

Rail Report Europe

in co-operation with
Back on Track

European network to support cross-border
night trains

Issue 4/2020

European Year of Rail 2021 — and of equal Rank of the Climate!



Trevor Garrod

These two titles go hand in hand. The European Union has acted upon a proposal by the European Parliament and designated 2021 as "European Year of Rail." But most of the year is also about the New

Green Deal and it leads up to the global COP26 conference planned for Glasgow on November 1st - 14th.

Therefore much of the work of pro-rail campaigners, as we gradually recover from the coronavirus pandemic, is to show people the advantages of public transport and especially of trains, trams and metros.

That means measures to increase rail's share of the transport market. It can be done in almost every European country, including the minority which are not in the EU.

Often it can be done by improvements or innovation at local, regional and national level, which ordinary people can experience and which can be labelled "part of European Year of Rail." This will mean more to the average person than fine words.

Let us therefore take five key criteria for choosing how to travel, as identified in a Dutch Government study earlier in 2020, and see how these can be put into practice.

1. AVAILABILITY Is there a train service from a particular town or large settlement? There are towns or suburbs which are not part of the passenger train network, but which could be added to it relatively easily, if the political will were there. An example is Wisbech, a town in England where there have been efforts over 40 years to reopen the branch line and, ideally, run trains on to the main line network, notably to Cambridge. The scheme is being taken very seriously by the Combined Authority of Peterborough & Cambridgeshire.

Readers can no doubt think of similar examples in their own areas. Availability also means: is there a service between two important towns or cities on either side of a national border? An example is Debrecen in



Pic.: Birgit Winter / pixelio.de

Zum Fahrplanwechsel 2021 sollen wieder Nachtzüge die beiden europäischen Hauptstädte Wien und Paris über München und Straßburg verbinden.

eastern Hungary and Oradea (which has a large Hungarian speaking population) in western Romania. Only a few kilometres of dismantled track needs reinstating across the border. The regional public transport association in Debrecen has been putting the case for this for a decade.



2. PUNCTUALITY

People will also be attracted to trains if the service is reliable, and that may require investment to increase capacity, remove bottlenecks, modernise signalling. In the case of a cross-border service, investment may also be needed in interoperable rolling stock or locomotives. Sometimes studies have already been done, and so a project does not then have to start from scratch - it can be "oven-ready" or "shovel-ready".



Delayed trains are one of the key problems for travellers, but even without any delay notification it is worse.

Pic.: CatchUp PR

tickets or passes which can give both flexibility and value for money. The German Laendertickets are an excellent example of the latter, especially when they can be used by a small group. Often families or groups of friends will say that it is cheaper to share a car than take the train. Two years ago the Association of European Rail Agents posted a survey of such passes on <http://www.aera.co.uk> and it also invites feedback from passengers who use such tickets.

3. QUALITY

New customers can also be attracted by more comfortable trains with better facilities; user-friendly stations; easy information and booking. A Railfuture study in the east of England in 2019 on "Easy Stations" highlighted good practice in many rural and urban stations, but also uncovered some cases where improvement work was needed. It could be a lift or footbridge; but also mean more modest investment in extra seating and shelter.

4. ACCESSIBILITY means barrier-free stations that everyone can use; but also stations that are easy to reach and where the onward journey is likewise easy. A study in 2017 by the European Passengers' Federation, "The Final Mile" is very relevant here. Not only must it be easy to interchange between an Inter City train and a local bus, for example, but a combined ticket to cover two or more stages of the journey makes things customer-friendly for everyone. Furthermore, this does not require a lot of investment; rather it requires a little thought and imagination.

5. PRICES are another key factor in persuading people to switch to rail. Sometimes this means special offers, especially off-peak, to win back lost customers or entice new business. It may mean flexibility to reflect new travel patterns - for example to cater for part-time workers or those able to work flexitime. It should also mean promoting Interrail and other zonal

Rail campaigners can highlight these ways of encouraging modal shift but also encouraging people travelling to Glasgow for COP26 - whether delegates, journalists or representatives of interest groups - to go by train for all or part of the way; and, in the case of journalists, to write or broadcast about their experiences - and why not do the journey, and fit in one or two local trips in Scotland, with an Interrail ticket? A Global Pass for seven days in a month costs 335 euro and a paperless version that can be loaded on to a smartphone has also now been introduced.

The Chair of the European Rail Campaign (UK) has been in contact with a member of the House of Lords who received a moderately encouraging response from the UK government that they will encourage all delegates to consider low-carbon transport options. The citizens' initiative, mindfulmission, based in the Netherlands, is also investigating chartering trains, or making block bookings, to take participants to Glasgow in November. The spring, summer and autumn editions of Rail Report Europe in 2021 will report further on these topics.

Editorial committee

The Rail Report Europe is issued on a quarterly basis. The editorial team consists of Trevor Garrod, 15 Clapham Road South, Lowestoft, NR32 1RQ, and Jochen Reitstätter, Eisenacher Straße 44, 04105 Leipzig.

Composition and layout by CatchUp Public Relations, www.catchup-pr.com.



Gemeinsam für Europa — neue Linien im Nachtzugverkehr

Deutschland, Österreich, Frankreich und die Schweiz bauen ihre erfolgreiche Partnerschaft im Nachtzugverkehr aus - Starkes Nachtzugnetz wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu den EU-Klimazielen - Vier neue internationale Nightjet-Verbindungen bis 2024

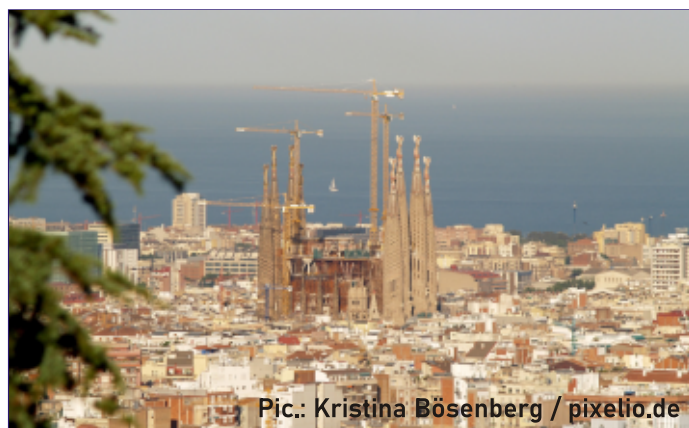
Europa soll noch enger zusammenwachsen – auch auf der Schiene. Dazu sollen die bereits erfolgreichen Kooperationen zwischen den vier Bahnunternehmen Deutsche Bahn (DB), den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der französischen SNCF und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) weiter ausgebaut werden. Darauf haben sich am 8. Dezember am Rande der Konferenz der europäischen Verkehrsminister die vier Bahnchefs Dr. Richard Lutz (DB), Andreas Matthä (ÖBB), Jean-Pierre Farandou (SNCF) und Vincent Ducret (SBB) verständigt.

Die ersten konkreten Ergebnisse dieser Ausweitung der Kooperation sind vier neue Nightjet-Linien, die in den nächsten Jahren insgesamt 13 europäische Millionenmetropolen miteinander über Nacht verbinden werden:

- Dezember 2021: Wien–München–Paris und Zürich–Köln–Amsterdam
- Dezember 2023: Wien/Berlin–Brüssel/Paris
- Dezember 2024: Zürich–Barcelona

Die Erklärung der vier Bahnunternehmen bildet den Auftakt zum Europäischen Jahr der Schiene. Am 1. Dezember hatten sich die Europaabgeordneten des Verkehrsausschuss darauf geeinigt, das kommende Jahr der Stärkung des Schienenverkehrs zu widmen. Ein starkes Schienennetz ist demnach unverzichtbar, um die Klimaziele der EU zu erreichen. Dazu gehört auch ein starkes Nachtzugnetz, das der Schlüssel zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität ist. Gemeinsam im engen Schulterschluss mit der Politik haben sich die vier Partnerbahnen nun in einem klaren Bekenntnis zum Nachtzug auf eine noch stärkere Zusammenarbeit auf allen Ebenen festgelegt.

Richard Lutz, DB-Vorstandsvorsitzender: „Europas führende Bahnen vereinen ihre Kräfte für den Nachtzug. Das ist ein guter Tag für das Klima, unsere Kunden und das Zusammenwachsen Europas auf der Schiene. Der



Pic.: Kristina Bösenberg / pixelio.de



Pic.: bagal / pixelio.de

Fahrplanwechsel 2024 sollen auch wieder Nachtzüge zwischen Barcelona und Zürich verkehren.

Nachtzug ist ein Geschäft unter Partnern. Wenn jede Bahn ‚ein bisschen Nachtzug‘ machen würde, wäre niemandem geholfen. Die Lösung ist eine klare Arbeitsteilung, eingebettet in echtes Teamplay.“

Andreas Matthä, CEO der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB): „Nur durch die intensive Zusammenarbeit der Bahnen in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Österreich können wir das Nightjet-Netz deutlich erweitern und somit noch mehr klimafreundliche Mobilität in Europa anbieten. Mit Paris, Berlin, Amsterdam, Brüssel, Zürich, Wien und Barcelona werden noch mehr europäische Metropolen künftig umweltfreundlich über Nacht mit dem Nightjet verbunden.“

Subscribe now!

You want to receive the Back-on-Track report automatically via email? Just subscribe for free and do not miss any more issues from now on.

Send us an email to:

rail-report-europe@catchup-pr.com

Rückkehr eines Altbekannten zum Fahrplanwechsel – der EC Wawel Berlin - Krakau kommt zum Fahrplanwechsel 2020/2021

Initiative KolejDEPL: Wawel-Revival erfreulich, aber unzureichend

Zum Fahrplanwechsel 2020/2021 am 12. Dezember 2020 wird der EC Wawel Berlin - Kraków wiederbelebt. Darüber hinaus verzeichnet die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) keine signifikanten Verbesserungen der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen. Unabhängig von den Erschwernissen durch die Covid-19-Pandemie bleiben viele Dauerbaustellen bestehen. Die wichtigste Neuerung im deutsch-polnischen Schienenverkehr ist die Rückkehr des Eurocitys ‚Wawel‘.

Der Zug verband traditionell Berlin mit Wrocław und Kraków. „Nachdem das Angebot schrittweise verkürzt und durch einen parallelen ‚IC-Bus‘ kanibalisiert wurde, verschwand der EC Wawel Ende 2014 zum Bedauern vieler Reisender komplett aus dem Fahrplan. Nun wird die Verbindung endlich wieder aufgelegt“, freut sich Ingo Koschütz, Fachreferent Osteuropaverkehre des Fahrgastverbands PRO BAHN und Mitglied der Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL). Statt wie zuletzt über Cottbus und die Lausitz wird der Zug zukünftig über Frankfurt (Oder) geführt. Mit einer Fahrzeit von 4 Stunden für Berlin - Wrocław und 7 Stunden für Berlin - Kraków ist der Zug heute aber deutlich schneller unterwegs als vor 2014.

Wichtigste Änderung im Nahverkehr ist die Sperrung der Ostbahn zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn für zwei Jahre und die Umstellung auf Schienenersatzverkehr. Diese Sperrung dient ausschließlich dem Neubau der Oderbrücke. Während Polen bis 2027 die Ostbahn auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausbaut und elektrifiziert, wird die Strecke auf deutscher Seite absehbar weiterhin eingleisig und nicht elektrifiziert bleiben. Fernverkehr auf der Ostbahn ist daher derzeit unwahrscheinlich. Die zahlreichen Fahrgäste des Nahverkehrs in Richtung Berlin werden die Reise weiterhin in ‚vollen Zügen‘ genießen.

Verbesserungen im deutsch-polnischen Verkehrsangebot scheitern häufig an infrastrukturellen Unzulänglichkeiten. „Das Bummeltempo der Elektrifizierungen auf deutscher Seite behindert die grenzüberschreitende Verkehrsentwicklung. Der Zulauf Kostrzyn - Berlin ist der am meisten belastete Streckenabschnitt der gesamten Ostbahn. Es ist nicht nachvollziehbar, dass ausgerechnet dort zukünftig weiter eingleisig und mit Diesel gefahren werden



Pic.: KolejDEPL

soll, wenn Polen die gesamte Reststrecke ausbaut“, beklagt Koschütz.

Auch auf der Strecke Dresden - Wrocław müssen Fahrgäste weiter in Zgorzelec umsteigen. Während Polen bereits zum letzten Fahrplanwechsel den Fahrdrabt bis auf die Grenzbrücke gezogen hat, gibt es auf deutscher Seite weder verbindliche Planungen, wann der Fahrdrabt den 800 Meter weiter gelegenen Bahnhof Görlitz erreicht, noch wann die Fortsetzungstrecken Görlitz - Dresden und Görlitz - Cottbus elektrisch befahren werden können.

„Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen könnte man an vielen Stellen mit kleinen Maßnahmen große Wirkung erzielen. Und selbst die einzige große Baumaßnahme der letzten Jahre, die Revitalisierung Horka - Węglińiec, wird bislang nicht für die Wiederbelebung des Fernverkehrs genutzt“, kritisiert Anja Schmotz, Sprecherin der Initiative KolejDEPL.

Entspannt und zügig unterwegs – mit kulinarischen Leckerbissen aus der polnisch-deutschen Speisewagen-Küche.



Foto: KolejDEPL