

# Genåbning af Tønder-Niebüll banen

Af

Afdelingsleder, cand.scient.oecon Carsten Vædele Madsen, Institut for Transportstudier

## 1. Baggrund

I dette indlæg redegøres for resultaterne af et dansk-tysk udredningsarbejde om mulighederne for en genåbning af jernbanetrafik på strækningen mellem Tønder og Niebüll. Projektet blev gennemført med støtte fra Sønderjyllands Amt, Tønder Kommune og DSB fra dansk side, Kreis Nordfriesland og de berørte kommuner i det nordvestlige Slesvig-Holsten fra tysk side samt med støtte fra EU's Interreg program.

Den 15. november 1887 blev jernbanen fra Heide til Ribe indviet med 4 daglige afgangene i hver retning. Det holstenske Marskbaneselskab anlagde jernbanestrækningen fra Heide i Slesvig-Holsten til den daværende dansk-tyske landegrænse syd for Ribe, mens C.F. Tietgen stod bag anlæggelsen af strækningen fra landegrænsen til Ribe. Ved Sønderjyllands genforening med Danmark i 1920 overtog DSB driften af strækningen frem til den nye dansk-tyske landegrænse syd for Tønder.

Regelmæssig personbefordring over den dansk-tyske landegrænse på strækningen Tønder-Niebüll ophørte den 27. maj 1967, mens godsbanetrafikken blev indstillet den 22. maj 1977. Jernbanetransport over den dansk-tyske landegrænse finder i dag kun sted ved Padborg. Sporene på Tønder-Niebüll har siden kun været anvendt ved helt specielle lejligheder, og der er derfor hverken fra dansk eller tysk side blevet foretaget investeringer i infrastrukturen. Det er i dag kun muligt at betjene tog med en hastighed på maksimalt 50 km/t på strækningen.

På begge sider af landegrænsen har der undertiden fra politisk side været udtrykt ønske om, at jernbanetrafikken på strækningen mellem Tønder og Niebüll kunne genoptages. Derfor blev der igangsat et projekt til belysning af mulighederne for en genåbning af strækningen baseret på et regionalt person- og godstransportunderlag. Udgangspunktet var at kortlægge, hvorledes trafikken har udviklet sig i regionen omkring Tønder-Niebüll, samt at undersøge godstrafikken relateret til de større virksomheder i Sydvestjylland og det vestlige Slesvig-Holsten.

## **2. Banens tekniske standard i dag**

Strækningen mellem Tønder og Niebüll er ca. 17 km, hvoraf 4 km forløber på den danske side af grænsen. Største tilladte akseltryk er 20 ton. På grund af banens tekniske stand kan strækningen mellem Tønder og Niebüll kun gennemkøres med en hastighed på ca. 50 km/t. Den danske del af banestrækningen er udstyret med et mekanisk signalsystem. Ved hjælp af elektronisk udstyr kan marchhastigheden øges til ca. 75 km/t.

Strækningen fra Bramming til Niebüll er enkeltsporet. På tysk side er banen klassificeret som en sidebane.

## **3. Mulighederne for Tønder-Niebüll banen**

Der blev identificeret en række muligheder for en genåbning af jernbanetrafikken på strækningen Tønder-Niebüll. Det gælder følgende:

- Godstransport på grundlag af et lokalt godspotentiale
- Grænsependlere
- Ferietrafikanter brug af biltog.

En mulig genåbning af trafikken på Tønder-Niebüll banen blev vurderet at være betinget af, at virksomhederne i regionen kan og vil bruge jernbanetransport.

## **4. Godstransportanalyse blandt større virksomheder i regionen**

### **4.1 Datagrundlag**

Der blev gennemført en interviewundersøgelse blandt større industri- og handelsvirksomheder i den vestlige del af Sønderjyllands Amt, i Ribe Amt samt i Kreis Nordfriesland og Kreis Dithmarschen i det vestlige Slesvig-Holsten. Formålet med undersøgelsen var at kortlægge godsstrømmene til og fra det nævnte område for herigennem at vurdere, om der er basis for at genoptage jernbanetrafikken mellem Tønder og Niebüll.

Undersøgelsen blev gennemført som telefoninterview, hvor respondenterne forud for interviewet havde fået tilsendt spørgeskemaet for at give mulighed for at forberede besvarelsen. I Danmark blev der udvalgt industri- og handelsvirksomheder med mere end 100 medarbejdere, men for at opnå en rimelig stikprøve var det nødvendigt at inddrage virksomheder med under 100 medarbejdere. I det vestlige Slesvig-Holsten blev virksomheder med mere end 50 medarbejdere udvalgt, hvilket begrundes med populationen. Der

blev i alt taget kontakt til 49 virksomheder, som fordelte sig med 29 danske og 20 tyske virksomheder, jf. tabel 4.1.

**Tabel 4.1 Oversigt over kontaktede virksomheder**

	Kreis Nordfriesland og Kreis Dithmarschen	Sønderjyllands Amt og Ribe Amt	I alt
Kontaktede virksomheder	20	29	49
Frafald	13	8	21
<i>Ingen im-/eksport</i>	6	3	9
<i>Ingen interesse i jernbanetransport</i>	7	5	12
Analysegruppe	7	21	28

Som det fremgår af tabel 4.1, omfattede analysegruppen i alt 28 virksomheder, fordelt på 21 danske og 7 tyske virksomheder. I alt 21 af de kontaktede virksomheder faldt fra. Frafaldet skyldtes, at virksomhederne enten ikke handlede med udlandet, ikke kunne benytte jernbanetransport eller leverede ab fabrik og dermed ikke havde indflydelse på transportmiddelvalget.

21 af virksomhederne arbejder med færdigvarer, 13 med halvfabrikata og 3 med råvarer.

## 4.2 Analyse af varetransporten til virksomhederne

De 28 virksomheder modtager i alt ca. 26.000 ton gods pr. måned, og heraf transporteres kun ca. 200 ton med jernbane. 11 af virksomhederne anvender jernbanetransport i dag i forbindelse med modtagelse af varer.

Det angives, at ca. 14.000 ton gods modtages fra lande, der er relevante i forbindelse med en vurdering af Tønder-Niebuß banen, jf. tabel 4.2.

Jernbanetransport angives at blive benyttet eller at være et egnet transportmiddel fra især Tyskland (excl. Slesvig-Holsten) og Beneluxlandene. For 2 af de 3 danske virksomheder, der modtager gods fra Slesvig-Holsten og Kreis Nordfriesland, angives jernbanetransport at være et egnet transportmiddel. De to tyske virksomheder, der modtager gods fra de øvrige nordiske lande, anser jernbanetransport for at være anvendeligt.

**Tabel 4.2 Modtagne godsmængder fordelt på lande/regioner**  
**Månedlige mængder**

Gods modtages fra	Antal virksomheder		Mængder	
	Har transporter fra området	Jernbane benyttes eller kan benyttes	Ton	Antal besvarelser
Via Hamborg Havn	7	4	532	4
Via Bremen/Bremerhaven	3	1	51	2
Nordfriesland (Kun danske virksomheder)	3	2	n.a.	0
Øvrige Slesvig-Holsten (Kun danske virksomheder)	3	2	82	2
Øvrige Tyskland	21	12	7.887	17
Storbritannien	4	1	5	1
Østrig, Schweiz, Italien	11	3	1.635	8
Benelux, Frankrig	13	8	2.178	8
Spanien, Portugal	7	4	952	5
Sønderjylland (Kun tyske virksomheder)	1	1	153	1
Via Esbjerg Havn (Kun tyske virksomheder)	1	0	n.a.	0
Øvrige Danmark (Kun tyske virksomheder)	4	1	350	2
Norge, Sverige, Finland	2	2	202	2
I alt	-	-	14.027	-
Total modtaget varemængde	-	-	26.215	-

Ingen af virksomhederne benytter ved modtagelse af gods en jernbaneterminal beliggende på den anden side af landegrænsen, og eftertransporten fra terminal til virksomhed passerer således ikke landegrænsen. De 17 virksomheder, der ikke anvender jernbanetransport i forbindelse med tilførsel af varer, blev bedt om at angive de primære årsager hertil. Næsten alle angav manglende fleksibilitet som en årsag, og for omtrent halvdelen af virksomhederne har varetype betydning, jf. tabel 4.3.

**Tabel 4.3 Årsager til at jernbanetransport ikke anvendes**

Anført årsag	Antal virksomheder	Procentand e
Manglende fleksibilitet	15	88%
Varetype	9	53%
Destinationer	7	41%
Transporttid	6	35%
Transportpris	5	29%
Kender ikke mulighederne	4	24%
Skadesrisiko	4	24%

Det er interessant, at 4 af de 17 virksomheder ikke kender mulighederne ved jernbanetransport.

### 4.3 Analyse af transporten fra virksomhederne

Hovedparten af virksomhedernes egne forsendelser transporteres med lastbil. Der afsendes ca. 29.000 ton gods pr. måned fra de 22 virksomheder, der gav oplysninger om afsendte godsmængder. Jernbanetransport står kun for 97 ton pr. måned. Til de i denne sammenhæng relevante lande transporteres i alt ca. 20.000 ton om måneden. De største mængder sendes til Tyskland, men det bør bemærkes, at ca. 1.400 ton sendes via Hamborg Havn til oversøiske destinationer, jf. tabel 4.4.

**Tabel 4.4 Afsendte godsmængder fordelt på lande/regioner**  
**Månedlige mængder**

Gods sendes til	Antal virksomheder		Mængder	
	Har transporter til området	Jernbane benyttes eller kan benyttes	Ton	Antal besvarelser
Via Hamborg Havn	11	6	1.361	6
Via Bremen/Bremerhaven	5	3	810	2
Nordfriesland (Kun danske virksomheder)	9	3	296	4
Øvrige Slesvig-Holsten (Kun danske virksomheder)	14	5	604	9
Øvrige Tyskland	21	10	10.657	13
Storbritannien	11	2	1.025	6
Østrig, Schweiz, Italien	12	11	1.612	9
Benelux, Frankrig	13	6	3.059	9
Spanien, Portugal	6	2	519	5
Sønderjylland (Kun tyske virksomheder)	0	0	0	7
Via Esbjerg Havn (Kun tyske virksomheder)	0	0	0	7
Øvrige Danmark (Kun tyske virksomheder)	4	2	41	3
Norge, Sverige, Finland	2	0	42	2
I alt	-	-	20.026	-
Total modtaget varemængde	-	-	28.880	-

14 af de danske virksomheder har forsendelser til Slesvig-Holsten, og Kreis Nordfriesland modtager varer fra 9 af de danske virksomheder. Ingen af de 7 tyske virksomheder transporterer gods til Sønderjylland eller benytter Esbjerg Havn, mens 4 virksomheder har forsendelser til det øvrige Danmark.

Interviewundersøgelsen viste, at der i regionen er et potentiale for jernbanetransport til Østrig, Schweiz og Italien. Det bekræfter, at jernbanetransport spiller en forholdsvis stor rolle for Danmarks eksport til Italien. I 1994 blev ca. 7% af Danmarks eksport til Italien således transporteret med jernbane<sup>1</sup>. Der er også brugere og potentielle brugere ved forsendelser til Tyskland, Benelux-landene og Frankrig.

Blandt de 8 virksomheder, der benytter jernbanetransport ved afsendelse af varer, anvendes både Padborg og Esbjerg af 3 virksomheder. En tysk virksomhed benytter Tønder og en dansk virksomhed benytter terminalen i Hamborg. Her passerer fortransporterne således landegrænsen med lastbiler.

De 20 virksomheder, der ikke anvender jernbanetransport i forbindelse med afsendelse af varer, blev bedt om at anføre de primære årsager til, at jernbanetransport ikke anvendes. 13 af virksomhederne angav manglende fleksibilitet som en årsag, jf. tabel 4.5.

**Tabel 4.5 Årsager til at jernbanetransport ikke anvendes**

Anført årsag	Antal virksomheder	Procentand e
Manglende fleksibilitet	13	65%
Varetype	10	50%
Transporttid	8	40%
Transportpris	8	40%
Destinationer	7	35%
Skadesrisiko	6	30%
Kender ikke mulighederne	2	10%

Som det var tilfældet ved varemodtagelse, synes varetypen også her at være en af årsagerne til, at jernbanetransport ikke anvendes. Der synes generelt at være overensstemmelse mellem barriererne ved modtagelse og afsendelse af varer.

#### **4.4 Potentialet for godstransport via Tønder-Niebüll**

Jernbanetransport benyttes i dag af 8 af de kontaktede virksomheder, heraf nogle i forbindelse med transportopgaver til andre end de i nærværende sammenhæng interessante lande. Virksomhederne blev bedt om at angive den mængde gods, der i dag transporteres eller i princippet kunne transporteres med jernbane. 13 danske og 4 tyske virksomheder har oplyst, at jernbanetransport anvendes eller i princippet kunne anvendes ved transporter til/fra de relevante lande, og bortset fra 2 danske virksomheder har alle angivet

---

<sup>1</sup> Jf. "Udenrigshandel 1995:7", Danmarks Statistik, København, juni 1995.

godsmængderne. På grundlag af de 15 virksomheders udsagn andrager den potentielle godsmængde transporteret via Tønder-Niebuß ca. 5.400 ton pr. måned, svarende til ca. 64.800 ton årligt. Der er tale om et estimat, der angiver et minimumsomfang af trafikken via Tønder-Niebuß, da ikke alle virksomheder har kunnet oplyse godsmængder.

Baseret på en gennemsnitlig nettovægt pr. wagon på 10 ton svarer det potentielle godsunderlag via Tønder-Niebuß til ca. 540 godsvogne pr. måned. Godspotentialet kunne således begrunde en afgang i hver retning med ca. 13 wagner på alle hverdage.

Imidlertid har jernbaneselskaberne i Europa i de senere år målrettet arbejdet på at koncentrere den grænseoverskridende godstransport på få grænseovergange for herved at kunne samle godset i et begrænset antal terminaler med henblik på at kunne opbygge en regelmæssig trafik. Selskaberne opererer således i et netværk med få knudepunkter. Via den dansk-tyske landegrænse betjenes alt gods således via Padborg/Flensborg. Selv om der umiddelbart synes at være grundlag for godstrafik via Tønder-Niebuß baseret på et lokalt godsunderlag, er det altså ikke sikkert, at internationalt jernbanebefordret gods til og fra regionens virksomheder betjenes via Tønder-Niebuß. Med den nuværende tilrettelæggelse af godstrafik hos DSB og DB AG vil godset blive betjent via Padborg/Flensborg, og lastbiler står for for- og eftertransporten.

## **5. Grænsependling**

En del af den grænseoverskridende persontrafik omfatter grænsependling. Der er indsamlet oplysninger om grænsependlingen hos skatteforvaltningerne i Tønder, Højer, Bredebro, Løgumkloster og Skærbæk kommuner, som vurderes at være interessante i forbindelse med nærværende undersøgelse.

Oplysningerne om grænsependlingen er forbundet med en smule usikkerhed. Det skyldes, at det ikke umiddelbart er muligt for skatteforvaltningerne at se, hvor mange personer der pendler over grænsen. Som mål for antallet af personer, der bor i Tyskland og arbejder i de 5 relevante kommuner i Danmark, anvendes antallet af personer med begrænset skattepligt med personfradrag. Antallet af personer, der bor i de 5 danske kommuner og arbejder i Tyskland, bestemmes ud fra antal personer med udenlandsk indkomst. På dette grundlag bliver antallet af grænsependlere overvurderet, da eksempelvis personer med udenlandsk indkomst, der ikke stammer fra arbejde i Tyskland, kan være medregnet i opgørelserne.

Med henblik på at vurdere behovet for at genoptage jernbanetrafikken mellem Tønder og Niebuß har kun grænsependling mellem det vestlige Slesvig-Holsten og de 5 kommuner i Sønderjylland interesse. Derfor blev skatteforvaltningerne bedt om at oplyse antal grænsependlere til/fra Kreis Nordfriesland.

Ifølge skatteforvaltningerne arbejdede 333 personer bosiddende i Tyskland i de 5 kommuner i 1995, mens der tilsvarende var tale om 138 personer med bopæl i de 5 kommuner og arbejdssted i Tyskland. På opgørelsetidspunktet var der således 471 grænsependlere. Antallet af grænsependlere er præget af store udsving fra år til år, hvilket tilskrives erhvervsstruktur, branchetilhørsforhold og udviklingen i grænsehandelen.

Imidlertid hører ikke alle 471 grænsependlere til det primære passagerunderlag for en genoptaget trafik via Tønder-Niebuß. Hvis det forudsættes, at der ikke må være mere end 5 km mellem bopæl og jernbanestrækningen, og at det ikke må indebære en væsentlig omvej at skulle benytte tog frem for at køre i personbil, reduceres det reelle passagerunderlag til 340 personer. Der er tale om 218 personer bosiddende i Tyskland og 122 personer bosiddende i Danmark.

Hvis det forudsættes, at alle 340 grænsependlere har 225 arbejdsdage om året, svarer det til 153.000 rejser mellem bopæl og arbejdssted om året. Det skal pointeres, at der er tale om et maksimum, eftersom ikke blot antallet af grænsependlere, men også det faktiske antal årlige arbejdsdage kan være lavere end det her anvendte.

Der er ikke på grundlag af dagens situation foretaget beregninger af, hvor stort et passagerunderlag der er nødvendigt, for at passagertogsdrift driftsøkonomisk kan balancere. Med udgangspunkt i grænsependlingstrafikken og den øvrige grænseoverskridende persontrafik vurderes driften af persontog via Tønder-Niebuß at ville give underskud.

## **6. Turisttrafik**

Tyske turister udgjorde i 1993 70% af det samlede antal turister ved den jyske vestkyst. De fleste tyske turister benytter personbil til rejsen, hvorfor der foregår en betydelig trafik ad vejene til/fra vestkysten. Følgelig passeres landegrænsen af mange ferierejsende i sommerhalvåret. En stopinterviewundersøgelse gennemført i juli 1992 med 1.681 respondenter ved grænseovergangsstederne Sæd og Frøslev viste, at 43% af de rejsende skulle til et feriemål ved den jyske vestkyst i Sønderjyllands, Ribe eller Ringkøbing amter.

For mere end halvdelen af turisterne ville biltog som følge af rejse længde være et alternativ til personbiltransport. Hvis alle turister fra Midt- og Sydeuropa blandt de interviewede rejsende benyttede et biltog til den jyske vestkyst, ville mere end 240 biler pr. uge i højsæsonen benytte et biltog via Tønder-Niebuß. Trafikken er især koncentreret på lørdage. I sommerferieperioden er der store problemer med trafikafviklingen på de tyske motorveje, og et alternativ kunne således være en biltogsforbindelse fra Midt-/Sydtyskland til Niebuß og videre til Esbjerg eller Varde. På stationen i Varde er der faciliteter til betjening af biltog, og Niebuß er et knudepunkt for biltog til Westerland på Sild.



## 7. Investeringsoverslag

Der er udarbejdet et overslag over de nødvendige investeringer forbundet med en genåbning af jernbanestrækningen Tønder-Niebüll. Investeringsoverslaget på den danske del af strækningen er udarbejdet af DSB i oktober 1993 og er ikke udarbejdet med sigte på denne undersøgelse, mens DB AG (GB Netz) har udarbejdet et investeringsoverslag for den tyske del af strækningen i juli 1995 i forbindelse med denne undersøgelse.

Investeringsoverslaget for den danske del af strækningen er baseret på følgende:

- Hastigheden på strækningen bør være 80 km/t, hvilket på den danske del af strækningen kan opnås på den bestående tracé. Til gengæld skal sporene (skinner og sveller) fornys
- Der anvendes brugte skinner og nye betonsveller, hvorved højst tilladte akseltryk øges til mindst 22,5 ton
- Der skal foretages en modernisering af sikringsanlæggene ved de offentlige overkørsler, og den private overkørsel skal nedlægges
- To store broanlæg skal hovedstandsættes.

Investeringsoverslaget for den tyske del af strækningen er baseret på følgende:

- Timedrift for persontrafik. Der benyttes 1 togsæt
- Gennemgående godstrafik
- Hastigheden skal være 80 km/t, men omløbstiden for 1 togsæt tillader at sænke hastigheden til 50 km/t fra Süderlügum til landegrænsen
- Der installeres nyt teknisk sikringsanlæg ved 5 af de 15 baneoverskæringer.

På dette grundlag kan investeringsoverslaget for banestrækningen opstilles, jf. tabel 7.1. Det samlede investeringsbehov forbundet med en genåbning af trafikken på Tønder-Niebüll kan beregnes til i alt 40,5 mio. DKK, såfremt der skal kunne køres med 80 km/t på hele strækningen. På den ca. 4 km lange danske del af strækningen forventes de samlede investeringer at beløbe sig til 14,9 mio. DKK. Den gennemsnitlige investering vil således være ca. 3,7 mio. DKK pr. km.

På den 13,2 km lange tyske del af strækningen skønnes investeringsbehovet at være 25,6 mio. DKK eller ca. 1,8 mio. DKK pr. km. Investeringsbehovet svarer til den investering, som de tyske baner har foretaget til istandsættelse af strækningen Heide - Neumünster i perioden 1994-1996. Denne strækning har en tilsvarende teknisk standard, men har fuldstændig kabelføring. Der vurderes ikke i løbet af de næste 10 år at være behov for yderligere investeringer på banestrækningen.

Der er i nærværende undersøgelse kun taget højde for anlægsinvesteringerne, mens de løbende driftsudgifter er udeladt af beregningerne.

**Tabel 7.1 Investeringsoverslag for en genoptagelse af trafikken på Tønder-Niebüll**

Aktivitet	Mio. DKK
<b>Tønder-landegrænsen</b>	
Fornyelse af spor	5,0
Istandsættelse af broer	5,0
Sikringsanlæg ve 2 offentlige overkørsler	2,0
Nedlæggelse af 1 privat overkørsel	0,1
Stationssikringsanlæg	1,5
Strækningkabel, manuel signalblok	1,0
<u>Strækningradio</u>	<u>0,3</u>
<b>I alt</b>	<b>14,9</b>
<b>Landegrænsen-Niebüll</b>	
Spor, sporskifte, fundament til baneoverskæring	9,3
Broer, viadukter, banelegemer	0,8
Sikringsanlæg, 7 nye anlæg, forbedrede oversigtsforhold	13,2
Telekom udstyr til køretøj	0,4
<u>Tillægskostninger for konstant 80 km/t Süderlügum</u>	<u>1,9</u>
<b>I alt</b>	<b>25,6</b>
<b>Samlet investeringsbehov</b>	<b>40,5</b>

Kilde: DSB og DB AG (GB Netz)

## 8. Sammenfatning

Det forventede udbytte af at foretage investeringer for 40,5 mio. DKK i strækningen Tønder-Niebüll kan opgøres både direkte og indirekte. På baggrund af interviewundersøgelsen har det været muligt at identificere en potentiel trafik på strækningen med en årlig godsmængde på ca. 65.000 ton. Endvidere kan det konstateres, at 21 af de 28 virksomheder i analysegruppen er i en vækstsituation, og at ingen af virksomhederne oplever fald i aktivitetsniveauet. Det må derfor forventes, at godsmængderne til/fra regionens virksomheder stiger i de kommende år med en større trafik til følge.

Infrastrukturinvesteringer skaber i de fleste tilfælde øget trafik. En genåbning af Tønder-Niebüll banen vil derfor ikke blot give mulighed for, at trafik flyttes fra vejtransport til banetransport, men der vil også blive skabt mere trafik gennem regionen. Det medfører alt andet lige en øget belastning af miljøet i form af emissioner og støjgener, hvilket vil være til ulempe for befolkningen.

Fordelene ved en genåbning af Tønder-Niebüll knytter sig i højere grad til erhvervslivet end til befolkningen, da jernbanetransport i dag kun spiller en meget begrænset rolle i den grænseoverskridende persontransport. Der er i et vist omfang et tosidet samspil mellem regional-/erhvervsudvikling og infrastruktur. Dels har etablerede virksomheder et behov for

gode infrastrukturforhold, der sikrer fremkommelighed og regularitet, dels vil mulighederne for at tiltrække nye virksomheder med flere arbejdspladser, øget beskæftigelse og dermed en positiv regionaludvikling i nogen grad afhænge af infrastrukturforholdene.

Undersøgelsen viste, at der er et behov for jernbanebefordret godstransport blandt virksomhederne i det sydvestlige Jylland og det vestlige Slesvig-Holsten, som muligvis kunne få driften af godsbanetrafik via Tønder-Niebuß til at balancere. Derimod skønnes personbefordring i dag ikke at kunne balancere økonomisk. Det vil således ikke være muligt via driften at finansiere de nødvendige anlægsinvesteringer på ca. 40,5 mio. DKK til at skabe de fysiske forudsætninger for en genoptagelse af den grænseoverskridende banetrafik.

Det skal pointeres, at jernbanetrafikken på strækningen Tønder-Niebuß ikke bliver genoptaget alene ved at tilvejebringe den nødvendige finansiering af anlægsinvesteringerne. Således kræves der nøjere undersøgelser og driftsmæssige analyser, før strækningen atter kan tages i brug. Der skal foretages undersøgelser af den løbende drift for både persontransport, godstransport og infrastruktur. Endelig vil der være adgang for andre operatører end DSB og DB AG til at betjene trafikken på strækningen, hvilket kan have betydning for de driftsmæssige analyser.

En genoptagelse af jernbanetrafikken på strækningen Tønder-Niebuß synes i højere grad at skulle besluttes ud fra en langsigtet overvejelse om styrkelse af dels det grænseregionale samarbejde dels erhvervs- og regionaludviklingen både nord og syd for den dansk-tyske landegrænse.

## Litteratur

1. "Tønder-Niebuß banens fremtid - Markedsundersøgelse til belysning af mulighederne for en genåbning af Tønder-Niebuß banen", Institut for Transportstudier. Padborg, oktober 1995.
2. "Udenrigshandel 1995:7", Danmarks Statistik, København, juni 1995.