

bestemmelser om ekspropriation burde have været overvejet grundigt, inden udmøntningsproceduren blev sat i værk.

Svar (15/8 95)

Udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen): Justitsministeriet har d.d. skriftligt oplyst, at besvarelse af spørgsmål 95 stillet af Folketingets Europaudvalg den 17. maj 1995 vil blive sendt til Udenrigsministeriet i løbet af få dage, hvorefter det straks vil tilgå Folketingets Europaudvalg.

Justitsministeriet har endvidere oplyst, at når det ikke har været muligt for Justitsministeriet at udarbejde det ønskede notat på et tidligere tidspunkt, skyldes det ud over andre presserende arbejdsopgaver og afvikling af sommerferie, at det rejste spørgsmål vedrører en forholdsvis kompliceret retlig problemstilling.

Spm. nr. S 2537

Til statsministeren (4/9 95) af:
Svend Erik Hovmand (V):

»Hvorfor overlader Danmark en stigende del af trafikken mellem Skandinavien og Central- og Østeuropa til nye, store tysk/svenske sejlruiter uden om Danmark?«

Begrundelse

Det er vigtigt at få afklaret, om den danske regering fortsat ønsker at satse på »Danmarksvejen« som forbindelse mellem kontinentet og Skandinavien, eller om man stiltiende accepterer, at en stigende del af udviklingen går uden om Danmark til skade for hele det danske samfund og vores forbindelse til Central- og Østeuropa.

Da Trafikministeriet for et år siden pludselig meddelte de internationale samarbejdspartnere, at Danmark ikke længere var interesseret i at opretholde den direkte togforbindelse mellem København og Berlin, rejste spørgeren sagen over for udenrigsministeren og trafikministeren. Spørgeren havde svært ved at se, hvordan dette kunne være i overensstemmelse med Danmarks officielle politik om at åbne op for samarbejdet med Central- og Østeuropa, og var bekymret

for, at dette signal – sammen med Trafikministeriets udsættelse af beslutningen om en fast Østersøforbindelse – ville bidrage til, at tysk/svenske interesser ville udbygge færgekapaaciteten uden om Danmark.

Af de skriftlige besvarelser og samråd dengang fremgik tydeligt, at de to ministre ikke delte disse bekymringer.

For to uger siden bad spørgeren trafikministeren forholde sig til, at det nu kunne dokumenteres, at det tyske selskab DFO nu er gået i gang med at bygge verdens største kombifærge til passagerer, biler og tog. Tyskerne satser hermed ca. 600 mio. kr. på en ny, direkte rute mellem Rostock og Trelleborg – altså parallelt med den direkte danske forbindelse mellem København og Berlin, som man fra officiel dansk side ikke længere vil satse på. Af et samråd med trafikministeren for en uge siden måtte spørgeren få det indtryk, at trafikministeren fortsat ikke er bekymret.

Nu forlyder det, at også SweFerry har bestilt en tilsvarende kæmpefærge til ruten, og at tyske DFO har option på endnu en.

På denne baggrund er det vigtigt, at statsministeren redegør for, hvorfor regeringen intet foretager sig, og om man fortsat vil bidrage til, at en stigende del af udviklingen går uden om Danmark.

Svar (13/9 95)

Statsministeren (Marianne Jelved, fg.): Jeg har fra Trafikministeriet indhentet følgende udtalelse, som jeg kan henholde mig til:

»Trafikministeren var inde på spørgsmålet i forbindelse med samrådet i Folketingets Trafikudvalg den 15. august 1995. Trafikministeren udtalte ved den lejlighed, at lukningen af færgeruten Gedser-Warnemünde ikke var udtryk for, at Danmark dermed overlod en stigende del af trafikken til Sverige/Tyskland, og at det svenske fremstød må ses som et forsøg på at skabe primært en godsroute gennem Østeuropa, som skal gå meget længere end Berlin.

DSB arbejder på forskellig vis på at styrke jernbanens konkurrenceevne for passager- og godstrafikken. En omlægning af passagertrafikken fra Gedser-Warnemünde til Rødby-Puttgarden-Hamburg-Berlin vil forbedre DSB's økonomi samtidig med, at der tilbydes et bedre togprodukt, idet der køres med IC3-materiel.