

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