

kunne tjene andre formål, f. eks. lokaltrafikken, end afvikling af trafikken over Femer Bælt.

Svar:

Deutsche Bundesbahn kan ikke inden for sit allerede fastlagte investeringsprogram skaffe de fornødne midler til finansiering af anlæggene til fugleflugtslinjen, og da der heller ikke over Forbundsrepublikkens budget kan stilles yderligere midler til rådighed for banerne, må disse optage et lån på ca. 84 mill. DM på det almindelige tyske kapitalmarked til dækning af anlægsudgifterne for at kunne bringe anlæggene til udførelse.

Forbundsregeringen har erklæret sig villig til at yde den for optagelsen af et sådant lån fornødne kaution under forudsætning af, at udgifterne til forrentning og amortisering af lånet kan afholdes af Deutsche Bundesbahns indtægter af overfarten.

Da lånet ifølge de fra tysk side meddelte oplysninger kun kan optages til den på det tyske lånemarked almindelig gældende rente, for tiden 8 pct. p. a., og med en løbetid på 20 år, kan Deutsche Bundesbahns anlægs- og driftsudgifter kun dækkes, såfremt der opkræves visse sæргеbyrer for overfarten.

Fra tysk side ønskede man oprindeligt, at hele provenuet af sæргеbyrerne skulle tilfalde de tyske baner, medens man fra dansk side var af den opfattelse, at sæргеbyrerne måtte deles mellem de danske og tyske baner med halvdelen til hver på sædvanlig måde.

Imidlertid godtgjorde de foretagne rentabilitetsberegninger, at Deutsche Bundesbahn vil kunne opnå dækning for sine udgifter, såfremt sæргеbyrerne deltes mellem banerne i forholdet 2:1 til fordel for de tyske baner, svarende til de to baners øjeblikkelige anlægsudgifter på henholdsvis 84,3 mill. DM (ca. 140 mill. kr.) og ca. 70 mill. kr., jfr. bemærkningerne til lovforslaget.

Nykøbing F.-Rødby Havn banen anlægges udelukkende med henblik på den gennemgående trafik, og i overensstemmelse hermed vil de på strækningen påregnede fornødne krydsningsstationer blive indrettet udelukkende af driftsmæssige grunde og derfor uden publikumsbetjening.

For så vidt angår den nye havn i Rødby, skal denne i et vist omfang sammenbygges

med den nuværende havn, som — såfremt forholdene måtte tale herfor — overtages af DSB. Den lokale trafik (fiskeri m. v.) vil blive tilgodeset i det omfang, dette ikke lægger hindringer i vejen for statsbanernes direkte benyttelse af eller øvrige interesse i havnen, men vil stort set få bedre vilkår end hidtil.

Supplerende svar ad spørgsmål 10:

Dette spørgsmål fandtes specielt fra venstres side slet ikke besvaret, som man havde tænkt sig. Det, man ønsker besvaret, er, i hvilket omfang der i de forskellige anlæg på tysk side indgår anlæg, der tjener andre formål end afvikling af trafikken over Femer Bælt — f. eks. lokaltrafikken. Hvis det er muligt, udbedes skriftlig besvarelse af dette spørgsmål inden samrådet, under hvilket man også ønsker at drøfte fordelingsforholdet 2:1, herunder om dette fordelingsforhold også skal opretholdes, efter at de tyske anlæg er afskrevet, hvilket man forudser vil være sket inden udløbet af 20 års perioden.

Udvalget ønsker yderligere oplysninger om, hvad statsbanerne skal betale for at få lov at overtage havnen i Rødby havn.

På tysk side indgår følgende vejanlæg i fugleflugtslinjeanlæggene:

1. Kombineret vej- og jernbanebro over Femersund.
2. Vej fra denne bro over Femern til Puttgarden.
3. Parkeringspladser, vejanlæg, hotel og restaurant i Puttgarden.

Højbroen over Femersund er anslået til en udgift på i alt 49,6 mill. DM, hvoraf vejjandelen udgør 24,3 mill. DM. Denne udgift tillige med udgifterne til de øvrige vejanlæg, i alt 38,7 mill. DM, betales af Forbundsrepublikken.

I jernbaneanlæggene indgår:

- | | |
|---|---------------|
| 1. Andel i højbroen | 25,3 mill. DM |
| 2. Havn i Puttgarden | 32,0 - - |
| 3. Tilkørselsstrækning til Puttgarden | 12,7 - - |
| 4. Færgebanegård i Puttgarden | 16,8 - - |
| 5. Andel i udgifter til hotel og restaurant | 1,2 - - |

88,0 mill. DM