

MINISTEREN

Netværk for bæredygtig trafik

Dato 10. november 2016
J. nr. 2016-4074

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Netværk for bæredygtig trafik

Tak for jeres henvendelse vedrørende togtrafikken til Tyskland.

Jeg er enig med jer i, at det vigtigt, at der også i fremtiden er gode muligheder for at benytte toget på rejser til Tyskland, og jeg har derfor bedt DSB om at kommentere jeres henvendelse, hvilket DSB har gjort i vedlagte notat.

Jeg vil dog starte med at slå fast, at udfasningen af ICE-TD selvfølgelig ikke gør det nemmere at få enderne til at mødes med hensyn til det materiel, som DSB har til rådighed. Som det fremgår af notatet forventer DSB dog, at man stort set kan opretholde den nuværende pladskapacitet til Tyskland i fremtiden. Det skyldes elektrificeringen til Esbjerg, der gør det muligt at frigive IC3 til den internationale trafik, og i stedet indsætte IR4. DSB påpeger desuden, at de lokomotiver, som planlægges indkøbt er 2-strømslokomotiver, og de vil derfor kunne benyttes i Tyskland.

På baggrund af ovenstående er det derfor mit indtryk, at DSB på trods af den pressede materielsituation forsøger at sikre, at muligheden for at benytte toget til rejser til Tyskland fortsætter på det eksisterende niveau også fremadrettet selv med udfasningen af ICE-TD.

For så vidt angår brugen af optionerne på ellokomotiver til international kørsel vil jeg henviser til DSB's beslutningsgrundlag, som er oversendt til Transport- og Bygningsudvalget den 23. august 2016. Heraf fremgår det:

”Optionen på 12 ellokomotiver har til formål at sikre, at der er lokomotiver til international kørsel. Såfremt IC4 ikke kører som planlagt, vil der opstå behov for at varetage trafik på strækningerne København – Hamburg og eventuelt Aarhus – Hamburg, hvor IC3 i dag kører, da IC3 så i stedet skal køre på de strækninger, hvor IC4 anvendes i dag.”

DSB leverer senere på året sin endelige anbefaling vedrørende den fremtidige brug af IC4. Jeg ser frem til at modtage anbefalingen, da den vil være central i forhold til, hvorvidt optionerne skal udnyttes. Beslutningen om anvendelse af optionerne vil derfor først kunne træffes på baggrund heraf og senest to år fra kontraktunderskrift med valgte lokomotivleverandør.



Side 2/2

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt