

Spm. nr. S 150

Til trafikministeren (10/10 96) af:

Erik Jacobsen (V):

»Vil ministeren oplyse, med hvilken begrundelse IC3-tog ikke anvendes i international trafik over den dansk/tyske landegrænse i Padborg, hvorfor det er så kompliceret at krydse den dansk/tyske grænse med togsift i Padborg og Flensborg med dansk materiel og personel, når der ikke er tilsvarende problemer ved Rødby-Puttgardenoverfarten, samt hvorfor der ikke er taget initiativ til fra DSB's og DB's side til at gøre brug af IC3-tog i international trafik over den dansk/tyske landegrænse?«

Svar (25/10 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som nævnt i svaret på spørgsmål 149 har DSB ikke rådighed over flere IC3-tog, der kan anvendes i international trafik, eksempelvis til et tog Jylland-Hamburg. Anvendelsen af IC3-tog ville desuden kræve, at også de tyske baner ville anse et sådant forslag for attraktivt og samtidig foretage investeringer i de nødvendige ombygninger på strækningen Padborg-Hamburg. I de tyske overvejelser om hensigtsmæssigheden af at anvende danske dieseltog på hele strækningen mellem Padborg og Hamburg vil formentlig indgå, at strækningen netop er blevet elektrificeret.

DSB har tidligere som svar på spørgsmål fra Folketingets Trafikudvalg i maj 1996 oplyst følgende om baggrunden for ændringen i betjeningen af strækningen Padborg-Flensborg sammenlignet med strækningen København-Hamburg over Rødby-Puttgarden:

»De aktuelle problemer i trafikken mellem Padborg og Flensborg er opstået på grund af forskelle i de to landes signalsystemer og sikkerhedsregler. Hidtil har danske tog kunnet køre til Flensborg, ca. 8 km på en tysk strækning, uden at have indbygget det tyske sikkerhedssystem. Det kan de tyske myndigheder som nævnt ikke længere tillade.

DSB har valgt ikke at foretage en kostbar indbygning af det tyske sikkerhedssystem i de tog, der i givet fald skulle anvendes i trafikken over den dansk-tyske grænse.

Det er de samme regler, der gjorde det nødvendigt at indbygge et tysk sikkerhedssystem i de danske IC3-tog, der anvendes på strækningen København-Hamburg.« (Spørgsmål 205 1996 fra Folketingets Trafikudvalg).

I samarbejdet mellem DSB og DB om trafikken over den dansk-tyske landegrænse har man i stedet valgt at satse på anvendelsen af moderne tysk materiel. I den gældende køreplan er der to daglige togpar fra Jylland til Hamburg-(Hannover-Göttingen). Fra vinterkøreplanen 1997 arbejder DSB og DB med, at der bliver 4 daglige togpar mellem Fredericia og Hamburg-(Hannover-Göttingen). Desuden planlægges der med, at nattogene fra København til det sydlige udland skal over Fyn-Jylland. Dette vil yderligere bidrage til antallet af forbindelser mellem Jylland og det sydlige udland, hvor der ikke skal foretages togsifte.

Spm. nr. S 151

Til trafikministeren (10/10 96) af:

Erik Jacobsen (V):

»Med hvilken begrundelse påpeger DSB og DB strømproblemer og skærpede sikkerhedsbestemmelser, der skulle vanskeliggøre kørsel af tog med dansk materiel og personel over landegrænsen, når der ikke er tilsvarende problemer ved Rødby-Puttgarden?«

Svar (25/10 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

DSB er ikke bekendt med at have påpeget, at strømproblemer skulle vanskeliggøre kørsel med dansk materiel over den dansk-tyske landegrænse. DSB har tidligere som svar på spørgsmål 205 fra Folketingets Trafikudvalg i maj 1996 oplyst følgende:

»Ændringerne i trafikken mellem Padborg og Flensborg har ikke noget at gøre med elektrificering af det danske og tyske jernbanenet, da de danske tog, der kører på strækningen Padborg-Flensborg er dieseldrevne.«

Som allerede nævnt i svaret på spørgsmål 150 skyldes problemerne forskelle i de to landes signalsystemer og sikkerhedsregler.

I trafikken over Rødby-Puttgarden er de særlige sikkerhedsproblemer som nævnt løst ved