

Andre forbedringer af passagertogdriften, der kan gøres mulige som følge af anlægget af de manglende dobbeltspor:

- Direkte tog Sønderborg-Flensborg (timedrift).
- Direkte tog Sønderborg-Tinglev-Tønder (timedrift).
- Etablering af et selvstændigt togsystem Flensborg-Fredericia/Middelfart(-Odense).
- Halvtimesdrift fra Sønderborg mod nord. Hvert andet tog kører til Østerport og hvert andet til Århus/Ålborg.
- Der er brug for en togdrift med et mere varieret standsningsmønster, så ikke alle stationer betjenes af alle tog.
- Togforbindelse til Tønder/Esbjerg via den reaktive-rede Tinglev-Tønder-bane.

Tinglev-Sønderborg (42 km)

Strækningen udbygges til dobbeltspor, og strækningshastigheden sættes til 160 km/t. Alternativt sker der en opgradering af banen med anlæg af det fornødne antal krydsningsspor, så halvtimesdrift kan gennemføres. Banen udstyres med ATC.

Anlægsomkostningerne skønnes at være 1,5-2 mia. kr.

DSB anslår, at indførelse af timedrift på strækningen Tinglev-Sønderborg vil give 35.000-50.000 ekstra passagerer på årsplan. Dette skal ses i sammenhæng med de 275.000 passagerer, som rejste på strækningen i 2005. Tallet beror på, hvorvidt der indføres timedrift med lokaltog Tinglev-Sønderborg eller ved, at den bestående IC-togs-drift udvides til timedrift. (Ministerens besvarelse af TRU alm. del – spørgsmål. 46 af 3. november 2006.)

Der kan genåbnes to stationer: Vester Sottrup og Rinkenæs.

Station	Befolkningsunderlag
Vester Sottrup	2.000
Rinkenæs	2.400

Kilde: *Stationsstrukturen i Danmark*, Banedanmark, 2001, og www.sogn.dk

Tinglev-Tønder (26 km)

Strækningen renoveres, således at driften med passager- og godstog kan genoptages.

Såvel Tønder Kommune som det nu nedlagte Sønderjyllands Amt og delstatsregeringen i Schleswig-Holstein har udtrykt ønske om, at strækningen ikke nedlægges, da der er planer om, at strækningen kan indgå i et regionalt koncept for jernbanetransport. Desuden har Arriva oplyst, at selskabet har planer om at kunne køre passagerer til Tønder Øst (sygehus), men ellers ikke er interesseret i resten af strækningen.

Det selskab, der trafikerer strækningen Nieböll-Tønder, Nordfriesischen Verkehrsbetriebe, planlægger at anlægge en ringbane Tønder-Tinglev-Padborg-Flensborg-Nieböll-Tønder.

Endelig meddeler Dansk Jernbane ApS, at man har brug for strækningen i forbindelse med godskørsel til og fra Tønder. Selskabet mener ikke, det er nødvendigt at renovere banen til en strækningshastighed på 100 km/t; man kan klare sig med mindre og har derfor tilbudt at renovere Tinglev-Tønder til lav standard. Uden denne øst-vest-forbindelse er selskabet tvunget til at køre en længere omvej over Ribe.

Uagtet der ikke er afsat midler til at renovere bane-strækningen, er der med andre ord behov for at genoptage driften på strækningen. Når Dansk Jernbane ApS mener at kunne tjene penge på at køre på strækningen og der samtidig er fremsat ønsker såvel fra lokale og regionale myndigheder som fra private, er der basis for en genåbning af banen Tinglev-Tønder.

Passagerunderlag/sognebefolkning

Station	Befolkningsunderlag
Tønder	8.200
Jejsing	ca. 1.000
Bylderup Bov	1.100
Tinglev	1.200

Kilde: www.sogn.dk