



Transportudvalget
Folketinget

MINISTEREN

Dato 24. april 2012
J. nr. 2011-2731

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 13. april 2012 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 134 - Forslag til lov om ændring af lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg. (Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 2:

Ministeren bedes gøre rede for, i hvilket omfang det vil være muligt at omlægge godstogstrafikken via Bramming-Tønder og videre til Niebüll, mens sporet Vamdrup-Vojens spærres.

Svar:

Banedanmark har oplyst følgende:

Banedanmark har i forbindelse med planlægning af dobbeltsporet i Sønderjylland undersøgt muligheden for alternative godsruter via Esbjerg-Tønder-Niebüll. Fra Niebüll kan køres via Husum og herfra er der to alternative ruter enten via Rendsburg eller via Itzehoe.

For at undersøge mulighederne for at køre gods via denne strækning har Banedanmark taget officiel kontakt til DB Netz' hovedkontoret i Frankfurt og afholdt møder med chefen for koordinering af Drift og Anlæg. DB Netz er Tysklands infrastrukturforvalter og er ansvarlig for det tyske jernbanenet. DB Netz er datterselskab af DB-koncernen og har ansvaret for ca. 35.000 igangværende større og mindre infrastrukturarbejder på det tyske jernbanenet. DB-koncernen er et statsejet tysk anlægsselskab og er dermed styret af en selvstændig bestyrelse.

Afdelingen Drift og Anlæg har de nødvendige kompetencer til at foretage nødvendige omdisponeringer af disse infrastrukturarbejder og varetager i øvrigt koordinering på overordnet plan med Tysklands øvrige nabolande.

DB Netz har været imødekommende og konstruktive over for det danske behov for i en kortere periode at køre gods via Tønder-Niebüll og har undersøgt mulighederne herfor. DB Netz har en grundlæggende interesse i at større sporarbejder så tæt på landegrænsen koordineres og optimeres på en måde så trafikale gener i Tyskland minimeres. DB Netz holder i øvrigt løbende møder med Ba-



nedanmark og den svenske pendant Trafikverket, for bla. at sikre bedst mulig koordinering af den grænseoverskridende trafik.

Side 2/2

DB Netz har på baggrund af vores møde i Frankfurt d. 4. februar 2012 oplyst, at der desværre ikke er ledig kapacitet på strækningen om dagen, men at der vil være mulighed for at køre gods om natten.

DB Netz har oplyst, at kapaciteten om natten er op til 8 godstog (med reduceret vægt) i alt i begge retninger. Dette svarer til at ca. 10-20 pct. af den nuværende godstransport mellem Tyskland og Danmark kan køres via Tønder-Niebuß. Således er en løsning med en omdirigering af godstog via Tønder-Niebuß ikke tilstrækkelig til at kunne håndtere de nuværende godsmængder mellem Danmark og Tyskland.

En væsentlig yderligere begrænsning for kapaciteten via Tønder-Niebuß er, at maksimal vægten for godstog på denne strækning er 955 ton per godstog, hvilket svarer til halvdelen af et "normalt" godstog. Den "blå rute" er problematisk at befare mellem Husum og Jübek grundet krav om lavere akseltryk. Den bruges primært til lokaltrafik med mindre tog i "Lint"-størrelse. Derimod er ruten mellem Husum og Elmshorn generelt anvendelig, men netop her ligger begrænsningen på 955 ton på en bro ved Itzehoe. Dette medfører behov for flere lokomotiver, når der kun kan være halvdelen af godsmængder pr. lokomotiv.

Strækningen mellem Hamborg og København er elektrificeret, således det er muligt at køre alt transitgods på bane med el-lokomotiver fra Hamborg, gennem Danmark til Sverige og retur.

Ingen af ruterne er elektrificeret og det vil derfor være forbundet med ekstra omkostninger, forøget transporttid og ændringer i logistik-forhold for godsoperatørerne, at køre via Tønder-Niebuß. Det er vurderingen, at der skal anskaffes i størrelsesordenen 10-15 diesellokomotiver til at klare denne omlægning i trafikken i anlægsperioden.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen