



## Transportministeriet

### Transportministeren

22. august 2023

2023-3471

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Medlem af Bundestag Stefan Seidler  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
stefan.seidler@bundestag.de

Kære Stefan Seidler

Tak for dit brev og mail af 14. juli 2023 om togtrafikken over landegrænsen. Jeg vægter ligesom dig et stærkt samarbejde i grænselandet højt.

I Danmark har vi med IC4 oplevet et fejlslagent indkøb af togmateriel, som mange år efter stadig trækker sine spor og har konkrete negative konsekvenser for passagererne. Med henblik på at minimere risikoen for at ende i en lignende situation med indkøbet af nye tog, har tilgangen hos DSB været i videst muligt omfang at indkøbe standardløsninger og derudover gennemføre et så lavrisiko-projekt som muligt.

Ovenstående tilgang har et bredt flertal i Folketinget bakket op om i form af forligskredsen bag indkøb af nye eltog (Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Alternativet).

Som en del af risikominimeringen er de nye eltog ikke udbudt til at kunne køre uden for Danmark, hvorfor de teknisk ikke er udrustet til også at køre på det strømsystem, som bruges på det tyske baneanet. Det er dette forhold, som ligger til grund for, at aftalen om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 (Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alter-



nativet) indeholdt en undersøgelse af togtrafikken over landegrænsen mellem Danmark og Tyskland, som senere er blevet foldet ud i et kommissorium godkendt af samme forligskreds.

Kommissoriet kan findes her: <https://www.trm.dk/media/vqln244f/kommissorium-for-undersogelse-af-togtrafikken-over-landegraensen-mellem-danmark-og-tyskland.pdf>

Som det er i dag, vanskeliggør den sønderjyske jernbanegeografi en betjening af landsdelen på en hensigtsmæssig måde. Hovedbanestrækningen forbinder Kolding med Padborg/Flensborg. En side-linje fra Tinglev forbinder det største byområde Sønderborg med resten af Danmark.

DSB kører med den nuværende struktur hver anden time direkte tog mellem Sønderborg og København via Fredericia og hver anden time et tog mellem Fredericia og Padborg. Det medfører, at der på strækningen Kolding-Tinglev er timedrift, mens der er et tog hver anden time på strækningerne Tinglev-Sønderborg og Tinglev-Flensborg.

En forlængelse af tyske tog fra Flensborg til Tinglev muliggør, at hovedparten af togtrafikbetjeningen af Sønderjylland kan samles på strækningen Kolding-Sønderborg, hvorved Sønderborg vil få et tog i timen frem for hver anden time. Selvom passagertallene generelt er små, er der flere indenlandske passagerer til Sønderborgbanen end til Padborg.

Den internationale togtrafik udgør en stor del af passagerunderlaget i det sydlige Sønderjylland, og for trafikken over de længere afstande vil der fortsat blive opretholdt direkte internationale togforbindelser mellem Aarhus og Hamburg, som også Flensborg- og Padborgpassagerer vil kunne benytte. For de fleste andre passagerer, som i dag benytter regionale DSB-tog over grænsen, gør det ingen forskel om togskiftet mellem danske og tyske tog sker i Tinglev eller Flensborg.

Det er korrekt, som du angiver, at den regionale togtrafik lokalt mellem Flensborg og Danmark vil blive mindre attraktiv. De passagerer mellem Flensborg samt Padborg på den ene side, og danske stationer på den anden, som ikke benytter de allerede nævnte internationale tog, vil således blive påført et ekstra togskifte i Tinglev i forhold til nu.

Som det fremgår af ovenstående er der fordele og ulemper ved den løsning, som forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har bedt



Side 3/3

om at få undersøgt. Det er min forventning at sagen skal drøftes med forligskredsen primo september 2023.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas W. Danielsen".

Thomas Danielsen