



ANALYSE AF MULIGHEDER FOR  
ETABLERING AF NATTOG FRA  
KØBENHAVN TIL EUROPA

MAJ 2020

DSB



Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## Koncern- sekretariatet

5. maj 2020

### Indholdsfortegnelse

1. Etablering af nattog til Europa .....	2	DSB
2. Baggrund.....	2	Telegade 2
3. Materiel.....	6	2630 Taastrup
4. Trafikoplæg.....	7	
5. Perspektiv fra 2025/26.....	11	CVR 25 05 00 53
6. Økonomi .....	12	
7. Organisering.....	14	<a href="http://www.dsb.dk">www.dsb.dk</a>
8. Tidslinje.....	15	
9. Anbefaling.....	16	

## 1. Etablering af nattog til Europa

DSB har efter ønske fra Transport- og Boligministeriet analyseret mulighederne for at etablere nattogsforbindelser fra København/Malmö til europæiske destinationer.

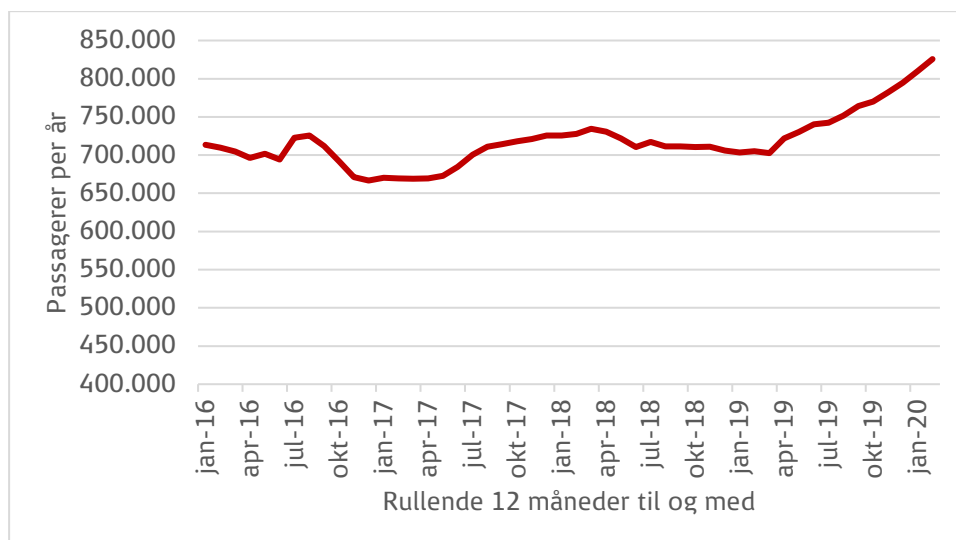
Analysen er foretaget med input fra bl.a. den østrigske togoperatør ÖBB, der er førende i Europa i nattogskørsel. Endvidere har DSB haft en dialog med den tyske togoperatør DB og Trafikverket i Sverige.

Indeværende notat beskriver mulige scenarier for at indføre nattog fra København/Malmö på både kort og langt sigt. Scenarierne indeholder en beskrivelse af hvilket materiel, som kan anvendes til nattogskørslen samt et muligt trafikoplæg. Endvidere beskrives DSB's finansieringsbehov ved scenarierne samt DSB's forventninger til passagerindtægter. I afsnit 7 og 8 beskrives et oplæg til den fremadrettede organisering af projektet samt en tidsplan. DSB's anbefaling fremgår i afsnit 9.

## 2. Baggrund

Der er en øget bevidsthed om, at toget er en bæredygtig transportform. DSB oplever en stigende efterspørgsel på internationale togrejser blandt kunderne.

I nedenstående figur 1 fremgår antallet af togpassagerer mellem Danmark og Tyskland per år fra 2016 til 2020. Grafen viser et rullende år, dvs. at januar '20 dækker perioden fra februar '19 til og med januar '20, så kurven ikke skævvrides af sæsonudsving. Som det fremgår i figuren, har passagertallet ligget stabilt omkring 700.000 per år indtil 2019, hvor antallet af passagerer begynder at vokse markant. I løbet af kun ét år er der kommet mere end 100.000 nye passagerer, svarende til en vækst på næsten 20%.



Figur 1: Antal togpassagerer mellem Danmark og Tyskland per år (rullende udvikling).

Grundet corona-krisen er passagertallet gået markant tilbage siden grænserne blev lukket midt i marts. Det er DSB's forventning, at passagerantallet vil begynde at stige igen, når corona-krisen er overstået.

Stigningen i efterspørgslen efter internationale rejser skyldes blandt andet, at klimaudfordringerne er blevet italesat i den offentlige debat. Dermed er flere blevet opmærksom på, at toget i forhold til fly og bil er en bæredygtig transportform. Et IR4- intercitytog udleder således 6 g CO<sub>2</sub> pr. personkilometer hvorimod en benzin/diesebil udleder 119 g og et indenrigsfly 184 g CO<sub>2</sub> pr personkilometer<sup>1</sup>.

Muligheden for at etablere nattogsforbindelser fra Danmark til europæiske destinationer afhænger af mange forskellige faktorer. Blandt andet at der kan findes tilgængeligt materiel til at trafikere strækningerne, at det kan vedligeholdes, at der er tilstrækkelig belægning i nattetogene og at der er politisk opbakning til nattogsforbindelserne. DSB har ikke sovevogne til rådighed, og kan ikke drive et nattogsprojekt på egen hånd. Det er derfor en forudsætning, at DSB kan indgå en samarbejdsaftale med en europæisk togoperatør.

Det er den kundemæssige og politiske efterspørgsmål, som har afgørende betydning for, om der kan etableres nattog fra Danmark:

#### Kundeefterspørgslen efter nattog

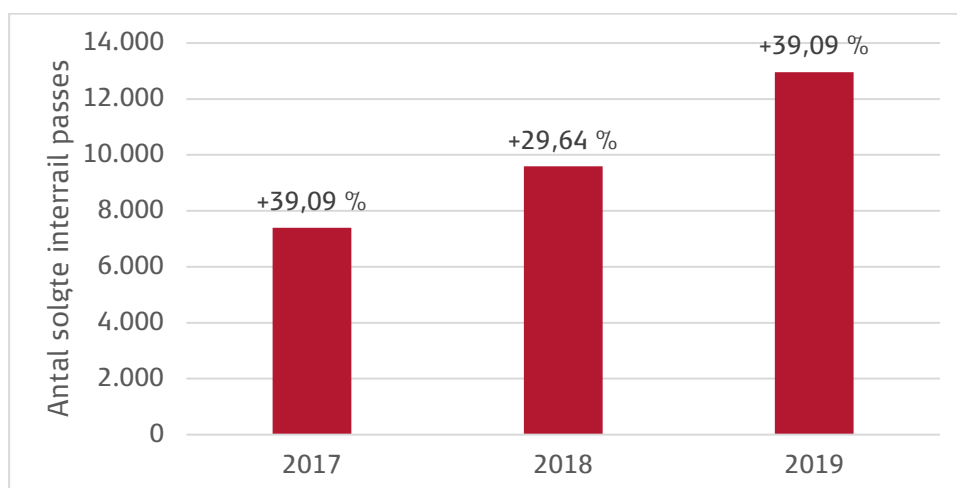
DSB kørte frem til 2014 nattog i samarbejde med DB til Amsterdam, Basel og Prag. Produktionen var kompleks og omkostningstung bl.a. som følge af lok skift og mange rangeringer undervejs. I alt rejste ca. 190.000 kunder med nattoget,

<sup>1</sup> Baseret på Transport- og Boligministeriets TEMA 2015 model

men efterspørgslen varierede meget over året. Samlet set medførte produktionen på dansk side omkostninger på godt 50 mio. og indtægter på godt 35 mio. dvs. et underskud på ca. 15 mio. kr. pr. år. Underskuddet på tysk side er ukendt. Hverken DB eller DSB ønskede på det økonomiske grundlag at fortsætte nattoget.

Jf. figur 1 har DSB oplevet en stigning i antallet af togpassagerer, som rejser fra Danmark til Tyskland. Spørgsmålet er, om der vil være lige så stor efterspørgsel efter at rejse med nattoget til europæiske destinationer. I den sammenhæng skal det bemærkes, at DSB oplever et stigende salg af "Interrail pass", som kan anvendes til at rejse med både tog og nattoget i Europa.

I nedenstående figur 2 fremgår udviklingen i DSB's salg af interrail passes fra 2017-2019.



Figur 2. Udvikling i DSB's salg af interrail passes.

Som det fremgår i figuren ovenfor, er DSB's salg af interrail passes steget fra år til år. Således steg salget fra 2018 til 2019 med 39 %. Salget i 2020 vil falde mærkbart pga. Corona-situationen. Det er DSB's vurdering, at salget vil stige, når det igen bliver muligt at rejse med tog på tværs af lande.

#### Politisk efterspørgsel

Fra politisk niveau har der været en efterspørgsel efter, at passagererne får mulighed for at køre nattoget fra København til europæiske destinationer. I finanslovsaftalen for 2020 fremgår følgende:

"Aftaleparterne noterer sig endvidere, at regeringen sammen med DSB vil undersøge mulighederne for at etablere nattoget i Danmark samt undersøge mulighederne for at koordinere en eventuel nattogetsdrift med Tyskland og Sverige".

I aftalen af 2. april 2020 om udmøntning af reserver til initiativer indenfor kollektiv trafik fremgår følgende om nattog:

”Etablering af nattog i Danmark koordineret med Sverige, Tyskland og Belgien  
Inden for de seneste år er interessen for nattog som grønt alternativ til flyrejser vokset markant blandt både borgere, operatører og beslutningstagere. Nattog er et miljøvenligt alternativ på korte og mellemlange strækninger til destinationer på det europæiske kontinent. Nattog er relativt udbredte i Central og Østeuropa, men det har ikke siden 2014 været muligt at rejse med faste nattog fra eller via Danmark. For at fremme nattog iværksatte den svenske regering i foråret 2019 en undersøgelse af indkøb af nattogtrafik gennem Danmark til i første omgang Tyskland. Regeringen samarbejder med de svenske, tyske og belgiske myndigheder om et koordineret indkøb af svensk nattogtrafik med mulighed for at gøre ophold i Danmark.

Parterne er enige om at afsætte 5 mio. kr. årligt i perioden 2021-2023 til at medfinansiere og/eller på anden vis fremme indkøb af nattogtrafik mellem Sverige og Tyskland/Belgien”.

Der er således en politisk vilje i Danmark til at understøtte og fremme nattogstrafik mellem Europæiske destinationer.

I Sverige er der ligeledes et politisk fokus på nattog. Trafikverket i Sverige har af den svenske regering fået til opgave at udarbejde en rapport omkring muligheden for at indføre PSO-baseret nattogstrafik fra Sverige til Europa. I januar 2020 offentliggjorde Trafikverket en delrapport, hvor det fremgår, at de vil arbejde videre med at analysere en nattogsforbindelse mellem Sverige og Köln i Tyskland. Köln er valgt på grund af en rimelig rejsetid, og fordi der er gode tilslutningsmuligheder til andre europæiske destinationer. Trafikstart vil være mulig i 2022-2023.

Trafikverket har beregnet, at en nattogslinje mellem Malmö og Köln kræver finansiering på 60 mio. svenske kroner om året. En forlængelse til Bruxelles vil kræve en finansiering på 50 mio. svenske kroner om året. Bruxelles ruten har et mindre finansieringsbehov, da den ifølge rapporten har et større kundegrundlag af forretningsrejsende og fritidsrejsende, som vil rejse videre til større rejsemål som Paris og London.

Trafikverkets endelige rapport blev offentliggjort den 27. april 2020. Mange af konklusionerne i Trafikverkets rapport svarer til dem, som indgår i dette notat.

Med udgangspunkt i den stigende interesse for nattog har DSB det seneste år været i dialog med ÖBB og DB omkring muligheden for at etablere nattogsforbindelser og senest også med Trafikverket.

Drøftelserne med ÖBB har været meget konstruktive. DSB og ÖBB vil indgå en Non Disclosure Agreement med henblik på at kunne formalisere samarbejdet om et muligt nattogskoncept. Den pågældende NDA ligger p.t. til underskrift hos parterne.

### 3. Materiel

Det kan være en stor udfordring at finde egnet materiel til nattogskørsel i Europa. Dels kræves at materiellet kan køre på tværs af landegrænser med forskellige strøm- og sikkerhedssystemer og dels kræves at materiellet er velegnet til natkørsel med bl.a. indretning af sovepladser og andre servicefaciliteter. Det er ikke muligt at gennemføre en udbudsproces for indkøb af nyt nattogsmateriel til K22, da der ikke er tilstrækkelig med tid til rådighed for at kunne gennemføre udbudsprocessen. Ikke desto mindre har DSB i dialog med ÖBB identificeret følgende muligheder:

Fra K22 er det muligt for ÖBB at leje ældre ligge- og sovevogne som er moderniseret i løbet af de sidste ti år. Disse vogne vil således på relativt kort tid kunne bringes i anvendelse til nattogskørsel.

På længere sigt, formentlig fra omkring 2025, vil ÖBB kunne udnytte deres rammeaftale om anskaffelse af nyt nattogsmateriel til kørsel til/fra Skandinavien, hvis der er dansk politisk og økonomisk støtte til en sådan investering om kørsel til og fra Danmark samt svensk opbakning hvis nattoget skal køre til og fra Sverige. Der er tale om nye Nightjets, som vil blive leveret fra 2022. På følgende hjemmeside kan der læses mere om vognene:

<https://www.nightjet.com/en/komfortkategorien/nightjetzukunft>

Nedenfor er der vist nogle billeder af de Nightjets, som ÖBB påtænker at anvende til nattogskørslen:



Som trækkræft er der mulighed for at anvende DSB's nye Vectron lokomotiver, der er udrustet med dobbeltstrøm, og derfor strømmæssigt kan køre på tværs af

både den tyske, danske og svenske grænse. Disse lokomotiver vil der være et antal i "overskud" af frem til DSB's anskaffelse af nye vogne medio 2023. DSB har også mulighed for at udnytte en option på yderligere to Vectron el-lokomotiver og endelig beslutning herom skal træffes i efteråret 2020.

DSB's nye Vectron lokomotiver bliver desværre ikke udrustet og godkendt til kørsel med det svenske sikkerhedssystem ATC. Der skal derfor investeres i anskaffelse, installation og godkendelse af dette, hvilket ifølge Siemens tidligst vil kunne være på plads til K23 og formentlig koste et 2 cifret millionbeløb. DSB afventer et konkret tilbud fra Siemens på denne ydelse i løbet af maj måned.

Hvis det er en forudsætning, at nattoget skal køre til Sverige, vil DSB på kort sigt foreslå at lease et lokomotiv, der kan køre både i Danmark og Sverige. DSB har fået et prisoverslag på denne ydelse fra en godsoperatør, der vil kunne stille lokomotiv, lokofører mv. til rådighed for denne service. Den ekstra omkostning fremgår af økonomiberegningen. Forlængelsen til Sverige med en ekstern leverandør af lokomotiv vil kunne realiseres relativt hurtigt, men kræver i sagens natur også en bindende aftale.

Det forudsættes, at samarbejdet med ÖBB om nattogskørsel, herunder leje af materiel, kan ske indenfor rammerne af udbudslovgivningen.

#### **4. Trafikoplæg**

Det trafikale oplæg gennemgås i det følgende med fokus på valget af destination og en mulig udformning af køreplanen.

##### Destination

Den europæiske destination for nattoget bør ideelt set fastlægges efter hvor *kundepotentialet* er størst, dvs. hvor passagererne ønsker at rejse hen. Der skal derudover tages hensyn til *rejsetiden*, som ideelt set bør være omkring 10 timer for at der kan opnås en god nats søvn samt attraktive afgang- og ankomsttider. Endelig skal der tages hensyn til *vedligehold* af toget, som skal kunne ske ved den ene ende af toglinjen. Her skal det være muligt at efterse og reparere materiellet når det holder stille fra ankomsten om morgenen, og til det skal køre igen om aftenen.

På kort sigt, fra 2022 til omtrent 2025, er det vedligeholdet, som bliver begrænsende for destinationen. Lokomotiverne vedligeholdes i København. Vognene kan dog hverken vedligeholdes i København eller Malmö, da der ikke findes en tilstrækkelig lang værkstedshal. Vedligeholdet skal derfor ske i den anden ende af linjen ved den europæiske destination. Den udbyder, som vognene skal lejes fra, har peget på området omkring Köln-Aachen som en mulighed, da der her findes en egnet facilitet.



Rejsetidsmæssigt ligger Köln-Aachen i en passende afstand fra Malmö-København med en rejsetid på netop omkring 10 timer. Kundepotentialet i Köln-Aachen vurderes i sig selv ikke at være meget attraktivt. Der bliver derimod skiftemulighed til en række forskellige destinationer, som er meget efterspurgt, fx Amsterdam, Bruxelles og Paris. Disse destinationer bliver dermed mulige at nå med kun ét skift undervejs, mens den letteste rejserute i dag kræver to skift. Köln-Aachen vurderes derfor både at være forholdsvis attraktiv kundemæssigt samtidig med at den er blandt de ganske få muligheder, der kan understøttes med vedligehold. DSB arbejder derfor som udgangspunkt med dette som nattogets destination fra 2022.

Det er DSB's vurdering, at en forlængelse af linjen til Bruxelles vil være særdeles relevant, da Bruxelles i sig selv er en mere attraktiv destination og også har direkte forbindelse videre til London. Som tidligere nævnt peger Trafikverket i deres delrapport på, at der vil være et større kundegrundlag på et nattoget til Bruxelles frem for Köln. Selvom der ikke umiddelbart ses en løsning på spørgsmålet vedr. vedligeholdet af vognene, påtænker DSB at arbejde videre med at afdække muligheden for at forlænge linjen til Bruxelles, eventuelt på et lidt senere tidspunkt og/eller med færre afgange per uge.

#### Køreplan

Nattogets køreplan skal først og fremmest indrettes efter det *kundemæssige behov*. For at få en rimelig nats søvn skal toget helst ikke afgå efter kl. 23 om aftenen, ligesom det helst ikke skal ankomme før kl. 6 om morgenen. Tilsvarende er det mest attraktivt, hvis toget afgår efter kl. 20 om aftenen, ligesom det ikke bør ankomme senere end omkring kl. 9 om morgenen, da der ellers går for meget tid tabt på hhv. afgang- og ankomstdagen. Ideelt set bør disse tidsvinduer på afgang 20-23 og ankomst 6-9 overholdes på alle stationer, hvilket begrænser mulighederne meget, når det samme tog skal samle kunder op hele vejen fra Malmö til Kolding og tilsvarende afsætte i den modsatte retning.

For at komme til Sverige skal der bruges et andet lokomotiv jf. afsnittet om materiel. Køreplanen skal understøtte dette *lokomotivskift* et sted i Københavnsområdet, hvilket kræver et forlænget ophold og en spormæssig konfiguration, som understøtter sådan en operation.

Endelig skal køreplanen tage højde for de *kapacitetsmæssige begrænsninger*, der er på banenettet og stationerne. Særligt ankomsten om morgenen er en udfordring, da nattoget skal køre samtidig med morgenmyldretidstrafikken og deles om den samme sporkapacitet. Afgangen om aftenen er mindre problematisk, da der er færre regionaltog på dette tidspunkt.

En mulig skitse for nattogets køreplan er vist i tabellerne nedenfor.

	Afg
Malmö C	21:09
Kbh. Lufthavn	21:32
København H	22:00
Høje Taastrup	22:14
Odense	23:18
Kolding	23:58
Padborg	00:45
	Ank
Köln	07:00
<i>Bruxelles</i>	<i>09:35</i>
<i>Amsterdam</i>	<i>11:28</i>
<i>Paris</i>	<i>12:05</i>

	Afg
<i>Paris</i>	<i>17:55</i>
<i>Amsterdam</i>	<i>18:38</i>
<i>Bruxelles</i>	<i>19:25</i>
Köln	23:00
	Ank
Padborg	05:15
Kolding	06:23
Odense	07:07
Høje Taastrup	08:18
<i>København H</i>	<i>08:37</i>
Kbh. Lufthavn	08:54
Malmö C	09:15

*Grå baggrund viser skifteforbindelser*

Tabel 1: Mulig køreplan for en direkte nattogsforbindelse mellem Sverige, Danmark og Köln med skift til europæiske destinationer.

I retningen fra Malmö til Köln køres med det svenske lokomotiv indtil København H. Her skal toget skifte køreretning, hvilket giver mulighed for, at der kan kobles et nyt lokomotiv på i den anden ende. Der vurderes at være rigelig kapacitet på København H på dette tidspunkt til sådan en operation. Da København H er et stort trafikknudepunkt med forbindelse til næsten alle S-togslinjer, Kystbanen og Metro Cityringen er det også ud fra et kundemæssigt perspektiv meget hensigtsmæssigt at toget standser ved denne station.

Omvendt vurderes det ikke realistisk at køre omkring København H i retning fra Köln til Malmö, da det vil give en ekstra togvending og lokomotivskift midt i morgenmyldretiden, hvor kapaciteten er stort set opbrugt på København H. Her skal der i stedet skiftes lokomotiv i Høje Taastrup, hvorefter nattoget fortsætter udenom København H til Københavns Lufthavn og Malmö. Passagerer til København skal bruge et af de mange regionaltog fra Høje Taastrup for at komme til København H.

Såfremt nattoget ikke skal køre til/fra Malmö, vil der ikke være behov for at skifte lokomotiv. Køreplanen kan i så fald blive som vist nedenfor.

	Afg
<i>Malmö C</i>	<i>21:13</i>
<i>Kbh. Lufthavn</i>	<i>21:36</i>
København H	22:00
Høje Taastrup	22:14
Odense	23:18
Kolding	23:58
Padborg	00:45
	Ank
Köln	07:00
<i>Bruxelles</i>	<i>09:35</i>
<i>Amsterdam</i>	<i>11:28</i>
<i>Paris</i>	<i>12:05</i>

	Afg
<i>Paris</i>	<i>17:55</i>
<i>Amsterdam</i>	<i>18:38</i>
<i>Bruxelles</i>	<i>19:25</i>
Köln	23:00
	Ank
Padborg	05:15
Kolding	06:23
Odense	07:07
Høje Taastrup	08:18
København H	08:34
<i>Kbh. Lufthavn</i>	<i>09:00</i>
<i>Malmö C</i>	<i>09:26</i>

*Grå baggrund viser skifteforbindelser*

Tabel 2: Mulig køreplan for en direkte nattogsforbindelse mellem København H og Köln, hvor der er skifteforbindelser til Malmö og Bruxelles, Amsterdam og Paris.

Med ovenstående køreplan er der mulighed for at nattoget kan køre til København H i morgenmyldretiden. Det skyldes at toget kan fortsætte videre mod Østerport, hvilket er mindre kapacitetskrævende end at skifte lokomotiv og køreretning for at komme til Malmö. Således bliver betjeningen af København bedre, når toget ikke kører til Malmö.

For rejsende til/fra Sverige introduceres et togskifte på København H, men de hyppige forbindelser på tværs af Øresund betyder at rejsetiderne til/fra Malmö bliver omtrent de samme som med et direkte nattog. Andre destinationer som fx Stockholm og Göteborg vil dog i nogle tilfælde komme op på to togskift, ét i både København og Malmö, da der kører flere tog fra Malmö til Stockholm og Göteborg end der gør fra København. Det vil givetvis afholde nogen fra at benytte nattoget.

Hvis DSB's Vectron-lokomotiver udstyres til kørsel i Sverige vil det ikke længere være nødvendigt at skifte lokomotiv. I retning mod Malmö betyder det, at køreplanen kan optimeres med 10-15 minutter, da det ikke længere er nødvendigt med et forlænget ophold i Høje Taastrup. Kørsel via København H er fortsat ikke muligt i denne retning pga. begrænset kapacitet på København H. I retning mod Köln vil det ikke være nødvendigt at ændre køreplanen.

I alle scenarier bliver der en særlig udfordring med at få kapacitet til ankomsten om morgenen i Köln. Baseret på sin erfaring med at køre nattog i Tyskland

vurderer ÖBB at dette kan løses, men det kan blive nødvendigt at forlænge rejsetiden unødigt for at finde et vindue med plads til at ekspedere toget i Köln. Det kan desuden være gavnligt at forlænge linjen til Aachen for at komme hurtigt væk fra Köln Hbf. I værste fald kan det blive nødvendigt helt at undlade standsningen i Köln og køre direkte til Aachen, fx med stop i Düsseldorf i stedet for Köln. Dette vurderes kundemæssigt at gøre produktet betydelig mindre attraktivt og skal derfor undgås om muligt.

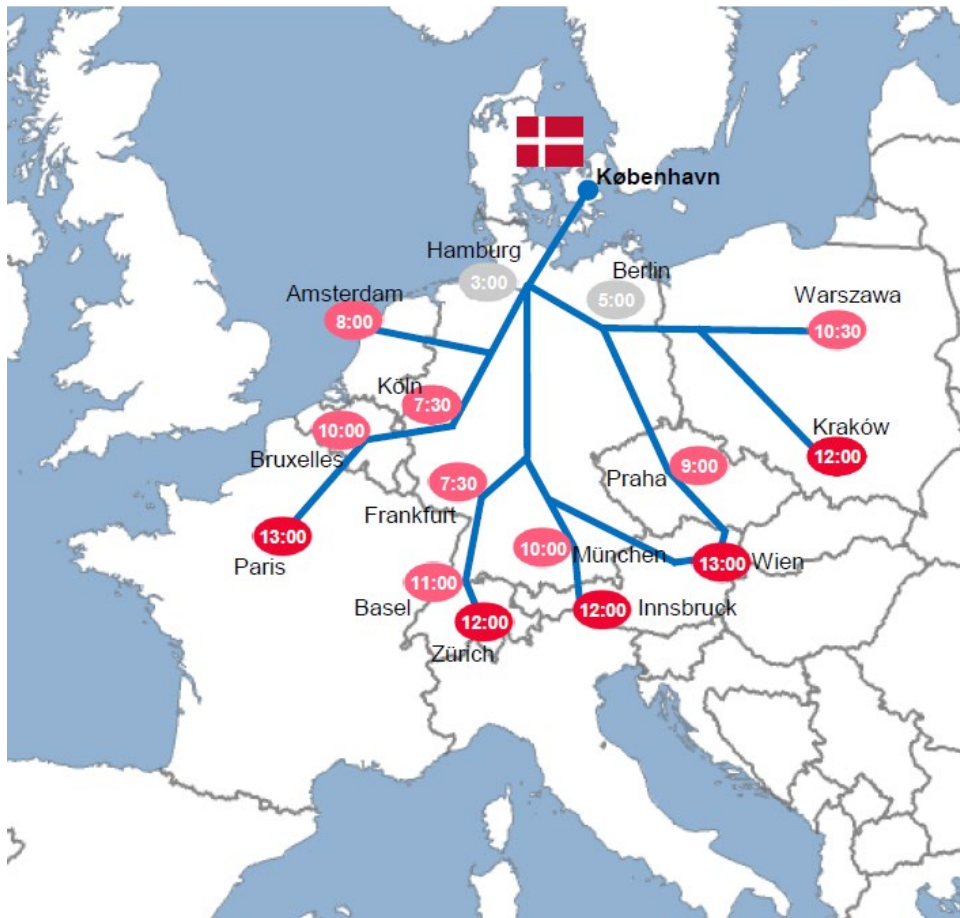
De køreplansmæssige muligheder i Tyskland skal undersøges nærmere i forbindelse med den videre planlægning af nattogslinjen og jo før den proces bliver opstartet med DB Netz, des større er sandsynligheden for at det lykkes at finde nogle attraktive kanaler til toget.

## **5. Perspektiv fra 2025/26**

På længere sigt fra omtrent 2025, vil det være muligt at skabe en anden vedligeholdelsesløsning når DSB's nye værksted til lokomotiver og vogne indvies i Næstved. Dette værksted får en tilstrækkelig længde til, at nattogsmateriellet kan vedligeholdes dér, hvilket betyder at der ikke længere vil være en binding på hvor nattoget kan køre hen. Det vil således være muligt at køre til fx Amsterdam eller Bruxelles, som er populære rejsemål fra Danmark. Dette kan også skabe en forbindelse til London med kun ét skift – den ubestridt største destination med fly fra Københavns Lufthavn.

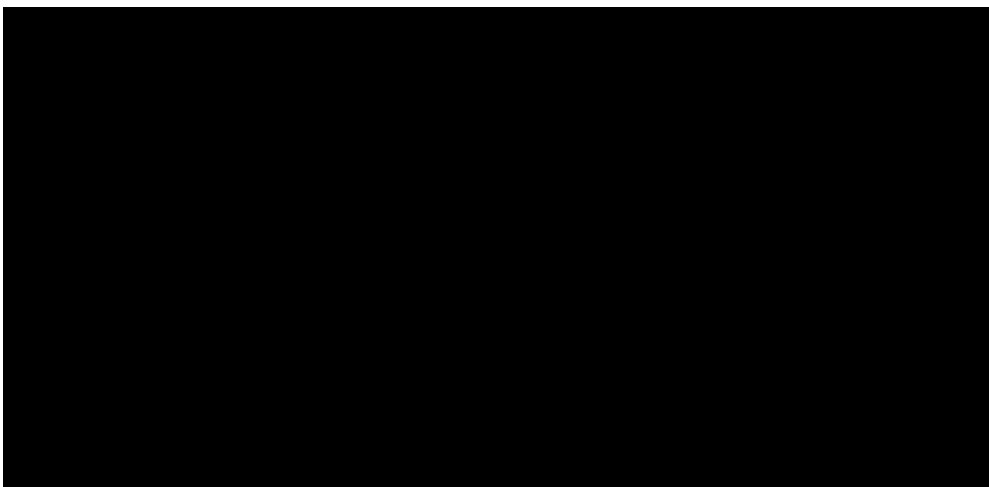
2025/26 vil samtidig være sammenfaldende med at ÖBB kan vælge at dedikere en delmængde af sine nye Nightjets til Skandinavien, under forudsætning af ÖBB i samarbejde med DSB kan etablere en fornuftig forretningsmodel. ÖBB har 3 års responstid fra beslutning om Nightjets til Skandinavien til de vil kunne være klar.

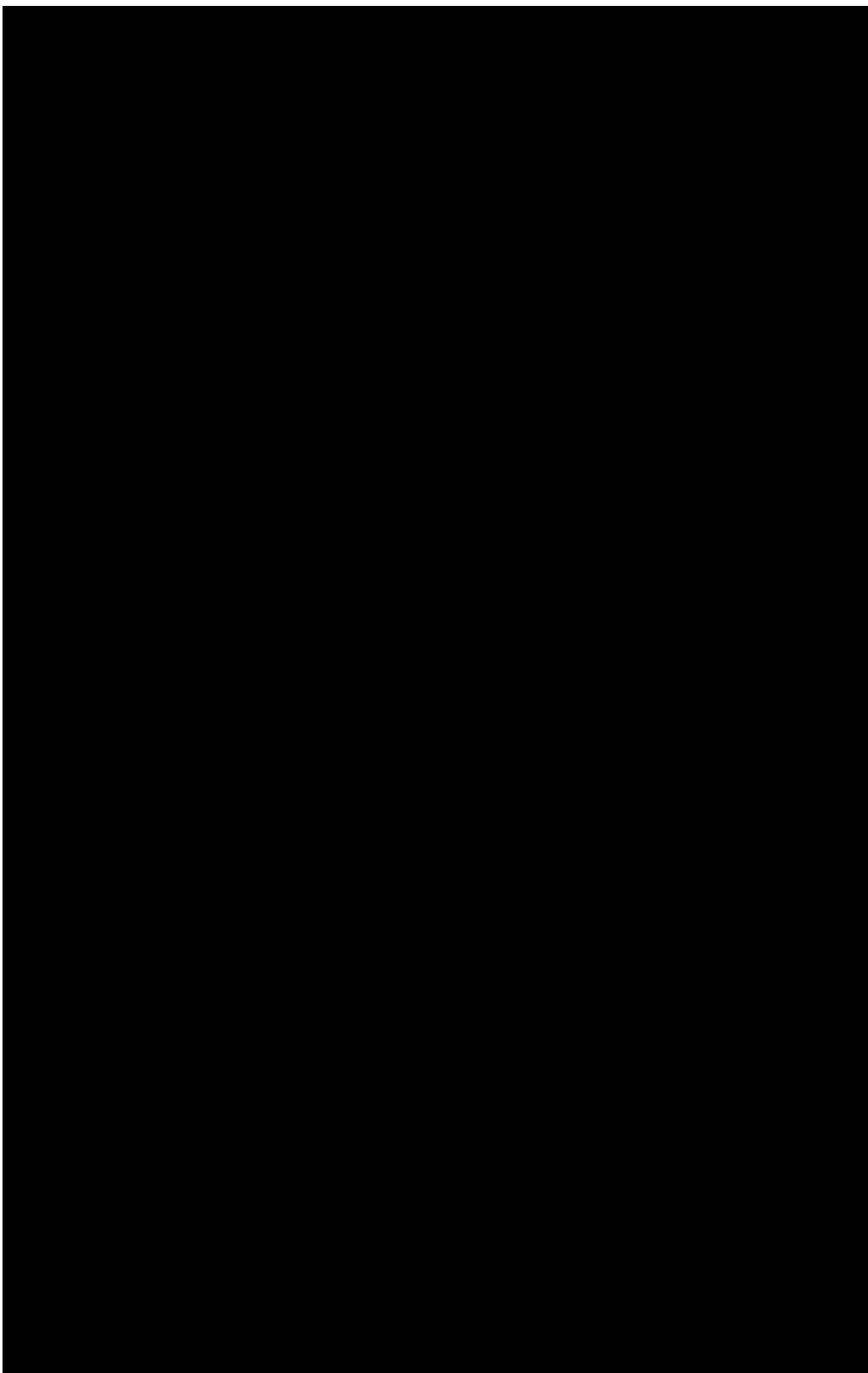
Ved åbningen af Femern-forbindelsen i slutningen af 2020'erne forkortes rejsetiden mellem København og Hamburg. Denne rejsetidsbesparelse giver en større rækkevidde for nattoget, da man på den samme tid kan nå en længere distance. På figur 3 nedenfor er vist et netværk med mulige destinationer. Som det fremgår, vil eksempelvis Paris, Zürich, München og Wien være rejsetidsmæssigt realistiske rejsemål til den tid.



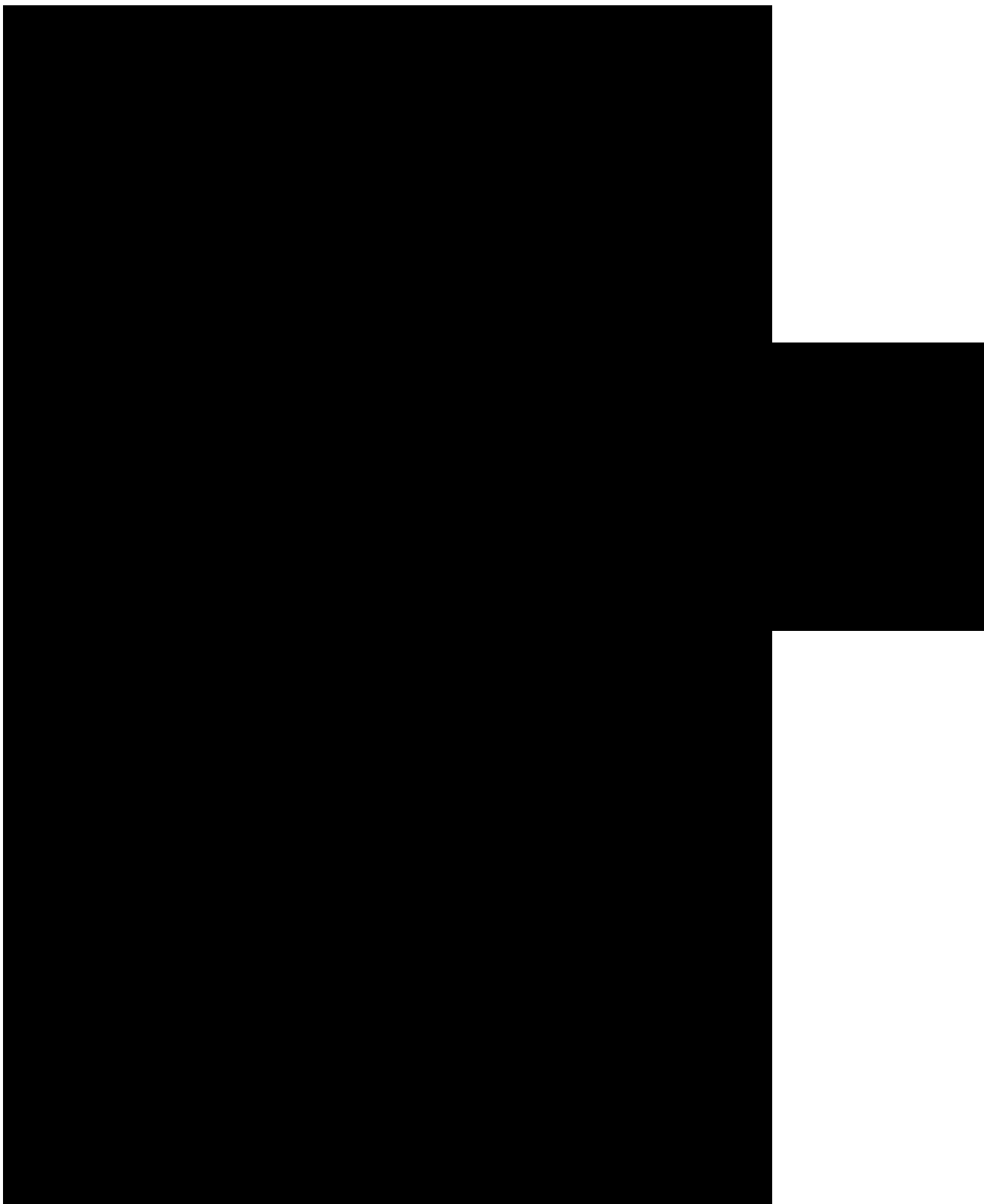
Figur 3: Rejsetid fra Danmark til europæiske destinationer med tog efter åbning af Femern-forbindelsen.

## 6. Økonomi





## 7. Organisering



## 8. Tidslinje

Nedenfor er der skitseret en tidslinje for det fremadrettede arbejde med at etablere en nattogsforbindelse fra København/Malmö til Köln medio 2022.

### Beslutning om udnyttelse EB lokomotiv option på 2 el-lokomotiver

Som nævnt i afsnit 3 har DSB tilgængelige Vectron lokomotiver til rådighed til medio 2023. DSB har mulighed for at udnytte en option på køb af to Vectron El-lokomotiver, som vil kunne anvendes til at trække nattogsvognene fra medio 2023. Denne beslutning skal tages senest den september 2020.

### Non-Disclosure Agreement med ÖBB

DSB og ÖBB er blevet enige om en NDA som pt. ligger til underskrift.

### Aftale med Transport- og Boligministeriet og evt. Trafikverket

### Lease aftale med leverandør af el-lokomotiver til Sverige

DSB's Vectron lokomotiver kan ikke anvendes til at trafikere strækningen mellem København og Malmö. DSB har mulighed for at lease lokomotiver, som kan anvendes til at trafikere denne strækningen. For at sikre adgang til dette materiel skal der snarest indgås en bindende aftale med den pågældende leverandør.

### Aftale mellem ÖBB og ejer af vogne

ÖBB skal indgå en aftale med ejeren af nattogsvognene med henblik på, at de kan indsættes i nattogstrafik fra Danmark. ÖBB har behov for 18 måneders responstid, hvilket betyder, at hvis der skal køre nattog fra foråret 2022 skal der foreligge en aftale efteråret 2020.

### Ansøgning om banekapacitet

DSB skal senest i efteråret 2020 ansøge om banekapacitet til Banedanmark og DB Netz med henblik på at kunne trafikere strækningen fra København til Padborg fra medio 2022 samt Padborg – Aachen/Köln.



## 9. Anbefaling

DSB vurderer, at det er sandsynligt i samarbejde med ÖBB at etablere nattog mellem København og Aachen/Köln til 2022 samt forlænge disse tog til/fra Malmö.

DSB foreslår, at samarbejdet om nattogslinjen mellem de forskellige interessenter organiseres som PSO-trafik ved en tillægskontrakt til den eksisterende trafikkontrakt indenfor rammerne af PSO-forordningen og statsstøttereglerne, jf. også de spørgsmål, der er rejst i Trafikverkets rapport om nattogstrafik. I tilfælde af forlængelse til/fra Malmö foreslår DSB, at dette håndteres direkte mellem den svenske stat og Transport- og Boligministeriet.

DSB foreslår, at der indgås en bindende aftale mellem DSB og Transport- og Boligministeriet baseret på ovenstående senest i september 2020.