

for bompenge kan ikke stå alene. Der skal tages en lang række andre initiativer, når det drejer sig om den kollektive trafik i byerne.

Til den radikale ordfører skal jeg slutte af med at sige, at vi netop forestiller os, at man kan foretage en total fredeligørelse, så bilen kommer ud af byen. Men det forudsætter, at man laver en helt speciel handlingsplan for erhvervslivet og betænker specielle grupper, f.eks. handicappede m.m. At bilen som sådan kommer ud af byen, finder vi utrolig vigtigt, men det forudsætter jo en helt, helt anden situation end den, vi har i dag. Der kræves en megainvestering i kollektiv trafik.

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

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 162:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togforbindelse til Berlin via Gedser.
Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Fremsat 29/3 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Togforbindelsen mellem København og Berlin har været et hyppigt diskuteret emne her i Folketinget, lige siden den ophørte i 1995.

I juni 1998 vedtog Folketinget beslutningsforslag nr. B 47, som pålagde trafikministeren at genetablere togforbindelsen København-Berlin, og der blev i konsekvens heraf nedsat en arbejdsgruppe, som i løbet af 1998-99 undersøgte en række modeller for togforbindelsen Køben-

havn-Berlin. Undersøgelserne omfattede markeds-mæssige konsekvenser, indtægter og omkostninger, tekniske forudsætninger, færgeforhold og samlet økonomi.

De viste, at hovedproblemet for en togforbindelse til Berlin først og fremmest er det beskedne marked. Det samlede antal togrejser mellem Østdanmark og Berlin samt det øvrige Østeuropa er blot mellem 50.000 og 75.000 rejser årlig. Man kunne hertil indvende, at det jo netop kunne skyldes de dårlige togforbindelser. Men undersøgelserne viste også, at effekten af at retablere en togforbindelse selv i bedste fald næppe kunne forventes at give mere end 30.000 ekstra togrejser på årsplan.

Nettoudgifterne til driften af direkte togforbindelser med overførsel på færge blev opgjort til mellem 25 og 80 mio. kr. årlig afhængigt af ambitionsniveauet. Dertil kom de nødvendige investeringsudgifter i tilpasning eller anskaffelse af færger og indkøb af tog.

Det blev samtidig konstateret, at det heller ikke er økonomisk realistisk at etablere direkte togforbindelse København-Berlin via Rødby. Også en sådan forbindelse ville medføre store omkostninger og ville under alle omstændigheder være en omvej i forhold til den direkte linje over Gedser.

Der er ikke indtil nu sket væsentlige ændringer i de markeds-mæssige forudsætninger siden undersøgelsen i 1998-99.

Forventningerne om Berlins tiltagende betydning for rejsemarkedet er kun langsomt ved at blive indfriet, og rejseudvekslingen med de umiddelbare naboområder i det østlige Tyskland, Mecklenburg-Vorpommern, har indtil nu vist sig at være beskedne. Men på lidt længere sigt kan der dog være udsigt til forbedringer i det passager-mæssige og økonomiske grundlag for en rute. Berlins betydning må forventes at tiltage.

Hvis forbindelsen København-Berlin forbedres, kan der også tænkes en vis overflytning af passagerer, der skal fra Sverige til Tyskland eller omvendt, og som i dag benytter de direkte færgeruter over Østersøen.

Hertil kommer, at der fra den tyske regerings side er givet tilsagn om at opgradere banelinjen Berlin-Rostock som en støtte til den regionale udvikling i Nordøsttyskland.

I kombination med det store berlinske bane-gårdsprojekt, som indebærer en mere direkte indføring af Rostockbanen til Berlins centrum, vil rejsesiden mellem Warnemünde og Berlin

kunne nedsættes med op til en time, når opgraderingen måtte være fuldført. Opgraderingen vil således på sigt kunne gøre en togrejse mellem København og Berlin mere attraktiv.

Den vigtigste forudsætning er imidlertid ud-sigten til retablering af færgeruten Gedser-Warnemünde. Det var nedlæggelsen af denne rute til fordel for Gedser-Rostock, som i sin tid var årsag til nedlæggelsen af togforbindelsen, fordi der ikke var økonomisk basis for at opretholde en særskilt færgerute mellem Gedser og Warnemünde.

Retableringen af Warnemünderuten er vigtig, fordi der er god jernbaneforbindelse helt frem til færgelejet i Warnemünde, hvilket er en forudsætning for realismen i togforbindelsen.

Realismen i flytning af færgeruten er rykket nærmere med etableringen af en vej-tunnel under floden Warnow, der forventes færdig i efteråret 2003, og som vil forbedre adgangen fra Warnemünde til motorvejsnettet.

Gedser-Warnemünde-ruten er samtidig kortere end Gedser-Rostock og kan derfor besejles hurtigere og billigere.

For at afdække udviklingen har vi igangsat en fælles kortlægning af de dansk-tyske forbindelser i samarbejde med det tyske trafikministerium.

Overførelsen af tog på færge samt kørsel på tysk side vil være en både dyr og teknisk kompliceret løsning. Der skal investeres i nye tog både for at få tilstrækkeligt materiel og for at få en type, der kan køre i såvel Danmark som Tyskland. Det vil også være nødvendigt at investere i sporanlæg og færgelejer.

Den mest realistiske model både teknisk, økonomisk og beslutningsmæssigt for en forbedret togforbindelse København-Berlin er en model, hvor togenes køreplaner koordineres med færgernes sejl-tider, så et hurtigtog kører direkte til færgens landgangstrappe, ligesom der på den anden side holder et tog parat.

Som en væsentlig, måske endda den vigtigste, effekt vil en sådan løsning give fordele for betjeningen af de indenlandske rejsende til Sydsjælland og Lolland-Falster.

Det skønnes muligt at realisere rejsetider på omkring 6 timer København-Berlin med en traditionel færge og fuldt opgraderet tysk strækning.

Såfremt der indsættes en hurtigfærge for passagerer, skulle en rejsetid på under 5 timer mellem København og Berlin være opnåelig. I begge

tilfælde må der dog tages forbehold for togenes indpasning i køreplanerne.

Regeringen finder det på den baggrund interessant at forbedre togetbetjeningen København-Berlin. En model baseret på hurtige tog København-Gedser, der koordineres med færgernes sejlplaner med henblik på en nem og hurtig omstigning, er som nævnt en realistisk mulighed.

Hvis markedet udvikler sig positivt, kan det så efterfølgende føre til videre skridt. Selv denne model vil dog også indebære en række ekstra omkostninger. Det gælder de nødvendige investerings- og driftsudgifter i færger og tog og banemodernisering.

Der skal etableres de nødvendige anlæg i færgehavnene. Banelinjen Nykøbing-Gedser skal renoveres, og opgraderingen af Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg aktualiseres også. Sidstnævnte vil dog også have betydning for mange indenlandske passagerer.

Endelig skal der etableres de nødvendige togforbindelser København-Gedser, hvilket vil kræve tilskud. De nu planlagte køreplansoplæg skal tilpasses, og der må sikres en koordinering med de tyske køreplaner samt indgås de nødvendige bilaterale aftaler. Det er nødvendigt først at afdække disse ekstra omkostninger.

Jeg vil derfor i første omgang igangsætte en nærmere undersøgelse med henblik på, at der til efteråret kan fremlægges et egentligt beslutningsgrundlag for togforbindelsen København-Berlin. Den udløsende faktor for at se positivt på etableringen af togforbindelsen til Berlin er som nævnt den mulige tilbageføring af færgeruten til Warnemünde sidst i 2003.

En genoptagelse af forbindelsen før da som i forslaget fra Enhedslisten allerede i 2002 må anses for urealistisk og også uhensigtsmæssig, hvis det drejer sig om at sikre ruten, og regeringen kan derfor ikke støtte Enhedslistens forslag.

Man arbejder som sagt på at fremskaffe et relevant og dækkende beslutningsgrundlag, så vi kan tage stilling til rutens fremtid på et seriøst og ordentligt grundlag.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg synes, det er en positiv dag i dag. Jeg synes, det er dejligt, at regeringen nu giver tilsagn om at arbejde for at realisere beslutningsforslag nr. B 47, som blev vedtaget i juni 1998.

Da vi fremsatte det forslag, var det selvfølgelig, fordi vi fandt, at det var vigtigt at få en hurtig afgørelse. Vi kunne godt have ønsket os en forkromet løsning, en Rolls Royce-model som

den, der også dengang blev foreslået af Enhedslisten, men vi var realistiske og så i øjnene, at en sådan model ville blive ganske omkostningskrævende. I dag har vi et stykke papir fra ministeren, som siger, at det i hvert fald er i størrelsesordenen ½ mia. kr., der skal investeres, inden en sådan model vil kunne realiseres.

Nu siger ministeren, at han på den baggrund heller ikke vil arbejde på Enhedslistens ambitiøse forslag, men derimod nu seriøst gå ind og arbejde for at realisere B 47 fra juni 1998. Det er vi glade for, det er vi taknemmelige for, det er vi tilfredse med. Man kan sige, det manglede også bare, for det er faktisk vedtaget af Folketinget for 2 år siden. Der har i mellemtiden været en anden minister, som ikke nærede nogen kærlighed for denne rute, men den nuværende minister har det altså.

Jeg vil gerne sige, at efter vores opfattelse burde ruten aldrig have været nedlagt. Jeg glemmer aldrig den dag i efteråret 1993. Da jeg hørte om det første gang, ringede jeg til daværende trafikminister Trøjborg og sagde, at det da ikke kan være rigtigt. På et tidspunkt, hvor vi ved, at Berlin nu bliver hovedstad, nedlægger man den direkte forbindelse mellem de to metropoler. Men det var rigtigt, og den blev nedlagt.

Nu er tiden gået, men der er ingen tvivl om, at der er en stor fremtid for en direkte forbindelse. Det er der ikke bare, fordi Berlin er vigtig. Berlin er ikke bare hovedstaden i Tyskland, men den er også en slags hovedstad i Europa. Den er ikke mindst en trafikal hovedstad, fordi den er centrum for jernbanetrafikken både mod syd til alle hovedstæderne i det nye Europa, men også mod øst til Warszawa og til Moskva.

Derfor er denne forbindelse overordentlig vigtig, og derfor er vi taknemlige for og glade for, at regeringen nu endelig har ændret signaler. I modsætning til tidligere, hvor de jo stemte imod vores forslag, vil de i dag arbejde for det.

Jeg vil sige til Enhedslisten, at jeg ikke vil nedgøre Enhedslistens forslag i dag. Jeg synes, det er et udmærket forslag på mange måder, og det kan også godt være, at det bliver en realitet på et eller andet tidspunkt, hvis ruten bliver den succes, som vi forventer, men nu handler det om at komme i gang så hurtigt som muligt. Derfor vil vi godt sige til Enhedslisten, at hvis regeringen lever op til de forventninger, vi har på baggrund af de udtalelser, der er kommet i dag, og på baggrund af det notat af 4. april, som ministeren er kommet med, ja, så forventer vi, at regeringens støtte til vores forslag vil være den hurtigste og

mest realistiske måde at gennemføre en ny rute på.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Svend Erik Hovmand: Jeg skal spørge Venstre, om vi har en fælles forståelse for, at dér, hvor det er relevant at sige, at den her rute kan genoprettes, og hvor det kan være betimeligt allerede nu at sørge for, at den her idé kan realiseres, præcis er på det tidspunkt, hvor Warnowtunnelen er parat, og mener hr. Svend Erik Hovmand ikke, at det er relevant allerede nu at sige, at vi vil prøve på at arbejde for, at den her forbindelse senest kommer i gang, når Warnowtunnelen står færdig?

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg har et par gange haft lejlighed til at drøfte denne sag med overborgmesteren i Berlin på tysk foranledning, fordi Berlin jo også er meget optaget af en hurtigere forbindelse til hovedstaden i Danmark og til Skandinavien i det hele taget, og jeg vil gerne sige, at mit indtryk er, at Tyskland, ikke blot Berlin, men også regeringen i Mecklenburg-Vorpommern, som jeg også har haft lejlighed til at drøfte sagen med, er meget, meget indstillet på, at denne sag skal realiseres så hurtigt som muligt.

De presser på for en opgradering af jernbanelinjen fra Berlin til nordkysten, og Warnowtunnelen er som sagt i gang. Jeg synes, at det, ministeren har sagt i dag, er et håndslag på, at nu vil han arbejde på at få det her realiseret, og så behøver jeg sådan set ikke flere tilsagn. Jeg tror, at jeg kan regne med ministerens tilsagn her i dag, og det tager jeg som udtryk for, at regeringen nu arbejder på at få denne sag realiseret så hurtigt som overhovedet muligt.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Bare for, at vi ikke trækker tiden ud på dette sene tidspunkt, og til afklaring vil jeg sige, at det nok ville være for snævert at sige, at det alene afhænger af færdiggørelsen af tunnelen under Warnow i 2003. Jeg sagde, at det er en afgørende og væsentlig forudsætning, men når det er sådan, at det også er vigtigt at få en afklaring med tyskerne, er det, fordi det ikke er helt klart, hvad beslutningen om opgradering af banen fra Berlin til Rostock egentlig udmøntes i, og med hvilken hast. Det er det, som vi er lidt optaget af, men jeg kan bekræfte, at 2003-tunnelen er en

væsentlig forudsætning, det er bare ikke nødvendigtvis den eneste.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

I 1995 måtte vi konstatere, at passagertallet på ruten var faldet utrolig meget, men det væsentlige var vel ønsket fra tysk side om at effektivisere togdriften Hamburg-Berlin. Der var ikke den politiske fokusering i Nordtyskland, som der er i dag.

Det har bevirket, at der er tilkendegivet iværksat projekter, som ministeren har redegjort for. Derfor er vi positive over for det af ministeren fremførte forslag om Gedser-Warnemünde, og at der fremlægges et beslutningsgrundlag til efteråret til iværksættelse tidligst 2003-04. Dette vil være det realistiske, hvis tyskernes tidsplaner holder og projekterne gennemføres.

Vi er positive over for en retablering af ruten, men ikke på det af Enhedslisten fremførte grundlag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er selvfølgelig yderst tilfredsstillende, at Socialdemokratiet tilkendegiver en positiv holdning over for den her idé.

Jeg skal spørge den socialdemokratiske ordfører: Når vi ved, at Warnowtunnelen er en afgørende krumtap i den her diskussion, og vi ved, at man allerede nu er i gang med en opgradering af Rostock-Berlin, og vi ved, at man allerede nu er gået i gang med ombygningerne ved Rostock, og at man senere hen går i gang med den nye banegård i Berlin, finder den socialdemokratiske ordfører det så ikke relevant allerede nu at sige, at vi sådan set godt kan prøve at komme med en pakkelsejning til tyskerne?

Vi har jo tidligere i forbindelse med København-Hamburg-banen oplevet, at det drive, der skulle til for at få den etableret, var, at vi tog førertrøjen og sagde: Vi har en plan. Vi vil godt tilbyde at køre det her tog København-Hamburg. Da man så tilbød det, kom der gang i linjen.

Jeg tror, at diskussionen mellem os nu går på, i hvor høj grad regeringen eller Socialdemokratiet er indstillet på at tage førertrøjen.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Nu er det jo aldrig sådan i Socialdemokratiet, at vi står og bryster os over de ting, vi sådan går og arbejder med. Men jeg er vel vidende om, at vores kolleger i det sydsjællandske område har været i en meget tæt dialog med nordtyske politikere og været med til at skabe det grundlag, der nu realistisk begynder at tegne sig.

Det, der netop er forskellen fra tidligere, er, at der nu er politisk interesse, ikke kun i det nordtyske område fra de valgte politikere dér, men det har haft genklang i Forbundsdagen, og det begynder her at blive vægget.

Men jeg må sige, at det, der skal være baggrunden for en iværksættelse af det her projekt, vil være, at vi får et grundlag, vi kan vurdere det på, og som ministeren har fremlagt det her, er der jo en hel række projekter.

Jeg vil ikke bringes i den situation, som vi kom i i forbindelse med Hamburg-Berlin, hvor det her ikke kom i værk. Nu vil jeg se, at tingene bliver realistiske. Og bliver de det, og det er vores signal her i dag, så følger vi positivt op på tingene, Forudsætningen er jo, at tyskerne vil være positive medspillere og leve op til de ting.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg er ked af, at jeg bliver nødt til at understrege endnu en gang, at vores vidnelse altså ikke er på helt samme niveau, som hr. Søren Kolstrups tilsyneladende er. Den er heller ikke helt på det niveau i det tyske trafikministerium.

Det er præcis derfor, at vi ikke bare er nødt til at få en afklaring af, at man har besluttet en opgradering, men også af, hvad den består i, hvornår den realiseres, for at der er nogen som helst ret og rimelighed i det her.

Derfor er det ikke rimeligt at give det udtryk, at vi bare kan træffe en beslutning, og så kører det derudad, når det er sådan, at det, det drejer sig om, er at få en afklaring, som vi også har tyskerne forpligtet på. Det er det, vi arbejder på i den fælles interesses sag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Trafikministeren og Socialdemokratiet har selvfølgelig evig ret i, at man skal have foretaget en præcis afklaring af det her. Man skal da have foretaget en afklaring af, hvad det er for forudsætninger, der skal til, for at det her bliver en succes. Det kan vi kun være enig i.

Men netop fordi vi både tidligere og nu har fået stillet de forudsætninger så præcist op, synes jeg, at det stadig væk er relevant at spørge, om man ikke finder det relevant at komme med et forslag om, at hvis I får ordnet det og det, så skal I vide, at vi er parate, og at vi også er parate til eventuelt at stille togmateriel til rådighed.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jamen jeg synes, at det er klart signaleret her i dag, at der skal tilvejebringes et beslutningsgrundlag, og at ministeren klart har signaleret, at der bliver arbejdet konstruktivt med de her ting.

Men jeg er også nødt til at sige til hr. Søren Kolstrup, som der er redegjort for af ministeren, at i 2002 kan det her ikke lade sig gøre. Derfor har jeg også klart signaleret, at hvis der ligger et beslutningsgrundlag, der kan udmøntes til efteråret, så kan det tidligt blive i år 2003-04. Det vil være det realistiske.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Søren Kolstrup for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg forstår udmærket det væsentlige argument, der er for at sige, at der kan være gode argumenter for, at det her bliver i år 2003, nemlig hvis man går efter den optimale løsning. Det er jeg helt enig i.

Men mit spørgsmål gik udelukkende på, om man nu var indstillet på at sige, at vi vil arbejde hen mod år 2003. Og den dag Warnowtunnelen er parat, da vil vi have ryddet alle de andre barrierer til side, f.eks. sikret, at Sydbanen er opgraderet, f.eks. sikret, at færgeløbet ved Gedser er i orden.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg vil gerne gentage: Vi er også og har hele tiden været positive omkring det her.

Jeg indledte med at nævne, hvem der fokuserede anderledes i 1995, og derfor kræver det her, at vi får tyskerne til at være positive omkring det her projekt. Det er jo det, som det hele det handler om, og så ville det jo være fuldstændig urimeligt at stå her i dag og tage en forhandling.

Jeg har også signaleret, at vi skal have et beslutningsgrundlag, som skal fremlægges her til

efteråret. Så går vi i gang med dialogen, får fundet det niveau, som ud fra det, som undersøgelserne vil vise, vil være det realistiske og relevante.

Den fg. formand (Inge Dahl Sørensen):

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Det ville have klædt hr. Søren Kolstrup, såfremt han havde været med i beslutningsforslaget, det, der hedder nr. B 47, da vi vedtog det sidste gang, hvor Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Kristeligt Folkeparti vedtog en fremskyndelse af denne sag, for det er på det grundlag, ministeren i dag kører videre.

Jeg er lykkelig for, at ministeren er kommet til den konklusion, som han er i dag. Vi er kommet meget langt. Og vi ønsker, at netop ruten Gedser-Berlin bliver fremmet, således at den metropol, vi skaber omkring Malmø-København, og den nye metropol i Berlin bliver koblet sammen med togforbindelser, der er effektive og velforbredte.

Hr. Søren Kolstrup burde kende det tyske system. Når man skal videreudbygge noget, skal det med i Landeswegesverkehrsplan for en investering. Det skal man også for jernbanerne, således at det går ind i den plan, hvor den næste kommer i år 2003. Og der kan være tilfælde i den her anlægsproces, der skal med i Landeswegesverkehrsplanen.

Derfor forstår jeg godt, at ministeren ikke på nuværende tidspunkt tør gå med til 2002. Havde hr. Søren Kolstrup en lille smule mere erfaring med tysk samarbejde, så ville han være klar over, at dette kan man ikke undgå. Og man kan ikke lave nødløsninger i Tyskland over for den slags ting. Når man skal lave noget, skal det laves effektivt og ordentligt. Og det støtter jeg.

Vi har tidligere prøvet at lave nødløsninger, og derefter er det faldet fra hinanden. Nu vil vi have en effektiv og god forbindelse imellem metropolen Malmø-København og Berlin. Og desto før, den kan komme, desto bedre er det selvfølgelig.

Men hr. Søren Kolstrup kan under ingen omstændigheder skyde det til før år 2003. Jeg tror nærmere, at det bliver år 2004. Men så glæder jeg mig så sandelig også til, vi åbner den, og så skal den køre med fuld speed, for så er der kunder nok til den.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er ked af det, men jeg bliver nødt til på to punkter at korrigere hr. Kaj Ikast. Jeg sagde meget udtrykkeligt både i debatten med Socialdemokratiet og med ministeren, at jeg forstod udmærket, at der var et særligt argument for at udskyde det til år 2003. Det sagde jeg meget klart. Og jeg vil gerne gentage det endnu en gang. Jeg ser udmærket fornuften i det, netop fordi jeg er enig i den optimale løsning. Klart nok.

Med hensyn til B 47 skal jeg bare gøre opmærksom på to forhold, nemlig at Enhedslisten først fremsatte et forslag, der så udløste B 47, og at Enhedslisten var med i det. Jeg bliver nødt til at sige, at det faktisk var os, der kom med et forslag, og så var der nogle, der kom med et mere beskedent forslag. Men vi sagde: O.k., det er i orden, at der er nogle, der formulerer det på en ny måde. Det var lidt mere beskedent, o.k., o.k., men vi var med, og det var i øvrigt også forudsættningen for, at det kunne komme igennem.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det var en tankeforskydning, og jeg vil gerne give en undskyldning herfra med det samme.

Men så kan jeg ikke med det positive svar, vi hele tiden har haft fra ministeren, forstå hr. Søren Kolstrup. Vi har jo vidst, hvordan det kørte, og ministeren har orienteret os. Derfor synes jeg ikke, at vi havde behøvet denne debat en sen fredag eftermiddag.

Men det er da godt, at vi får det frem, for så kan folk opdage, at der snart kommer en forbindelse til Tyskland. Jeg går jo ind for den, for samtidig med Femer Bælt-forbindelsen vil det være den helt rigtige forbindelse til Berlin. De to kan supplere hinanden.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

Ole M. Nielsen (KRF):

Tak, fordi jeg har fået lov at blive rykket frem i ordførerrækken.

Jeg skal bare kort sige, at vi synes, det er et godt forslag, hr. Søren Kolstrup kommer med. Vi ønsker også en så forkromet løsning som den, hr. Kolstrup foreslår, men vi er beskedne mennesker, så vi kan nøjes med lidt mindre, og derfor var vi også i sin tid med i B 47 og blev af den daværende trafikminister bebrejdet, at vi var med til at skabe flertal for det.

Vi er glade for, at man arbejder positivt for det, og jeg er helt tilfreds med den orientering, som ministeren gav om, hvordan det går med planerne. Vi glæder os til, at vi får den rute genoprettet.

Margrete Auken (SF):

Det er godt at høre, at vi alle sammen er enige om, at det vil blive en smaddergod forbindelse engang. I SF vil vi godt have den så tidligt som muligt, men da vi jo er vant til, at det er os, der skal betale, vil vi godt have lov til at kigge på, hvad det koster.

Det er selvfølgelig betagende at se Enhedslisten, der siger, at et eventuelt underskud klares over finansloven. Det kan man selvfølgelig godt klare at skrive på den måde der, men da det kommer i synet på os igen, så synes vi, at det bør indgå i overvejelserne, hvornår der kommer så meget rentabilitet i det, at det også prioriteringsmæssigt er relevant at lave den.

Vi skal her først og fremmest se på, hvad der sker på den tyske side, for det giver altså ikke mening at lave en højprioriteret forbindelse, hvis vi så havner i en bumler. Så er vi altså næsten på det niveau, hvor vi var, da vi bombede sagen sådan delvis ned for et par år siden, hvor vi jo stod med Venstres hr. Hovmands dræseløsning – det var det, som jeg kaldte trillebørsløsningen – bare fordi han skulle kunne komme hjem og sige, at han havde lavet en fin forbindelse.

Trafikgrundlaget er i øjeblikket meget, meget spinkelt, og det kan man jo forundre sig over, og man kan sige mange ord om det. Hvis, eller jeg vil godt sige, når trafikgrundlaget bliver bedre, for vi er vist alle sammen enige om, at det ville være fuldstændig mærkværdigt, hvis det ikke ville tage et hop opad, er der ingen tvivl om, at det er den vej, som vi skal arbejde videre med i vores forbindelser til Tyskland.

Vi har i øjeblikket en forbindelse til Tyskland, som går vestover, nemlig Storebæltsløsningen. Der er en meget, meget elendig rentabilitet i Femer Bælt-forbindelsen. Det kommer frem her med de sidste tal også. Det er blandt andet nogle af de tal, som ministeren jo altså, uden at han direkte nævnte Femer Bælt, henviser til, når det skal beskrives, hvilke muligheder der er med det.

Vi er i SF ikke et øjeblik i tvivl om, at det er denne her forbindelse, vi skal satse på bliver den næste til Tyskland. Det vil være det rigtige at gøre. Og det må gerne være så hurtigt, som det

overhovedet giver mening, eventuelt altså ved, at man må skifte. Men det forudsætter altså, at det, der er på den tyske side, er noget, der er værd at sende folk hen til.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Der var én udtalelse fra fru Margrete Aukens side, der gjorde mig en lille smule usikker, og det var bemærkningen om, at trafikgrundlaget skulle blive bedre.

Er fru Margrete Auku en enig i, at det for os, der vil den kollektive trafik og ser det som en særlig opgave, at mange af de mennesker, der i dag sidder i busserne til Prag og Berlin osv., og mange af dem, der tager flyet – det er ganske vist begrænset, men det er også en gruppe – og mange af dem, der tager ned sydover, er det relevant at slås for netop kommer med jernbanen? Normalt plejer vi jo netop i SF og Enhedslisten at være enige om, at skal vi have folk over i den kollektive trafik, så må vi også gå i offensiven.

(Kort bemærkning).

Margrete Auku (SF):

Bestemt, men vi skal jo ikke ligefrem fange dem ind med lasso. Og problemet er altså, at der ikke er ret mange, der rejser dertil. Det er jo sådan, at Hamburg-forbindelsen har det svært i øjeblikket, fordi der heller ikke er så forfærdelig stor belastning på den. Det kan vi undre os over.

Det var jo noget af det, som vi andre fremhævede i sin tid med bilforbindelsen i forbindelse med Malmø-forbindelsen, at kommunikationen mellem København og Malmø var på et så ringe niveau. Jeg tror, vi havde tal, der svarede til København og Düsseldorf. Og der var det så, vi forudså, at der ikke var til den der dobbeltforbindelse med både jernbane og vej, og det har jo så vist sig at være rigtigt.

Der var dog trods alt flere til jernbanen, end vi havde regnet med. Men hvis vi tager tallene og ser, hvem det er, der rejser til Berlin i øjeblikket, så kan vi ikke med noget af det, vi tilbyder i øjeblikket, konkurrere med flyforbindelserne. Man skal jo huske, at de mennesker, der flyver, jo er gratister. De bliver enten betalt direkte af staten eller gennem fradrag. Det er ikke noget, folk betaler selv, og så er det for langsomt at køre med bumleren. Så skal det være et meget højklassificeret tog.

Derudover er der så få rejsende i øjeblikket, at de der busser, som hr. Kolstrup henviste til, rigeligt dækker det. Men det bliver anderledes, for

der kommer selvfølgelig mere kontakt, og så er den relevante forbindelse at tage vestover. Men vi kan ikke begynde at lave en stor forbindelse nu, som der simpelt hen ikke er nogen at fylde ind i, selv om vi skubber alle dem ind, vi har, der rejser til Berlin.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Fru Birthe Skaarup som ordfører.

Birthe Skaarup (DF):

Dansk Folkeparti var medforslagsstillere til B 47 i sin tid, og på den baggrund kan vi jo så sige, at det må vi henholde os til. Og det pålagde jo regeringen at føre beslutningsforslaget ud i livet.

Nu er det jo sådan, at ikke alting foregår i højhastighedstogfart, men tingene er på skinner, og vi håber, at de stadig væk foregår i et rimeligt tempo. Da vi var med i det forslag, så bliver vi nødt til at henholde os til det. Derfor: Selv om vi er positive over for intentionerne i Enhedslistens forslag, vil jeg endnu en gang sige, at da vi var medforslagsstillere på B 47, bliver vi nødt til at henholde os til det.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Fru Inger Marie Bruun-Vierø som ordfører.

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

Det er bestemt en god idé at genåbne ruten København-Gedser-Berlin. Vi mener, det bør ske i de kommende år, men selvfølgelig i en takt, hvor det er muligt at gøre det på en ordentlig og økonomisk rentabel måde. Der er meget, der tyder på, at færgeruten til Warnemünde fra Gedser genåbnes, og at tunnelbyggeriet i Rostock, der forbedrer vejadgangen til færgelejet i Warnemünde, vil stå færdig i 2003.

Samtidig forventes det, at jernbanen mellem Berlin og Rostock forbedres. Herom er der dog kun truffet principbeslutning i forbundsrepublikken, men alt i alt tyder meget på, at vi inden for de kommende år vil se en genåbning af sejl-ruten og en indsættelse af hurtigtog fra København til Berlin.

Scandlines har planer om, hvis alt det her lykkes, at få bygget og indsat færger specielt beregnet til tog på strækningen. Trafikministeren er i gang med at få afdækket, hvordan hele projektet kan hænge sammen. Det hele er godt, for København skal naturligvis forbindes med den største og mest fremgangsrigte metropol i vores del af Nordeuropa.

Når vi ikke kan stemme for Enhedslistens forslag, er det, fordi der allerede er sat så mange ting i gang, og fordi vi jo til efteråret skal forhandle status for rammeaftalen med bl.a. Enhedslisten. Her vil det være meget naturligt at medinddrage dette projekt. Derfor afviser vi nu, men vi er bestemt ikke negative over for projektet, tværtimod.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke for den positive behandling af forslaget, og jeg skal takke ministeren for den grundige redegørelse, han kom med. Især bed jeg selvfølgelig mærke i de afgørende udsagn om, at der vil blive tilvejebragt et relevant og dækkende beslutningsgrundlag. Jeg lagde mærke til, at der her ikke er tale om, at ministeren sagde »en relevant og dækkende undersøgelse«, men at ministeren sagde »beslutningsgrundlag«. Og det ord har jeg selvfølgelig bidt utrolig meget mærke i, det er positivt.

Jeg er også enig i, at man, når man genåbner en bane, så ikke skal gøre det blindt, men gå efter den bedst tænkelige løsning, dvs. analysere, hvad det er for forudsætninger, der kan gøre, at det her det bliver positivt.

Punkt 1: Jeg er enig i den grundbetragtning, der hedder, at skal man have musik i denne her bane, så skal det være via Warnemünde, den skal etableres, for at få den reducerede rejsetid. Tunnel under Warnow er også en afgørende forudsætning. Det er også en afgørende forudsætning, at tyskerne gør, som de har bebudet, nemlig foretager en opgradering.

Jeg var ikke selv klar over, at der fortsat hersker usikkerhed omkring denne opgradering. De informationer, jeg har fået, gik faktisk på, at det var en beslutning, og at man vil de hurtigere tog, man vil nye tog, og man vil ned på de to timer. Og jeg synes, det var relevant at få bekræftet, at det faktisk er en beslutning – sådan har jeg læst den tyske beslutning – men der kan altid være diskussioner om, hvor hurtigt det bliver gennemført. Det er jeg fuldt ud med på.

Men jeg synes dog, at det er bemærkelsesværdigt, at man er gået i gang. Jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, sådan har jeg forstået det, i hvert fald på den sidste melding, jeg har fået fra Tyskland, at man allerede fra denne sommer vil igangsætte en reduceret rejsetid mellem Rostock og Berlin.

Den radikale ordfører, som i øvrigt også var positivt indstillet over for det, nævnte, at det af-

gørende selvfølgelig er, at man får det her finansieret, og det er jeg ganske enig med den radikale ordfører i. Vi, der vil en sådan løsning, er selvfølgelig også indstillet på at tænke i helheder, herunder også en finansiering heraf.

Til sidst skal jeg så blot sige, at vi, der har været interesseret i at arbejde for den her løsning, har gjort det ud fra et overordnet synspunkt, der hedder, at det dog er naturligt at etablere denne her bane, fordi det nu er den hurtigste måde at komme til den centrale by i Tyskland på. Og jeg skal sige til de ordførere, der nævnte, at de ville have slik på alle hylder, for det var der nogle, der ville, de ville både have en Gedserforbindelse og en ny Femernforbindelse, at man altså ikke altid kan få slik på alle hylder.

Femernbroen er jo en del af en koldkrigsløsning, og koldkrigen er forbi. Muren er faldet, kan jeg sige til hr. Kaj Ikast, og derfor bliver man nødt til at vurdere den helt nye situation, der er kommet, og som inviterer til flerstrengede løsninger mellem nord og syd. Og det er på den baggrund, at jeg finder det glædeligt, at vi så netop får igangsat en genåbning af Gedser-Berlin.

Så skal jeg anføre, at når jeg har haft en høj optimisme omkring, at der også vil være et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag, så er det, fordi en række af de forudsætninger, man tidligere har opstillet, led for led er blevet indfriet, f.eks. at vi nu har fået en direkte forbindelse København-Stockholm, at vi har fået de klare tyske meldinger fra både Mecklenburg-Vorpommern og fra Berlin, som Venstres ordfører var inde på, og at der sker så meget for øjeblikket på trafikområdet i Mecklenburg-Vorpommern omkring fødekilder til strækningen Rostock-Berlin.

Jeg synes, det er fornøjeligt, at der i hvert fald på det ene punkt sker noget i det gamle Østtyskland. Jeg har selv haft lejlighed til at køre med et par af de totalt renoverede jernbaner, der kan fungere som fødekilde til denne her linje. Så jeg ser frem til, at vi får det her beslutningsgrundlag.

Endelig skal jeg indskærpe, at jeg på et punkt har lyttet meget, og jeg håber, at jeg har tilkendegivet klart, at jeg klart er indforstået med, at 2003 er det afgørende årstal og ikke 2002.

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

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 153:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af obligatorisk undervisning i førstehjælp i forbindelse med erhvervelse af kørekort.

Af Henriette Kjær (KF) m.fl.
(Fremsat 21/3 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Indledningsvis vil jeg gerne takke forslagsstillerne for interessen for en forbedring af færdsels-sikkerheden gennem forslaget om indførelse af obligatorisk undervisning i førstehjælp i forbindelse med erhvervelsen af kørekort.

Der er ikke tale om et nyt forslag. Jeg kan således oplyse, at en arbejdsgruppe under Færdsels-sikkerhedskommissionen den 8. september 1995 afgav en beretning om ganske samme spørgs-mål.

Færdselssikkerhedskommissionen afviste dengang et sådant krav om obligatorisk førstehjælpsundervisning. Af beretningen fremgik det bl.a., at det blev fundet betænkeligt at stille et egentligt krav om førstehjælpsundervisning som betingelse ved erhvervelse af kørekort til almindelig bil. Et sådant krav bør kun stilles til førere af de køretøjer, som anvendes til erhvervs-mæssig personbefordring og til godstransport.

Det blev dog samtidig fundet, at der bør tilve-jebringes muligheder for færdselsrelateret førstehjælpsundervisning for alle trafikantgrup-per, ligesom der i undervisningsplanerne for kø-reuddannelsen til kategorierne motorcykel og almindelig bil bør optages bestemmelser om un-dervisning i optræden på skadestedet.

De pågældende undervisningsplaner er på den baggrund i mellemtiden blevet ændret, såle-des at det nu fremgår, at eleven skal have kend-skab dels til, hvad der kan gøres for at hindre en ulykke i at udvikle sig, dels til egen optræden ved færdselsulykker. Eleven skal endvidere gø-res opmærksom på det hensigtsmæssige i frivil-ligt at deltage i et egentligt førstehjælpskursus.

Jeg kan endvidere oplyse, at Færdselsstyrel-sen overvejer at indarbejde obligatorisk un-dervisning i færdselsrelevant førstehjælp i un-dervisningsplanerne for lastbil, bus og stort påhængskøretøj.

Det fremgår endvidere af beretningen fra 1995, at det i en tysk forskningsrapport er fast-slået, at kun en tredjedel af de tilstedeværende på et uheldssted med kendskab til førstehjælp, og som havde mulighed for at gribe ind, rent faktisk ville gribe ind. Det må således erkendes, at ikke alle er lige egnede til at yde aktiv førstehjælp, uden at man af den grund behøver at være en dårlig bilist.

Det er derfor min opfattelse, at et krav om egentlig førstehjælpsundervisning må anses for mest relevant for de førere, som bruger mest tid på vejene, det vil typisk sige erhvervschauffører. Chauffører, som udfører personbefordring, har imidlertid i stor udstrækning erhvervet blåt kva-lifikationsbevis og har i forbindelse hermed alle-rede modtaget førstehjælpsundervisning.

På trods af at man kan have meget sympati for et forslag om indførelse af obligatorisk før-stehjælp ved erhvervelse af kørekort, er det på den baggrund min opfattelse, ligesom Færdsels-sikkerhedskommissionens var i 1995, at de sam-lede ressourcer, som en gennemførelse af forsla-get vil indebære, trods alt vil kunne udnyttes bedre gennem andre mere målrettede færdsels-sikkerhedsmæssige tiltag, som i højere grad kunne bidrage til at undgå færdselsulykker.

Endelig vil jeg bare sige, at jeg med hensyn til det, der i øvrigt fremgår af bemærkningerne til forslaget, at det særlige formål skulle være at rent ud sagt indfange såkaldt unge fartbøller, har en større tro på, at den aktionsplan, som re-geringen har lagt frem, og som i første omgang har udmøntet sig i lovforslaget, der er fremsat her i onsdags, vil have en større virkning.

Så selv om jeg har stor forståelse for forslaget, må jeg mene, at køreuddannelsen først og frem-mest drejer sig om at lære folk at køre bil, og derfor må jeg afvise forslaget.