

DSB besluttede på baggrund af den stærkt faldende passagertilgang til Berlin at nedlægge ruten og i stedet koble passagererne på IC3-toget til Hamburg. Herved ville passagererne få flere afgange at vælge imellem, og rejsen ville ske i mere komfortable tog.

Beslutningen om at omlægge ruten blev taget sammen med det tyske jernbaneselskab sidste efterår og er som bekendt blevet effektueret ved vinterplanskøreskiftet den 24. september i år.

I 1994 var driftsomkostningerne 21,3 mio. kr., og billetindtægterne var 11,1 mio. kr. Ved at koble Berlinpassagererne på Hamburgtoget ville DSB kunne spare 21,3 mio. kr. i driftsomkostninger, idet den ledige kapacitet i IC3-togene til Hamburg kunne udnyttes.

Helt umiddelbart er rejsetiden mellem København og Berlin med skift i Hamburg blevet forlænget med fra 30 minutter til godt en time. Det skyldes beklageligt nok, at der netop foregår en opgradering af banen mellem Hamburg og Berlin. Når denne er helt afsluttet engang i 1997, vil forbindelsen til Berlin selv med et togskift i Hamburg blive hurtigere end over Gedser.

Da DSB tog beslutningen om nedlæggelse af ruten, var man ikke bekendt med, at sporarbejderne mellem Hamburg og Berlin ville blive påbegyndt samtidig med, at forbindelsen København-Berlin skulle gå den vej. Det er naturligvis beklageligt, men jeg mener faktisk, at der i dag til trods for denne beklagelse er skabt et rimeligt alternativ til den gamle rute over Gedser, og at det er blevet et bedre alternativ. Hvis DSB ikke havde reageret på de faldende passagertal og dermed de faldende indtægter, samtidig med at driftsomkostningerne ikke faldt, kunne man med rette anklage DSB for ikke at leve op til de krav om effektiv og forretningsmæssig drift, der stilles til DSB, således som det fremgår af den nye styrelseslov for DSB og af den politiske rammeaftale om DSB for de næste 4 år.

Om der på et tidspunkt vil være grundlag for at genetablere banen over Gedser, må tiden vise. Jeg mener således ikke, at der allerede til næste år vil være basis for at genetablere ruten, heller ikke under de forudsætninger, der opstilles i forslaget. DSB har ganske enkelt ikke det antal IC3-sæt til sin rådighed, som skal til, for at man kan køre mellem København og Berlin via Gedser.

Det er naturligvis i den forbindelse korrekt, som det også har været omtalt i dagspressen, at

DSB har anmodet om en bevilling til levering af fire nye IC3-togsæt ved årsskiftet 1996-97. Der er tale om en fremrykning, idet de var forudsat først at skulle bruges, når IC3 i 1998 kører helt til Kastrup Lufthavn, men DSB vil allerede have behov for flere IC3-togsæt, når den faste forbindelse over Storebælt åbner. Kun de anvendte IC3-tog mellem København og Kalundborg ville kunne tages ud, men det ville efter min opfattelse være en uklog løsning, da denne forbindelse er meget populær og har langt flere passagerer, end jeg tror der på noget tidspunkt vil komme mellem København og Berlin. For det andet sejler DSB's rederi jo nu kun til Rostock, da færgelejet her ligger ved motorvejen. Fra det færgeleje, som DSB's rederi kan benytte, er der ikke jernbanespor.

Jeg må på den baggrund konkludere, at regeringen uagtet de meget positive hensigter desværre ikke kan støtte det fremsatte forslag, og derfor er regeringen af den opfattelse, at man bør afvise forslaget til folketingsbeslutning.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Nu bliver der sagt mange ting under sådan en debat, og for at det hele ikke skal blive glemt på et senere tidspunkt, vil jeg sige til ministeren, at jeg selvfølgelig har set, at tallene er faldet, og mange har jo diskuteret, hvorfor det er sådan, og jeg har fået mange henvendelser fra de ansatte.

En af de ting, jeg har fået, er en færgestatistik over overfarten, og af den kan man se, at der er en meget nøje sammenhæng mellem, hvor tit der sejles, og hvor mange passagerer der er. Det er næsten en selvfølge, at hver gang man begynder at skære ned, får man også færre biler, passagerer og tog med. Og dér er der jo mange i området – i hvert fald i Gedser – der har den opfattelse, at nedskæringen måske er foretaget bevidst fra DSB's side, fordi det er billigere at drive én færgehavn. Og deres postulat er, og det tror jeg også er rigtigt, at hvis man ikke havde nedgraderet færgeafgangene – ministeren kan jo få det at se, når vi behandler forslaget i Trafikudvalget – eller rettere sagt: hvis man havde gjort det modsatte, er der i hvert fald i tallene tegn på, at hvis man fastholder de samme færgeafgange, får man flere passagerer med.

Derfor vil jeg spørge ministeren, om ministeren kan af- eller bekræfte, at man med vilje eller med forsæt har prøvet på at nedgradere Gedser-Warnemünde- eller Gedser-Rostock-forbindelsen.