ein europäisches Netzwerk mit aktiven Gruppen in 10 europäischen Ländern das sich seit 2016 für die Wiederbelebung und den konsequenten Ausbau des Nachtzugnetzes in Europa einsetzt. Wir würden daher schwerpunktmäßig zur erstgenannten Frage Stellung nehmen.

Address: Saarbrücker Str. 24 Haus A, 10405 Berlin, Germany

Web: www.back-on-track.eu **E-mail:** germany@back-on-track.eu

Board: Paul-Juri Maier (chair), Bernhard Knierim (vice chair), Patrick Neumann (treasurer)

Register: VR 39610 B **Charitable status** by decision of 17-03-2023 **Tax ID:** 27/661/67308

Zunächst: Die in Europa verkehrenden Nachtzüge (definiert als Züge, die Liege- oder Schlafwagen mitführen) haben wir in einer Datenbank erfasst¹, die angenommene Verdoppelung des Nachtzug-Angebots seit 2020 können wir nicht bestätigen, vielmehr erreichte die Zahl der Nachtzüge in Europa erst im Jahr 2021, nach dem Ausstieg der spanischen Renfe aus dem Nachtzuggeschäft sowie der Einstellung der Nachtzugverbindung Berlin-Przemysl ihren historischen Tiefpunkt. Allerdings sind seitdem in Deutschland und Frankreich in kurzer Zeit mehrere Verbindungen wiederbelebt worden, was in diesen Ländern medial als „Renaissance“ interpretiert wird.

Bestätigen können wir dagegen die gestiegene Nachfrage, vor allem im westlichen Zentraleuropa, die derzeit auf einen Mangel an einsatzfähigem Wagenmaterial (Liege- oder Schlafwagen) trifft. Dies führt zu der im Antrag erwähnten Situation, dass bei einigen Verbindungen das Schlaf- und Liegewagenangebot bereits kurz nach der Freigabe zur Buchung komplett ausgebucht sind.

Eine Reaktion der Anbieter auf die gestiegene Nachfrage sehen wir nur bedingt. Zwar kam mit dem Fahrplan 2024 auf dem europäischen Normalspur-Netz zum ersten Mal Wagenmaterial aus diesem Jahrtausend zum Einsatz. Mit der neuen Generation von „Nightjets“ der ÖBB, die über die nächsten 4 Jahre ausgeliefert werden, wird sich das europaweite Angebot an Normalspur-Wagenmaterial für Nachtzüge aber nur um rund 10% erhöhen². Ab 2027 wird Trenitalia seine ähnlich große Nachtzugflotte austauschen können, in welchem Umfang ist noch unklar. Die Bestellungen erfolgten allerdings in beiden Fällen ursprünglich nicht zur Ausweitung des Angebots, sondern um störungsanfällige und nicht mehr zeitgemäße Altfahrzeuge aus dem Verkehr ziehen zu können. Kleinere Bestellungen in Norwegen und die aktuelle Ausschreibung in Schweden fallen hierbei kaum ins Gewicht.

Diese Investitionen werden aus unserer Sicht nicht dafür ausreichen, die deutlich gestiegene Nachfrage nach Nachtzugverbindungen ansatzweise zu bedienen.

Für weitere Investitionen sind die im Antrag genannten Barrieren allesamt hinderlich.³ Zur Liste hinzugekommen ist die mangelnde Koordination der Bautätigkeiten auf europäischer, nationaler wie regionaler Ebene.

Haupthindernis für langfristige Entscheidungen wie die Beschaffung von neuem Wagenmaterial ist allerdings, dass Nachtzüge mit wenigen Ausnahmen unter der Wirtschaftlichkeitsgrenze operieren. Das gilt für Start-Ups⁴ wie für ehemalige Staatsbahnen. Die ÖBB können Deutschland nur deswegen kostendeckend mit einem wachsenden Angebot an Nachtzuglinien bedienen, weil sie dabei finanziell durch unsere Nachbarländer unterstützt werden. Dabei ist Lücke zur Wirtschaftlichkeit im dichter besiedelten und kaufkräftigeren Gegenden Zentraleuropas unseren Schätzungen zufolge nicht groß, sie liegt bei vielen nicht realisierten Strecken zwischen 10% und 20%. Eine Absenkung der Trassengebühren auf direkte Kosten, wie sie im offenen Brief vom 14.11.2023 gefordert und auch in der Brüsseler Erklärung der EU-Transportminister vom 04.04.2024 in Aussicht gestellt wurde, wäre in Kombination mit einer Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Verbindungen geeignet, eine Entlastung in dieser

¹ <https://back-on-track.eu/night-train-list/>

² Die Bestellung ermöglicht 15 neue Linien. Derzeit gibt es 150 Linien im Normalspur-Netz (ohne UA und FI)

³ Für eine Übersicht über alle von Back-on-Track Europe für die Schaffung eines europäischen Nachtzugnetzes als Alternative zum Kurz- und Mittelstrecken-Flugverkehr empfohlenen Maßnahmen: <https://back-on-track.eu/de/allgemeines-positions-papier/>

⁴ <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/european-sleeper-nach-berlin-privater-nachtzug-bricht-zu-neuen-zielen-auf-li.2200944>

Größenordnung zu schaffen, wie wir einer gemeinsam mit der NGO *Transport & Environment* durchgeführten Studie exemplarisch nachweisen konnten⁵.

Die jährlichen Mindereinnahmen an Trassengebühren auf Seiten von InfraGO würden sich dabei kurzfristig auf einen einstelligen Millionenbetrag belaufen und langfristig durch Mehreinnahmen ausgeglichen.⁶ Eine Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Tickets würde internationale Zugverbindungen steuerlich Flugverbindungen gleichstellen. Mitnahmeeffekte, die sich aufgrund der Differenz zu mit 7% besteuerten inländischen Verkehr ergeben könnten, sind weit weniger wahrscheinlich als im Flugverkehr, wo die Differenz 19% beträgt.

Diese Maßnahmen könnten in europäischen Regionen wie Nordrhein-Westfalen eine Reihe neuer Nachtzug-Verbindungen wirtschaftlich machen.

Der Vollständigkeit halber weisen wir darauf hin, dass dies nicht für ganz Europa gilt. In dünner besiedelten und weniger kaufkräftigen Gegenden Europas wäre ergänzend eine Subventionierung im Rahmen von PSOs erforderlich, was allerdings außerhalb Deutschlands auch im Fernverkehr der Normalfall ist. Die Subventionierung von grenzüberschreitenden Verbindungen könnte dabei deutlich erleichtert werden.

Derzeit bedingt die Richtlinie 2012/34/EU, dass eine Subventionierung von grenzüberschreitendem Verkehr nur proportional zum Streckenanteil erfolgen darf. Hinzu kommt in Deutschland der Umstand, dass die Bestellung von Verkehren Ländersache ist. Für das schwedische Trafikverket, das vor einigen Jahren einen Nachtzug von Malmö (über Düsseldorf und Köln) nach Brüssel bestellen wollte, war daher die grundsätzliche Schwierigkeit, dass der schwedische Streckenanteil nur wenige Kilometer beträgt. Trafikverket müsste demnach also die Verkehrsbehörde eines Nachbarlandes beauftragen, diesen Verkehr für sie zu subventionieren. Im Fall von Deutschland wären auf dieser Strecke dabei gleich 4 Länder einzubeziehen, zudem drohte ein Präzedenzfall – auch wegen der mangelnden regulatorischen Abgrenzung zwischen Nachtzug- und Personenfernverkehr. Ein schwieriges Unterfangen, was derzeit sehr viel politischem Willen erfordert. Wir verweisen hierzu auf das Modell, nach dem die direkte Zugverbindung zwischen Prag und München finanziert wird. Ggf. wäre dieses auch geeignet für die Verlängerung des *Nachttrein* von Maastricht nach Aachen, sollte ein eigenwirtschaftlicher Betrieb nicht möglich sein.

Mit freundlichen Grüßen



Juri Maier

⁵ <https://back-on-track.eu/de/nachtzuege-koennten-guenstiger-sein/>

⁶ <https://back-on-track.eu/de/mehr-nachtzuege-mit-fairen-trassenpreisen/>