



Back-on-Track.eu

European network to promote
cross-border night trains

BRIEFING

Den Weg für mehr Nachtzüge ebnen – mit fairen Trassengebühren.

Die Senkung der Trassenpreise für Nachtzüge könnte dazu beitragen, den Nachtzugmarkt anzukurbeln. Dies wäre nicht nur für die Umwelt von Vorteil, sondern könnte auch den Netzbetreibern wirtschaftlich zugute kommen.

17. Oktober 2023

Abstact

Nachtzugreisen haben im Durchschnitt 28 Mal geringere Umweltauswirkungen als Flugreisen. Wirtschaftliche Anreize für Nachtzugbetreiber könnten zum einen den derzeit noch sehr langsam wieder auflebenden Nachtzugmarkt beleben, indem sie es den Nachtzugbetreibern ermöglichen, mehr Strecken zu betreiben und die Fahrpreise auf den bestehenden Strecken zu senken, zum anderen würden die Reisenden von nachhaltigeren und preislich attraktiveren Alternativen zu Flugreisen profitieren. Ein Anreiz, der politisch breit diskutiert wird, wäre eine Senkung der Trassenpreise auf die direkten Kosten. In einer früheren Studie haben wir festgestellt, dass eine Absenkung auf die direkten Kosten die Kosten der Nachtzugbetreiber im Durchschnitt um 15 % senken könnte. Würden die Preissysteme der Netzbetreiber den Nachtzugverkehr als ein eigenes Marktsegment behandeln müssen, und nicht als Personenfernverkehr, wäre eine Absenkung unvermeidlich, da nach der geltenden EU-Regulierung ein Marktsegment nur dann Gebühren zahlen soll, die über die direkten Kosten hinausgehen, wenn es sich dies leisten kann. Nachtzüge haben jedoch eine geringere Kapazität als Tageszüge und können anders als diese nicht mehrere Fahrten innerhalb eines Tages durchführen. Nachtzugbetreiber können daher nicht die gleichen Gebühren wie Tageszüge zu zahlen. Die vorliegenden Studienergebnisse von Back-On-Track Europe zeigen am Beispiel Deutschlands, dass eine Senkung der Trassenpreise für Nachtzüge nicht nur eine ökologisch vorteilhafte, sondern auch eine wirtschaftlich nachhaltige Maßnahme ist, da die Höhe der anfänglichen Einkommensverluste gering ist und die erwartbaren Zusatzeinnahmen diese nach wenigen Jahren übersteigen werden.



Die wichtigsten Ergebnisse

- Eine sofortige Reduzierung der Trassengebühren für das Nachtzugsegment auf die direkten Kosten^{1,2}, würde - basierend auf den Trassenkosten im Jahr 2024 - um 9 Mio. € reduzieren, was nur geringfügig mehr ist als der aktuelle Bundeshaushalt für Nachtzugstudien.³
- Negative Auswirkungen geringerer Einnahmen aus Trassengebühren für Nachtzüge auf das EBIT des Infrastrukturbetreibers könnten bereits 5 Jahre nach ihrer Absenkung durch die so stimulierte Nachfrage nach mehr Zügen vollständig ausgeglichen sein, sofern die Absenkung nach 2 Jahren in Kraft tritt, in dem ohnehin kein neues (und auch nicht gebrauchtes) Rollmaterial zur Verfügung gestellt werden könnte.

Das untersuchte Szenario

Basierend auf Berechnungen mit dem Nachtzugmodell von Back-On-Track werden die Einnahmen des Infrastrukturbetreibers DB Netz aus den Trassenpreisen für den Nachtzug im Jahr 2024 auf rund 15 Mio. € geschätzt. Darin enthalten sind 60 Nachtzugverbindungen⁴ die im Fahrplan 2023 durch Deutschland verkehren. Zusätzlich wurden vier neue Nachtzugverbindungen aufgenommen, die in der Pressemitteilung der DB für das Fahrplanjahr 2024 angekündigt wurden. Eine vollständige Auflistung der Nachtzüge mit Betriebszeiten und enthaltenen Entfernungskilometern befindet sich in unserer Berechnung im Datenanhang. Eine politische Zusage im Jahr 2024, die Trassenpreise im Jahr 2026 auf die direkten Kosten zu senken, würde den Nachtzugbetreibern wirtschaftliche Anreize bieten, jetzt zu investieren. Die Kosten für die Trassenpreise, die derzeit 10-20 % der Betriebskosten ausmachen, die hauptsächlich von der Entfernung abhängen, würden sich ungefähr halbieren. Somit könnten die Betreiber fast 10 % der derzeitigen Betriebskosten für die Erhöhung des Komforts oder die Senkung der Fahrpreise ausgeben. Beides würde dazu führen, dass Reisende vom Flugzeug auf den Nachtzug umsteigen - allerdings in unterschiedlichen Kundensegmenten (komfortorientierte vs. preissensible Kunden). In der Folge wird die Nachfrage nach Streckenkilometern im Nachtzugnetz voraussichtlich steigen, da die Unternehmen als Reaktion auf die wachsende Nachfrage neue Strecken anbieten. In den Jahren 2024 und 2028 wird das Angebot an neuen Nachtzugstrecken und damit der Zuwachs an Streckenkilometern jedoch durch die Verfügbarkeit von Nachtzug-Wagenmaterial

¹ TACC [2024]: 2,86 €/ km, davon direkte Kosten: 1,07 €/ km

² Bei den direkten Kosten handelt es sich um das Entgelt, das die Eisenbahnunternehmen zahlen, um den Infrastrukturbetreiber für die Kosten zu entschädigen, die das Eisenbahnunternehmen hauptsächlich für die Instandhaltung und den Betrieb der Infrastruktur verursacht. Sog. Market-Markups kommen zu den direkten Kosten hinzu. Sie sollen dem Infrastrukturbetreiber helfen, die ursprünglichen Kosten der bestehenden Infrastruktur zu refinanzieren.

³ Gelbhaar, S. (2022) im Tagesspiegel, available at: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/grunen-politiker-gelbhaar-will-mehr-ice-halte-am-bahnhof-zoo-4333975.html>

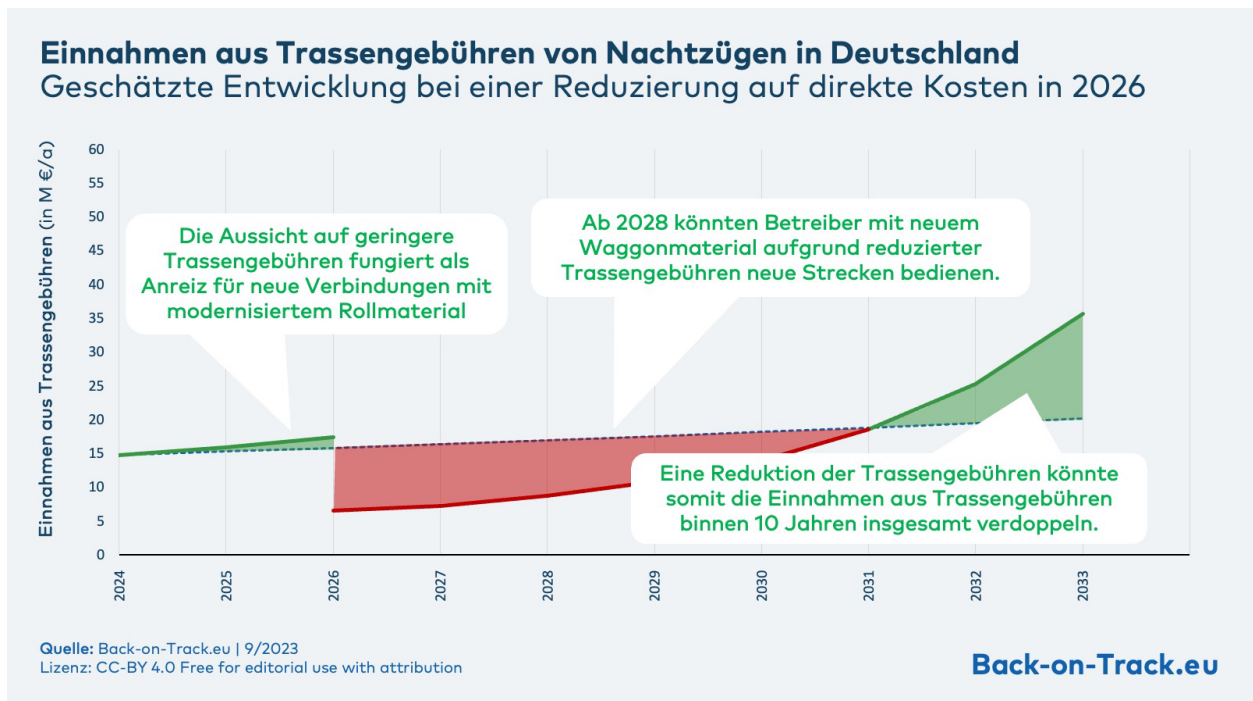
⁴ Ein Nachtzug wurde eindeutig durch seine Zugnummer definiert. Streckenabschnitte, auf denen zwei oder mehr Züge gekoppelt sind, wurden für die TAC-Berechnung nur einmal gezählt.



der Betreiber begrenzt sein. Eine möglichst frühzeitige Ankündigung wird es den Nachtzugbetreibern ermöglichen, sich auf die Bestellung von Wagen vorzubereiten, die für das Angebot neuer Nachtzugverbindungen in einem Markt mit verbesserten wirtschaftlichen Bedingungen benötigt werden. Mit einer Verfügbarkeit neuer Wagen für den Markt frühestens im Jahr 2028 ist von da an ein stärkeres Marktwachstum möglich. Wir haben in dieser Studie mit einem Wachstumspotenzial von durchschnittlich 20 % pro Jahr bis 2033 gerechnet. Dies erscheint uns als Minimalwert für die anzunehmende Wachstumsrate der Nachfrageentwicklung. Eine frühere Studie von Back-on-Track.eu zeigte ein Potenzial von 362 Mio. Passagieren pro Jahr durch den Ersatz von Flugverbindungen durch Nachtzüge⁵, das hiermit bei weitem nicht ausgeschöpft wäre.

Folglich zeigen unsere Berechnungen, dass der deutsche Infrastrukturbetreiber DB Netz die Einnahmen aus den Trassenpreisen im Nachtsegment bis 2033 fast verdoppeln könnte (siehe Abbildung 1). Dies schließt die Annahme einer Dynamisierung der Trassenpreise um 3,5 % pro Jahr ein, wie im Integrierten Zwischenbericht der DB AG 2022 angegeben.⁶

Abbildung 1 - Schienenmauteinnahmen aus Nachtzügen in Deutschland



⁵ Back-on-track Europe (2022). The Global Warming Reduction Potential of Night-Trains.

⁶ <https://zbir.deutschebahn.com/2022/en/interim-group-management-report-unaudited/development-of-business-units/business-units-in-the-integrated-rail-system/infrastructure/db-netze-track-business-units/general-framework/>