

MINISTEREN

Rådet for Bæredygtig Trafik  
Poul Kattler  
[poul@kattler.dk](mailto:poul@kattler.dk)

Dato 23. februar 2015  
J. nr. 2015-896

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Poul Kattler

Tak for henvendelsen af 15. februar 2015 fra Rådet for Bæredygtig Trafik om nattoget og internationale tog.

I kontrakten mellem Transportministeriet og DSB om offentlig servicetrafik for perioden 2005-2014 har DSB hidtil været forpligtet til at udføre en direkte nattogetsforbindelse mellem København og Tyskland under betingelse af, at der har været de nødvendige aftaler med en udenlandsk samarbejdspartner. Således har nattoget indtil nu været en del af kontrakten med staten, og dermed har DSB også – som en del af den samlede kontraktbetaling - modtaget betaling for denne kørsel. Der er altså ikke tale om, at nattoget i perioden 2004-2010 af DSB er blevet kørt som 'fri trafik'.

Deutsche Bahn meddelte i sommeren 2014 DSB, at det var nødvendigt at fremrykke ophøret af nattogskørslen til den 3. november 2014. Dermed forsvandt muligheden for at opretholde nattogskørslen i Danmark. Begrundelsen for indstillingen af nattoget er først og fremmest dårlig økonomi. Økonomien i nattogetene på tysk side kendes ikke, da det er et rent forretningsanliggende for Deutsche Bahn, men hvis underskuddet forholdsmæssigt svarer til det danske, kommer det samlede tilskudsbehov op i størrelsesordenen ca. 200-400 kr. pr. rejse, jf. nedenfor.

Ifølge DSB var det samlede månedlige underskud på den internationale nattogetstrafik i Danmark 1,4 mio. kr. pr. måned i 2013. Alene på den danske del af strækningen koster det DSB 16 mio. kr. årligt at drive én nattogsafgang hver dag i hver retning. Dette svarer til et årligt tilskud pr. rejse i størrelsesordenen 93 kr. alene fra dansk side, idet nattoget i 2013 havde i alt 171.665 rejser mellem København og togets destinationer i Europa. Til sammenligning ydes der et tilskud pr. passager på 26 kr. i den nationale lyntogstrafik.

De internationale tog omfatter både eurocitytogene (dagtog) København/Aarhus-Hamburg-Berlin og nattoget. De internationale dagtog havde i 2013 en indtægtsdækning på 70 pct. mens nattoget kun havde en indtægtsdækning på 23 pct. Isoleret set er nattoget således ikke nogen god forretning.

Der påregnes fortsat at være fire-seks afgang i dagtimerne hver vej mellem København og Hamborg samt to afgang mellem Aarhus og Hamborg, og der-



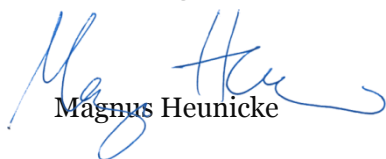
fra videre forbindelse med dagtog til resten af Europa. I hvilket omfang togene føres videre fra Hamburg til Berlin afhænger af de tyske baners planer.

Side 2/2

Femern Bælt forventes at medføre mere trafik på strækningen mellem København og Hamburg, dog baseret på forretningsmæssig togtrafik (fri trafik) uden for den forhandlede kontrakt. Anlægget af Femern forbindelsen muliggør fuldt udbygget en rejsetid mellem København og Hamborg på godt 2,5 timer.

Afslutningsvis kan jeg bemærke, at jeg ikke er bekendt med, at der er jernbaner, som ønsker at være partner i et nyt nattog, men hvis dette er tilfældet, vil det være relevant for DSB og den pågældende operatør at afsøge mulighederne herfor på baggrund af en konkret henvendelse.

Med venlig hilsen

  
Magnus Heunicke