

Stellungnahme im Ausschuss für Europa und Internationales des Landtags Nordrhein-Westfalen am 26. April 2024 (Drucksache 18/7205)

## 1. Anlass der Stellungnahme

Mobilitätsnachfrage endet immer weniger an staatlichen Grenzen, während das Mobilitätsangebot, insbesondere bei der Bahn, auch weiterhin innerhalb von Staatsgrenzen organisiert wird. Dadurch wird der grenzüberschreitende Verkehr behindert. Der Antrag "Europa einfacher erfahrbar machen: Ausbau der Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam unterstützen" zielt darauf ab, diese Hindernisse abzubauen.

## 2. Nachtzüge

Nachtzüge sind nachts verkehrende Züge des Personenverkehrs. Einige Züge unterscheiden sich dabei außer der Tageszeit der Fahrt wenig zu Tagzügen.<sup>1</sup> Nächtlich verkehrende Reisezüge ohne Liegemöglichkeiten verkehren zwischen weiter entfernten Großstädten, halten in kleineren Städten, verzichten auf Schnellfahrstrecken, und kommen erst in den Morgenstunden am Zielort an. Demgegenüber sind nächtlich verkehrende Reisezüge mit Liegemöglichkeiten, in der Regel sowohl mit Sitz-, Liege-, und Schlafwagen, hauptsächlich dazu gedacht, lange Strecken über Nacht mit wenig Zwischenhalten zurückzulegen. Besonders diese Zugart, die von der Deutschen Bahn

---

<sup>1</sup> Es können dieselben Fahrzeuge genutzt, (ggf. ausgedünnte) Relationen und Takte bedient und dieselben Bahnhöfe angefahren werden. In der Regel ergeben sich Kostenerhöhungen zum Tagverkehr, da höhere Personalkosten nicht durch geringere Trassenpreise ausgeglichen werden.

AG (oder Tochterunternehmen) seit 2016/2017 nicht mehr angeboten wird, ist als umweltfreundliche Alternative zu Flugreisen wieder in den Fokus gerückt und erlebt eine Renaissance.

### **3. Bürokratie und begrenzte Bahnnetze**

Grenzüberschreitender Zugverkehr ist sehr viel schwieriger als grenzüberschreitender Straßenverkehr. Jedes Land hat (ggf.) eigene Infrastrukturnutzungsbedingungen, Zugsicherungssysteme, Lokomotiven müssen für alle Länder zugelassen sein oder gewechselt werden, und Triebfahrzeugführer (Lokführer) benötigen Zulassungen für mehrere Länder und entsprechende Sprachkenntnisse. Da der grenzüberschreitende Straßenverkehr keinem dieser Hindernisse unterliegt, ist ein preislicher Wettbewerbsnachteil von grenzüberschreitendem Regionalnachtzugverkehr und nächtlich verkehrenden internationalen Reisezügen ohne Liegemöglichkeit gegenüber Fernbussen auszumachen. Bei Zugfernerreisen im Liege- oder Schlafwagen ist die Intensität des intermodalen Wettbewerbs zum Fernbus sehr viel geringer, da für viele Kunden Fernbusse wegen der fehlenden Liegemöglichkeit keine akzeptable Alternative sind.

Der Systemnachteil Bürokratie und länderspezifische Regelungen (Infrastrukturnutzungsbedingungen, Zugsicherungssysteme, keine Typzulassungen, Triebfahrzeugführerzulassungen) dient auch der Sicherheit des Verkehrsträgers Schiene. So ist das Todesfallrisiko (pro km) eines Busreisenden um mehr als viermal so hoch wie das eines Bahnreisenden, und das Verletzungsrisiko fast 30-mal so hoch.<sup>2</sup> Die Abwägung von Kosteneinsparungen durch Bürokratieabbau gegen Sicherheitsverluste ist eine politisch anspruchsvolle Aufgabe. Der intermodale Wettbewerb ermöglicht es dabei auch, für unterschiedlichen Kundenpräferenzen unterschiedliche Preis-Risiko-Alternativen anzubieten. Wenn dabei der Eisenbahnsektor den Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit legt, kann aus dem vermeintlichen Systemnachteil ein Wettbewerbsvorteil werden: Sicherheitsaffine Kunden erhalten ein preislich etwas teureres, aber dafür sehr sicheres Angebot.

Die Vielfalt der Zugsicherungssysteme in Europa ist seit langem als Hindernis für grenzüberschreitenden Verkehr identifiziert. Auch das Ziel, ein einheitliches Zugsicherungssystem (European Rail Traffic Management System ERTMS), ist technisch spezifiziert und wird eingeführt. Die Einführung jedoch ist sehr schleppend und eine beschleunigte Einführung würde das Ziel des Antrags, bestehende Hürden im grenzüberschreitenden Zugverkehr abzubauen, befördern.

---

<sup>2</sup> <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/verkehrssicherheit/> abgerufen am 25.3.2024.

#### **4. Trassenpreise**

Eisenbahnpersonenfernverkehr und nicht bestellte Verkehre, so wie die wöchentliche Nachtverbindung Maastricht-Amsterdam, werden eigenwirtschaftlich erbracht, d.h. die Fahrgasterlöse müssen so hoch sein, dass die Erbringung für ein Unternehmen (hier Arriva) attraktiv ist. Hohe Transaktionskosten der Grenzüberschreitung sowie hohe Trassengebühren können dagegen eine ansonsten eigenwirtschaftlich attraktive Verbindung verhindern. Dabei ist zu beachten, dass die Trassenpreise politische Preise sind. Die europarechtlich vorgegebenen Mindestpreise (Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs) können bis auf Vollkosten erhöht werden.<sup>3</sup> Die Trassenpreise in Deutschland sind für den Personenverkehr dabei in einem Bereich, der weit oberhalb der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs sind. Dies gilt aber in erster Linie für den Tagverkehr, bei dem der Tarif Basic mit 5,33 Euro/Trassenkilometer (Euro/Trkm) fast fünfmal so groß ist wie die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs. Hier besteht also ein großer Entscheidungsspielraum, welchen Beitrag die Nutzer des Schienennetzes zu den Kosten beitragen. Trassenpreissenkungen wären mit einem erhöhten Subventionsbedarf des Eigentümers, hier der Bundesrepublik Deutschland, verbunden.

Die Situation für den Nachtverkehr stellt sich anders da. Das Entgelt in der Nacht ist reduziert auf 2,86 Euro/Trkm bei unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs von 1,073 Euro/Trkm. DB Netze hat mit dem Trassenpreissystem<sup>4</sup> (TSP2024) die Situation für Nachtfernenreisen mit Liegemöglichkeit weiter verbessert. Während bisher nur in der Nachtperiode (23:00 Uhr bis 6:00 Uhr) eine Ermäßigung der Trassenpreise galt, wird nun im TSP 2024, falls die Nachtperiode vollständig durchfahren und mindestens ein Liege- oder Schlafwagen mitgeführt wird, der gesamte Zuglauf (auch vor 23:00 Uhr und nach 6:00 Uhr) dem (ermäßigten) Nachtsegment zugeordnet.

#### **5. Besteuerung**

Ein Wettbewerber zu Nachtreisezugverkehr mit Liegemöglichkeit ist der Luftverkehr. Aufgrund internationaler Abkommen sind internationale Flüge nicht umsatzsteuerpflichtig, während bei innerdeutschen Flügen 19% erhoben werden. Dagegen fällt auf Bahnreisen in Deutschland der ermäßigte Satz von 7%, während diese Reisen in den meisten Ländern Europas nicht umsatzsteuerpflichtig sind. Seit 2023 befreit Österreich den inländischen Anteil von internationalen Bahnreisen vollständig von der Umsatzsteuer. Eine Befreiung des inländischen Anteils von

---

<sup>3</sup> Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

<sup>4</sup> <https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/leistungen/trassen/trassenpreise/Trassenpreissystem/tps-2024-10879322> abgerufen am 25.3.2024.

internationalen Bahnreisen von der Umsatzsteuer würde die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber dem Luftverkehr erhöhen. Andererseits könnten, da die inländischen Strecken im Gegensatz zu Österreich länger sein können, Verzerrungen entstehen. Die steuerpflichtige (nationale) Fahrkarte von Berlin nach Bad Bentheim wäre ca. 10 Prozent teurer als die teilweise steuerbefreite (internationale) Fahrkarte von Berlin nach Hengelo, die eine informierte Bahnfahrerin kaufen könnte, um dennoch in Bad Bentheim auszusteigen.

## **6. Nachtzugverbindung Aachen-Amsterdam**

Der Arriva Nachtzug Maastricht-Schiphol, der durch einen Zweig Sittard-Aachen ergänzt werden soll, ist dem Fernverkehr zuzuordnen, da die Abstände der Haltepunkte so weit entfernt sind, dass nur eine Station in den Bereich des Nahverkehrs fällt. Die durchschnittliche Reiseweite der Benutzer ist größer als 50 km. Zudem besteht für diesen Zug eine Reservierungspflicht. Von daher ist eine Einbindung in den subventionierten Bereich der bestellten Regionalverkehre nicht zu empfehlen. Fernverkehr wird in der Regel eigenwirtschaftlich betrieben. Die Fahrpreise variieren zwischen 5 Euro (1 Station) bis zu 15 Euro für die gesamte Fahrt. Die technischen Hindernisse sind dabei durch Arriva schon überwunden, denn die vorhandenen Züge sind für den Verkehr in Deutschland, Belgien und den Niederlanden zugelassen. Der Zug kann, da er keinen Liegewagen enthält, nicht von der Nachtzugtrassenpreisreduktion im DB Netz profitieren.

Die individuellen Vorteile der Bahnreisenden können bei eigenwirtschaftlichen Verkehren durch die Zahlungsbereitschaft der Bahnreisenden identifiziert werden. Die darüber hinausgehenden Vorteile (wider economic benefits) wie eine bessere europäische Integration und eine Stärkung von grenznahen Regionen können jedoch nicht eigenwirtschaftlich abgeschöpft werden. Dieses kann dazu führen, dass eine gesellschaftlich sinnvolle Verbindung nicht eigenwirtschaftlich angeboten werden kann. Da jedoch eine direkte Subventionierung nicht möglich ist, sind die im Antrag erwähnten Maßnahmen, Kontaktaufnahme zu den Entscheidungsträgern, Koordination mit den politischen Institutionen in den Niederlanden und BENELUX-Gespräche gute Maßnahmen, um die Hürden des grenzüberschreitenden Verkehrs zu reduzieren und eine Zugverbindung Aachen-Amsterdam in Nächten von Freitag auf Samstag zu ermöglichen.