**Van:** Frank Menger

**Onderwerp:** Deltaplan = MIRT - TEN-T Lelylijn, Wunderline en infrastructuur geschikt voor nachttreinen eis bovenleiding. Context visies mobiliteit gemeente Groningen, Provincie Groningen en provincie Drenthe

**Datum:** vrijdag 4 maart 2022 08:42:49

**Bijlagen:** 01_DrMurach_Nighttrains_ENG.pdf
04_ElmerVanBuuren_Nighttrains_DE.pdf
07_RailBaltica_Nichttrains_ENG.pdf

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Enige tijd geleden heeft u van mij al eerder informatie ontvangen over de plannen van de deelstaat Berlijn met betrekking tot de nachttreinen. Vanuit geen van uw gremia noch bestuurlijk heb ik sinds dit type dossier weer speelt enige vorm van ambitie gehoord om Noord-Nederland eindelijk via meerdere verbindingen onderdeel van verschillende routes te maken. Tot mijn spijt kan ook constateren dat uw eigen personeel in de secties beleid en uitvoering de reactie snelheid van een slak hebben op ontwikkelingen waarop geanticipeerd moet worden met snelheid om de aansluiting op de spreekwoordelijke trein niet te missen.

Op 9 februari 2022 was er een bijeenkomst over het onderzoek naar nachttreinen in Berlijn. Dit is de link: https://de.ramboll.com/media/rde/nachtzugnetz-berlin

Bij het dossier 'Wunderline' slaat de ambtelijke uitvoering van de provincie Groningen volledig de plank mis door alleen maar naar de eigen concessie treinen te kijken. Blijkbaar heeft de afdeling verkeer en vervoer geen enkel inzicht in de echte internationale vervoersmarkt op het spoor? Hierdoor krijgt Noord-Nederland niet de aansluitingen die het nodig heeft omdat een bestuurlijke en ambtelijke schakel het totaal laat afweten. Hoe gaat u dit gat repareren om te zorgen dat de verschillende oude moties wel naar letter en geest uitgevoerd worden?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

# Night train network 2030+
# Opportunities for Berlin and Framework Conditions for Implementation

**Dr. Jürgen Murach**
**The Senat of Berlin**

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN

**Reasons of the study**

Night trains are the part of the **Berlin Climate Protection Program** :

Mobility behaviour in and around Berlin is relatively climate-friendly

Motorization rate : ca. 330 Pkw/100 per resident

The modal split of cycling traffic and public transport usage is growing

The situation for long- distance traffic looks different (e.g. holiday traffic) "Kiez or Caribbean"

Stormy growth in air traffic to and from Berlin

The database for long- distance transport is insufficient

# Back to the past:

**Operational plan in 1995:**
Night train connections to and from Berlin: **23**

**The longest connections (> 1200 km):**
Berlin – Moscow - Saratov
Berlin - St. Petersburg
Berlin - Kiev
Berlin - Bucharest
Berlin - Avignon - Narbonne
Berlin - Verona

**Operational plan in 2017:**
Night train connections to and from Berlin: **2**

# New border station Calafat (RO)  May 2016

**Turning point: December 2018**
**Inauguration of the new NightJet from ÖBB to Vienna/Budapest/Przemysł**

18:22
NJ 457
+++mit Kurswagen nach Budapes
Zielona Gora - Wroclaw Gl.
Wien

ÖBB
verbindet
BERLIN
mit
POLEN und
TSCHECHIEN
!!!!!
EUROPA
DB

## How could cities and regions support night trains development?

- Business trips on trains, reimbursement also for sleeping wagons
- Limitation of subsidies for schoolchildren and youth traveling by trains
- Support night train operators through tourism stakeholders
- Integration of night trains into regional traffic for commuters (Szczecin)?
- Communication with tourism regions typical for Berliners about mobility on side for holidaymakers (Switzerland: A visitor card is a railway network card). Possibly financing via the INTERREG program

# Nachtzugnetz 2030+

## Chancen für Berlin und Rahmenbedingungen für die Umsetzung

*9 Februar 2022*

european sleeper

# EINFÜHRUNG

Elmer van Buuren
Geschäftsführer European Sleeper

# EINFÜHRUNG EUROPEAN SLEEPER (1/2)

- Im Jahr 2021 gegründet
- Hauptort - Utrecht, Niederlande
- Kooperation mit > 350 Privatpersonen und  Gesellschafter
- 100% nur Nachtzugsangebote
- Es ist geplant, eine Strecke von den Niederlanden und Belgien aus zu betreiben – ab 2022
- Der Plan: Jedes Jahr eine neue Linie, neue Grundlagen werden untersucht

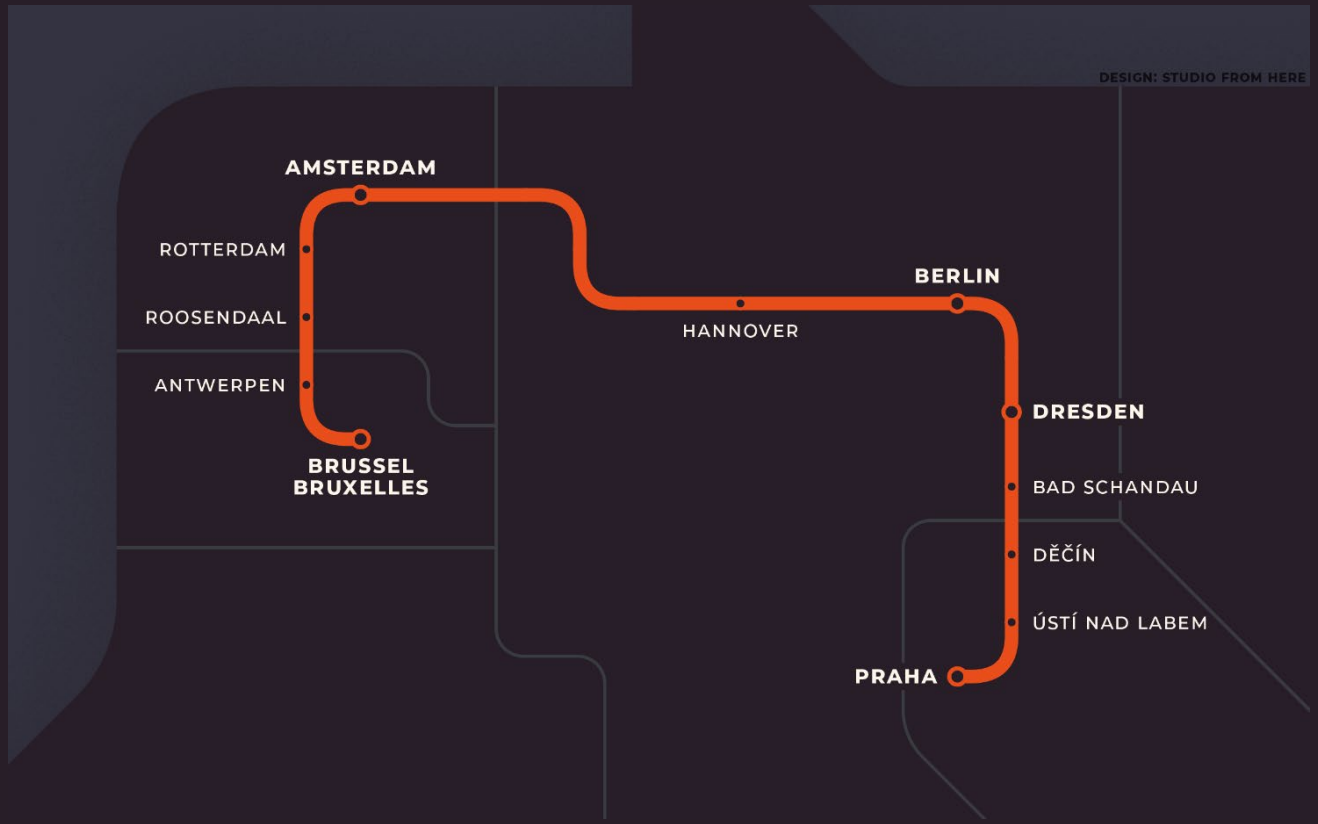
# EINFÜHRUNG EUROPEAN SLEEPER (2/2)

- (Noch) kein lizenziertes Eisenbahnunternehmen
- Auswahl zuverlässiger Partner in allen Ländern für den Betrieb
- Produkt- und Markenentwicklung des Nachtzuges
- Untersuchung der Transportnachfrage
- Fahrplankapazität beantragen
- Vertrieb und Marketing von Bahnfahrkarten und verwandten Produkten

# Erstes  Projekt: BRUSSELS - PRAHA

- Via Amsterdam und Berlin
- Start: Anfang Sommer 2022
- Dreimal die Woche, zunehmend bis täglich
- Komfortstufen und Preise: Anfang 2022
- Ticketverkaufsbeginn: Frühjahr 2022
- Niederlassung in Warschau: Fahrplan 2023
- Wir implementieren TEE 2.0 Linie EN 23/24

# ROUTE


DESIGN: STUDIO FROM HERE
AMSTERDAM
ROTTERDAM
ROOSENDAAL
ANTWERPEN
BRUSSEL
BRUXELLES
HANNOVER
BERLIN
DRESDEN
BAD SCHANDAU
DĚČÍN
ÚSTÍ NAD LABEM
PRAHA

# WARUM NACHTZÜGE?

- Erweiterung des Einsatzradius des Nachtzüges eingesetzt werden kann
- Von  700-800 km bis 1200-1500 km
- Es hilft Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und trotzdem reisen zu können
- Am- Board steigen und die Zeit für sich gewinnen
- Reisen im Schlaf – nicht der Schnellste, aber der Klügste
- Aufwachen in einer anderen Welt
- Einziges nachhaltiges Fortbewegungsmittel mit einem bequemen Bett zu einem vernünftigen Preis
- Es besteht eine hohe Nachfrage

# DIE WIRTSCHAFTLICHKEIT DER NACHTZÜGE

- Züge fahren lange Strecken (hohe Gleiszugangsgebühren)
- Züge brauchen eine große Anzahl von Mitarbeitern, die nachts arbeiten können (hohe Arbeitskosten)
- Betten und Bordservices sind zeit- und kostenintensiv (während der Reise und Zwischenhalten)
- Eine Zugkomposition kann eine Relation nur 0,5 Mal pro 24 Stunden bedienen (HST oft 2)
- Relativ geringe Anzahl an Fahrgästen pro Waggon
- Die Zuglänge ist aufgrund der begrenzten Bahnsteiglänge oft begrenzt
- Wettbewerb zwischen Tag- und Nachtzugzielen, insbesondere im Freizeitsegment
- Aber: In bestimmten Märkten legen Kunden Wert auf Privatsphäre und Komfort und sind bereit, dafür zu bezahlen

# ALLGEMEINE KAPAZITÄTSHERAUSFORDERUNGEN

- Fahrplanverfahren in jedem Land unterschiedlich
- Schlechte Koordination zwischen den Infrastrukturbetreibern
- Mischung aus langsamem und schnellem Verkehr
- Der Betriebsplan wird Jahr für Jahr angewendet und erstellt ein Programm
- Die Priorisierungsregeln unterscheiden sich je nach Land
- Internationale Züge / Open-Access-Züge (insbesondere Nachtzüge) haben geringe Priorität
- Mangel an Informationen, wenn man nicht an Forums Train Europe teilnimmt
- Rahmenverträge: schwer zu bekommen, priorisiert vergeben, aber auch nötig
- Integriertes Zifferblatt ist eine potenzielle Bedrohung für Fernzüge und den offenen Zugang

# KAPAZITÄTSHERAUSFORDERUNGEN - NACHTZÜGE

- Nachverfolgung der Nachtarbeitsreservierungen
- Hochgeschwindigkeitsstrecken sind oft nachts geschlossen (NL, B, F) oder für den Güterverkehr reserviert (D)
- Ankunft im morgendlichen Berufsverkehr am Zielort der Stadt
- Alle Nachtzüge an einem Knotenpunkt wollen zur gleichen Zeit ankommen (zwischen 7 Uhr und 10 Uhr)
- Oft niedrige Priorität bei der Kapazitätszuweisung
- Mangel an Abstellspuren mit ausreichender Länge
- Fehlende Servicewege (Bahnsteige, die von Versorgungsfahrzeugen erreicht werden können)
- Fehlender unvoreingenommener Zugang zu Einrichtungen

# FAHRZEUGHERAUSFORDERUNGEN

- Mangel an gebrauchten Nachtzügen aufgrund jahrzehntelanger Unterinvestition
- Der Status quo der Knappheit auf dem Schienenfahrzeugmarkt wird von den etablierten Betreibern aufrechterhalten
- Neubeschaffung ist schwierig, aufgrund von:
  - begrenzte Anzahl von Herstellern
  - Nicht genügend Produktionskapazität
- Schlechter Zugang zu Fördermitteln (insbesondere für Neueinsteiger):
  - Mangel an staatlich ausgestellten Garantien (private Betreiber haben ein höheres Risikoprofil als etablierte Betreiber)
  - kein Zugang zu Eurofima für Nicht-PSO-Betreiber
  - kein unparteiischer Zugang zur Finanzierung von Rollmaterial durch europäische Fonds (z. B. an Betreiber gebunden)
  - Unternutzung des Resilience and Recovery Fund in bestimmten Mitgliedstaaten

# VERTRIEBSHERAUSFORDERUNGEN

- Nur Betreiber können frei verteilen
- Herausforderung, Produkte in etablierten Vertriebskanälen zu verkaufen
- Es ist schwierig, Segmente anderer Anbieter zu verkaufen, um Reisen mit mehreren Anbietern zu verteilen
  - technische Herausforderungen
  - kommerzielle Herausforderungen
- Schlechter Zugriff auf statische Daten:
  - MERITS Daten haben höhe Kosten
  - EFZ Daten werden nicht weitergegeben, es sei denn, es handelt sich um eine kommerzielle Vereinbarung über gemeinsam betriebene Dienste
  - NAPs sind nicht überall implementiert
- Noch keine Durchsetzung von Echtzeitdaten
  - Entscheidend für die Bereitstellung von Kundenunterstützung während der Reise mit einer eigenen oder einer Drittanbieter-App

# POTENZIELLE NEUE REISEZIELE AB BERLIN

- Norditalien (Mailand, Bologna, Venedig, Toskana)
- Südfrankreich (Marseille, Mittelmeer, Atlantik)
- Barcelona?
- London und Eweiterung nach England und Schottland
- Zagreb / Ljubljana (unser Partner RegioJet arbeitet daran)
- Baltische Staaten

# PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

- Eine Nachtzug-Lounge in Berlin Hbf:
  - sicheres Warten in der Nacht
  - Frühstück
  - Dusche
  - Gepäckaufbewahrung und Kurier
  - Fahrkarten für öffentliche Verkehrsmittel
  - (E-) Fahrradverleih
  - Touristeninfos und Eintrittskarten
- Dafür suchen wir nach einer Kooperation

# WAS WIR ...

## ... brauchen:

### Kapazitätszuweisung

- Niedrigere Zugangsgebühren
- Bessere Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern durchsetzen
- Priorisierungsregeln und Verbesserung den Kapazitätsbeschränkungsprozess
- Bürokratieabbau im Kapazitätsvergabeprozess

### Fahrzeuge

- Gebrauchtes Rollmaterial auf dem Markt unparteiisch
- Staatliche Bürgschaften für Rollmaterialinvestitionen (Kooperation mit EIB, Eurofima), auch für Open-Access-Betreiber
- Open-Source-Fahrzeugdesign

### Investitionen in Infrastruktur

- Zukunftssicherung (unter Berücksichtigung noch ungeplanter Services)
- In Abstellgleise und Servicegleise investieren
- Investierung in die Entflechtung des Nah- und Fernverkehrs der Züge um die Zentren und in regelmäßigen Abständen (Überholgleise)

## ... nicht brauchen:

### (International) PSOs

Es sei denn, die Nachfrage erfordert tatsächlich einen Ausgleich (nach oder von/nach peripheren, schlecht besiedelten Gebieten wie z.B. den baltischen Staaten).

### (EU-eigener) Fahrzeugpool

Es wird unmöglich sein, unparteiisch zu entscheiden, wer es verwenden darf.

Zusammenfassung: Die richtigen Rahmenbedingungen schaffen. Privatinvestitionen ermöglichen.

# FRAGEN?

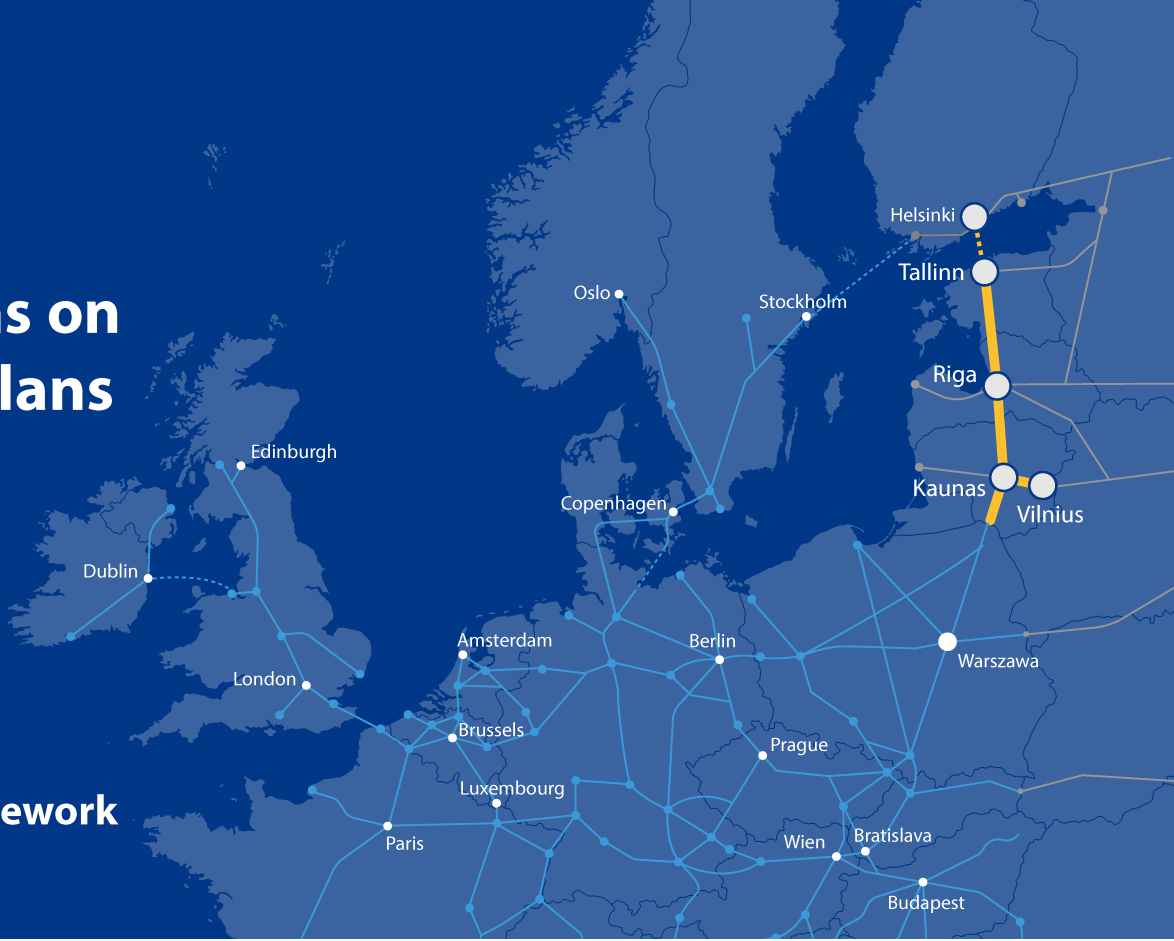
Kontakt:

Elmer van Buuren
elmer.vanbuuren@europeansleeper.eu
+31 6 1132 0772

LinkedIn

Rail Baltica

# Night train connections on Rail Baltica – current plans and visions




## Conference
## Night train network 2030+
## Opportunities for Berlin and framework conditions for implementation

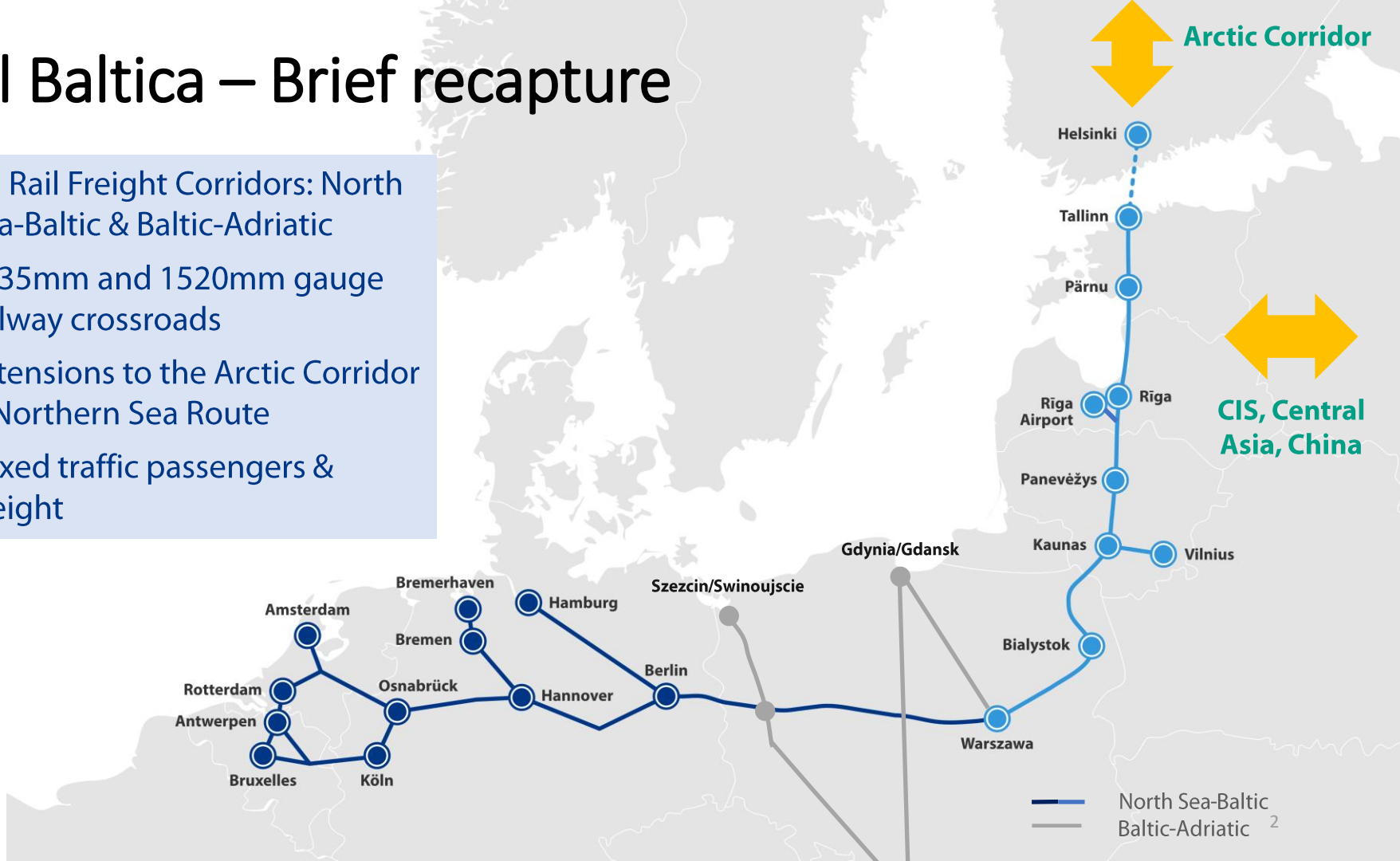
Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

Systems & Operation department
RB Rail AS

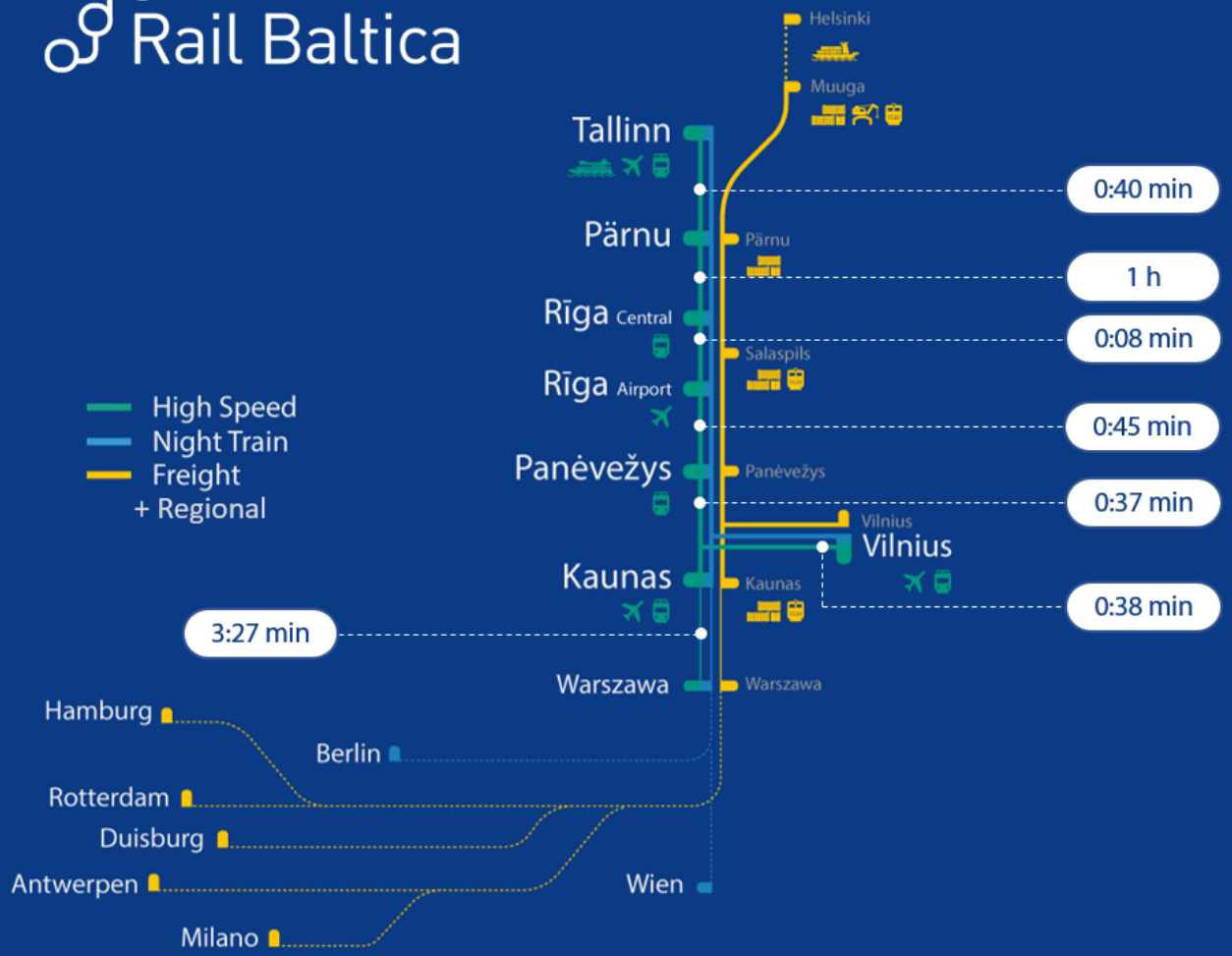
09 February 2022

# Rail Baltica – Brief recapture

- EU Rail Freight Corridors: North Sea-Baltic & Baltic-Adriatic
- 1435mm and 1520mm gauge railway crossroads
- Extensions to the Arctic Corridor & Northern Sea Route
- Mixed traffic passengers & Freight



# Rail Baltica




870 km greenfield railway infrastructure

1435 mm
Double track

ERTMS Level 2

Electrified
2x25kV AC

Maximum length of freight trains: 1050m

Axle load 25t

Design speed:
249 km/h for passenger trains
120 km/h for freight trains

SE-C (Swedish) loading gauge

Rail Baltica

# Night trains

## Tallinn - Warsaw / Berlin

- Travel time: **8:10/14:30**
- Frequency: **1 times per day**
- Speed: **up to 200 km/h**
- Stops: **9/19**

## Vilnius - Warsaw / Berlin

- Travel time: **5:30/12:00**
- Frequency: **1 times per day**
- Speed: **up to 200 km/h**
- Stops: **5/15**

Rail Baltica

# Night trains

- Core service: Tallinn / Vilnius – Warsaw/Berlin
- Possible extensions to Vienna, Praha, Budapest, Bratislava, Amsterdam
- Seasonal services: Zakopane, Poprad, Munich, Innsbruck, Salzburg
- Ambition to provide a high level comfort night train service, adapted to all types of travelers:
  - Wagons-lits (1, 2 or 3 beds, lavabo/shower, premium service with breakfast, etc…,)
  - Couchettes (4 or 6 per compartment, possibility of women only)
  - Seated services (First and second class)
  - Areas for leisure (children, cinema), bar and buffet
  - Cars and motorcycles carriers wagons (under analysis)
- Adapted to habits of Baltic citizens
- Competitive travel times