

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