

Noter fra Back-on-Track.eu konference i Berlin 27. – 28. september 2025

Disclaimer: Disse noter er ikke officielle og kan godt rumme misforståelser og udeladelser, som nogen vil finde problematiske. Det skal vi beklage. Noterne er baseret på personlige registreringer foretaget af Poul Kattler og Leif Kajberg fra danske Rådet for Bæredygtig Trafik.

Night Trains vs Highspeed?

We discuss the competing visions of a high-speed and a night train network and whether it's about a competition at all. Facilitation: Bernhard Knierim (Back-on-Track Germany)

– Ralf Niklass (Alstom Germany), Henningsdorf (kom fra Bombardier og Adtranz), Ralf har arbejdet i Kina, bla med højhastigheds nattog, ZEFIRO250. I den anden serie af disse tog ønskede kunden at nattoget også kunne bruges som dagtog. Det er en konstatering at HST har kannibaliseret nattogene. Vi ser meget gerne at der var standard konfigurationer for nattog, for små ordrer under 100 vogne er et problem. Vi burde have en pool – eller standard - af ensartede vogne, så de kan sælges fleksibelt.

– Michele Gesualdi (UIC), Paris. HST er gode 200-700 km, nattog er gode 700 -> km. For nattog er ankomsttiden og pålideligheden afgørende. Rejse og overnatning skal virke sammen. Privatliv og komfort fylder mere og mere. Service ved den station, hvor man ankommer om morgenen, betyder også meget. Nattoget er mere end transport, for mange er det også et hotel.

– Jon Worth (blogger og politisk analytiker), var med til at stifte B-o-T i Berlin i 2015. Nattog har en særlig rolle at spille i de dele af Europa, hvor infrastrukturen ikke foreløbig er udbygget til HST. Og linjer i Frankrig, Spanien og Italien er bygget til lavt akseltryk (17 t, i Spanien og Italien er hastigheden dog relateret til det tilladte akseltryk), så klassiske lokomotiver kan ikke umiddelbart køre der. Ingen i Europa vil købe de fine HST-nattog, som Alstom kan levere. Nordmændene har hos Stadler købt tog, der er hundedyre, og de kunne have købt meget billigere. De, der gerne vil købe vogne til nattog og udbygge netværk har ikke råd til at købe nye, high-end vogne.

Ralf: Det koster 1 mio Euro bare for at give et tilbud på vogne. 1.000 vogne vil give basis for at udvikle et koncept af nye vogne. Det vil give en standard, og det arbejder vi såmænd på – i det omfang markedet vil tillade det. Euro Duplex og Avela Horizon standarder kan godt bruges til hurtige nattog.

Michele: Der er et uheldigt loop, der gør det svært at komme i gang. Vi så gerne at en europæisk organisation tog initiativet til en pool af vogne til nattog. Det gør det ikke lettere for markedet at kunderne ikke på nettet let kan finde de nattog, der kører. Her kommer ny OSDM til hjælp. Jon: Men operatørerne skal være parat til at spille ind og samarbejde, OSDM gør det ikke alene. Michele: Ja, vi kan ikke tvinge vores medlemmer. Og ja, det kan EU Kommissionen faktisk gøre.

Spørgsmål: Leasing selskaberne er – ligesom det er tilfældet med lokomotiver – en vigtig faktor. Og her kunne 200 km/t standard nattogsvogne høre hjemme, ligesom mange godsvogne den dag i dag. Ralf: HST og nattog er ikke i dag inkluderet hos leasing selskaberne. De interesserer sig for det typiske PSO-marked. Jon: Ungarske nye 200 km/t vogne kunne sagtens gøre jobbet. Men stadig er det på den politiske bane, der kan sættes noget i gang. Spørgsmål: Hvorfor ikke sætte sovevogne af undervejs (og samle op), så også kortere ruter kan give passagererne hotelværelser og transport, så man kan få en god nats søvn? Jon: 3 timer med opsamling af passagerer – 6 timer med nattero – 3 timer med

afsætning af passagerer; konceptet er ideelt. Og der skal være muligheder for re-routing ved sporarbejder. Fransk lukning af HSL om natten er virkelig problematisk, for langt det meste af tiden bruges denne tid slet ikke til noget. Det rammer også HST, der ikke kan køre tidligt om morgenen. Ralf: Det er gerne trykkabiner, der betyder meget forskel for muligheden for at køre over 200 km/t. Joachim H.: Lad os slå fast at fra passagerernes synspunkt at dag- og nattoget supplerer hinanden. Ralf: Siemens nye vogne er konceptuelt helt anderledes end det koncept, som de 25 år gamle sovevogne, vi kender, er bygget over. Vi kan ikke få godkendt at bygge nye vogne på basis af det gamle koncept. Ja, lokomotiver med seks aksler kan laves, så de 17 tons akseltryk kan håndteres, men markedet har ikke været der. Et tog, der i realiteten skal køre 200 km/t, bør også kunne køre 230 for at indhente forsinkelser.

Faster Tracks in CEE

We discuss the impact of upcoming infrastructure investments in Central and Eastern Europe on night train networks. Hermann Schmidtendorf faciliterede (Bahn-Business), han er redaktør af jernbane magasiner.

– Carlos Rico (Transport & Environment), kommer selv fra Spanien. I det ny EU-budget er der lagt op til en fordobling af investeringer i cross-border jernbaner under navnet Connecting Europe Facility. De penge kan blive barberet ned i den politiske proces. (Det er til CEF og budget herfor at RBT for nylig har givet inputs).

– Jürgen Murach (VDEI), lokal ingeniørforening, relationer til Polen. Vær opmærksom på det Feasibility Study, der tog udgangspunkt i de politiske TEE 2.0 udmeldinger med relation til nattoget fra Berlin. Toppen for nattoget fra/til Berlin var i 1995, hvor der var 23 linjer. Og det sank til et lavpunkt på kun to. Studiet viste at det var svært at få økonomi med basis i de gældende infrastrukturomkostninger, men at der var et stort passager-potentiale. Ny infrastruktur giver nye muligheder, fx Femern forbindelsen. Nævnte også muligheder for nattoget til Oslo og Vilnius.

Spørgsmål: Hvorfor ikke lade sig inspirere af 1960'erne og satse på materiel, standardiserede vogne, der var velindrettede, men hvis kørselshastighed ikke kommer over de 160 km/t. Hvad med at puste liv i retrokoncepter af denne type. Men, lød det i en replik hertil, leasingselskaberne er ikke interesserede heri. De vil have moderne vogne. Det er galt nok at der er så mange forskelle rundt omkring på skinnerne med sporenes varierende kvalitet, forskelle mellem højhastighedsnettet og de konventionelle strækninger, mv.

European infrastructure projects, which have the impact to increase the radius of night trains by reducing travel times (High speed or upgrading to 160 km/h):

Horizon 2035+

- Fehmarn-Belt Tunnel (D-DK): Kopenhagen – Tunnel – Lübeck – Hamburg/Schwerin-Ludwigslust
- Brenner Basic-Tunnel (A – IT)
- Rail Baltica: Berlin - Warszawa – Riga - Tallinn
- Pirna (Dresden) – Usti nad Labem
- Hannover – Bielefeld
- Gothenborg – Oslo
- Mannheim - Karlsruhe – Basel
- Budapest – Beograd
- Budapest – Koprivnica – Rijeka
- Vienna – Graz – Villach
- Graz – Maribor – Ljubljana - Koper/Triest

Horizon 2045+:

- Tunnel: Tallinn – Helsinki
- Beograd – Dimitrovgrad – Sofia
- Bordeaux – Hendaye - Madrid – Mérida - Lissabon

Slide herover viser linjer, der er ved at blive konstrueret/opgraderet. Det er nu, at der er brug for de investeringer, der kan betyde at nattog kan komme til perron og vedligeholdes på banegårde. Mange bizarre ting for europæiske jernbaner. Tænk at TGV-tog pga signalsystemer slet ikke kan komme til Berlin, det er jo problematisk.

– Ingo Koschenz (Pro Bahn), specialiseret i Tjekkiet. Der er et meget populært sæson nattog til Split med RegioJet, der i år fik følge af PKP-Intercity fra Warszawa til Kroatien. I Polen er der et traditionelt marked for nattog. Warszawa til Poznan og Berlin vil få HSL på et tidspunkt. Spørgsmål: Er der ikke en række linjer mellem Tyskland og Polen og Tjekkiet, der kunne trænge til opgraderes og elektrificering FØR der skal tænkes på HSL? Rail Baltica er virkelig interessant for nattog fra Warszawa til Tallinn og de andre baltiske hovedsteder. Endda St. Petersburg kunne nås, hvis den politiske situation tillod det. Der er ikke mere kapacitet på hovedlinjen Berlin – Frankfurt (Oder), så andre linjer over grænsen er relevante.

Carlos: Mange af disse forbindelser over grænserne kan blive hjulpet af ønsket om militær kapacitet, og Jürgen fortalte om linjer mod Polen, der ganske rigtigt er på vej til at blive opgraderet, men det er en meget langsom proces. Hermann: EU-Revisionen kritiserede jo også, at HSL i Europa ikke rigtig hænger sammen. Ingo: Den tyske infrastruktur og jernbaneoperationer er pinligt dårlige, og andre lande tænker simpelthen på at undgå at køre gennem Tyskland. Til Serbien er grænsekontrollen i øvrigt i dag en effektiv bremse for passagertog på den ny linje, der bygges til Beograd.

I Polen og Tjekkiet finder en opgradering sted i disse år, bl.a. med EU-støtte, og tingene er i god gænge.

Østeuropæiske højhastighedslinjer er både en risiko og en chance for udviklingen af nattog.

Night Train Economics

We discuss latest findings into the obstacles when financing new and operating existing night trains. – facilitation: Ludger Sippel (KCW)

– Marco Andersson (Snälltåget). Flaskehalsen i vores internationale operationer er rent faktisk på ruten mellem Hamborg og Malmø i visse travle perioder, hvor vi kører. Havde vi mindre variable omkostninger i Tyskland, kunne vi forlænge perioden vi kører. Det faktum at SJ stopper på ruten i 2026 vil give os muligheder for at køre mere af året, for så er der simpelthen flere passagerer. Vi er lykkedes med at kunne overbevise turist-operatørerne i Åre (Jämtland) så deres skiftedag passer bedre til togenes operationer.

– Elmer van Buuren (European Sleeper). Efterspørgslen og økonomien er på vej i den rigtige retning. Men hver gang, der er tab, så har vi ikke noget sted at hente pengene. Jo, det er i princippet muligt at køre nattog med en god økonomi. Den måde vi som private operatører kan finansiere nye tog er helt anderledes end de store statselskaber, som har helt andre muligheder. Problemet med at køre sæsontog er bla, at toget ikke er så kendt, når det kun kører noget af året. Mellem hovedstæder (og ikke alene som turisttog), så er helårlig service at foretrække.

– Frieder Lange (Railistics). Indtil videre er leasingfirmaerne ikke interesserede i at komme ind og hjælpe natts sektoren. Og når operatørerne kan ikke sikre sig adgang til skinnerne på lang sigt, hvordan skal man kunne tiltrække risikovillig kapital på de vilkår?

Spørgsmål: Kunne de små operatører ikke gå sammen om indkøb? Elmer: Når vi ikke skaber overskud endnu, er det svært at få penge til investeringer. Private investorer finder jernbanesektoren al for kompliceret og sektoren er dermed ikke særlig interessant. Afhængighed af regeringer viser sig dog at være et problem (med et blik på Frankrig). Marco: Fødekæden med nye vogne har meget at gøre med politikernes vilje til at støtte sektoren, herunder med offentlig støtte (PSO). Den vilje vil hjælpe os alle i branchen. Elmer: Regeringernes ringe vilje til at engagere sig i sektoren fremhæves af bankerne som en risiko.

Elmer: Sovevogne er efterspurgt af de rejsende, men det er faktisk svært at få en samlet god økonomi herfra. Men de er ganske rigtig en vigtig profil for operatørerne. Kompensationen ved sporarbejde på hovedstrækningerne i Tyskland dækker slet ikke de mange ekstra timer på skinnerne og de heraf følgende ekstra løbende omkostninger. Og det er vældig bureaukratisk at modtage compensationen. Marco skal under byggearbejde Berlin-Hamborg sende sit nattog sydover til Hamborg (helt ned via Wolfsburg), men det er faktisk ikke et problem for passagererne, men compensationen er ikke god. Frieder: Der er meget forskellig prisfølsomhed forskellige steder i Europa. Marco: Vi sælger de fleste billetter via vores egen hjemmeside, på DB's digitale platforme får man ikke mulighed for at købe, men faktisk sælger DB på billetkontorerne Snälltågets billetter. Elmer: Hvorfor pokker skal det være sådan at skatteydernes penge bruges til at forhindre salg af billetter til tog, som gavner de samme skatteydere? Spørgsmål: VAT til nul og infrastrukturafgifter helt ned til marginale omkostninger er anbefalinger fra pressekonferencen fredag eftermiddag. Elmer: Det er desværre ikke nok for os, finansieringen af tog (med nogle statsgarantier) skal også på plads. Elmer: Man bør også satse på private investeringer.

Observation: Leasing af vogne er således både et issue for PSO-sektoren, men også for den private sektor.

Et par bemærkninger kredsede omkring EU-støtte. Men er støtte fra EU tilstrækkeligt? Nej, blev det påpeget, der skal mere til, medlemsstaterne må også til lommerne og træde til med driftsstøtte og finansiering af togmateriel.

Spørgsmål fra tilhører: Er det nødvendigt at tilgodese den unge generation her, fx i form af lavere takster og særlige billetordninger?

Svar fra Elmer i panelet: Ja, det lyder sympatisk, men statsstøtte er nødvendig, man kan ikke overlade det til firmaerne at betale sådanne sociale udgifter!

Spørgsmål: Hvad med cykelmedtagning og nattog? Svar: Der er andre vogne i toget, der er beregnet på at medbringe cykler.

Go Everywhere Standard

We will discuss how to get back to something like the Regolamento Internazionale delle Carrozze (RIC), Facilitation: Ellie Civat (Back-on-Track, Sweden).

– Erwin Kastberger (ÖBB). Vi har 14 lande i vores samlede netværk, men 20 lande er absolut indenfor rækkevidde (fx Danmark). Vores "comfort" liggevogne, som slet og ret er ombyggede ældre siddevogne, der har været i drift i en masse lande, krævede en helt ny godkendelse (homologisering) – hvilket er absurd! Hvert nyt land koster os en mio Euro og 1½ års arbejde. ERA har med 4. jernbane pakke krævet godkendelse i hvert land sammen med ERA-godkendelsen. 17.000 regler er nu reduceret til 1.000 regler. Og det er accepteret af ERA. Dengang var vi ikke nok opmærksomme på det rod, der stadig stod tilbage. Tekniske standarder (TSI) der passer alle vegne kunne logisk betyde at man kunne vende bevisbyrden om, så vi kunne køre, hvis der ikke kom indvendinger. Men interessen er tilsyneladende ikke til stede. I det øjeblik at de europæiske politikere vil iværksætte tiltag for flere nattog, så vil kravet om lettere godkendelser helt naturligt også følge. De tussede regler er ikke kun negative for internationale tog, men er også tussede for de nationale tog. Nattog er særligt følsomme alene af den grund, at de typisk krydser flere grænser end andet rullende materiel.

De 1.000 regler, som stadig er i kraft, komplicerer og begrænser i den grad. Bureaukrati er en megaforhindring, og kompatibiliteten har det svært. Det gør det svært at anskaffe nyt nattogsmateriel.

Klima er forskelligt forskellige steder i Europa fra kulde til varme, togenes profiler er forskellige, så selvfølgelig er der forskelle på disse områder. Alt andet er kultur, herunder alle sikkerhedskravene. ÖBB's design af 7-vognes nye tog bør næppe gentages. Simple modulære vogne vil i fremtiden være at foretrække.

På linje med andre forbedrede vilkår for sektoren gælder således også for homologiseringen af vogne, så vognene kan bruges andre steder. Og det må være med et blik på et nyt koncept af vogne. EU-Kommissionen kunne lancere et projekt på dette område: Alle de flere hundrede siddevogne, der findes på markedet, kunne som en start indgå som et specielt projekt for EU for ombygning til nattog over grænserne under lempelige formelle betingelser.

– Marco Andersson (Snälltaget). Det er en simpel økonomisk ting, at vi ikke bare kan udvide vores marked, når det er så dyrt at få godkendt vores tog i et nyt land. Det vil være værdsat hvis nationale eksperter og aktivister kunne motivere de lokale myndigheder til at fjerne de mest fjollede krav.

Danmark er for os et problem. Tunnelerne er i forvejen enormt sikre, og alligevel skal der være en masse regler og krav til togene.

Spørgsmål: Kunne EU finansiere disse processer? Marco: Lyder godt, men jeg er bange for at det alligevel vil kunne føre til nye og besværlige bureaukratiske procedurer.

Spørgsmål: Kunne I ikke gå sammen og få ordnet godkendelser sammen? Erwin: Ja, det vil være en god idé.

Spørgsmål: Hvis den Europæiske Investeringsbank (EIB) var involveret, så kunne EIB måske sætte pres på godkendelsesprocedurerne? Erwin: Ja, det er meget tænkeligt.

Det blev fremført i en bemærkning, at indkøb af nye nattogsvogne, europæisk koordineret, giver nemmere driftsvilkår for nattogstrafikken. EU og etablering af en fælles europæisk pulje af nattogsmateriel/rolling stock blev nævnt. Men, lød det i et spørgsmål, har EIB de nødvendige økonomiske muskler til et sådant forehavende? Det er i sidste ende et politisk spørgsmål.

Capacity in Rolling Stock

New ideas on how to improve accomodation quality without decreasing capacity. Facilitation: Hibai Unzueta (Back-on-Track Iberia).

– Bassam Abdul-Salam (N+P Innovation Design fra München). <https://www.np-id.com/project/lunova-rail> tilbyder standard sovevogns kupeer i bunden og luksus kupeer i øverste etage med vinduer til begge sider. Se malende renderinger på hjemmesiden. Generelt er det et luksus koncept rettet mod business, med tog, der gerne kører uden stop undervejs fx mellem Hamborg og München. Nattoget er i virkeligheden hurtigt, for det kører stabilt gennem natten og behøver ikke at stoppe, også selvom tophastigheden (fx 200 km/t) er lavere end ved andre transportmidler. Kan toget være ved perron efter ankomsten, er der tid til at bruge rummets faciliteter (og brusebad) i det tempo, du ønsker.

– Anton Dubrau (Luna-Rail). Det dyre koncept, vi netop har hørt om, ønskede vi ikke at designe til. Så vi vil prøve at lave små kupeer, der alligevel føles helt rigtige. <https://luna-rail.com/en/home-2> Kombinerer to etager, der kan rumme seat pods (60-65 i en vogn) og hotel pods (35-40 i en vogn). Mock-ups i fuld størrelse er blevet testet. Nu er vi – efter bruger-reaktioner - ved version 7. Vores koncept rummer ikke kørestolsbrugere eller vogne med cykler. Det er der andre vogne, der kan håndtere. Stor baggage opbevares også andre steder i toget (aflåst), som det ny NightJet gør ved Mini Cabins. Mange andre handicaps kan håndteres i konceptet. Der er tænkt på at eksisterende vogne kan ombygges, inkl. delte toiletter i enden af toget. Med nye vogne kan der tænkes i højere vogne.

Kommentar: Pas på, at vi ikke udelukker brugen af mere klassiske senge i køje-versioner som i klassiske liggevogne.

Spørgsmål: Hvor vigtigt er det private toilet? Det er nok forskelligt, og måske overdrives behovet, siger Anton. For seat pods kunne man med fordel indsætte et tredje toilet (til de flere passagerer per vogn). For hotel pods er de to eksisterende toiletter fint nok. Man kunne også overveje at man kunne give adgang til brusebad på stationerne, i stedet for et rullende brusebad. Bassam: Men privat toilet er stadig et ønske fra mange rejsende.

Observation: NightJet har jo sådan set løst dette med brusebad, for deres sovevogne har brusebad til de fleste sovevogns kupeer, der ikke fylder noget som helst udover toilettet, der er inkluderet i forvejen.

Spørgsmål/kommentar: Det handler uden tvivl om at kombinere de forskellige vognklasser, så pris og komfort kan afpasses, så der er kunder til det hele. Mon ikke ÖBB kender alt til dette. Det er tydeligt, at der er et marked for den dyre ende.

Spørgsmål: Passagerkontrol med egen bagage er essentielt for at forebygge nervøsitet og ængstelse på passagersiden i situationer, hvor bagage skal opbevares i en anden del af toget, selvom bagagen er låst fast til reoler. Men hvor stort er problemet?

Efter en tidligere sovevogns konduktørs erfaringer er det bestemt ikke at anbefale at bruge snævre korridorer og trapper, endside stiger i et tog, der slingrer. Anton: Liggevognen bør stadig være til rådighed for familiegrupper. Trapperne, vi har afprøvet i vores mock-up er mere bekvemme end ved ÖBB's mini-cabins. Enig i at trapper i et tog, der bevæger sig, er et problem.

Bassam: Et fleksibelt koncept, som Erwin fra ÖBB nævnte i går, vil tillade forskellige vogne med forskellige service koncepter.

Strategic Communication of Numbers

Why to present which statistical numbers to the public.

– Juri Maier (Back-on-Track Germany). Vi tillader os at tro at vores to år gamle fælles studie med anbefalinger til at reducere track access charges og VAT, fik betydning for at Kommissionen, der nu har anbefalet at track access charges holdes til et absolut minimum.

<https://back-on-track.eu/the-global-warming-reduction-potential-of-night-trains/>

Luftfarten har haft held med at manipulere med tallene. Herunder de ikke-CO2 relaterede effekter ved flyvning. Og mange – også miljøorganisationer – lader sig påvirke af luftfartens forskruede tal. Folk ved generelt ikke hvordan det hænger sammen. Back-on-Track fik dengang glæde af nye undersøgelser fra Lee et al. og kombinerede i 2022 det med tal fra EEA med 12 gram for elektriske langdistance tog, og tillod os at ende med tallet 14 gram for nattog (højere belægningsprocent men lavere antal passagerer per vogn). Tallene i denne slags opgørelser hænger meget sammen med belægningsgraden. På den måde er vi endt med at man kan rejse 28 gange med nattog i forhold til en flyvetur på samme distance.

Det er klogt at holde sig til simple tal, og hertil er de europæiske gennemsnitlige tal gode at referere til. Der vil helt sikkert dukke mange forskellige tal frem også fra jernbanebranchen, fx når togselskaber fremhæver at de kører på grøn strøm og ikke på et europæisk mix af strøm.

Billedet kan uden tvivl kompliceres. Ofte fremhæves effekterne fra infrastruktur og konstruktion af vogne/køretøjer. Rambøll studiet, der udkom lige efter vores undersøgelse, viser at disse effekter er minimale og ender ved tal omkring 24-26 gange. Fx for biler gælder det, at konstruktionen af bilerne i en livscyklus fylder rigtig meget.

Back-on-Track studiet giver et stort potentiale for CO2e-reduktioner, og rummer naturligvis en masse interessante antagelser for hvor nattogene er interessante at bruge. Studiet antager at 25% af flypassagerer med dagens priser ville tage et nattog, hvis der var et på deres rejserute. Nattogene kan således skære 3% af hele EU's bidrag af CO2e. Tallene i analysen holder stadig, og er et vigtigt bidrag for at argumentere for nattog.

– Carlos Rico (Transport & Environment): Ja, vi kan bestemt kunne bruge disse tal. Vores fælles analyse lidt senere

<https://back-on-track.eu/vat-tac-effect-nighttrains/>

viste, at der vil være reduktioner at hente, hvis nattogene kunne køre billigere (uden moms og med lavere track access charges). Der dukkede et gennemsnit op fra analysen. Vi måtte i studiet naturligvis også tage hensyn til forskellige omkostninger ved de syv analyserede ruter, så eksperter kan se, at vi kan regne rigtigt og inddrage de forskelle, der findes blandt EU's medlemmer (med forskellige priser).

Juri pegede på en figur fra analysen, der viser hvilke komponenter, der indgår i nattogenes omkostninger.

Spørgsmål fra Bernhard: Måske skulle de 3% (som er 10% af sektorens udledninger) omregnes, så tallet alene handler om reduktioner ved langdistance transport. Så ville det kunne vise meget højere besparelser og bedre vise potentialet der gives i forholdet 1 : 28. Juri: Det kræver dog noget arbejde med definitionerne for langdistance, som ikke er almindeligt tilgængelige. Det skal fx ekskludere kortdistance transport og godstransport.

Spørgsmål: Hvordan vil tallene se ud, hvis bilister og flypassagerer faktisk betalte priser, der afspejler de samfundsmæssige omkostninger og priser, der afspejler klimapåvirkningerne? Det kunne der ikke svares på.

Det blev fremhævet, at tal skal udvælges, og de skal ikke opdeles på geografi, lande. Vi bør tværtimod stille mod formidling af budskaber, markeringer, resultater, forslag, illustrerende cases m.m. på europæisk plan.

Kort gennemgang af Back on Track studier versus andre studier.

Booking Night Trains

We discuss latest developments on the market and the regulatory level. Facilitation: Faustine Gauthier (Back-on-Track Europe / En mouvement). First today, second what do you plan to do? European initiatives.

– Erwin Kastberger (ÖBB) Nightjet.com blev etableret for at give en dedikeret salgsplatform, der adskilte sig de øvrige platforme, der sælger alle mulige togbilletter. Vi inkluderer snart European Sleeper, og dermed kommer det tog også ind i DB's salgsplatforme. Når EU-Kommissionen vil noget på området, er vi skeptiske overfor hvilke strukturer, de kan finde på, som ikke automatisk er forbedringer.

– Enrique Lopez Arias (Trainline) Vi sælger de forskellige nattog. Vi vil gerne have europæisk hjælp til at få en større del af de penge, som salgsløbet retteligen burde have for at sælge billetter, som vi ikke får andel i. Vi opererer med den lille andel, vi kan få som kommission fra operatørerne. Og vi har brug for at få bedre on-time oplysninger, som for tiden til dels holdes tilbage til skade for de rejsende, vi har solgt billetter til. De to aftaler mellem operatørerne (AJC og HotNat) bør blive obligatoriske og gælder for øvrigt ikke for alle operatører.

– Bruce Verburgh (Luna-Train) Vi er opmærksomme på, at nye kunder har brug for en intuitiv adgang til billetter uden at skulle lære alle detaljerne (som kan ses hos Seat61) og let kunne se nattogene. Ja, i nogle tilfælde er vi nødt til at opkræve en booking afgift fra kunderne. Vær opmærksom på at EU-Kommissionens arbejde og forslag på området vil tage lang tid, og kan blive udvandet i løbet af processen.

– Timo Grossenbacher (nightride.com) Vi sælger ikke billetter, vi er en data-platform, der viser køreplans information og aktuelle priser. Vi er et midlertidigt lappeværk, som bliver overflødig den dag, hvor systemerne faktisk virker, som brugerne bør/vil forvente. En brugerbetaling kan også dække bløde værdier, som salgskanaler kan yde kunderne, fx ved pakkerejser.

– Max Zander (Xatellite Mobility). Forskning. Folk giver som hovedregel op, hvis de ikke kan finde oplysningerne på statsselskaberne. Det er jo meget beklageligt.

Observation: Når Udlandstog.dk først og fremmest anbefaler at handle direkte hos operatørerne, er det ikke fordi det er en løsning, vi ønsker. Men at det er det, som bedst kan anbefales til de rejsende, som tingene nu ser ud lige nu. De urimeligheder, der anføres ovenfor, kan vi kun tilslutte os. Salg af og service for togrejser burde foregå langt bedre end det sker i dag.

Nogle af de europæiske uafhængige salgskanaler kan dog give to-vejs info, som vi desværre ikke ser det ved billetter solgt gennem fx togrejse.dk

Spørgsmål: Hvad med billetter, der ikke benyttes? Erwin: Ja, det er et vigtigt problem. Vi forsøger at gøre det muligt at lægge billetter tilbage i systemet, både de, der er solgt som non-refundable og de, der er solgt som refundable.