

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.