

borgeren i denne uløselige situation, når det kommer så langt, må det selvfølgelig også være det offentlige, som må komme med et eller andet løsningsforslag, og det kan jo være i form af en økonomisk kompensation.

Jeg skal takke alle ordførere, som stort set har været positive, i hvert fald over for det meste af forslaget. Den sidste del af forslaget er vi i CD meget indstillet på at kigge på, så alt i alt: Tak til ministeren, tak til alle ordførerne. Jeg håber, vi kan få et resultat ud af det, så vi kan få situationen løst med nogle ordentlige lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Birte Weiss):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 45:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togforbindelsen København-Gedser-Berlin.

Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL). (Fremsat 7/5 98).

Sammen med denne sag foretoges:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om at etablere en togforbindelse fra København til Berlin via Gedser.

Af Svend Erik Hovmand (V), Kaj Ikast (KF), Ole Donner (DF) og Ole M. Nielsen (KRF) m.fl. (Fremsat 7/5 98).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det er 2½ år siden, der første gang blev stillet forslag om at genåbne ruten København-Berlin, og situationen har såmænd ikke ændret sig meget, siden vi sidst havde debatten her i salen. Jeg skal dog knytte nogle få bemærkninger til de to forslag.

B 45, som er fremsat af Enhedslisten, stiller meget konkrete krav til en forbindelse København-Berlin, f.eks. kræves det, at den samlede rejsetid skal være under 5 timer. Jeg har spurgt Banestyrelsen, om det kan lade sig gøre, og Banestyrelsen svarer, at det kan kun lade sig gøre, hvis der indsættes en hurtigfærge på ruten, og at den togfærge, som ScandLines i dag sejler med på ruten Gedser-Rostock, er en konventionel færge, som er ca. 2 timer om overfarten. Indsættelse af en hurtigfærge til tog er ikke særlig realistisk, men det er bestemt heller ikke godt for miljøet at opnå en rejsetidsbesparelse på 40-50 minutter på den måde.

Med hensyn til kravet til materiel kan jeg oplyse, at DSB ikke har ledigt IC3-materiel, og at det tager ca. 1 år, fra bestillingen afgives, til toget leveres.

Jeg finder det meget specielt, at Banestyrelsen ifølge forslaget skal dække udgifter til havnefaciliteter og opgradering af stationen i Gedser, idet disse faciliteter ikke hører under Banestyrelsen på nogen måde. Jeg har også lidt svært ved at se, hvordan kravet om en rejsetid på under 5 timer kan harmonere med ønsket om stop ved sjællandske stationer og eventuelt genåbning af nedlagte stationer.

Jeg synes, forslagsstillerne skulle gøre op med sig selv, om det er international togtrafik eller betjening af pendlerne fra Sydsjælland og Falster, forslaget drejer sig om. Jeg mener selv, det er det første, man har haft som ærinde i denne sammenhæng, og så hænger det altså ikke helt sammen.

Med hensyn til B 47 er der ikke stillet specifikke krav, men det nævnes imidlertid, at det afgørende er, at der nu igangsættes realistiske forhandlinger med henblik på en snarlig løsning. Jeg kan hertil sige, at mit departement har kontakten det tyske trafikministerium og har bedt om en redegørelse for de planer, man fra tysk side har for ruten.

Trafikforbindelsen København-Gedser-Berlin er i dag en ikke særlig efterspurgt forbindelse, hvilket bl.a. den aftagende trafik i de sidste

år af jernbaneforbindelsens levetid og også den forholdsvis sporadiske bustrafik på strækningen i dag vidner om. Busafgangene er koncentreret om weekenden og tydeligvis beregnet for turister på 2- til 4-dages-ture.

Togturen København-Rødby-Berlin kan i dag gøres på 7½-8½ time, mens busturen København-Gedser-Berlin tager 7-7½ time, afhængigt af om hurtigfærger benyttes. I betragtning af, at der kun kan vindes ½-1 time med en IC3-baseret togforbindelse over Gedser og brug af konventionel togfærge, og at den forbindelse skønnes at ville koste anlægsudgifter på 45 mio.kr. plus 20 mio.kr. årligt i driftsudgifter alene på dansk side, kan regeringen ikke gå ind for, at der her og nu etableres en jernbaneforbindelse over Gedser. Regeringen mener derfor, at forslagene til folketingsbeslutning begge skal afvises.

Det kan imidlertid ikke afvises, at ruten kan blive tillokkende, såfremt man fra tysk side tager initiativer, der styrker transportinteressen på den tyske del af strækningen. Når Trafikministeriet har et mere præcist indtryk af tyskeres planer for Rostock-Berlin, er jeg naturligvis klar til at vurdere, om der skulle være nye muligheder for at drive København-Gedser-Berlin togforbindelsen på fornuftige økonomiske vilkår.

At Enhedslisten fremsætter et forslag med relation til en konkret banestrækning, kan jeg til nød forstå; men at Venstre, De Konservative og Kristeligt Folkeparti fremsætter et tilsvarende forslag, har jeg slet ingen forståelse for i betragtning af, at vi har en aftale om at forhandle jernbanestrategi og økonomiske rammer i de kommende måneder. Jeg ved ikke, om jeg skal tage det som et udtryk for, at det eneste, de nævnte partier i virkeligheden ønsker at få indflydelse på i den sammenhæng, er lige præcis strækningen København-Berlin.

Jeg vil gerne understrege, at jeg er glad for, at Centrum-Demokraterne og SF ikke har ladet sig friste til at gå med som forslagsstillere, hverken ved det ene eller det andet forslag. Jeg anser det for at være meget ansvarligt af de to partier, at man ikke går med på opportunistiske forslag, som jeg kun kan anse dem for at være i denne situation – også fordi jeg går ud fra, at i det mindste de fleste partier her i Folketinget har den opfattelse, at danske skatteyderkroner skal bruges til gavn for danskerne på dansk jord og ikke på trafik i Tyskland, hvilket i givet fald ville være tilfældet, hvis tyskerne ikke har

den fornødne interesse, som jeg her på regeringens vegne stiller op som en forudsætning.

Søren Hansen (S):

Vi skal naturligvis hele tiden overveje, hvordan jernbanedriften, også den internationale, kan gøres bedre, men vi skal også hele tiden overveje, hvordan de samlede ressourcer kan anvendes, hvor der er mest behov for dem, og hvor de kan anvendes mest fornuftigt.

Det ville naturligvis være dejligt, hvis vi kunne komme en times tid hurtigere fra København til Berlin, men det ville nu også være rart at få klaret en række andre opgaver, som presser sig på. Jeg nævner i flæng et par stykker.

Når der sker ulykker ved jernbaneoverskæringer – indimellem også alvorlige ulykker – er der jo ikke grænse for stemmeføringens højde her i Folketinget, for så skal der altså bomme ved jernbaneoverskæringerne. Der er også de mange snoede jernbanestrækninger, som skal rettes ud, der er ønsket om at få tog til tiden, der er ønsket om bedre materiel på privatbanerne og ønsket om at få bedre overvågning på S-togsstationer og selve togene, især i aften- og nattetimerne. Vi har lige under det tidligere dagsordenpunkt hørt partiet Venstre nævne jernbanetrafikken i det vestjyske område som noget, man gerne vil prioritere, så det nævner jeg også. Der skal være bedre forhold for pendlere, ikke mindst fra nord, vest og syd. Dobbeltsporet Vipperød-Holbæk er nævnt, der er støjbekæmpelsen på ikke mindst Sjælland og Fyn, der er elektrificeringen, osv. osv.

Alle disse opgaver er jo noget, som optager en del af Folketingets medlemmer fra tid til anden. Men indimellem ser det altså også ud til, at de har en lavere prioritet, og det skal jeg vende tilbage til.

Hvis vi et øjeblik holdt sagligheden fangen og så bort fra de helt lokalpolitiske interesser, som ordføreren for forslagsstillerne til B 47 jo så udpræget er optaget af at pleje, ja, så mener jeg nok, det er vigtigt for os at opnå tidsbesparelser, men det er minsandten også vigtigt for os at løse alle de mange andre opgaver. Og når man tager den begrænsede tidsbesparelse og de meget få passagerer i betragtning, er det nok spørgsmålet, om det er her, lige præcis her, at man skal sætte 40-50 mio. kr. af i anlægsudgifter og 20 mio. kr. i årlige driftsudgifter. Ja, jeg spørger bare; jeg spørger bare. Det er i hvert fald ingen kunst at få pengene til at fosse ud af statskassen.

Det her forslag har jo været drøftet også i de lokale områder, og jeg ved godt, at der er mange, mange, der hævder, at hr. Svend Erik Hovmand er engageret i denne sag af rent opportunistiske, rent populistiske grunde. Det har jeg naturligvis afvist, hver eneste gang jeg har hørt påstanden fremført. Sådan kan det naturligvis ikke hænge sammen. Det er naturligvis rent saglige grunde, der bærer dette forslag igennem. Det er jeg helt opmærksom på, men jeg må sige, at jeg har haft svært ved at overbevise de mange, der hævder, at det her er ren lokalpopulisme.

Men nu har hr. Svend Erik Hovmand altså chancen for at byde på sit forslag til, hvordan der skal prioriteres. Er det her, der skal bruges 40-50 mio. kr. i anlægsudgifter? Er det her, der skal bruges 20 mio. kr. i årlige driftsudgifter til at løse en relativt beskedne opgave blandt de mange store opgaver, vi står over for? Jeg lytter med stor interesse og håber, der kommer et meget seriøst bud, sådan at min stadige afvisning af, at det her er populistisk, kan få en øget styrke.

Som ministeren må jeg sige, at jeg også undrer mig over, at der bag det ene af disse forslag er partier, som netop er enige om, at vi skal sætte os sammen for at drøfte den samlede strategi for jernbanen, og at det skal ske inden så farlig lang tid. Den proces fremmes ikke af, at man piller et enkelt lille forslag ud til særbehandling.

Socialdemokratiet kan ikke støtte de to beslutningsforslag.

Svend Erik Hovmand (V):

Det var beklageligt, at daværende trafikminister Jan Trøjborg nedlagde den direkte togforbindelse fra København over Gedser til Berlin for fem år siden. Mens den tidligere regering havde gjort meget for at lukke op til Central- og Østeuropa efter Murens fald, gjorde den nye regering i bogstaveligste forstand det stik modsatte, nemlig at lukke ned for den 100-årige direkte forbindelse mellem de to hovedstæder København og Berlin. Og det var regeringens egen beslutning. Det var nemlig et halvt år før, DSB fik sin nye selvstændighed, og trafikministeren fik i al fald formel opbakning både fra udenrigsministeren, da vi rejste sagen i Europaudvalget, og senere fra statsministeren.

Men reelt var der tale om en fejldisposition. Ganske vist gav ruten et underskud på 10-12 mio. kr., men det skyldtes dels, at den var

stærkt nedprioriteret fra DSB's side. Den blev overhovedet ikke markedsført; ja, på et tidspunkt stod den ikke engang i køreplanen. Hertil kom, at komfort og regularitet var helt i bund. Det tog over ti timer at køre i tog mellem de to hovedstæder – stort set samme tid, som da ruten blev etableret med damplokomotiv for hundrede år siden. Og så var der lange ventetider på begge sider af Østersøen, så der var ikke noget at sige til, at den blev brugt meget lidt.

Mens den danske regering altså i bogstaveligste forstand lukkede af for den nye udvikling i Central- og Østeuropa, gjorde vores naboer det stik modsatte. Bonnregeringen gik i gang med at etablere flere forbindelser til Østeuropa. Det drejer sig f.eks. om en ny motorvejsforbindelse fra Hamborg langs Østersøen mod Polen, og det drejer sig om en ny højhastighedsforbindelse fra Hamborg til Berlin. Man vidste nemlig udmærket, at Berlin ikke bare skulle være Tysklands hovedstad, men også centrum for det meste af jernbanetrafikken i det nye Central- og Østeuropa. Og vores anden nabo, Sverige, gik også i gang med at satse på det nye Europa. Med en investering på over 4 mia. kr. og fire nye megafærger, hvoraf den første allerede er sat i drift, satsede man meget på en ny direkte forbindelse fra Sydsverige til Rostock parallelt med den rute, daværende trafikminister Jan Trøjborg havde nedlagt.

Ser vi på trafikudviklingen mellem kontinentet og Skandinavien, ja, så er det åbenlyst for enhver, og undersøgelserne nu viser det jo også, at mere og mere trafik går uden om Danmark. I stedet for at være hængslet mellem kontinentet og Skandinavien bliver vi i større og større omfang hægtet af og bogstavelig talt kørt ud på et sidespor i det europæiske trafikbillede til skade for hele det danske samfund.

Det er på den baggrund glædeligt, at både hr. Jan Trøjborg, efterfølgeren, hr. Bjørn Westh, og den nuværende trafikminister, fru Sonja Mikkelsen, har udtalt sig positivt for en genåbning af ruten til Berlin. Den nuværende trafikminister har oven i købet meddelt offentligt, at hun agtede at drøfte den her sag med sin tyske kollega, og det gjorde hun faktisk lige efter, at hun tiltrådte, uden at aftalepartierne gjorde indsigelse mod det. Det var aftalepartierne selvfølgelig med på.

Vi siger nu: O.k., det er flot med de positive ord. Men positive ord gør det ikke alene; der skal aktiv handling til, måske også en hel del

overtalelsesevne for at få tyskerne til at acceptere, at de ikke skal sætse alle ressourcerne på, at de selv kan få gode forbindelser til Østeuropa.

Det er på den baggrund, vi i dag kommer med et klart budskab til trafikministeren og regeringen. Vi synes, det er forkert, at Danmark køres ud på et sidespor. Vi vil ind på hovedlinjen igen.

Enhedslisten har øjensynlig det samme mål, men man stiller nogle meget bastante kostbare krav. Skulle man eksempelvis til at bestille helt nye IC3-togsæt, ville det koste 100-200 mio. kr. og vare mellem et og to, måske tre år, inden de kan leveres. Vi tror, det kan gøres væsentlig hurtigere, væsentlig billigere, eksempelvis ved at udnytte eksisterende materiel. Vi vil ikke gøre forhandlingerne mellem de to ministre unødigt vanskeligere ved at lægge alt for mange bastante krav ind i beslutningerne, hverken om togteknik, færgeoverfart eller andre ting.

Efter debatten i dag er det op til ministeren at komme med et udspil med henblik på snarest muligt at få etableret en direkte, hurtig forbindelse mellem de to hovedstæder. Det er det, der er dagsordenen – kort og godt.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg har en kommentar til hr. Svend Erik Hovmands bemærkning om, at vi ingenting forstod. Vi lukkede af for udviklingen til Østeuropa – det var ordene – hvorefter vi fik at vide, at vores naboer forstod at sætse på Østeuropa. Jeg gør opmærksom på, at den satsning, som svenskerne gjorde på Østeuropa, igennem det sidste år har medført et fald i passagermængden på mellem 20 og 30 pct. Det er altså det underlag, der er. Det er altså det, man fik ud af at sætse på denne rute, når vi nu her i Danmark ikke forstod nogen ting af noget. Der var altså ingen trafik, der gik uden om Danmark i denne her sag.

Men hr. Svend Erik Hovmand fik ikke benyttet lejligheden til at give bare antydning af en fornemmelse af, hvor vi skulle få de 40 mio. kr. i anlæg, de 20 mio. kr. i drift fra, hvor pengene skulle komme fra, og i hvilken rækkefølge de skulle tages, hvilket af de mange projekter, som bl.a. hr. Svend Erik Hovmands eget parti og andre partier her har prioriteret højt, der skulle lide skade. Vi fik ikke antydning af et svar. Jeg efterlyser det, fordi jeg som sagt gerne vil kun-

ne afvise de mange påstande, der er om, at dette er et forslag båret af populisme.

Og så vil jeg gerne spørge hr. Svend Erik Hovmand: Forudsætter partiet Venstre, at den tyske side af sagen er med og spiller aktivt med i dette projekt? Er det en forudsætning for, at projektet og forslaget kan gennemføres?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Erik Hovmand: Hvad er det, der er så skadeligt for det danske samfund ved, at den togrute ikke kan genoprettes? Hvor stort har tabet været for samfundet ved, at den blev nedlagt her for tre år siden? Jeg ved, man føler det er et tab i Storstrøms Amt, men hvor er det kæmpetab for samfundet?

Det næste: Nu har vi lige været igennem øvelsen om DSB-SV-loven her i formiddag, og da nævnte jeg det også, og jeg vil sige det én gang til: Vi skal jo altså have rammeaftaleforhandlinger her til efteråret. Hvis det er sådan, at et flertal her i Folketinget vedtager det her beslutningsforslag uden om regeringen og de øvrige partier, hvordan vil Venstre så forholde sig i den kommende rammeaftale omkring de 40-50 mio. kr. eller mere, det her kommer til at koste? Skal det prioriteres op og i givet fald foran hvad?

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal helt undlade at kommentere hr. Søren Hansens personlige bemærkninger. De står jo udmærket for hr. Søren Hansens egen regning. Men derimod vil jeg hæfte mig ved lidt af det saglige, han beskæftigede sig med, og det var spørgsmålet om trafikudviklingen over Østersøen. Hvis man ser på den seneste undersøgelse, som er foretaget i forbindelse med Femer Sund, viser det sig, at der har været en nedgang i trafikken på 6 pct. fra Sverige til Tyskland, men en nedgang på 20 pct. fra Rødby til Puttgarten. Der er altså klart tale om, at en stigende del af trafikken nu går mellem kontinentet og Skandinavien over Sverige.

Og så må jeg sige, at selvfølgelig – hvis hr. Søren Hansen havde hørt, hvad jeg sagde i mit indlæg – forudsætter vi, at tyskerne er med i det her. Det er derfor, vi ikke laver nogen bindinger. Vi laver overhovedet ingen bindinger i det beslutningsforslag, der er lagt op til her, om materiel, eller hvordan det skal gøres, hvilke tog der skal køre hvor, hvilke færger der skal

bruges osv., om der overhovedet skal være den gamle løsning eller vi skal finde en helt ny løsning. Det er op til de to ministre. Det er op til forhandling de to ministre imellem.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg skal sige til hr. Svend Erik Hovmand, at det er jo meget nemt, har det vist sig, at fremsætte et beslutningsforslag her i Tinget om, at der skal betales udgifter i størrelsesordenen 40 mio. kr. i anlæg og 20 mio. kr. i drift. Lad det så være lidt mere, lad det være lidt mindre, gerne for min skyld lidt mindre, men hvor skal pengene komme fra? Hvad er det for projekter, der nu skal skydes ud? Er det støjbekæmpelsen? Er det udretningen af spor? Er det København-Ringsted, der skal skydes ud? Hvad er det, der skal skydes ud?

Hvis ikke det er et sagligt spørgsmål, hvis ikke vi kan få svaret på det fra hr. Svend Erik Hovmand, så er det en klar bekræftelse af, at der ikke er sagligt belæg for dette forslag.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Se, vi har ikke tænkt os at gå ind i en detaljeret økonomisk diskussion her i dag. Alle ved, at DSB har et budget på 3 mia. kr. eller i den størrelsesorden, men det er ikke det, det handler om. Det, det handler om, er, at vi hurtigst muligt får genetableret denne linje, først og fremmest for at få Danmark ind på hovedlinjen igen, at vi ikke sejles agterud, at udviklingen ikke går uden om os.

Og vi ved i øvrigt ikke, hvad det kommer til at koste. Vi ved ikke, om der bliver behov for investeringer i den størrelsesorden, som hr. Søren Hansen nævner. Lad os nu se et udspil fra ministeren, så skal vi nok finde de penge. Det er ikke det, der bekymrer os. Det, der bekymrer os, er, at vi har en minister, som selv siger, hun er interesseret i at genåbne ruten eller i hvert fald undersøge det, som selv siger, at hun ønsker at drøfte den her sag med sin tyske kollega, som siger præcis som sin forgænger, at det vil hun gerne forsøge at få igennem.

Fair nok, nu får hun så opbakning forhåbentlig fra et stort flertal i dette Folketing, og det kan ministeren kun være tilfreds med.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Altså, beslutningsforslaget er yderst kort, det står på to linjer, men det lykkes alligevel på disse to linjer at få sagt, at det skal være snarest muligt. Jeg går ud fra, at når man siger snarest muligt, så mener man snarest muligt, og det er snart. Det er hurtigt.

Har man så ikke gjort sig nogen som helst overvejelser om de økonomiske konsekvenser af at få gennemført noget snarest muligt? Intet svar er også et svar, også et klart svar.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Det har vi da, det har vi i høj grad. Og hvis hr. Søren Hansen havde lyttet efter, hvad jeg har sagt fra denne talerstol i mit indlæg, ville han også have fået svar på det spørgsmål, han netop har stillet, hvis han havde læst bemærkningerne til forslaget, og hvis han i det hele taget havde fulgt den debat, der har været om den her sag.

Hvad er det, der er sket? Der er sket det, at vi – i modsætning til Enhedslisten, som meget bastant stiller nogle meget omfattende krav, som er ganske kostbare – har sagt, at det vil vi ikke. Vi vil ikke bruge mange hundrede millioner kroner og vente i 2-3 år på at få den her forbindelse etableret. Vi ønsker, at den kommer så hurtigt som muligt, og vi mener, det kan gøres langt billigere og langt hurtigere, end Enhedslisten lægger op til.

Kaj Ikast (KF):

Jeg kan nu ikke se, at jeg har tilsluttet mig dette forslag, hvor der står snarest muligt. Der står snarlig. Det er der meget stor forskel på. Der står udtrykkelig »på en snarlig løsning« i mit forslag i bemærkningerne til teksten, og dér vil man se, at det er jo egentlig noget lidt andet. For det her er efter mit tankesæt således at betragte, at der kommer en metropol imellem Lund, Helsingør, Helsingborg, Malmø, Roskilde og København. Og der kommer en anden metropol, der hedder Berlin.

Det bliver de to store nye centre i Europa, og dér mener jeg ikke det er nok, at vi har en jernbaneforbindelse, men en effektiv jernbaneforbindelse og en effektiv flyforbindelse. Og jeg slutter mig til det her. Jeg synes, det er en god idé, at vi får det etableret, og det skal der være tid til, for det skal ind i Landeswegsverkehrsplanen, og jeg ved ikke hvad, nede i republikken syd for os. Og det vil sige, at det kræver

store forhandlinger af ministeren med den tyske Bundesminister for at få det her gennemført. Så det er snarligt, det skal køres igennem, og det vil sige, at det er faktisk flere år. Jeg kender godt til, hvor lang tid det tager at få det ind i hele proceduren.

Derfor kan jeg ikke forstå, at man hidser sig sådan op, for vi er vel enige om, at metropolen kommer. Vi er også enige om, at Berlin bliver et storcenter, som skal forbindes, og derfor synes jeg, man skal tage det som en udstrakt hånd, der egentlig markerer over for Deutsche Bundesbahn, at vi ønsker, at det kommer, og støtter DSB.

Jeg kunne lige så godt stille mig op her i dag og være sur og gal, for hvem spurgte mig som forligspartner om at nedlægge ruten i sin tid? Det var der ingen der gjorde. DSB nedlagde den bare, uanset om det var i en forligsperiode, og de, der var med fra Venstre og De Konservative, blev ikke spurgt. Det er jo helt andre proportioner end dem, vi hører i øjeblikket, og derfor kan jeg ikke forstå det. Jeg kan ikke forstå, at man hæver stemmen så meget. Argumenterne må være meget svage, for når man virkelig har nedlagt noget, som var med i et vist årsforløb, der kørte, så ville jeg altså ikke hæve stemmen så meget, for så ville jeg have lidt dårlig samvittighed, når man ikke har forhandlet med forligspartnerne dér.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg skal sige til hr. Kaj Ikast, at jeg har et stykke papir. På den ene side af papiret står der B 47 fremsat den 7. maj af bl.a. hr. Kaj Ikast. Lige nedenunder står beslutningsforslaget i to linjer. Det fjerde og det femte ord hedder »snarest muligt«. Det er det, jeg har nævnt herfra, og jeg vil gerne understrege, at det er det, jeg refererer til.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er jo forunderligt at konstatere, at Det Konservative Folkeparti, Venstre osv. er interesseret i, at de folkevalgte foretager en planlægning af landets infrastruktur og vil genoprette en bane. Det synes jeg da er noget opløftende også at høre i de her liberaliseringstider, hvor der er så mange, der vil overdrage det til markedskræfterne. Så er det vigtigt at slå fast, at den folkelige forsamling udstikker overordnede retningslinjer. Det er jeg glad for.

Men jeg har lige et lille spørgsmål til hr. Kaj Ikast, og det går på følgende: Jeg kan forstå, at der er en lille nuance i vores forslag og indgang til det her. Man kan diskutere, om Enhedslisten opstiller for mange forudsætninger, men der er dog én af forudsætningerne, som jeg tror vi bliver nødt til at hæfte os en lille smule ved. Og det er, hvis vi skal have nogle passagerer fra fly og bus til at hoppe over på tog, om så ikke hr. Kaj Ikast mener, at det er en forudsætning, at man tilbyder det nyeste materiel. Jeg tror ikke, der er så mange, der vil hoppe op i de røde kreaturvogne, som man kalder det på sydbanen. Mon ikke det forudsætter IC3? Er det ikke en simpel forudsætning?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det vil være sådan i det tilfælde, hvor man forhandler mellem Danmark og Tyskland, at dér vil Sverige sikkert komme med, for jeg forudsiger, at det ikke bliver, før Øresundsforbindelsen er færdig. Da skulle denne forbindelse gerne komme meget, meget hurtigt og forbinde Skandinavien og Berlin med hinanden. Og i det tilfælde vil der både være svenske tog, der kan bruges, og tyske tog, der kan bruges, og der kan være danske tog, der kan bruges. Og dér laver man en fælles aftale, som man har lavet det med hensyn til Øresundsforbindelsen mellem Deutsche Bundesbahn, Statens Järnvägar og DSB.

Jeg vil have, det skal etableres på samme måde her, fordi det er en nøgleforbindelse til fremtiden, der kommer, og så kan man ikke bare stå og sjusse her i det danske Folketing om, at vi nok har nogle røde tog, der kan bruges. Nej, jeg mener, ministeren skal gå ned og forhandle nu med den tyske Bundesminister, og så begynder de to at finde ud af en løsning, og så skal man bagefter tale med svenskerne, så vi får en enighed imellem Skandinavien og Berlin om denne forbindelse, for det bliver en givtig rute. Det kan jeg godt sige.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal spørge hr. Kaj Ikast, om han ikke mener, det er en rimelig antagelse, at en sådan forhandling mellem Danmark og Tyskland, mellem den danske trafikminister og den tyske trafikminister, vil gå en smule lettere, hvis den danske trafikminister har noget med i lommen, f.eks. tilbud om, at der kan køre nogle IC3-tog

mellem København og Berlin. Det har vi jo netop erfaringer for, da vi havde diskussionen om København-Rødby-Hamburg. Da kom Danmark og sagde: Hallo, vi har en løsning, og så gik forhandlingerne lettere. Og hvis den danske trafikminister kommer ganske nøgen derned, så tror jeg, at det bliver lidt svært med forhandlingerne. Jeg tror, at hvis vi påklæder vores trafikminister og kommer med et godt tilbud, går det meget lettere.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige, at da vi forhandlede løsningen med elektrificeringen af jernbanen mellem Hamburg og Odense, var det mig, der førte forhandlingerne, og da var det en stor lykke, at vi ikke havde stillet betingelser om, hvilket materiel der skulle køre på ruten – det var begge jernbaner, der skulle afvikle det på et senere tidspunkt – men at vi lavede elektrificeringen, og så kunne hver især komme med deres tilbud. Ellers var det aldrig gået igennem.

Margrete Auken (SF):

SF var for to et halvt år siden forslagsstiller til forslaget om at genåbne forbindelsen, og vi går stadig væk ind for at få den forbindelse. Kontakten til Berlin kan blive en af de helt afgørende, og derfor er det vigtigt, at man satser på, at den kommer.

Jeg kan ikke rigtig finde ud af, om vi løber åbne døre ind ved at sige det her, for ministeren har jo tilkendegivet tidligere – ikke så klart her i indledningen nu, men tidligere har ministeren tilkendegivet, at hun var i gang med de dér forhandlinger, var i gang med at få udredet, hvordan det kunne tage sig ud. Og jeg vil da godt spørge ministeren, hvor sagen er henne i øjeblikket, og hvad det er for en type forhandlinger, der foregår, sådan at vi kan få en klar indsigt i ministerens holdning til det her.

Lad os så lige sige, at hvis vi skal stemme for et af forslagene, må det blive Enhedslistens, idet Venstres og De Konservatives og Kristeligt Folkepartis og Dansk Folkepartis altså er for tyndt. Man siger bare: Vi vil have ruten. Man siger ikke noget om, hvilken kvalitet den skal have. Det vil sige, at de problemer, som var kritiseret ved den gamle forbindelse, bare kan følge med og være der uanset hvordan, og jeg kan høre på de svar, som blev givet også til hr. Søren Kolstrup før, at man ikke er optaget af at få en rute, der kan have en vis – en vis – til-

trækning. Vi kan jo ikke have, der kører tomme tog, og det går jeg ud fra at heller ikke Venstre og De Konservative og Kristeligt Folkeparti osv. mener.

Det gør så, at vi bliver nødt til at spørge Enhedslisten – og dér er jeg spændt på at få svaret til de ting, der kom fra ministeren, for det vil være godt at få grundlaget frem – for det er klart, at når eller hvis vi kommer i den situation, at vi kan komme til at stemme for Enhedslistens forslag, hvad vi så gerne gør, bliver det naturligvis med det forbehold, at vi skal vide, hvad det koster. Det er lidt svært, at det ikke står i Enhedslistens forslag. Og vi må have frem, hvad det kommer til at koste, fordi det jo også er givet, at efter at vi sammen med Venstre og De Konservative har lavet loven om DSB, kan vi ikke bare komme og sige til DSB: Nu kører I det. Så må det i givet fald være sådan, at vi skaffer pengene oveni eller på anden vis sørger for i hvert fald, at der bliver gjort rede for det, så det ikke bliver et pres ind i en organisation, som vi har sagt skulle være selvstændig.

Så vi er altså med på, at vi får den her forbindelse. Vi vurderer, at den er vigtig.

Jeg vil i øvrigt godt spørge ministeren, om vi ikke også kunne få noget at vide om Rostock Havns betydning i det her forløb, for Rostock Havn opruster jo i øjeblikket til at blive en stor containerhavn, og også hvilken sammenhæng det kan have med den generelle forbindelse til Rostock. Det synes jeg ville være godt at få at vide.

Jeg vil egentlig også gerne høre en lille uddybning af, hvordan det er gået med den svenske både godsforbindelse og persontransport. Har svenskerne haft gavn af at lave deres rute på en sådan måde, at der virkelig er en pointe i det, som Enhedslisten gør opmærksom på? Jeg tror, det er i Enhedslistens forslag, man henviser til den svenske åbning. Det kan også godt være, det er det andet. Det er i denne her sammenhæng ikke det afgørende. Det afgørende er: Er svenskerne ved at score kassen nu? Og er det lykkedes dem at få de transporter, som vi altså så i givet fald er gået glip af? Eller hvordan er det med det?

Men altså, det er SF's indstilling, så ministeren kan godt mærke, at der er et vist pres på. Vi vil faktisk godt have den og regner med, at vi kan få en melding forholdsvis snart, for de forhandlinger har jo pågået et godt stykke tid. Ministeren har i hvert tilfælde sagt tidligere, at hun var i gang med at tale med sin tyske kol-

lega. Nu bemærker vi jo, at Enhedslisten siger, det er efter det tyske valg.

Der er betydelig mere realisme i Enhedslistens forslag, selv om det også er præget af en hel del overbud, men betydelig mere realisme i det. Og det er klart, at vi skal lige se, hvordan det kommer til at se ud fra tysk side også.

Men støtte fra SF på den betingelse, at vi lige skal have lov til at kontrollere prisen også.

Aase D. Madsen (DF):

Dansk Folkepartis ordfører kan desværre ikke være til stede; derfor overtager jeg ordførerskabet.

Jeg vil gerne starte med at henvise til den debat, der var med hensyn til økonomien, og hvor pengene skulle komme fra. Jeg vil da gerne stille det i forhold til de 6 mia. kr., der skal bruges til udvidelsen af København-Ringsted-banen. Her er der ikke nogen bekymringer fra ministerens side om, hvor pengene skal komme fra, på trods af at der ligger rapport på rapport om problemer med behovet, og om den overhovedet kan være rentabel, problemer med naboer osv.

Og da vil jeg sige: Hvis der bliver økonomiske problemer med hensyn til ruten til Gedser – jeg kan se, der er nogle, der smiler, og jeg er da glad for, at man kan se det komiske i sagen, for det kan jeg altså også – hvis det giver problemer med den rute, jamen så kan den stille og roligt nedlægges, og tabet bliver minimalt. Men vi kan søreme ikke begynde at grave sporene op igen mellem København og Ringsted, så det er fuldstændig ude af proportioner at begynde med at sige, at vi ikke har nogen økonomi til det. Hvis vi vil, så har vi det.

I øvrigt finder Dansk Folkeparti som medforlagsstiller til B 47, at det er et godt forslag. Vi har simpelt hen sagt: Vi prøver – går den, så går den. Men vi kan da ikke acceptere Enhedslistens forslag om sådan en Rolls-Royce på skinner, og det er ubegribeligt, at Enhedslisten, som burde være repræsentanter for rygsækfolket, lige pludselig forlanger kæmpestore investeringer, uden at man har noget bevis, der siger, at det kan være rentabelt med disse store stationsudvidelser, og jeg ved ikke, hvad der skal med på det projekt. Så bliver det ude af proportioner; og hvad nytter det så med hensyn til åbning østpå? Det er fuldstændig uden forbindelse med jorden, det her.

Det pålægger også DSB en række ting. Jamen altså, så længe vi har monopolet til DSB, må de

da have visse frie hænder til selv at sige: Det her kan vi klare på en rentabel måde, og det giver Enhedslisten dem overhovedet ikke i sit forslag.

Ja, jeg kan så bare sige, at vi i Dansk Folkeparti håber, at udvalgsarbejdet kommer til at foregå på skinner i om ikke højhastighedstogs-fart, så i et rimeligt tempo. Og vi er som sagt utrolig positive over for det.

Arne Melchior (CD):

Som jeg havde lejlighed til at minde om tidligere på dagen, er der altså en halv snes arbejdsdage tilbage i indeværende samling, så det mindst gå i eksprestogstempo, hvis det her forslag skal kunne nå at blive færdigbehandlet.

Men det hindrer jo ikke, at det kan blive førstebehandlet i dag, som det jo altså også bliver – eller begge forslag endda.

Det skorter ikke på sympati fra CD's side. Det gør det ikke. Jeg var da også ked af, da forbindelsen København-Gedser-Berlin blev nedlagt, men det havde jo nogle grunde. Det havde jo først og fremmest den grund, at der ikke var mange, der var interesseret i den. Den gav altså et kraftigt underskud. Og vi har jo tidligere på dagen behandlet lovforslag nr. L 85 om DSB's selvstændiggørelse, og der står faktisk i § 2, stk. 1, sidste sætning: »Virksomheden drives på forretningsmæssigt grundlag.« Det må jo være udgangspunktet.

Det betyder ikke, at der ikke må være underskudsgivende strækninger; det må der. Men det skal vel så primært være i indenrigstrafikken og ikke i den internationale trafik.

På den anden side omfatter vores sympati også udenrigstrafikken; det gør den da i høj grad. Vores sympati omfatter også dette, at vi skal kunne komme hurtigt til Tysklands kommende hovedstad og syd- og østover derfra.

Tanken kan vi altså som sagt godt både forstå og lide. Og nu er år 2000, hvor Berlin skal indvies som forbundshovedstad, altså rykket de år nærmere, og så tør jeg da ikke udelukke, at det også rykker nærmere med en genetablering af denne forbindelse. Men prognoserne, som siger, at den vil være lønsom i dag, kender jeg ikke.

Og der må jeg nok sige, at der gør B 45, altså Enhedslistens forslag, lidt mere ud af det ved ærligt at sige – og det er pkt. 5 i Enhedslistens forslag: »Et eventuelt underskud dækkes over finansloven.« Det har de fire andre forlagsstillere, Venstre, De Konservative, Dansk Folkeparti og Kristeligt Folkeparti, underligt nok ikke

kunnet mande sig op til. Det er, som om man har villet spare på bogstaverne, så korte både selve forslaget og bemærkningerne er.

Når jeg har hørt på hr. Svend Erik Hovmands tale, må jeg sige, at så var der jo meget mere gods i den, end der i og for sig er i forslaget. Det virker, som om det er kommet lidt for tidligt, eller jeg vil sige, det virker også, som om det er kommet lidt for tidligt. Så trods al sympatien har vi ikke rigtig noget at have den i. Men jeg tør som sagt ikke udelukke, at udviklingen vil medføre, at tiden sig nærmer.

DSB har ladet høre fra sig i går i anledning af førstebehandlingen af disse to forslag. Og DSB siger: Jamen når I nu fra Folketingets side, fra lovgivningens side, åbner for at udlicitere strækninger, er det så ikke en udmærket plan at prøve at udlicitere denne strækning?

Nu er der selvfølgelig så det besværlige ved det, at tyskerne skal være involveret. Også det beskæftiger de fire partiers forslag, B 47, sig ikke med. Det undrer mig, at man ikke er kommet ind på det ved udarbejdelsen af sit forslag.

Men altså, færdiggørelse i indeværende samling kan vist kun blive med negativt resultat. Men jeg forudser da, at vi skal hilse på det forslag igen i næste samling, og så må vi se, om vi er kommet yderligere nær det. Og jeg vil gerne inddrage i udvalgsarbejdet og i overvejelserne med ministeren, om der her var en meget fin og speciel chance for at prøve udliciteringsvejen, for så kan man da være sikker på fra forslagsstillernes side, at så vil de, der eventuelt vil lægge billet ind på det, også gøre noget for at promovere ruten og få den solgt og få tiltrukket nogle passagerer, hvis det kan lade sig gøre.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Ja, jeg vil da gerne medgive hr. Melchior, at der vel ikke ligger så mange timers udvalgsarbejde bag udformningen af forslaget her; jeg har i hvert ikke været med i dem. Jeg syntes bare umiddelbart, at ideen var så god.

Men så må jeg undre mig over, at hr. Arne Melchior i første del af sin tale blander DSB ind i det. Der står jo ikke DSB nogen steder i det her forslag, og det fandt hr. Melchior så også ud af lidt senere, hvor hr. Melchior siger, at man kan udlicitere.

Ja, netop. Det er jo ikke noget med, at DSB skal være en forretning eller noget i den retning. Hvis regeringen beder DSB om at køre denne rute her, skal DSB selvfølgelig have de

penge for det, som DSB mener det må koste, minus de billetindtægter, der er på det. Men det kunne jo være nogle andre, det kunne jo være tyskerne, der får lov at køre på den. Der står jo ikke DSB nogen steder. Vi arbejder lige netop i denne tid med at udlicitere driften på jernbanenet. Det er det, det handler om for mig at se.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Disse bemærkninger kan jeg vel kun forstå sådan, at i hvert fald den ene af de fire forslagsstillere godt kan tænke sig en udliciteringsmodel, og det er da rigtigt, at der ikke i B 47 er nævnt DSB, men der står altså, at »det pålægges regeringen«.

Jeg har ikke helt klart for mig, at staten ud over DSB og så det, vi kalder privatbanerne med et lidt misvisende ord, har benyttet andre operatører til jernbanedrift, men jeg kan altså forstå, at det er det, der ligger bagved. Så burde man nok have skrevet det med ind i bemærkningerne, således at vi, der skal ytre os til forslaget, har en mulighed for at se, hvad der egentlig er meningen.

Jeg forstår altså nu, jeg repeterer, at det ikke er DSB, der skal køre den, i hvert fald er det ikke en betingelse eller en forudsætning fra forslagsstillernes side.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Det har overhovedet ikke været drøftet mellem forslagsstillerne, men jeg mente, at det, der ligger i hele tilrettelæggelsen af vores jernbanedrift i Danmark, er, at man kan udlicitere kørslen. Så det er da helt oplagt, at når det er en international rute, kan man udlicitere kørslen.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja, så billigt kan man altså ikke slippe. Man kan ikke pålægge regeringen, altså tvinge regeringen til at drive en vis rute eller sørge for, at den bliver drevet, som kun for en dels vedkommende overhovedet foregår på dansk jord, uden at sige, hvor pengene skal komme fra, hvis der ikke er nogen, der vil møde op og dække underskuddet. Så derfor er pålægget, som det udtrykkeligt står, til regeringen, ikke realistisk uden at sige det, som Enhedslisten siger, at kan den ikke køres lønsomt eller bare balancegivende, så skal staten, skatteyderne, dække underskuddet.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jamen jeg mener, det er klart, at der skal betales for det her. Det her er ikke mere udspecificeret, fordi vi mener, at det er regeringens opgave at gå hen og finde den bedst mulige måde at gøre det på, og det er ikke veteranog ligesom det, der startede for 100 år siden, vi vil have; det er et moderne tog.

Så vil jeg gerne komme tilbage til tingene i min ordførertale. Det er da klart, at der skal betales for det, ligesom der skal betales for al jernbanedrift i Danmark. Der er ingen jernbanedrift i Danmark, der giver overskud, så det er da klart, at man skal det. Men regeringen spurgte heller ikke Folketingets flertal, om man ville være med til at nedlægge ruten i sin tid, selv om man indkasserede underskuddet, for at sige det sådan, altså forbedrede sit regnskab ved at nedlægge ruten.

Vibeke Peschardt (RV):

Hr. Arne Melchior har næsten taget ordene ud af munden på mig, for jeg var så enig, så enig i alt, hvad han sagde.

Men jeg vil starte med at slå fast, at vi var kede af at være med til at nedlægge ruten Gedser-Berlin, da det skete for snart 3 år siden. Den gav bare et tordnende underskud. Samtidig med at den gjorde det, stillede regeringen og trafikministeren og Folketingets øvrige partier, de fleste af dem i hvert fald, store krav til DSB om besparelser, og så fandt man altså en besparelse.

Spørgsmålet er nu, om man skal genoprette den rute. Jamen det ser vi da gerne at man gør. Når vi ikke kan støtte det nuværende forslag, eller når vi direkte afviser det, er det, fordi der ikke er finansiering i det, fordi Folketingets partier gang på gang står her på talerstolen og udskriver regninger. Vi hørte også nogle udskrevet i går på metron; der skulle laves flere stationer, uden at man sagde, hvor pengene skulle komme fra. Der skal købes flere tog. Der skal laves flere ledningsnet. I det øjeblik man kommer hen til snorene, ja, så er der ingen, der vil deltage i finansieringen.

Det, jeg var mest enig med hr. Arne Melchior i, var, at jeg synes, man skal udbyde den her rute. Lad os så se, hvem der vil byde på den. Vi afviser i hvert fald begge forslag.

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Nu har vi lige behandlet et lovforslag, L 85, om, at DSB skal drives som et selvstændigt virksomhed. Derfor vil vi ikke være med til at pålægge DSB nye ruter, ruter, der giver underskud, noget, som skatteborgerne må betale, og samtidig bliver der tale om store udgifter til nye tog.

Hvis der skal oprettes en sådan ny rute, må det bero på, at vi får en indstilling fra DSB, en indstilling, der samtidig fremviser nogle prognoser om, at der er brug for ruten, og sidst, men ikke mindst, at den ikke giver underskud, og samtidig, at DSB kan holde de udgifter, der skal bruges til nye tog, inden for det budget, de har.

Men nu forstår jeg på Kristeligt Folkepartis ordfører, at det slet ikke er DSB, der hentydes til i lovforslaget, men at der er andre, der kan oprette ruten igen. Hvis det er tilfældet, kan vi selvfølgelig bakke det op.

Vi har jo også lige vedtaget en lov, der siger, at der er andre, der kan bruge de skinner, som vi har, og derfor er der da mulighed for, at der er andre operatører, der kan se en fordel ved at oprette en sådan rute. Og hvis der er nogen, der har lyst til det, jamen så kan vi da ikke have noget imod det; det vil vi da fuldt ud bakke op.

Hvis det er det, Kristeligt Folkeparti mener med det, så kan de regne med vores støtte, men som vi har forstået lovforslaget, var der tale om, at regeringen ville have, at DSB skulle oprette ruten, og det kan vi ikke gå ind for.

Ole M. Nielsen (KRF):

Det var jo så dejligt af ministeren at få at vide, hvilke partier der var ansvarlige her i Folketinget. Det holdt jo ikke så længe med det ene og det andet. Det blev jo også lidt blakket. Så er der kun Fremskridtspartiet tilbage, som sådan er rigtig ansvarlige. Det nævnte ministeren nu slet ikke, men det må så være konsekvensen.

Så er dette jo blevet en lidt interessant diskussion, for jeg troede da, at når vi lavede lov om banestyrelsen og lavede DSB til et selvstændigt selskab, så var det noget, vi mente alvorligt, og når vi snakkede udliciteringer, så var det så noget, vi mente noget med, og også, at udlicitering betyder, at det er noget, vi skal betale for.

Altså, når jernbanedriften ikke kan gå rundt, så er det jo ikke noget med, at man kan få penge for at udlicitere, så skal man selvfølgelig betale for det, og det er det, Folketinget her skal blive enige om: Hvor meget vil man betale for

at få kørt? Og der mener vi fire forslagsstillerpartier her selvfølgelig, at vi vil betale for at få kørt den rute til Berlin, helt klart.

Så holder hr. Søren Hansen en masse gode ting op imod hinanden om overskæringer og forskellige sikkerhedsanlæg, vi vil have lavet, osv. Det vil vi da også gerne. Men hvis vi laver alle de dér gode ting først og så aldrig kommer til Berlin, er jeg bange for, at vi bliver forholdsvis indskrænkede.

De samme partier, som er imod det her, vil jo gerne, at vi skal have en effektiv kollektiv trafik her i landet og selvfølgelig også – formoder jeg da så – rækkende ud over landets grænser. Og spørgsmålet er jo, om vi skal til Berlin, eller vi ikke skal til Berlin. Folk vil jo til Berlin, og hvis vi laver et ordentligt, effektivt togsystem, bruger folk toget til Berlin. Hvad gør de ellers? Ja, nogle har selvfølgelig bedst økonomi til at tage en bus. Det er det billigste, det er ikke det behageligste, men de allerfleste, som kan finde penge til det, tager flyet. Og det er der faktisk ingen der har talt om her i dag. Det er da klart, at en effektiv bane er et alternativ til flyet.

Jeg ved ikke, hvor mange der hver dag flyver mellem København og Berlin, og det bliver flere. Berlin er jo Europas kommende metropol. Hvis udviklingen i Østeuropa går, som vi virkelig ønsker, og det tror jeg alle i dette Folketing håber, så bliver Berlin virkelig en betydelig by i fremtiden, og der har vi selvfølgelig en interesse i, at vi har så effektiv en forbindelse til Berlin som muligt. I øvrigt bliver vi da heller ikke dummere af at komme til Berlin af helt kulturelle årsager.

Men som før sagt skal det jo erkendes, at der ikke ligger det store udvalgsarbejde bag det her. Jeg vil gerne have nogle trafikprognoser til at vurdere det efter. Når der ikke har været det store udvalgsarbejde bag det, og når det er så tyndt, som det er, er det da også, fordi regeringen skal have mulighed for at finde den bedst mulige løsning og ikke være bundet op af en hel masse som i hr. Søren Kolstrups forslag, som er en alt for bundet opgave. Men det ligger selvfølgelig underforstået, at det ikke er damplokomotiv, vi skal have foran igen. Det skal være noget, der er virkelig effektivt, og som ikke holder ved samtlige stationer herfra og til Gedser.

Derfor kan jeg såmænd heller ikke forstå, at dette har så meget med lokalpatriotisme at gøre. Det har ikke ret meget med Nordjylland at gøre i hvert fald, og der er heller ikke meget

lokalpatriotisme i det for Sydsjælland, hvor toget efter min mening slet ikke skal holde.

Men vi anbefaler selvfølgelig forslaget her og håber, at vi kan få truffet en principbeslutning om, at vi skal have sådan en effektiv togforbindelse oprettet.

Svend Heiselberg (V):

En af årsagerne til, at Venstre og De Konservative er kommet med beslutningsforslaget, er selvfølgelig inspireret af ministeren, som jo har haft en drøftelse med en tysk transportminister, hvor man har diskuteret genåbningen af København-Berlin-ruten.

Jeg synes også, at man i beslutningsforslaget har taget hensyn til næsten alt muligt, idet der jo blandt andet står i bemærkningerne:

»Forslagsstillerne lægger sig ikke fast på, hvilken konkret teknisk løsning der bør foretrækkes. Det må dels bero på ressourcemæssige overvejelser, dels på forhandlinger med den tyske side af forbindelsen.«

Det præciserer jo netop, at der skal forhandlinger til, og det tror jeg også er noget, som vi vil kunne enes om at man skal forsøge på, om man kan få forhandlinger med tyskerne om at genåbne ruten.

Første næstformand (Birte Weiss):

Ordføreren for forslagsstillerne til beslutningsforslag nr. B 47 (om at etablere en togforbindelse fra København til Berlin via Gedser), hr. Svend Erik Hovmand.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg gerne allerførst gerne sige tak for en meget positiv modtagelse af dette beslutningsforslag. Jeg synes, at der i høj grad er grund til optimisme.

Det er klart, at der er ganske stor tilslutning til det forslag, som vi har fremsat; vi når ganske højt op, omkring 80 mandater vel, eller sådan noget. Men hvis vi derudover ser på de bemærkninger, der er faldet fra Enhedslisten, fra SF og fra andre partier, som ikke umiddelbart er med, så tror jeg ikke, det skulle være umuligt at samle det nødvendige flertal til at opfordre ministeren til at optage forhandlinger med sin tyske kollega med henblik på at få etableret en forbindelse til Berlin igen. Det synes jeg er meget positivt.

Jeg vil gerne komme med et par enkelte bemærkninger. Dansk Folkeparti nævnte økonomien, som jo også andre var inde på. Vi ved

ikke i dag, hvad forhandlinger mellem den danske og den tyske minister fører til af krav i forbindelse med en sådan rute. Der er jo godt materiel på begge sider af Østersøen, som vil kunne anvendes. Der er mange løsningsmuligheder. Derfor synes vi, at det rigtigste er, at der kommer et udspil fra de to ministres side.

Men det er fuldstændig rigtigt, som Dansk Folkeparti påpeger, at der ikke er nogen sammenligning. Når man uden at trække på skuldrene taler om 6 mia. kr. for en ny jernbanestrækning fra København til Ringsted og så begynder at sætte de meget bekymrede miner op over det forslag her, ja, så er jeg enig med dem, der siger, at argumentationen må være meget dårlig, siden man bruger så store armbevægelser omkring denne sag.

Vi har – og det siger jeg til CD – ikke udelukket nogen løsning. Altså en udliciteringsløsning, som også DSB har været inde på, har vi absolut ikke afvist som en mulighed i forbindelse med dette forslag.

Så vil jeg i øvrigt sige: Om det her koster et eller andet beløb i underskudsdekningen for driften i en periode, det ved jeg ikke. Jeg er ikke sikker på, at det vil gøre det. Jeg tror faktisk, at hvis man lancerer denne rute og promoverer den på den rigtige måde, kunne den godt bringes til at fungere. Der er i hvert fald noget, der siger mig, at når svenskerne og tyskerne investerer 4 mia. kr. i en direkte linje parallelt med den, vi nedlægger, så er det nok, fordi de tror, at de kan få økonomien til at hænge sammen, og så kan vi også nok få løst det problem med de dér 20 mio. kr. i driften.

Men for mig handler det ikke om det. For mig handler det om meget mere, som gør disse 20 mio. kr. til en lille nål i en høstak. For mig handler det om, at Danmark skal ind på landkortet, på det europæiske trafiknet, på hovedfærdselsåren, at vi kommer med i udviklingen i det største vækstområde i Europa i de kommende 10 til 15 år, nemlig Østersøregionen, at vi ikke overlader det hele til svenskerne og finnerne, at vi i den grad sætter os det mål at være det land, som er hængslet mellem kontinentet og Skandinavien, kulturelt, erhvervmæssigt, trafikalt og på en række andre områder. Det er det, det handler om, og set i den relation er 10 eller 20 mio. kr. ikke noget væsentligt beløb.

Jeg skal som sagt slutte med at sige tak for en meget positiv modtagelse. Jeg håber, vi kan få en hurtig, en konstruktiv udvalgsbehandling,

sådan at vi kan få etableret denne forbindelse igen så hurtigt som muligt.

Første næstformand (Birte Weiss):

Ordføreren for forslagsstillerne til beslutningsforslag nr. B 45 (om genoprettelse af togforbindelsen København-Gedser-Berlin), hr. Søren Kolstrup.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal sige tak for svarene, og man kan i hvert fald sige, at hvad angår hovedstødet, så var der jo da en positiv opbakning til det. Men jeg tror alligevel, det er værd at præcisere, hvad det er for et motiv, der ligger bag vores forslag, og derefter skal jeg gå over til at kommentere de enkelte bemærkninger.

Når Enhedslisten har fremsat dette forslag, er det ikke ud fra sådan en eller anden lille finurlig idé, man fik en skøn dag omkring noget lokaltrafik, så er det ud fra et overordnet synspunkt, der hedder, at det er værdifuldt, hvis der er mange flerstrengede forbindelseslinjer nord/syd, og at vi for alt i verden skal undgå at etablere trafikkorridorer, som al trafik samles omkring. Det handler også om at få udbygget regionerne i Europa på en alsidig måde.

Det næste hovedmotiv er, at vi mener, at der simpelt hen samlet set skal flere passagerer og gods på skinner. Det vil altså sige, at folk fra fly, fra bus og fra lastvogn skal bringes over på skinner.

Det er sådan de to hovedgrunde, der ligger bagved, og dertil kommer så det synspunkt, der hedder, at vi alle ved, at Berlin bliver en udfaldsport til Østeuropa, den bliver et centrum, og derfor kan vi lige så godt være i god tid og så at sige foregribe den udvikling.

Men hvad angår de enkelte forslag, vil jeg sige til de bemærkninger, der især er faldet fra den borgerlige side: Man kan godt diskutere, om det nu har været rigtigt af Enhedslisten at skrive, at man skulle have den og den togtype. Man kan altid diskutere, om det var rimeligt at gå ind i de konkrete tekniske drøftelser. Men dér, hvor jeg mener, det alligevel er vigtigt at komme med nogle forudsætninger, det er at gøre opmærksom på, at hvis man skal have folk fra bus, fly, fra privatbil, fra privat lastvogn, fra truckene og over på skinnerne, så ved vi igennem en lang række undersøgelser, at det fordrer for det første, at det skal gøres inden for en rimelig tid efter de gældende forhold, og at

komforten skal være tiptop. Det bliver vi nødt til at sige.

Jeg siger ikke, at det skal være den og den tekniske løsning, men komforten skal være i orden, og vi ved, at toget skal spille sammen med andre løsninger, altså med hensyn til bus og tog andre steder.

Det vil sige, at jeg godt kan gå med til, at vi drøfter, om vi overhovedet skal stille nogle tekniske løsninger op, men det, vi ikke kan se bort fra, er, at det er vigtigt at give et mandat, der siger, at vi er indstillet på at finde den optimale løsning, hvad angår komfort, hvad angår tid.

Der er stillet nogle spørgsmål om, hvad det koster. Det var især fru Margrete Auken, der var inde på det. Og der ved vi jo – og det er i hvert fald mit bud på den bedste komfort, man kan tilbyde fra dansk side – at et togsæt, IC3, sådan med tre afdelinger dér, koster 40-43 mio. kr. Vi ved også, at DSB absolut ikke har nogen overkapacitet på det område, og derfor bliver vi nødt til at bide i det sure æble og sige: Jamen så skal der altså være 43 mio. kr. eller 40 mio. kr. gange to eller tre eller fire. Det bliver vi nødt til at sige. DSB har ikke noget på lager, hvad det materiel angår. Det skulle da kun glæde mig, hvis tyskerne så havde det.

Så er der faldet nogle bemærkninger om tidsfaktoren. Det var især ministeren, der var inde på det. Og dér skal jeg gøre opmærksom på, at når vi tillader os at operere med de fem timer, er det, fordi de diskussioner og de drøftelser, jeg har haft med det gamle Scandlines, gik ud på, at de var i stand til, og deres bud var, at det kunne køres endda på under fem timer under den forudsætning, som ifølge deres opfattelse skulle være realistisk, nemlig at man kan sejle Gedser-Warnemünde.

Det igen vil være realistisk, når motorvejen er der. For når den er der, vil man kunne transportere både tog og bil, og det er klart, at hvis der kan sættes spørgsmålstejn ved den forudsætning, så falder vores 5-timers-betragtning og derunder, for er der noget, jeg ikke ønsker, er der noget, Enhedslisten ikke ønsker, så er det hurtigfærger. Så der er altså noget, der skal klares af. Én af parterne må have misforstået hinanden. Det er jeg meget interesseret i at få drøftet nøje.

Der faldt forskellige bemærkninger, bl.a. fra fru Aase Madsen, der gjorde opmærksom på, at vi måske var specielt luksuriøse. Det er ikke meningen at være specielt luksuriøse, det er meningen at være meget nøgtern og sige: Hvad

er det for faktorer, der skal være til stede, for at den her rute på lang sigt kan blive lønsom? Selvfølgelig kan den ikke blive det til at begynde med, og derfor må jeg sige til forslagsstillerne fra den borgerlige side, at Enhedslisten er meget interesseret i at gå ind i nogle drøftelser, og det kan også godt være, at det er tosset at komme med nogle konkrete tekniske bud, men dér, hvor vi alligevel bliver nødt til at tage en lidt grundig drøftelse, er med hensyn til, hvilke principielle forudsætninger der skal være til stede for, at den her rute kan blive en god idé.

Men jeg ser frem til udvalgsbehandlingen, og jeg ser frem til, at vi får drøftet noget omkring forudsætningerne og får gjort dem så realistiske som vel muligt, så vi kan give vores trafikminister et godt mandat til de kommende drøftelser.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Der er lige et par ting, jeg gerne vil gøre en bemærkning til. For det første var der de prognoseforudsætninger, som hr. Svend Erik Hovmand anvendte. Jeg vil bare gøre opmærksom på, at jeg tror, man skal være forsigtig med at bruge foreløbige resultater af en undersøgelse, der er lavet i relation til en eventuel fast forbindelse over Femerbælt, som jo er Rødby-Puttgarden, og som er i relation til Hamborg, at bruge det som et udtryk for, hvilke muligheder eller ikkemuligheder der er i forbindelse med en København-Berlin-forbindelse, der går over Gedser-Rostock eller Gedser-Warnemünde. Jeg mener ikke, man umiddelbart kan tage det som udtryk for noget som helst.

Man skal også være opmærksom på, at de svenske investeringer i færger og færgeforbindelser i høj grad har været i relation til gods-transport, hvor det, vi taler om her, så vidt jeg har forstået på forslagsstillerne, primært vedrører passagertrafik. Derfor er det ligesom nogle forskellige størrelser, der er inde i billedet, som man nok skal være lidt varsom med at holde op imod hinanden uden nærmere vurderinger.

Så skal jeg også oplyse, at DSB har overvejet, om ruten kan køres som såkaldt fri trafik, det vil sige, at man selv sætter det i værk og uden et egentlig tilskud fra staten. Det siger DSB, at det kan man ikke.

Vi har med jernbaneloven givet adgang til fra den 1. januar år 2000, at andre kan operere i fri trafik, og så vil det jo vise sig, om der er andre, der vil være interesseret i at køre den uden tilskud.

Så er det spørgsmålet om udbuddet, men der skal vi jo gøre op med os selv, om vi rent faktisk vil bruge det, der anslås til at være ca. 20 mio. kr. om året i driftsudgifter, til en forbindelse af den her karakter ud fra den forudsætning, som vi har i dag, nemlig at tyskerne for så vidt ikke er med.

Så skal jeg sige en lille smule om, hvor sagen er i dag i Trafikministeriets regi, og det gør jeg så ud fra en venlig opfattelse af beslutningsfor-slaget fra de borgerlige partier, selv om det er lidt svært at fastholde, at det skulle være et forsøg på at være venlig, når man en gang imellem også læser lidt i den lokale presse, som hr.

Svend Erik Hovmand betjener sig af. Men hvis vi nu tager den venlige forklaring, som jeg har fået her både fra hr. Svend Heiselberg og også fra hr. Kaj Ikkast og hr. Ole M. Nielsen, skal jeg gøre opmærksom på, at trafikministeren også kan lidt selv og Trafikministeriet kan lidt selv.

Allerede inden påske var der faktisk direkte kontakt mellem DSB og Deutsche Bahn med henblik på en afklaring af, hvilke muligheder tyskerne ser, og hvilke muligheder man kunne have for et samarbejde på det her område, og der har også efterfølgende været kontakt mellem de to trafikministerier med henblik på at finde ud af, hvilke muligheder der er, hvilke interesserer bl.a. tyskerne har. Vi har fra dansk side klart tilkendegivet, at vi i givet fald vil være interesseret, hvis vi kan finde noget, der er fornuftigt. Det er desværre ikke lykkedes mig endnu at få et møde direkte med min tyske kollega. Jeg håber, at det lykkes i nær fremtid, men det har simpelt hen ikke været praktisk muligt, og så er vi nok også lidt opmærksomme på, at den tyske trafikminister desværre har haft lidt andet at beskæftige sig med det sidste par uger.

Det sidste, jeg så skal sige, er en oplysning om Warnemünde, som Enhedslisten spørger til. Hvis man skal bruge Warnemünde som alternativ til Rostock, er det af Scandlines oplyst over for mig, at man skal have tilpasset færgelejet til færgen, men der er også et problem med vejforbindelsen. Så det er altså lidt vanskeligt. Der skal store investeringer til på den tyske side, for at man kan bruge Warnemünde, og på samme måde findes der ikke noget brugeligt jernbaneleje i Rostock. Så det er altså også noget med, at det ikke bare er i Danmark, der skal store investeringer til, det er også i Tyskland, og derfor er det her ikke nogen sag, man kan løse hurtigt og nemt.

Det er en sag, der kræver lidt større bearbejde, men jeg vil gerne sige, at regeringen, og det har jeg også tilkendegivet tidligere i forskellige sammenhænge, er klart opmærksom på ikke at få koblet Danmark af og heller ikke at få koblet det sydsjællandske og Lolland-Falster af i den udvikling, som vi ser, og heller ikke i forhold til Berlin. Vi er meget opmærksomme på, hvilke muligheder der er, men foretrækker også at være realistiske i den her sammenhæng. Og hvis jeg lytter med de venlige ører, så hører jeg i virkeligheden også, at det er det, flertallet her i Folketinget i dag siger, og det synes jeg sådan set er udmærket.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg vil gerne takke ministeren for ikke mindst de sidste bemærkninger. Det var jo næsten lige før, at man fik en fornemmelse af, at vi var hundrede procent enige om alt.

Man skal selvfølgelig ikke være overoptimistisk, men jeg er glad for de bemærkninger, og jeg synes, at det var konstruktive bemærkninger, og jeg håber, at det vil føre til, at vi nu meget hurtigt vil kunne finde en løsning, som vil kunne dække bredt i Folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslagene overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Birte Weiss):

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 89: Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift efter brændstofforbrug af visse personbiler. (Tillægsafgift for privat anvendelse af varebiler og forhøjelse af vægtafgift for varebiler). Af skatteministeren (Ole Stavad). (Fremsat 2/6 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.