



Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk
18. august 2015

Bilag til brev Til Folketingets Transportudvalg og Transport- og bygningsministeren

Hvad siger DSB om nattog og dagtog til Tyskland? (august 2015)

Om forslag fra DB om nattog mellem København og Köln, fra maj 2016:

Nedenstående er et udpluk fra DB's køreplansforslag for næste år. Et nyt rigtigt nattog med City Night Line er foreslået fra 22.5. – 30.9. dog ikke lørdage:

6 Druckzeitraum : 13.12.2015 - 10.12.2016
CNL 430 Hans Christian Andersen

Koebenhavn H (22:44) - Hamburg-Altona - Köln (10:15) - (Köln Bbf)

Koebenhavn H - Köln Bbf, N Mo-Fr+So 23.V.-30.IX.

XDKH	Tfz1:189	Hg140	650t	BrH198	337m	EB	a; b	(WC);)p(
AA	Tfz1:120	Hg200	650t	BrH198	336m	EB	a	

CNL 431 Hans Christian Andersen

(Köln Bbf) - Köln (20:02) - Hamburg-Altona - Koebenhavn H (07:27)

Köln Bbf - Koebenhavn H, N Mo-Fr+So 22.V.-30.IX.

KKB	Tfz1:120	Hg200	650t	BrH198	336m	EB	a	(WC);)p(
AA	Tfz1:189	Hg140	650t	BrH198	337m	EB	a; b	

DB har ikke fået en positiv tilbagemelding fra DSB. Vi har spurgt hos DSB hvorfor og her er forskellige svar:

(1) Nej, hverken DB eller DSB kører dette tog. Det er et gammelt forslag som ikke bliver implementeret. Kilde: Lars Krogsdam, DSB.

(2) Deutsche Bahn og DSB har efter ophør af det gamle nattogs driftsophør set på flere scenarier for et muligt nattog mellem Danmark og Tyskland.

Der er mange hensyn at tage, når en driftsmodel skal gennemføres, personale, materiel, økonomi og plads på skinnerne.

Det, der kunne gennemføres, er i samarbejde og fuld overenskomst med DB blevet indført, nemlig en IC3-løsning mellem Hamborg og København, svarende til den nattogsmodel, som DSB selv kører mellem København og Jylland om natten, ligeledes baseret på IC3.

DSB prøver at finde de løsninger, som tiltrækker kunder i tilstrækkelig grad til et fornuftigt bidrag til det samlede trafikudbud. Vi har således ikke noget imod nattog som sådan.

I den nye trafikkontrakt skal DSB samarbejde med en udenlandsk operatør om den internationale trafik, og vores samarbejdspartner er DB, som vi har et fortrinligt samarbejde med.

Så lige i øjeblikket er der desværre ikke planer om nattog til Köln.

Kilde: Vinnie Henriksen, DSB.

(3) Vi er ikke præsenteret for et samlet drift oplæg inkl. økonomi fra DB, og har derfor ikke haft et beslutningsgrundlag. DSB har således ikke afvist noget. Imidlertid står det klart med den nuværende kontrakt mellem DSB og Ministeriet, at nattog vil skulle køres som fri trafik, hvilket forudsætter en positiv business case. En sådan er vi ikke alene i stand til at skabe med det materiel, vi råder over eller vil kunne leje til formålet. Det viser erfaringerne fra de mange år, hvor vi har kørt nattog.

Genindførelse af nattog forudsætter fra dansk side derfor en politisk beslutning og bevilling, men selvfølgelig også afklaring om økonomien i det fra samarbejdspartners side.

Det må i øvrigt nævnes, at nattog pga. mange sporarbejder i nattetimerne på både dansk og tysk side historisk ofte har kørt med mange forsinkelser, hvilket vi ikke har grund til at tro bliver markant anderledes fremover. Dette er i sig selv problematisk, og kan også berøre den øvrige trafik, hvilket selvfølgelig også må indgå i overvejelserne om eventuel genindsættelse af nattog.

DSB har imidlertid hen over sommeren kørt IC3-tog om natten mellem København og Hamborg, hvilket synes at have været en succes, om end med passagertal langt under det niveau, der skal til for at berette et egentligt nattog med sove- og liggevogne.

Kilde: Joachim Bak, DSB.

Om situationen København - Hamburg/Berlin

Deutsche Bahn kører i øjeblikket med BR605 togsæt, også kaldet ICE-TD, på Eurocity- og InterCityExpress strækningen mellem Tyskland og Danmark.

Det vil kræve store investeringer, hvis ICE-TD fortsat skal kunne anvendes. Togene vil skulle gennemgå en større reovering og opdateres til gældende miljømæssige krav

for at kunne fortsætte i drift. På grund af de store investeringsbehov vil det ikke længere være rentabelt at fortsætte med togsættene. Store dele af ruten, er desuden begrænset af fremtidige sporarbejder i Danmark, hvor togsættene ikke vil kunne køre. Derfor har Deutsche Bahn besluttet at udrangere de 18 togsæt formentlig i 2017 køreplanen, hvoraf de 13 indgår på ruterne til/fra Danmark.

"DSB og Deutsche Bahn arbejder sammen på et nyt trafikalt koncept, baseret på IC3. En yderligere udfordring er de store sporarbejder på Sydbanen fra 2017, som også påvirker det trafikale koncept. Dette vurderer vi i sammenhæng med omlægningen til IC3" fortæller underdirektør i DSB Planlægning Jan Sigurddur Christensen.

Der vil formentlig blive reduceret i antallet af afgangse mellem København og Hamborg fra december 2016, men pendlere og togpersonalet på indenrigsstrækningerne vil ikke få færre afgangse alt i alt.

Kilde: DSB.

Om situationen Aarhus – Hamburg

De nye spor i Sønderjylland betyder bedre forbindelser fra Aalborg / Jylland til Hamburg fra køreplan K2016 gældende fra december 2015, hvor situationen ændres, når tyskerne stopper samarbejdet om BR 605 togsættene, der er kernen af EC-togene til/fra Jylland og København.

Aalborg får med den nye køreplan direkte forbindelser til og fra Hamburg.

Både Aalborg og Aarhus opnår kortere rejsetider.

Der bliver én direkte sommerforbindelse mere til og fra Hamburg.

Der bliver flere smarte forbindelser, idet IC Flensborg bliver kørt i Jylland mod hidtil til og fra København.

Øvrige forbindelser til og fra Hamburg bliver med et kort skifte i Flensborg, men stadig med kortere rejsetid end i dag.

Kilde: Kurt Hvid, DSB.

Læs mere om det sidste her (på tysk), se side 2-3

<https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl18/umdrucke/4600/umdruck-18-4622.pdf>