

## **Kommissorium for undersøgelse af togtrafikken over landegrænsen mellem Danmark og Tyskland**

### **Baggrund**

Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 (S, V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD) af 28. juni 2021 blev det besluttet at gennemføre en undersøgelse af muligheden for tyske tog på strækningen Flensborg-Padborg-Tinglev, herunder med direkte togforbindelse til Kiel.

DSB kører i dag IC3-tog til og fra Flensborg. På delstrækningen mellem Padborg og Flensborg sker det på en kontrakt med trafik-køberen i Slesvig-Holsten, som løber frem til 2028. Det falder tidsmæssigt nogenlunde sammen med udfasningen af IC3, hvorefter DSB ikke har egnede tog til opgaven. Der er derfor behov for at finde en ny model for tilrettelæggelse af togtrafikken over grænsen mellem Danmark og Tyskland via korridoren i Jylland.

I den nuværende model kører hvert andet tog i Sønderjylland over grænsen mellem Danmark og Tyskland. De øvrige tog kører til og fra Sønderborg. En flytning af omstigningen mellem det danske togsystem og det tyske togsystem fra Flensborg til Tinglev vil gøre det muligt at lade Sønderborg blive endestation for alle danske tog, som dermed kan få timedrift i stedet for den nuværende to-timers drift.

### **Opgave**

De fremtidige muligheder for togtrafikken over grænsen ved Padborg skal analyseres og der skal opstilles et beslutningsgrundlag for en mulig udvikling af togtrafikken mellem Danmark og Tyskland via korridoren i Jylland.

Der er optaget kontakt med trafik køberen NAH og Transportministeriet i Slesvig-Holsten, og indtil videre opstillet to hovedmodeller:



- 1) Timedrift med batteritog fra Kiel til og fra Tinglev suppleret med et antal daglige IC-tog mellem Aarhus og Hamborg.
- 2) Timedrift med regionaltog mellem Hamborg og Tinglev suppleret med et antal daglige IC-tog mellem Aarhus og Hamborg.

I begge modeller får samtlige landsdelstog fra DSB endestation i Sønderborg, hvorved omstigningsstationen bliver Tinglev frem for Padborg. Såfremt det ikke viser sig muligt at strækningen Tinglev - Padborg kan blive betjent med tyske tog, er basisscenariet at henholdsvis Padborg og Sønderborg bliver betjent hver anden time, som endestation for danske tog.

#### *Model 1*

Model 1 skal ses i sammenhæng med en forventning om, at der parallelt med batteritog i timedrift mellem Tinglev og Kiel fastholdes et vist antal IC-tog Hamborg - Aarhus, som en overbygning på regionaltogstrafikken over grænsen.

Slesvig-Holsten foretrækker forventeligt af egne hensyn en løsning, hvor man på tilfredsstillende vilkår kan købe sig ind i DB's kommercielle fjerntog mellem Hamborg og Flensborg for passagerer på lokale billetter, som dermed skal betjene de lange interne distancer i Slesvig-Holsten. Disse tog fortsætter i et delvist omfang til Aarhus, hvor de på dansk side drives af DSB.

#### *Model 2*

Model 2 beror på et regionaltogssystem en gang i timen mellem Hamborg og Flensborg, som så forlænges hver time fra Flensborg til Tinglev.

Denne model kræver investering i lidt flere tog på tysk side som samtidigt skal fungere som to-strømsstog og en dansk medfinansiering må forventes nødvendig. Modellen forudsætter, at Slesvig-Holsten forventeligt skal tage stilling omkring midten af 2022 til udbud af det nødvendige togmateriel, som skal bruges fra 2027.

Analyseforløb:

- Efteråret 2021: Fastlæggelse af kommissorium (dette).
- Omkring sommeren 2022: Stillingtagen til en mulig principløsning for togtrafikken over grænsen.



### **Organisering**

Analysen gennemføres af Transportministeriets departement og DSB i samarbejde med NAH og Transportministeriet i Slesvig-Holsten.