

DSB er gået ind i firmaet »Ferroviasped Bahnmarketing & Spedition AG«, der er et markedsførings- og speditionsfirma med speciale i udførelse af jernbanetransporter, især i Østeuropa.

DSB's deltagelse i selskabet skal netop ses på baggrund af ønsket om en styrket overvågning af og markedsføringsposition på navnlig det østeuropæiske marked samt adgang til ekspertise på en række transportmæssigt vanskelige markeder. Et af disse markeder er Østeuropa, som ikke i øjeblikket er noget stort marked, men som kan blive det.

Den faste forbindelse over Storebælt åbner i 1997, og det er også nu en svensk hensigt at fortsætte med at sejle på godsrutene Helsingborg-København (DanLink). Der skulle således være gode muligheder for også i fremtiden at tilbyde konkurrencedygtig godstransport gennem Danmark.

Hertil kommer, at Trafikministeriet i samarbejde med det tyske trafikministerium har påbegyndt undersøgelser vedrørende en fast Femer Bælt-forbindelse.

Endelig kan det oplyses, at trafikministeren i samarbejde med de regionale og kommunale myndigheder i Storstrøms Amt har nedsat en arbejdsgruppe, der skal udarbejde en status og fremtidsplaner for trafikbetjeningen både regionalt, nationalt og internationalt såvel i som til og fra Storstrøms Amt omfattende passagertrafik, godstrafik og færgetrafik.«

Spm. nr. S 2665

Til statsministeren (15/9 95) af:

Svend Erik Hovmand (V):

»Hvad er statsministerens egen holdning – i sin egenskab af dansk regeringsleder – til, at Danmark overlader 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 Danmark fortsat ønsker at satse på »Danmarksvejen« som forbindelse mellem kontinentet og Skandinavien, eller om man stiltiende accepterer, at en stigen-

de del af udviklingen går uden om Danmark til skade for det danske samfund og vores forbindelser til Central- og Østeuropa.

Som det fremgår af begrundelsen til spørgsmål nr. S 2537, som statsministeren ikke personligt har svaret på som følge af udlandsrejse, er det svært at forstå, at Trafikministeriet allerede for et år siden, trods protester bl.a. fra spørgeren, besluttede at nedlægge den direkte togforbindelse fra København til Berlin, når tyske og svenske jernbaner efterfølgende satser 1-2 mia. kr. på en sejlroute lige ved siden af.

Sidens murens fald har Danmark ønsket at åbne op til Central- og Østeuropa. Om få dage lukker vi ned for den direkte forbindelse fra København til Central- og Østeuropas største metropol. Kort tid før Berlin bliver hovedstad, opgiver Danmark den direkte forbindelse, som har eksisteret i næsten 100 år, samtidig med at Sverige og Tyskland satser milliardbeløb på en parallel rute.

Siden spørgeren rejste sagen for et år siden, har trafikministeren svaret med forskellige begrundelser. Dels i samråd, dels i skriftlige besvarelser, senest på ovennævnte spørgsmål. Men nu ønskes en besvarelse baseret på det overordnede hensyn til danske interesser, som statsministeren bør anlægge.

Svar (25/9 95)

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

Jeg kan ganske tilslutte mig den på daværende tidspunkt fg. statsminister, økonomiminister Marianne Jelveds svar af 12. september 1995 på spørgsmål S 2537 med samme indhold.

Spm. nr. S 338

Til landbrugs- og fiskeriministeren (30/11 94) af:

Niels Højland (FP):

»Kan ministeren oplyse på baggrund af BEUC's (EU's fælles forbrugerorganisation) undersøgelse af salmonella og campylobacter i kyllinger i medlemslandene, om det af samme undersøgelse fremgår, hvordan forholdsreglerne over for disse infektioner er i medlemslandene i forhold til Danmark, samt gerne, hvis det foreligger i samme undersøgelse, hvordan forholdsreglerne er i Norge og Sverige?«