



## **Ausschuss für Europa und Internationales**

### **23. Sitzung (öffentlich)**

26. April 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

10:07 Uhr bis 11:15 Uhr

Vorsitz: Sven Werner Tritschler (AfD) (stellv. Vorsitzender)

Protokoll: Gertrud Schröder-Djug

### **Verhandlungspunkt:**

#### **Europa einfacher erfahrbar machen: Ausbau der Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam unterstützen**

**3**

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/7205

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

\* \* \*



**Europa einfacher erfahrbar machen: Ausbau der Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam unterstützen**

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/7205

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Ich darf Sie alle herzlich zur 23. Sitzung des Ausschusses für Europa und Internationales begrüßen. Ich begrüße die Mitglieder des Ausschusses, die Vertreterinnen und Vertreter der Medien, die sonstigen Zuschauerinnen und Zuschauer im Saal und auch im Internet, die Dame von der Sitzungsdokumentation und natürlich ganz besonders die Herren Sachverständigen, die uns heute beehren. Zwei sind noch unterwegs. Ich hoffe, es gibt keine Zugverspätung.

Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass die Anhörung live gestreamt und aufgezeichnet wird. Mit Ihrer Teilnahme erklären Sie sich damit einverstanden. Mein Name ist Sven Tritschler. Ich vertrete heute unseren Vorsitzenden, Herrn Engstfeld. Die Einladung zur heutigen Sitzung ist Ihnen mit der Nummer 18/760 bekanntgegeben worden.

Gibt es Anmerkungen zur Tagesordnung? – Das sehe ich nicht. Dann eröffne ich die Anhörung.

Als Sachverständige begrüße ich sehr herzlich zunächst zugeschaltet, Sie sehen es auf dem Monitor, Herrn Professor Dr. Gernot Sieg, Herrn Dr. Reinkober und Herrn Uhlendorf von go.Rheinland. Ich darf begrüßen von der Universität Münster, dem Institut für Verkehrswissenschaft, Professor Dr. Sieg. Dann haben wir von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen Herrn Professor Niels Nießen. Herzlich begrüßen darf ich auch von Back-on-Track Germany, Herrn Juri Maier. Die beiden Herren vom Fahrgastverband PRO BAHN sind leider nicht erreichbar, aber wir sind guter Dinge, dass sie noch zu uns stoßen. Zu guter Letzt darf ich begrüßen vom VCD Landesverband Nordrhein-Westfalen, Herrn Matthias Tuschhoff.

Ich freue mich sehr, dass Sie heute unseren Mitgliedern für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen. Hinweisen möchte ich vorab auf Ihre Stellungnahmen. Für diese möchte ich mich ausdrücklich im Namen aller Mitglieder des Ausschusses bedanken. Die Stellungnahmen sind auch im Eingangsbereich des Saals ausgelegt.

Ich weise noch darauf hin, dass während der Anhörung Bild-, Film- oder Tonaufnahmen nicht zugelassen sind. Zum weiteren Ablauf der Anhörung noch einige Hinweise: Ein mündliches Statement der Sachverständigen vor Beginn der Anhörung ist nicht vorgesehen. Wir gehen davon aus, dass die Abgeordneten Ihre Stellungnahmen ausführlich zur Kenntnis genommen haben.

Ich schlage vor, dass wir die Fragen der Fraktionen zunächst in der ersten Runde sammeln, und bitte die Abgeordneten, die jeweiligen Sachverständigen, die Sie ansprechen, konkret zu benennen. Dann machen wir eine erste Antwortrunde, und dann sehen wir, ob noch Bedarf für eine weitere Runde ist. – Es hat sich Herr Krauß gemeldet.

**Oliver Krauß (CDU):** Danke, Herr Vorsitzender. Ich habe noch einen Antrag zum Verfahren. Unserer Meinung nach ist die FDP-Fraktion hier diejenige, die zuerst die Fragen stellt, denn es ist – in Anführungsstrichen – „ihre“ Anhörung. Dann können wir gerne in der Reihenfolge fortfahren, aber die FDP hat den Vortritt. – Danke schön.

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Sehr gerne. Das können wir so machen. Herr Pfeil zunächst, dann Herr Krauß, Herr Neumann und Frau Aymaz.

**Dr. Werner Pfeil (FDP):** Herr Vorsitzender, vielen Dank. Vielen Dank an die Sachverständigen, auch für die schriftlichen Stellungnahmen, die wir eingehend studiert und gelesen haben, und dafür, dass Sie heute hier sind oder zugeschaltet sind, um weitere Fragen zu beantworten. Wir sind mit diesem Antrag im umgekehrten Verfahren. Das heißt, wir haben uns im Plenum damit noch gar nicht beschäftigt, sondern hatten zuerst die Anhörung. Dann geht es noch mal ins Plenum zurück, wo wir die Ergebnisse dieser Beratung und heute auch der Anhörung mit einbringen können. Das ist ein etwas anderes Verfahren, aber es ermöglicht uns, die Kenntnisse dessen, was wir heute hier erfahren, mit zu berücksichtigen.

Wir haben in der letzten Ausschusssitzung für Europa und Internationales eine Studie zur Kenntnis bekommen. Danach ist die wirtschaftliche Zusammenarbeit mit den Niederlanden und mit Belgien sehr ausgeprägt. Das heißt, wir haben mit der Benelux, also insbesondere Niederlande und Belgien, eine enge wirtschaftliche Verflechtung, aber auch die Grenzregionen – zum Beispiel durch Euregio-Profilschulen, durch Grenzfunktionen – arbeiten eng zusammen.

Jetzt hat Limburg eine Machbarkeitsstudie über die Weiterführung einer Strecke von Amsterdam über Aachen in Auftrag gegeben. Das war Anlass unter anderem für den vorliegenden Antrag. Meine Frage geht insbesondere auch in die Richtung, weil die Grünen in den letzten Tagen auch in Aachen das Thema „Nachtzüge“ aufgegriffen hatten und das auch im Rahmen des Europawahlkampfes nach vorne gestellt haben, die Frage geht an alle Sachverständigen:

Können Sie uns drei Faktoren benennen, die den grenzüberschreitenden Nachtzugverkehr zwischen Nordrhein-Westfalen und der Benelux derzeit hemmen? In welcher Art und Weise kann man diesen Hemmnissen begegnen? Also: Drei Faktoren aus Ihrer jeweiligen Sicht, die diese Nachtzugverbindungen hemmen, und was man dagegen unternehmen kann. Das wäre meine erste Einstiegsfrage. Vielen Dank.

**Oliver Krauß (CDU):** Meine Damen und Herren, Nachtzüge haben in den letzten Jahren wieder an Attraktivität gewonnen. Kritiker meinen, dass die Deutsche Bahn da den Anschluss verpasst hat, weil gerade die österreichische Bundesbahn Angebote auf deutschem Staatsgebiet fährt. Die Deutsche Bahn hatte vor vielen Jahren mal einen Intercity Night, einen Hotelkomfortzug zwischen Bonn und Berlin eingerichtet. Das war gerade auch für Berufspendler wichtig. Der entscheidende Vorteil dieser Verbindungen war, dass man über Nacht gefahren ist und morgens dann hoffentlich gut erholt und frisch geduscht – Duschen hatten diese Intercity Nights auch – am Zielort ankam.

Nun kann es ja sein, dass man einen unruhigen Schlaf hat; aber vier Stunden Schlaf ist für mich keine klassische Nachtzugverbindung, wenn Sie in einer Verbindung nur vier Stunden unterwegs sind. Da ist die Attraktivität die Fragestellung. Ich spare mir ja eine Hotelübernachtung. Ich habe die Situation, dass ich ausgeruht ankomme. Vier Stunden ist sicherlich keine klassische Nachtzugverbindung, was nicht bedeuten soll, dass diese Verbindung unattraktiv ist.

Meine Frage an die Vertreter von go.Rheinland, Dr. Reinkober und Herrn Uhlendorf: Ihrer Stellungnahme haben wir entnommen, dass Sie sowohl aus finanziellen als auch aus rechtlichen Gründen keine Möglichkeit sehen, die Verlängerung der Nachtzugverbindung nach Aachen zu fördern. Können Sie das bitte noch näher erläutern?

Und auch die zweite Frage an Sie zunächst. Der Stellungnahme von PRO BAHN ist zu entnehmen, dass zur Finanzierung des Nahverkehrs Ihrerseits auf die sogenannten Regionalisierungsmittel aus dem Bundeshaushalt zurückgegriffen wird. Nun wissen wir aus den Beratungen des Verkehrsausschusses, wie es um die Regionalisierungsmittel bestellt ist. Nichtsdestotrotz: Wäre dann nicht der Bund und damit der Bundesverkehrsminister, der auch von der antragstellenden Fraktion auf Bundesebene gestellt wird, der richtige Adressat, um den Verkehrsbetrieben mehr Spielraum bei der Fahrplanaufstellung zu geben? – Vielen Dank.

**Josef Neumann (SPD):** Herzlichen Dank an die Sachverständigen für die Stellungnahmen. Ich hätte an Herrn Maier eine Frage, nämlich: Was bräuchte es aus Ihrer Sicht, um die deutlich gestiegene Nachfrage nach Nachtzugverbindungen zu bedienen und für Nordrhein-Westfalen überhaupt zu erhöhen? Und: Es gibt ja durchaus Direktverbindungen wie zum Beispiel Prag und München. Wie finanziert sich das? Wie funktioniert überhaupt so eine Strecke, und was bedeutet das zum Beispiel für verlängerte Strecken wie zum Beispiel die Nachttrainstrecke von Maastricht nach Aachen und sonstige?

Die Kernfrage ist letztendlich nicht nur die Frage nach der Wirtschaftlichkeit, die ist auch zentral, sondern es geht darum, wenn es dann solche Strecken gibt, müssen die auch so bedient werden, dass die Nachfrage da ist. Deshalb würde ich das gerne noch einmal erläutert haben wollen, vielen Dank.

**Berivan Aymaz (GRÜNE):** Meine Nachfrage richtet sich an Herrn Tuschhoff. Bei der Gelegenheit übrigens auch vielen Dank an alle Experten für die Stellungnahmen und dafür, dass Sie heute zugegen sind.

Herr Tuschhoff, Sie sagen in Ihrer Stellungnahme, dass die Forderung der FDP, dass die Landesregierung sich auf allen Ebenen möglichst stark dafür machen soll, dass diese Verbindung auch wirklich in der Form umgesetzt wird, wie es die FDP haben möchte, sehr voreilig sei und dass die Notwendigkeit dafür gar nicht gegeben sei. Können Sie das vielleicht näher erläutern? Dafür wäre ich Ihnen sehr dankbar.

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Vielen Dank, Frau Aymaz. – Jetzt muss ich kurz meine Funktion wechseln. Als Sprecher meiner Fraktion habe ich auch ein paar Fragen, und zwar an alle Sachverständigen.

Die erste Frage ist: Gibt es Erhebungen zum Bedarf oder Marktanalysen, auf deren Grundlage man diese Forderung basieren könnte? Dazu habe ich leider nirgends etwas finden können. Dann: Welche Erkenntnisse gibt es über die Pläne von Arriva, die bisherige Strecke Schiphol–Maastricht zu verlängern? Drittens, aus meiner eigenen Erfahrung, ich bin früher gerne Nachtzug gefahren, als das Angebot noch etwas großzügiger war: Eignet sich die Strecke überhaupt für so ein Angebot mit drei, vier Stunden maximal? Idealerweise funktioniert eine Nachtzugfahrt so, dass man abends einsteigt und morgens früh, wie es gerade hieß, frisch geduscht wieder aussteigt. Aber wenn man dann mitten in der Nacht irgendwo ankommt, ist es vielleicht nicht unbedingt das, was man sich unter einem Nachtzug vorstellt.

Ich darf nun herzlich Herrn Engel begrüßen von PRO BAHN. Jetzt haben Sie die erste Fragerunde verpasst, aber wir werden noch Gelegenheit haben, in weiteren Fragerunden auch Fragen an Sie zu richten.

Dann kommen wir zur Beantwortung. Als Ersten darf ich Herrn Dr. Reinkober um Beantwortung der an ihn gerichteten Fragen bitten.

**Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland):** Das mache ich gerne. Drei Fragen von Herrn Pfeil: Welche Faktoren sprechen gegen eine Nachtzugverbindung? Die Infrastrukturbelastung, die wir im Knoten Köln haben, ist ein begrenzendes Element, weil sehr viele Güterverkehre zu den Zeiten fahren. Das müsste geprüft werden.

Als Zweites, wie schon in der Stellungnahme abgedruckt, die Finanzierung: Welche betriebswirtschaftlichen Kennwerte lassen sich ziehen, und wie ist dies als eigenwirtschaftlicher Verkehr, das heißt ohne öffentliche Zuschüsse, machbar? Dafür bedarf es entsprechender Analyse der dann dort tätigen Unternehmen, die diese Verbindung aufnehmen würden.

Drittens, so wie Herr Krauß es gerade schon angesprochen hat, die Reiseweite und Reisezeit: Vier Stunden ist eine kritische Größe. Wenn man um 2:00 Uhr nachts einsteigen würde, dann käme man um 6:00 Uhr an. Das wäre einigermaßen akzeptabel. Es ist also keine klassische Reisezeit, bzw. die Rahmenbedingungen sind dann nicht so optimal.

Zu den Fragen von Herrn Krauß, die finanzielle Situation, ich hatte es gerade schon ausgeführt: Es ist eine rein betriebswirtschaftliche Betrachtung, die man hier führen muss, inwieweit Arriva das gemacht hat oder Interesse daran hat. Im Augenblick fahren sie nur einmal die Woche. Das hat seinen Grund, vermute ich mal. Es kann auch sein, dass es politische Anfragen in den Niederlanden gibt, die zu dieser Bestellung geführt haben. Die liegen uns aber nicht vor.

Rechtliche Grundlagen: Es ist eher als Fernverkehr als als Nahverkehr einzustufen. Damit wären wir bei der Situation: Mit welchen finanziellen Rahmenbedingungen haben wir im Augenblick in Nordrhein-Westfalen oder bundesweit zu kämpfen? Da ist die Situation, dass wir im Augenblick nur begrenzte Mittel zur Verfügung haben und wir

uns aufgrund der Situation – Personalkostensteigerung, Energiekostensteigerung – sowieso schon Gedanken machen müssen, alles Geld in die bestehenden Verbindungen zu stecken, anstatt neue Verbindungen aufzunehmen.

Von Ihnen, Herr Neumann, kam die Frage nach der Nachfrage. Das können wir nicht sagen. Nachtzugverbindungen waren bis jetzt nicht unsere Hauptprofession. Dem können wir natürlich nachgehen, aber ich kann dazu heute keine Aussage machen. Die restlichen Fragen waren nicht an mich gerichtet.

**Prof. Dr. Gernot Sieg (Universität Münster, Institut für Verkehrswissenschaft [per Video zugeschaltet]):** Die erste Frage zu den Hemmnissen: Ich glaube, die Hemmnisse sind unterschiedlich, je nachdem, was für eine Art von Nachtzug man betrachtet. Meist wird ja von Nachtreisezügen gesprochen. Das sind die Züge, die auch eine Gelegenheit zum Liegen oder Schlafen haben. Für so einen Nachtreisezug ist die Entfernung von Aachen nach Amsterdam mit den vier Stunden sicher zu kurz. Das ist eher eine ganz normale Verbindung aus dem Fernverkehr, die einfach nur nachts angeboten wird. Deswegen werden auch unterschiedliche Kundengruppen bedient. Die Konkurrenzsituationen, denen diese Verbindungen gegenüberstehen, sind auch komplett anders.

Das zweite Hemmnis: Grenzüberschreitender Bahnverkehr erfordert die Möglichkeit, in den verschiedenen Netzen zu fahren. Die Technik muss vorhanden sein, welches für längere Verbindungen schwieriger ist. Für den Verkehr in die Niederlande ist dieses Problem eigentlich gelöst.

Dritter Punkt, ein Hemmnis für diese Verbindung ist – der Kollege vor mir hat die Kosten angesprochen –: Zusätzlich zu den Kosten braucht man erst einmal die Fachkräfte, die abends diesen speziellen Zug bedienen. Die sind dann in anderen Schichten eben nicht mehr vorhanden. Wenn wir Fachkräftemangel haben, muss man sich auch überlegen, zu welchen Zeiten und für welche Verbindungen man das Personal letztendlich einsetzt.

Zu der anderen Frage: Die Marktanalysen sollten von Arriva durchgeführt werden. Darüber habe ich keine Kenntnisse. Es wurde schon gesagt, dass diese Fernverkehrsverbindung ein eigenwirtschaftliches Projekt von Arriva sein könnte. Bei einem eigenwirtschaftlichen Projekt muss sich das aus den Fahrgasterlösen rechnen.

Nun müssen wir aber sehen, dass die Kosten im Bahnverkehr vom Staat über die Trassenpreise festgelegt werden. Bei den Trassenpreisen hat die DB – damit 100 % Eigentum vom Bund – große Möglichkeiten, auf die Attraktivität von Verbindungen einzuwirken. Es gibt einen größeren Spielraum, bei dem man die Trassenpreise der Nacht absenken könnte. Damit würden Verbindungen attraktiv werden, die unter den jetzigen Bedingungen nicht attraktiv sind. Das heißt, hinsichtlich der Eigenwirtschaftlichkeit, die da vorhanden sein muss, hat jetzt nicht das Land NRW, aber der Bund einen großen Einfluss.

**Prof. Dr.-Ing. Nils Nießen (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Verkehrswissenschaftliches Institut):** Danke für die Einladung. Ich würde gern auf

die allgemeine Frage antworten, was drei Hemmnisse sind. Das würde ich etwas weiter fassen und nicht den Nachtzugverkehr an sich, sondern den grenzüberschreitenden Schienenverkehr in den Mittelpunkt stellen, weil das nicht speziell ein Problem ist, das wir nur nachts haben.

Zum einen gibt es technische Hindernisse. Wir haben historisch bedingt verschiedene Zugsicherungssysteme. Verschiedene Länder haben verschiedene Ausstattungen. Es gibt aber auch einen einheitlichen Standard, den man europaweit anstrebt. Das ist das ETCS. Dann haben wir verschiedene Stromsysteme. Da müssten wir mehr systemfähige Lokomotiven haben, die auch in diesen Ländern fahren können. Die Zulassung der Fahrzeuge ist teilweise schwierig, wenn es länderübergreifend zum Einsatz kommen soll.

Neben den technischen Hindernissen gibt es auch betriebliche Erschwernisse, Hemmnisse. Es ist ein hoher organisatorischer Aufwand. Es ist ja ein geplanter Verkehr. Die Trassen müssen grenzüberschreitend angemeldet werden, gerade auch wenn kurzfristige Änderungen zutage treten, weil Baustellen da sind. Das muss koordiniert werden, das muss abgestimmt werden. Wir haben auch hier die Erfordernis zum Beispiel als ein betriebliches Erschwernis, dass die Triebfahrzeugführer und -führerinnen auch jeweils die Landessprache beherrschen müssen, Sprachkenntnisse. Das erschwert auch den grenzüberschreitenden Verkehr.

Dritter Punkt, der wurde von meinen Vorrednern auch aufgegriffen, ist das Thema „Wirtschaftlichkeit“. Das ist Verkehr, der eigenwirtschaftlich betrieben werden sollte. Hier ist die Wirtschaftlichkeit zumindest fraglich.

Dann gab es noch allgemeine Fragen zum Thema „Marktanalysen“ und „Plänen von Arriva“. Da kann ich nichts zu sagen.

Last, but not least: Eignet sich die Strecke Aachen–Amsterdam? Klar ist es ein internationaler Verkehr, aber der klassische Nachtzugverkehr mit Schlaf- und Liegewagen ist vielleicht nicht geeignet, weil es nicht lang genug ist. Als grenzüberschreitender Verkehr ist es durchaus interessant anzusehen.

**Juri Maier (Back-on-Track Germany):** Vielen Dank für die Einladung von mir. Ich würde mit den drei Faktoren anfangen. Das beantwortet, glaube ich, auch Ihre Frage, Herr Neumann. Einer der Faktoren, der das Angebot der Nachtzüge auszubauen helfen würde, ist aus meiner Sicht in erster Linie die Wirtschaftlichkeit, weil von der Wirtschaftlichkeit vieles andere abhängt – es sei denn, man will Nachtzüge subventionieren. Aber wenn Sie eigenwirtschaftlich fahren sollen, fehlt unseren Berechnungen zufolge eine kleine Marge von ca. 10 % bis 15 % zur Wirtschaftlichkeit. Das sind auch Daten, die die ÖBB in den Raum stellt.

Was wir identifiziert haben, ist, dass eine Absenkung der Trassengebühren auf die direkten Kosten, so wie es auch in dem vierten Railway Package von der EU vorgesehen ist, als Grundkosten zu erheben sind – es sei denn, ein Verkehrssegment ist in der Lage, auch Vollkosten zu erwirtschaften. Würde man diese Grundkosten ansetzen und gleichzeitig Mehrwertsteuer für internationale Tickets aufheben, die derzeit noch verlangt wird – anders als beim Flugverkehr, wo sie für internationale Tickets aufgehoben



ist –, dürfte sich daraus eine Entlastung in ungefähr dieser Größenordnung ergeben, was sicherlich einige zusätzliche Verbindungen wirtschaftlich möglich machen würde, wenngleich nicht in ganz Europa. Es gibt Gegenden, die dünner besiedelt sind, wo die Kaufkraft geringer ist. Dort wird das nicht ausreichen, um Nachtzüge mit entsprechenden Passagierzahlen voll zu kriegen.

Zweiter Aspekt: Aktuell tatsächlich ein hinzugekommenes Problem, auch in unserer Stellungnahme erwähnt, ist die aktuell absolut mangelnde Baustellenkoordination. Überall in Europa wird investiert, aber im internationalen Verkehr ist es so, dass, wenn in Deutschland eine Baustelle gerade beendet ist, in Frankreich eine neue aufgemacht wird. Das macht derzeit den Betrieb des Nachtzugs Berlin–Paris nahezu unmöglich, der zur Hälfte der Fälle ausfällt.

Ein dritter Aspekt wäre die Trassenvergabe, die derzeit immer auf ein Jahr erfolgt. Es gibt einen Antrag aus dem europäischen Parlament, wonach diese Trassenvergabe gerade bei internationalen Zügen längerfristig, für drei Jahre erfolgen soll. Davon hängt ein weiteres Problem ab. Das Thema „Rolling Stop“, das gerne in den Raum geworfen wird, dass der Komfort der aktuellen Nachtzüge nicht mehr den heutigen Erwartungen entspricht; da sind wir uns, glaube ich, alle einig. Aber warum wird nicht im großen Stil in neue Nachtzüge investiert, wo doch offensichtlich die Nachfrage steigt?

Das hängt sicherlich auch damit zusammen, dass es gerade für kleinere Unternehmen, die nichtstaatliche Konzerne sind wie die ÖBB, schwierig ist, Finanzierungen zu finden, wenn sie eine Trassenvergabe auf ein Jahr vorweisen können. Drei Jahre wäre wahrscheinlich da auch keine Abhilfe im großen Stil, aber auf jeden Fall ein Fortschritt.

Das Technikproblem ist sicherlich da. Unserer Erfahrung nach und nach dem, was wir mit Nachtzugunternehmen besprochen haben, ist es inzwischen nicht mehr das maßgebliche Problem, weil es inzwischen mehr Systemlokomotiven gibt. Wenn wir in Europa von Distanzen bis – sagen wir mal – 1.500 km sprechen, lassen sich mit den derzeitigen technischen Möglichkeiten Nachtzüge durchaus betreiben. Klar sind eine ganze Menge von diesen Hindernissen noch mal zusätzliche Faktoren – wie der Lokführer wechselt an der Grenze. Wenn man dann in Belgien einen extra Lokführer bestellen muss ... Es ist ja nicht nur die Sprachkenntnis, es ist auch die Kenntnis des Regelwerks. Dann kostet das in Belgien, wie wir wissen, immer gleich einen ganzen Tag, obwohl der nur 200 km fährt.

Die Wirtschaftlichkeit ist, glaube ich, ein wesentlicher Drehpunkt. Sie hatten konkret gefragt: Prag–München, wie wird sowas finanziert? Prag, wenn Sie den European Sleeper meinen, der von Amsterdam nach Bad Bentheim, leider nicht durch Nordrhein-Westfalen, fährt, den ich heute Morgen genommen habe, um über Amersfoort nach Düsseldorf pünktlich zu kommen, der wird derzeit finanziert von den Genossen, die in diese Genossenschaft Anteile eingezahlt haben. Meines Wissens trägt der sich derzeit noch nicht. Die Hoffnung vom European Sleeper ist, dass sich durch eine steigende Nachfrage dann so viele Passagiere ergeben werden, dass sie ihren 500 Plätze umfassenden Zug vollkriegen. Dann könnte sich eine Wirtschaftlichkeit ergeben.

Der Nachtzug nach München, den Sie referenziert haben: Wie fährt er eigentlich weiter nach Wien? Den meinen Sie wahrscheinlich, der über Amsterdam fährt. Der wird

bezuschusst vom niederländischen Staat mit einem kleinen Grundbeitrag plus einer Risikoübernahme, falls die erwarteten Einnahmen ausbleiben. Zusätzlich ist es so, dass die Österreichische Bundesbahn eine Grundfinanzierung bekommt, sodass sie im Prinzip zusätzliche Nachtzüge zu Grenzkosten betreiben kann. Das sind Subventionen, die genau diesen finanziellen Spielraum, der dort benötigt wird, von 10 % bis 15 % liefern, um solche Züge betreiben zu können.

Wenn ich das noch ergänzen darf: Der Nachtzug von Berlin nach Paris bzw. von Wien über München nach Paris wird ebenfalls vom französischen Staat bezuschusst. Aber das hatte ich in der Stellungnahme schon geschrieben.

Sie hatten nach den Erhebungen zum Bedarf gefragt. Es gibt da tatsächlich keine genauen. Detaillierte Studien sind mir nicht bekannt. Es gibt allerdings mehrere Umfragen, die in Europa gemacht wurden, also nicht nur in Deutschland, um den europäischen Bedarf in verschiedenen Ländern zu erheben. Bei denen kommt in der Regel raus, dass 70 % der Fluggäste bevorzugen würden, einen Nachtzug nehmen zu können, wenn das Angebot stimmt. Die längere Reisezeit nehmen sie in Kauf. Allerdings sind die Preise derzeit bei den Nachtzügen in der Regel doppelt so hoch wie beim entsprechenden Flugverkehr. Das ist für wenige Leute attraktiv.

Unseren Berechnungen nach nehmen ungefähr 10 % des Fluggastpotenzials den Nachtzug trotz der höheren Kosten in Kauf. Würde man das Angebot attraktiver machen, würden mehr Leute mit dem Nachtzug reisen, ergibt sich daraus automatisch wahrscheinlich eine höhere Wirtschaftlichkeit. Dann geben 70 % an, dass sie wahrscheinlich den Nachtzug nehmen würden, 25 % sagen, ganz sicher würden sie den Nachtzug nehmen. Da kann man auf jeden Fall schon annehmen, dass das Potenzial durch eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit weiter steigen würde. – So weit von mir, ich hoffe ich habe alles beantwortet.

**Matthias Tuschhoff (VCD Landesverband Nordrhein-Westfalen):** Vielen Dank für die Einladung. Ich möchte mit der Frage von Herrn Pfeil anfangen, also den drei Hemmnissen im Nachtzugverkehr in die Niederlande und Belgien. Der erste Punkt ist ganz einfach, dass die Distanz für einen klassischen Nachtzug mit Komfortmerkmalen, wie ich das in meiner Stellungnahme genannt habe, zu kurz ist.

Wenn man sich das Nachtzugangebot generell ansieht, stellt man fest, dass viele Züge auch in Deutschland über Nacht fahren. Eine ganze Reihe von Intercity-Expresszügen fahren nachts. Das heißt, es gibt offenbar einen gewissen Bedarf für Reisen in der Nacht. Den schätze ich allerdings nicht so furchtbar hoch ein. Ich denke, die meisten Leute, die auf kürzeren Distanzen unterwegs sind, sind froh, wenn sie die Distanz am Tag fahren. Das heißt, es ist schwierig, speziell zwischen Nordrhein-Westfalen oder Aachen in die Niederlande, nach Belgien in der Nacht ein Angebot zu installieren. Das zeigt sich auch daran, dass der Zug von Arriva nur einmal in der Woche fährt.

Aus Fahrgastsicht sehe ich ganz massive Probleme im Bereich Personalmangel. Es gibt die Linie RE18 von Aachen nach Maastricht, die mit diesen Fahrzeugen, um die es hier geht, betrieben wird. Diese Linie ist häufig durch Ausfälle geprägt. Da fällt ungefähr jeder dritte Zug wegen Personalmangel aus. Das heißt, wenn ich mir jetzt die

Situation von Arriva vorstellen würde, da kommt jemand und sagt, jetzt wollen wir aber noch ausweiten, dann würde ich wahrscheinlich auch sagen: Das ist überhaupt nicht machbar in der jetzigen Situation. Das ist, denke ich, eines der massiven Hemmnisse.

Ein weiteres Hemmnis könnte auch sein – das ist bei meinen Recherchen zutage gekommen –, dass der Tarif für das Arriva-Angebot wieder ein anderer ist als der normale Tarif. Das heißt, ich muss mich da wieder mit einer speziellen App auseinandersetzen. Ich würde es bei diesem Angebot auch als ein mögliches Hemmnis ansehen, dass ich erstmal Zugangshürden überwinden muss, die über die normale gewohnte App der Deutschen Bahn hinausgehen.

Es kam noch die Frage von Frau Aymaz bezüglich der Notwendigkeit der Verbindung. Das betrifft die Frage nach der kurzen Distanz und dem Wunsch, solche Distanzen nachts zurückzulegen. Wie gesagt, es gibt auch im Ruhrgebiet S-Bahn-Linien, die nachts ein Grundangebot aufstellen. Die fahren häufig nur am Wochenende, wenn die jungen Leute nach der Party nach Hause wollen. Das ist ein ganz spezieller Markt, kann man sagen.

Zu der Frage, ob das Ganze ein bisschen voreilig ist, möchte ich auf die Studie verweisen, die in der Provinz Limburg durchgeführt werden soll. Wenn diese Studie oder die Antwort von Arriva vorliegt, vielleicht sogar auf Deutsch, dann, denke ich, wäre eine bessere Diskussionsgrundlage gegeben, weil wir von dem Betreiber, der dort in Frage käme, aus eigener Sicht die Dinge erklärt bekommen würden. Deswegen wäre aus meiner Sicht der entscheidende Punkt, dass diese Studie aus der Provinz Limburg veröffentlicht wird. – Vielen Dank.

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Vielen Dank, Herr Tuschhoff. – Damit sind wir mit der ersten Antwortrunde durch. Bevor ich die zweite Fragerunde eröffne, noch ein kurzer Hinweis. Herr Engel von PRO BAHN ist inzwischen zu uns gekommen. Wenn Sie Fragen aus der ersten Runde an ihn richten möchten, dann bitte ich die Kollegen, die entsprechend zu wiederholen. Ich bitte um Wortmeldungen.

**Dr. Werner Pfeil (FDP):** Vielen Dank für die erste Fragerunde und die Antworten, die gegeben wurden, die auch teilweise schon dem entsprechen, was schriftlich niedergelegt wurde.

Eine weitere Frage an alle Sachverständigen betrifft den Umstand, welche Maßnahmen das Bundesland Nordrhein-Westfalen aus Ihrer Sicht selber ergreifen könnte, um grenzüberschreitenden Nachtzugverkehr weiter zu fördern. Haben wir da überhaupt eine Möglichkeit als Land NRW, und wenn ja, welche?

**Romina Plonsker (CDU):** Ich würde meine zwei Fragen noch mal an go.Rheinland richten. Herr Dr. Reinkober, Herr Uhlendorf, mich würde interessieren: Wenn man diese Zugverbindungen starten würde – ich gehe jetzt, was ich eben gehört habe, von 2:00 Uhr nachts Aachen aus –, wie wäre denn das Potenzial überhaupt, mit einem Start Aachen Menschen einzusammeln?

Und als Folgefrage: Wie ist denn die Zugverbindung, um gegen 2:00 Uhr nachts in Aachen zu landen? Hätten wir überhaupt das Potenzial, Leute aus dem Rheinland oder Westfalen irgendwie dorthin zu bekommen, um ab dem Flughafen Schiphol, der ja für viele Rheinländer – für die Westfalen kann ich es nicht beurteilen, weil ich ja Rheinländerin bin – schon eine hohe Attraktivität hat, zu fliegen? Ich hoffe, Sie können das beantworten.

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Vielen Dank, Frau Plonsker. Gibt es weitere Fragen? – Sehe ich nicht. Dann können wir mit der Antwortrunde beginnen.

**Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland):** Herr Pfeil, Sie haben nachgefragt, welche Maßnahmen Nordrhein-Westfalen einleiten könnte. Wenn wir nicht von eigenwirtschaftlichen Verkehren ausgehen, so wie eben in der Analyse von Herrn Krauß, wo das Bundesunternehmen oder andere Unternehmen am Markt selber tätig werden könnten, dann gäbe es nur die Frage, ob man es subventionieren möchte. Die einzige Subvention, die ich mir vorstellen könnte, die legitim wäre, wäre, das über Regionalisierungsmittel als Nahverkehr einzustufen. Dann würden wir mit den derzeitigen Fahrzeugen, die von Arriva gestellt werden, eine Verlängerung nach Aachen finanzieren. Dementsprechend müssten die Regionalisierungsmittel in dem Bereich aufgestockt werden.

Von Frau Plonsker kam die Frage nach Potenzialen. Die können wir gar nicht einschätzen. Wir sehen sie im Augenblick nicht. Klar kann man sich Gedanken darüber machen, wie man dann die Aachener Region oder den Hauptbahnhof anfährt. Am Wochenende haben wir genügend Verbindungen, die bis spät in die Nacht Aachen anbinden. Aber wir sehen im Augenblick keine Potenziale dafür.

**Prof. Dr. Gernot Sieg (Universität Münster, Institut für Verkehrswissenschaft [per Video zugeschaltet]):** Wenn man es nicht eigenwirtschaftlich machen will, würde ich sagen, klar, es geht aus den Regionalisierungsmitteln. Aber da muss man natürlich sehen, dass die dann an anderer Stelle entsprechend reduziert werden würden. Und dann müsste man überlegen, ob diese Verbindung freitagnachts zum Flughafen wirklich eine bessere Verwendung von Regionalisierungsmitteln ist, als wenn man sie zur Hauptverkehrszeit verwendet, wo wir viele Pendler haben, die zur Arbeit fahren. Das würde ich nicht empfehlen.

Bei anderen Maßnahmen, bei den klassischen Maßnahmen der Wirtschaftspolitik sind die Möglichkeiten des Landes NRW auch begrenzt, weil die Fernverbindungen gerade nicht, wenn wir über Nachtreisezüge reden, in den Aufgabenbereich des Landes fallen. Man kann versuchen, über seinen Einfluss im Bund darauf hinzuwirken, dass wir die Trassenpreissituation für Nachtzugverkehre oder auch die Mehrwertsteuersituation bei der Bahn verbessern. Das wären Möglichkeiten, wie man Einfluss nehmen könnte.

**Prof. Dr.-Ing. Nils Nießen (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Verkehrswissenschaftliches Institut):** Vielen Dank für die Frage. Ich würde mich da meinen Vorrednern anschließen. Ganz konkret, was NRW unternehmen kann, wäre

zu versuchen, an der Stellschraube Wirtschaftlichkeit zu drehen, zu versuchen, mit Subventionen kurzfristig über Regionalisierungsmittel, mittelfristig vielleicht über Trassenpreise das Thema positiv zu beeinflussen, und auf der anderen Seite langfristig für den grenzüberschreitenden Verkehr, was auch für den Schienenverkehr an sich gilt, zu schauen, dass die europäischen Maßnahmen, die angestoßen sind – Ausbau der Strecken, Ausrollen des Zugsicherungssystems etc. –, auch vom Bund zügig weiter betrieben werden.

**Juri Maier (Back-on-Track Germany):** Wenn Sie den Nachtzugverkehr ausbauen wollen und nicht die Möglichkeit haben, durch Einwirkung auf den Bund und auf europäischer Ebene eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit hinzubekommen, muss man subventionieren. Das muss nicht notwendigerweise Nordrhein-Westfalen machen.

Es gab zum Beispiel den Wunsch von der letzten schwedischen Regierung, einen Nachtzug von Malmö nach Brüssel fahren zu lassen. Der wäre über Köln gefahren. Die Rahmengesetzgebung auf europäischer Ebene sieht vor, dass ein Staat nur seinen eigenen Teil der Strecke bezuschussen darf. Man darf also nicht Subventionen für Streckenanteile leisten ohne Zustimmung der für diesen Streckenanteil zuständigen Competent Authority, was im Fall von Nordrhein-Westfalen, glaube ich, go.Rheinland wäre.

Insofern wäre es alleine schon eine Maßnahme, dass die Landesregierung den von ihr unterstützen Competent Authorities, die Verkehre bezuschussen und durchführen dürfen, als Public Service Obligation ein Signal gibt, dass sie bitte offen sein sollen, falls Anfragen kommen, wie zum Beispiel vom schwedischen Trafikverket, die sagen, sie möchten einen Partner haben, der ihnen hilft, diesen Nachtzug mit Mitteln aus Schweden zu bezuschussen. So läuft das meines Wissens bei der Zugverbindung von Prag nach München, die vom Tschechischen Staat bezuschusst wird, auch für den bayerischen Streckenanteil, indem dieser Verkehr von der zuständigen Behörde in Bayern mit Mitteln aus Tschechien durchgeführt wird.

Das ist meines Wissens möglich. Es ist nicht ganz elegant, weil in Deutschland grundsätzlich das Paradigma gilt, dass Fernverkehr eigenwirtschaftlich sein soll. Unser Vorschlag wäre ja, dass man den Nachtzugverkehr da rausnimmt, dass man es als eigenes Segment definiert, sodass man nicht diese Kollateralschäden hat, dass das, was man für den Nachtzugverkehr einführt, auch für den Fernverkehr gilt.

Aber noch ist es so. Man kann also nur Nahverkehr bezuschussen. Dort laufen dann die Züge von Tschechien bis zur Grenze als Intercity und danach als Regionalexpress. Es wäre dann wahrscheinlich auch so, dass dieser Nachtzug von Malmö nach Brüssel für einen Streckenabschnitt als Regionalexpress fährt, aber dann bezuschusst werden kann. Voraussetzung dafür ist immer, dass es einen Partner in Deutschland gibt, was in Deutschland dann halt mehrere Partner sind, die dort kooperationsbereit sind. Das ist aber, glaube ich, dort noch gar nicht angekommen, Das kann erst mal ermöglicht werden, indem man grundsätzlich die Weisung erteilt „bitte seid dafür offen, wir würden das gern unterstützen als Landtag von Nordrhein-Westfalen“.

**Rainer Engel (Fahrgastverband PRO BAHN):** Herzlichen Dank für die Einladung und Entschuldigung für die Verspätung. Ein Kabeldiebstahl bei Bochum ist die Ursache.

Ich kann mich an die Vorredner anschließen. Die technischen Probleme sind alle lösbar. Was mir bei der Debatte bisher und bei den Antworten auffällt, ist, dass wir die Dimension Europa gar nicht erwähnen und versuchen, im Klein-Klein die Probleme zu lösen. Es wäre unglaublich hilfreich in allen Bereichen, ob es jetzt die Frage Kooperation bei Nachtzügen über die Grenze hinweg, ob es Infrastrukturprojekte oder andere Projekte betrifft, dass wir viel deutlicher machen, dass die europäische Dimension internationaler Verbindungen dabei eine wesentliche Rolle spielt, weil das den Blick verändert.

Ich komme aus Ostwestfalen-Lippe zu Ihnen und muss immer wieder feststellen: Wir sind so weit von der Grenze entfernt, dass es im Grunde genommen eine ganze Menge Leute toll finden, Probleme nur national zu sehen und überhaupt nicht zu sehen, dass das eine Dimension der europäischen Verbindungen hat. Das gilt quer über alle Ebenen, die eine Rolle spielen.

Dann will ich auf das Problem Nachtzugverbindungen an und für sich zu sprechen kommen. Hier wäre sehr viel mehr möglich. Es muss auch eine ganze Menge, was Technik angeht, was auch Fahrzeuge angeht, bedacht werden, was man alles damit machen kann. Auch Hochgeschwindigkeitsstrecken eignen sich für Nachtzugverkehr, weil die Entfernungen einfach größer werden, die über Nacht zurückgelegt werden können. Nach den Plänen des Deutschlandtakts kann man bis Kopenhagen und Warschau über Nacht kommen, wenn wir das in 20 Jahren realisiert hätten. Das wird dabei auch nicht gesehen.

Die andere Seite ist – und das macht die Deutsche Bahn auch –, sie fährt Nachtzüge als ganz gewöhnlichen ICE von Station zu Station. Und auch die haben ihre Nachfrage, sonst hätte die Deutsche Bahn diese Züge längst eingestellt. Sie können um Mitternacht in Köln in den ICE steigen und sind morgens in Berlin – haben allerdings nicht im Schlafwagen gelegen.

Dann komme ich konkret zu der Thematik eines Nachtzuges nach Amsterdam von Aachen aus. Wir haben gehört, dass go.Rheinland dafür keinen Bedarf sieht. Die einzige Möglichkeit, das sauber zu bezuschussen, wäre die Bezahlung der Anerkennung deutscher Nahverkehrsfahrkarten an Fernverkehrsunternehmen. Diese Situation haben wir beispielsweise auf der Ruhr-Sieg-Strecke. Dort wird das praktiziert. Wir haben es auch im Verkehr zu den Ostfriesischen Inseln. Da werden IC- und ICE-Züge für den Nahverkehr freigegeben und auf diesem Wege bezahlt.

Ich kann mir aber vorstellen, dass die Subvention, die durch Anerkennung der Nahverkehrsfahrkarten möglich wäre, für go.Rheinland nicht interessant ist. Es ist ein enormer organisatorischer Aufwand dahinter, und die Nachfrage um die Zeit für Nahverkehrsfahrgäste im deutschen Tarif bis Herzogenrath oder Heerlen ist dann vielleicht doch nicht so ganz groß. Wenn Sie eine solche Verbindung wirklich fördern wollen, versuchen Sie doch mal, bis Köln zu denken. Es wäre vielleicht interessant, und da beginnt dann auch die Rechnung, sich zu verändern, diesen Zug in einer Zeitlage zu führen, in der sonst ein subventionierter, aus Regionalisierungsmitteln bezahlter Zug

des Tagesverkehrs um die späte Uhrzeit noch zwischen Köln und Aachen unterwegs ist. Das ist ein organisatorischer Kraftakt, aber möglicherweise ist das Ganze aufgrund der Nachfrage aus einer viel größeren Region plötzlich interessant.

Von daher auch wieder die Anregung: Denken Sie immer ein bisschen größer als nur gleich bis hinter die Grenze!

**Matthias Tuschhoff (VCD Landesverband Nordrhein-Westfalen):** Ich möchte noch mal auf das europäische Denken eingehen. Wir haben mit dem Dreieck Köln–Dortmund–Duisburg eine Region mit sehr vielen Einwohnern. Ich weiß nicht, wie viele das sind, aber es ist wirklich einer der größten Ballungsräume in Europa. Es ist bedauerlich, dass aus diesem Raum keine Nachtzugverbindungen starten.

Wenn man ein paar Jahrzehnte zurückblickt, dann gab es früher Nachtzüge aus Richtung Dortmund bis nach Rom. Es gab auch mal einen Nachtzug von Köln bis Kopenhagen. Die sind aber alle eingestellt worden, vermutlich eher aus wirtschaftlichen Gründen als aus technischen Gründen.

Man muss sich in Erinnerung rufen, dass wir vor ungefähr 40 Jahren noch Nachtzüge hatten, die von Paris bis Moskau mit Spurweitenwechsel an der Grenze zur UdSSR und diversen Wechseln von Stromsystemen, Dieselbetrieb, Sicherungssystemen fuhren. Das ging also auch vor 50 Jahren schon. Oder nehmen Sie den Orientexpress, noch viel früher. Nachtzugverkehr und internationaler Verkehr ist grundsätzlich machbar, allerdings immer mit der Frage, zu welchem Preis. Diese technischen Hindernisse, über die wir diskutieren, sind alle mit entsprechendem Aufwand überwindbar. Das zeigt der ICE nach Amsterdam, der mit drei Sicherungssystemen und drei Stromsystemen zurechtkommt. Das geht alles.

Aus Fahrgastsicht finde ich es einfach bedauerlich, dass Strecken wie Kopenhagen–Warschau – Sie hatten das genannt – oder auch andere Ziele wie Rom, die ungefähr 10 bis 12 Stunden Fahrtzeit entfernt liegen, nicht als Nachtzugverbindung aus der Region Nordrhein-Westfalen angeboten werden. Die Frage war ja nach der Möglichkeit des Landes zur Förderung. Es ist klar, es ist Fernverkehr. Das ist eher Bundesaufgabe. Mein Appell an die Landespolitik wäre, Ihren Einfluss in der Bundespolitik geltend zu machen, dass solche Verkehre gefördert werden, mit welchen Möglichkeiten auch immer. Stichwort: Trassenpreis, das ist, denke ich, einer der entscheidenden Punkte.

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Vielen Dank, Herr Tuschhoff. Damit wären wir durch mit den Antworten. Gibt es weitere Fragen für eine dritte Runde? – Herr Pfeil, Herr Krauß, bitte schön.

**Dr. Werner Pfeil (FDP):** Eine letzte Frage in dem Zusammenhang nach dem, was Herr Engel gesagt hat. Er sagte, wir müssen größer denken, nicht direkt bis hinter die Grenze. Diese Überlegung ist ja aufgrund der Machbarkeitsstudie von Limburg so in den Antrag reingekommen. Wenn wir jetzt größer denken würden und sagen, wir denken die Strecke Amsterdam bis Köln oder bis Münster oder möglicherweise irgendwo anders hin, würde sich dann an der bisherigen Argumentation, die wir heute Morgen

hier gehört haben und die sich in den schriftlichen Stellungnahmen wiederfindet, etwas ändern?

Die Frage richtet sich auch wieder an alle Sachverständigen. Würde sich irgendetwas ändern von dem, was wir bisher gesagt haben, wenn wir größer denken würden?

**Oliver Krauß (CDU):** Gestatten Sie mir, dass ich ein kurzes Zwischenfazit ziehe, denn die Anhörung und die vorhergehenden Stellungnahmen sind doch sehr hilfreich, um in der Tat Licht in das Dunkel der Nacht zu bringen und auch zwischen Eigenwirtschaftlichkeit, zwischen subventioniertem Verkehr, zwischen Nachtreisezügen und reinen Nachtzügen zu unterscheiden.

Ich erlaube mir die Bemerkung an Herrn Engel: Ja, Sie haben insofern recht mit dem Größer-Denken, als dass wir wahrscheinlich mehr kommunizieren müssen, was wir machen. Denn wir haben uns sehr wohl mit europäischen Fernverkehrsverbindungen befasst. Wenn ich bedenke, wie lange wir alleine diskutiert haben, eine Anbindung ans Fernverkehrsnetz in Richtung London zu bekommen, mit welchen Planungen wir im Hauptbahnhof Köln befasst waren, um die Sicherheitsvorkehrungen, die da erforderlich sind, einzurichten: Ich glaube, wir müssen ein bisschen mehr Reklame dafür machen, was wir machen, dass wir in der Tat größer denken.

Nach draußen kommt in der Tat das Klein-Klein an, das Sie gerade geschildert haben, Herr Engel, weil wir uns gerade im benachbarten Grenzverkehr mit Nahverkehrslösungen draußen eher bekannter machen als mit den Planungen, die wir haben, denn – und das ist auch in Richtung des Kollegen Tuschhoff gerichtet –: Wir haben einen Anbieter gehabt, der vor zwei Jahren angefangen hat, in Dortmund Nachtzugangebot zu fahren. GreenCityTrip hieß das damals, am 25. Mai 2022 mit 14 neuen Zielen gestartet. Es ist nicht so, dass wir das nicht im Blick haben.

Gestatten Sie mir, dass ich diesen Vorwurf zurückweisen möchte. Wir müssen nur gucken: Die Rahmenbedingungen sind für uns äußerst schwierig. Ich habe mitgenommen das, was ich vorher schon gesagt hatte: Der Adressat ist für uns der Bund, wir müssen mit Regionalisierungsmitteln klarkommen. Insofern sind wir sehr dankbar für den Antrag der Fraktion der FDP, weil er uns Gelegenheit gibt, auch in Richtung Bund noch mal aktiv zu werden, auch die, die wir in den Verbänden aktiv sind. Ich mache das seit 25 Jahren, wenn ich das sagen darf.

Insofern geht meine Frage hier aufgrund der beschränkten Rahmenbedingungen an alle Sachverständigen: Wir müssen leider priorisieren. Wir müssen gucken, dass wir mit Subventionen behutsam und vor allem auch rechtssicher umgehen. Wenn wir diese Prioritäten setzen: Welche Prioritäten würden Sie uns denn anstelle einer Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam heute eher mit auf den Weg geben? Auch gerne im Sinne von Herrn Engel: etwas größer denken!

Ich bitte um Verständnis, dass sich diese Anhörung heute nur auf diese Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam konzentriert und es auch vielleicht deshalb der Eindruck entstehen mag, dass wir andere Sachen nicht überlegen. Aber wir sind dankbar dafür, wenn Sie sagen, das ist jetzt prioritärer. Mit den beschränkten finanziellen Mitteln, unter den schwierigen Rahmenbedingungen – Fahrzeugbeschaffung, vor allem



aber Fachkräftemangel – müssen wir Prioritäten setzen. Was ist aus Ihrer Sicht denn prioritärer?

Natürlich haben Sie Recht, Herr Engel, es gibt diesen ICE, wo Sie nachts halb Deutschland abklappern können. Sie fahren ja nicht direkt nach Berlin. Damit Sie morgens ankommen, fahren Sie über Magdeburg, Potsdam, wo auch immer lang. Auch das sind natürlich Überlegungen. Die Frage lautet: Was können wir prioritärer machen bei den begrenzten Rahmenbedingungen? – Vielen herzlichen Dank.

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Danke sehr. Es sind keine Fragen mehr dazugekommen. Dann gehen wir in die dritte Antwortrunde. Zunächst darf Dr. Reinkober antworten.

**Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland):** Größer denken: Das machen wir. Aber die Fragestellung war hier nicht, größer denken, sondern ob wir uns vorstellen können, dass eine solche Verbindung möglich wäre. Unter diesen Rahmenbedingungen können wir uns das nicht vorstellen.

Im Hinblick auf die Fragestellung, die Herr Krauß gerade noch mal aufgemacht hat: Es ist nicht unsere Zuständigkeit. In dem Rahmen antworte ich auch. Ich sitze hier nicht als derjenige, der sagt, wenn es genug Geld gibt, dann kann man dies und jenes machen, sondern ich sitze hier als go.Rheinland. Und als go.Rheinland haben wir im Augenblick mit der finanziellen Situation zu kämpfen. Das wäre über mehr Regionalisierungsmittel des Bundes leicht heilbar. Dann kann ich mir viel vorstellen, insbesondere wenn es um den Ausbau der euregionalen Verbindungen geht.

Wir haben vielfältige Konzepte in der Schublade. Wir würden uns wünschen, wenn wir in den verschiedenen Fahrplanperioden, so wie der Landtag das mit den Fahrplanperioden 32 und 40 beschlossen hat, zu dem Ausbau des landesweiten Netzes kommen, was wir im Rahmen des integralen Taktfahrplanes für ganz Nordrhein-Westfalen unter Einbindung des Bundesfahrplans bereits aufgestellt haben. Da haben wir viele Chancen.

Uns läge im Augenblick daran, dass wir die RE29 bis nach Köln verlängern. Das wäre unsere Hauptlinie, mit der wir im Augenblick in die Verhandlungen gehen. Wenn die Niederländer mit ihrer RE18 noch bis nach Aachen fahren wollen, dann wäre das möglich. Dies ist jetzt schon möglich, ohne dass es dafür eine Unterstützung bräuchte. Es müsste nur gemacht werden, und dann sind sicherlich die betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen als Erstes zu hinterfragen.

**Prof. Dr. Gernot Sieg (Universität Münster, Institut für Verkehrswissenschaft [per Video zugeschaltet]):** Wenn wir uns diese Nachtzugverbindung von Aachen nach Schiphol anschauen, dann kann man sich auch die Frage stellen: Welcher Markt wird da bedient?

Wenn am Wochenende, startend um 1:00 Uhr in der Nacht, hier gefahren wird, dann könnten das die den DJ, der manchmal dabei ist, nutzenden Partygäste sein, oder es ist ein Zubringer zum Flughafen. Dort sehe ich beide Male nicht, dass eine Verlängerung

nach Köln oder Münster eine große Änderung in der ganzen Argumentation bringen würde, die wir hier heute Morgen gehört haben.

Wenn man den Blick hebt und weiter schaut – was sollte man machen, was sollte man in den Blick nehmen? –, dann, glaube ich, sollte man in den Blick nehmen, dass wir nur begrenzte Mittel haben, nur begrenzte Subventionen vergeben können, dass die Infrastruktur einen großen Reparaturstau vor sich herschiebt und der Fachkräftemangel auch für knappe Ressourcen sorgt.

Von daher wäre es vor dem Hintergrund des Klimawandels wichtig, dass man möglichst versucht, dort aktiv zu werden, wo wir eine Verkehrsverlagerung haben. Das wäre die Verkehrsverlagerung vom PKW zur Bahn oder, wenn wir Reiseverkehr haben, der dann vom Flugverkehr wechselt. Neue Verkehre zu schaffen, indem wir einen Flughafen besser anbinden oder indem wir neue Freizeitunterhaltungsverbindungen anbieten, das erhöht zwar die Nutzung der Bahn, aber löst nicht das eigentliche Problem, nämlich, dass wir die Treibhausgasemissionen reduzieren müssen.

Von daher würde ich mich, um das im Blick zu halten, darauf konzentrieren, wo wir die größten Verlagerungseffekte haben.

**Prof. Dr.-Ing. Nils Nießen (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Verkehrswissenschaftliches Institut):** Vielen Dank für die interessante Frage, Herr Pfeil. Größer denken, finde ich gut. Ich glaube schon, dass sich einiges an den Rahmenbedingungen ändern könnte. Zum einen, wenn wir die Strecke nach Köln verlängern, vielleicht darüber hinaus ins Ruhrgebiet, vielleicht nach Frankfurt, ins Rhein-Main-Gebiet, könnte es vielleicht attraktiver werden, weil wir ein größeres Fahrgastpotenzial abgreifen könnten.

Ich glaube aber, dann ist es kein Nachtzug mehr wie in diesem Sinne, denn wir haben dann Reisezeiten, die sieben, acht, neun oder zehn Stunden betragen. Dann müsste es ein Nachtreisezug mit Schlaf- und Liegewagen sein, um auch dann den entsprechenden Komfort zu bieten. Man müsste natürlich auch prüfen, das ist der dritte Punkt, was sich ändern würde, wenn man größer denkt: Sind freie Trassenkapazitäten vor allen Dingen in den Knoten noch vorhanden? Wir haben durchaus viele Engpässe im europäischen, gerade im deutschen Schienennetz. Das müsste zumindest noch mal im Detail analysiert werden.

Dann, Herr Krauß, hatten Sie gefragt: Was sollte man machen, was kann man priorisieren? Ich glaube, ein wichtiger Punkt, der auch allen Zügen zugutekommt, ist, ein Augenmerk darauf zu legen, dass wir die Infrastruktur ausbauen, erneuern, ertüchtigen. Das kommt jedem Zug zugute. Wir kennen leider die Betriebsdaten, die im Augenblick vorliegen: Pünktlichkeitswerte 60 %, 70 % im Fernverkehr. Das sind Werte, die signifikant steigen müssen. Da ist einfach ein Infrastrukturausbau, eine -erneuerung dringend notwendig. Knappe Mittel und Ressourcen könnte man da vielleicht prioritär verwenden.

**Juri Maier (Back-on-Track Germany):** Ganz abgesehen davon, dass dieses Beispiel des Nachtzugs von Aachen nach Amsterdam jetzt das geeignetste Beispiel dafür ist, wie man internationale Verkehr ganz konkret fördern kann: Natürlich würde eine Verlängerung

nach Köln die Wirtschaftlichkeit verbessern, weil man – das ist die Voraussetzung dafür – damit bestellten Verkehr eventuell ersetzen kann.

Es ist nicht so, dass das kostenlos ist, weil der Betreiber, der ansonsten die Strecke betreibt, eine Tour weniger machen kann und damit proportional die Kosten von dem rollenden Material steigen. Es ist ein Unterschied, ob ich zehn Fahrten am Tag oder nur acht damit machen kann. Aber unterm Strich kann das ein attraktives Angebot sein, was auf die Art und Weise dann auch keine zusätzlichen Subventionen benötigt, außer den leicht gestiegenen Kosten für den Betreiber, der den regulären Verkehr auf dieser Strecke Köln–Aachen betreibt.

Ansonsten zu der Frage Prioritäten: Wir weisen darauf hin, dass im Regionalverkehr die Institutionalisierung super ist, weil sie Autoverkehr verlagert. Wenn man das unter Klimaaspekten betrachtet, ist das Verlagerungspotenzial vom Flugverkehr deutlich interessanter, weil dort neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen noch zusätzliche Treibhausgas effekte durch Staubpartikel und Wasserdampf, vor allem auf Langstreckenflügen entstehen, weswegen ich mich anschließen kann: Natürlich ist das Segment der Langstreckennachtzüge, die auch Hochgeschwindigkeitstrassen nutzen, sehr interessant. Aber ich glaube nicht, dass das ein Aktionsfeld für das Land Nordrhein-Westfalen ist. Das muss auf europäischer oder zumindest auf Bundesebene angegangen werden. Natürlich kann Nordrhein-Westfalen im Bundesrat den Druck ein bisschen erhöhen.

**Rainer Engel (Fahrgastverband PRO BAHN):** Ich möchte nur richtigstellen: Es sollte kein Vorwurf sein, gerade in diesem Kreis – Sie sind ja diejenigen, die tatsächlich die europäische Idee weitertragen –, sondern es war der Hinweis darauf, dass das weitgehend eben nicht ankommt. Sie haben in der Tat recht – und das war mein Anliegen –, dafür mehr Interesse und auch mehr Informationen zu geben, wie die Dinge mit Europa zusammenhängen.

Um auf den konkreten Fall des Nachtzuges nach Amsterdam zu kommen: Die Wirtschaftlichkeit des Ansatzes beruht im Wesentlichen darauf, dass man Fahrzeuge verwendet, die im Tagesverkehr ohnehin schon unterwegs sind, man also deutlich geringere Kosten hat, dadurch natürlich auch keine Schlafwagen oder so etwas anbietet. Es ist in der Tat ein sehr mühsames, aber manchmal lohnendes Geschäft, dann im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten so umzuschichten, dass man im Effekt noch mehr herausholt.

Aber ich sage auch: Es ist ein mühsames Geschäft, beispielsweise einen solchen Zug ausnahmsweise mal bis Köln zu bringen und die Sache so zu gestalten, dass keine zusätzlichen Subventionen notwendig sind. Das ist eine ganz schwierige Angelegenheit.

**Matthias Tuschhoff (VCD Landesverband Nordrhein-Westfalen):** Noch eine Anmerkung zu Ihnen, Herr Krauß. Dieser ICE von Köln nach Berlin nimmt natürlich Magdeburg und andere Städte mit, um mehr Fahrgastpotenzial zu generieren.

(Oliver Krauß [CDU]: Und mehr Fahrtzeit zu produzieren!)

Ja, das glaube ich eher weniger. Ich denke mal, dass das Fahrgastpotenzial wahrscheinlich das Entscheidendere ist. Wenn ich jetzt an die Relation Amsterdam–Köln denke, wenn man über eine Verlängerung über Aachen hinaus nach Köln denkt, da müsste man, denke ich, sehr genau das Fahrgastpotenzial analysieren. Für eine echte Nachtzugverbindung, wie gesagt, das haben wir erkannt, ist es nicht geeignet. Eine sehr lange Strecke in den Sitzplatzwagen, gerade in den Fahrzeugen zurückzulegen, das ist aus meiner Sicht nicht so furchtbar attraktiv. Ich denke mal, diese Frage nach dem Fahrgastpotenzial ist eine der entscheidenden, die man dann auch untersuchen müsste.

Es wäre vielleicht auch eine Idee, die das Land aufnehmen könnte, dass im Rahmen einer Studie untersucht wird: Was ist an Fahrgastpotenzial da bei Nachtzügen ohne Schlafwagen in Richtung Amsterdam, Brüssel, also nähere Ziele, aber auch dann: Was ist an Potenzial da im internationalen Bereich? Ich denke jetzt an diesen Radius von zehn bis zwölf Stunden Fahrzeit. Gerade im internationalen Bereich wären mit Sicherheit Potenziale da, die zurzeit noch nicht gehoben werden.

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Vielen Dank. – Dann hatte Herr Dr. Reinkober noch eine Anmerkung.

**Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland):** Aufgrund der Anmerkungen von Herrn Nießen würde ich ganz gerne den Blick noch mal weiten. Herr Krauß hat es angesprochen: Welche Prioritätensetzung müssen wir angesichts der begrenzten Mittel, die wir im Augenblick zur Verfügung haben, vornehmen? Da würde ich gerne den Blick auf die Bundesfinanzierung von Infrastrukturausbauten richten.

Wir erleben gerade, dass wir bei Engpassbeseitigungen, die wir im Knoten Aachen, im Knoten Köln dringend beseitigen müssten, im Augenblick eher Stillstand erfahren und dass wir den Eindruck haben, als wenn notwendige Engpassbeseitigungen ... Burscheider Viadukt ist, glaube ich, das Zeichen für einen notwendigen Ausbau. Wir kommen aber gerade in die Diskussion: Ist das denn überhaupt notwendig?

Wenn ich über die Ausweitung und den großen Blick rede, dann rede ich von den Güterverkehren der ZARA-Häfen Richtung Rheinland runter. Meine Prioritätensetzung wäre, dies erst mal zu gewährleisten. Wenn wir dann gemeinsam denken – Fern-, Nah- und Güterverkehr –, dann sind wir an unserer Grenze. Wir müssen uns nur das Tagesgeschäft tagtäglich anschauen, und wir wissen, wo wir im Augenblick stehen. Da ist der Infrastrukturausbau das begrenzende Element.

Und bevor ich über neue Verbindungen nachdenke, werde ich alles tun, damit der Infrastrukturausbau hier im Rheinland vorankommt. Das war mir noch mal ganz wichtig, deshalb die zweite Anmerkung von meiner Seite.

**Stellv. Vorsitzender Sven Werner Tritschler:** Danke sehr, Herr Dr. Reinkober. – Damit sind wir am Ende der Antwortrunde. Gibt es noch Fragen? – Das ist offensichtlich nicht der Fall. Dann bedanke ich mich sehr herzlich bei allen Sachverständigen für Ihre

Bereitschaft, hier teilzunehmen, wünsche Ihnen ein schönes Wochenende und vorher natürlich eine gute und verspätungsfreie Heimreise.

Noch ein Hinweis zum Protokoll: Das wird Ende Mai/Anfang Juni zur Verfügung stehen und auf der Internetseite des Ausschusses abrufbar sein. – Vielen Dank.

gez. Sven Werner Tritschler  
stellv. Vorsitzender

**Anlage**

23.05.2024/28.05.2024



**Anhörung von Sachverständigen**  
des Ausschusses für Europa und Internationales

**Europa einfacher erfahrbar machen: Ausbau der Nachtzugverbindung  
von Aachen nach Amsterdam unterstützen**

Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/7205

am Freitag, dem 26. April 2024  
10.00 bis (max.) 12.30 Uhr, Raum E3 A02, Livestream

## Tableau

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
go.Rheinland GmbH Dr. Norbert Reinkober Geschäftsführer Köln	<b>Dr. Norbert Reinkober</b> Benjamin Uhlendorf	<b>18/1357</b>
Universität Münster Institut für Verkehrswissenschaft (IVM) Fachbereich 4 Univ.-Professor Dr. Gernot Sieg Münster	<b>Professor Dr. Gernot Sieg</b> <i>(Zuschaltung Videokonferenz)</i>	<b>18/1439</b>
Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH) Aachen Univ.-Professor Dr.-Ing. Nils Nießen Institutsleiter und Lehrstuhlinhaber Studiendekan der Fakultät für Bauingenieurwesen Direktor des Research Center Railways Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen Aachen	<b>Professor Dr.-Ing. Nils Nießen</b>	<b>18/1365</b>

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
Back on Track Germany e.V. Juri Maier Vorsitzender Berlin	<b>Juri Maier</b>	<b>18/1453</b>
Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Nordrhein- Westfalen e.V. Rainer Engel Detmold	<b>Rainer Engel</b>	<b>18/1373</b>
VCD Landesverband Nordrhein- Westfalen e. V. Matthias Tuschhoff Düsseldorf	<b>Matthias Tuschhoff</b>	<b>18/1452</b>
Werner Lübberink Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein- Westfalen Düsseldorf	---	---

\*\*\*