

Bemærkninger til forslaget

Nærværende beslutningsforslag er i sit hovedsigte en genfremsættelse af beslutningsforslag B 32 fra folketingsåret 1995-96, se Folketingstidende 1995-96, forhandlingerne s. 849 og tillæg A, s. 1546 samt beslutningsforslag B 45 fra folketingsåret 1997-98 (2. samling), forhandlingerne s. 1824 og tillæg A s. 2188. (Beslutningsforslag B 32 blev dengang afvist af et flertal i Folketinget. B 45 blev ikke færdigbehandlet. B 45 blev behandlet samtidig med beslutningsforslag B 47).

Nedenfor gentages i store træk bemærkningerne fra beslutningsforslag B 45, idet der dog indledningsvis skal fremhæves 5 nye og væsentlige argumenter for, at beslutningsforslaget genfremsættes nu.

- For det første er der indført en direkte og hurtig togforbindelse København-Stockholm, hvorfor der med genetablering af forbindelsen København-Gedser-Berlin kan skabes en umiddelbar forbindelse Stockholm-København-Berlin. Ruten udgør den korteste forbindelse mellem København/Malmø-området og Berlin-regionen og vil også i de kommende år være en tidsmæssig gevinst, når man betænker, at den planlagte magnetsvævebane »Transrapid« på strækningen Hamburg-Berlin er opgivet, så rejsetiden via Hamburg til Berlin også fremover vil være lang.
- For det andet er der fra tysk side truffet beslutning om at opgradere strækningen Rostock-Berlin til 160 km i timen. Det tilstræbes allerede fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 10. juni 2001 at få nedbragt rejsetiden Rostock-Berlin til 2½ time.
- For det tredje er Tyskland i gang med bygning af den nye station Berlin Lehrter Bahnhof, som er planlagt klar til brug i 2006, og som indebærer en hurtig og direkte indkørsel til hjertet af Berlin.
- For det fjerde er der opstået ny politisk bevågenhed for en genåbning i både Berlin og København, men også i Rostock, Mecklenburg-Vorpommern og hos Scandlines har man tilkendegivet interesse for genåbning af forbindelsen.
- Endelig er der for det femte siden B 45's fremsættelse sket en yderligere forskydning af trafikstrøm-

mene mod øst, og der forventes stor vækst i det nordvestlige Polen. Samtidig er der behov for aflastning af Hamburg-området, der er påført store flaskehalsproblemer.

Som anført i det tidligere forslag er gode og hurtige kollektive transportforbindelser til Berlin selvsagt et vigtigt element i Danmarks samhandel og samfærdsel med Tyskland. Derfor bør Berlinruten og den nedlagte togstrækning Nykøbing Falster-Gedser samt jernbanefærgen videre til Warnemünde/Rostock genetableres.

Da jernbanelinjen blev nedlagt, var et af argumenterne, at strækningen gav et klækkeligt underskud. Det hang imidlertid sammen med, at linjen de seneste år blev betjent med gammelt, udslidt materiel, at rejsetiden bl.a. som følge af langsomme skift til færgen blev urimelig lang, samt at der ikke var nogen reklamer for strækningen. Alt i alt ikke nogen særlig attraktiv rejsemulighed til Berlin.

Forslagsstillerne er overbeviste om, at en genoprettelse af forbindelsen med moderne materiel og væsentlig kortere rejsetid vil vise sig at være en fornuftig beslutning, som også vil gavne regionaltrafikken på Sjælland.

Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

Ad 1.

En genoprettelse af togforbindelsen til Berlin skal ske med up-to-date materiel, det vil sige som udgangspunkt med IC3-tog. Sådanne togstammer kan indsættes til kørsel på det eksisterende jernbanenet med enkelte forbedringer, som forudsættes gennemført i indværende år. Således er et væsentligt aspekt for at sikre forbindelsen på sigt, at den samlede rejsetid mellem København og Berlin skæres væsentligt ned i forhold til den tidligere forbindelse, og at der generelt sker en væsentlig kvalitetsforbedring på forbindelsen. Dermed muliggøres overflytning af passagerer fra bus og i et vist omfang fra fly til tog. Målet er i første omgang en rejsetid på 5 timer, hvor Scandlines' fremlagte projekt indebærer en nedsættelse til 4 timer.