

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg studser over hr. Søren Hansens meget subtile skelnen mellem, om man nedlægger en bane, eller om man omlægger en rute. Det, der er væsentligt for folk, er vel for søren, om man har en togdrift på området, så man er i stand til at komme med toget.

Skal det forstås sådan, at fordi der i øjeblikket pusles med at efterspørge interessenter til at drive en veteranbane på skinnerne, så skal vi være glade – og vi skal være glade og tilfredse alene, fordi skinnerne ikke bliver flået op i morgen. Det kan jeg altså ikke helt forstå.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Det skal forstås lige præcis, som det blev sagt: Sporene ligger der, og de skal blive liggende. Det var derfor, jeg sagde, de ikke skulle brændes; der skulle hverken brændes broer eller spor. De kunne jo bruges i fremtiden.

Ganske som jeg sagde det, så er det det, der er meningen, hverken mere eller mindre.

Svend Erik Hovmand (V):

Venstre er enig i intentionerne i det beslutningsforslag, som her er til behandling. Venstres folketingsgruppe har allerede for nogen tid siden opfordret regeringen til at arbejde for, »at der snarest muligt genetableres en direkte og effektiv trafikforbindelse fra København over Gedser til Berlin«. Det har vi meddelt offentligheden. Det har vi meddelt ministeren.

Det var derfor med stor spænding, vi afventede ministerens besvarelse i dag. Ikke mindst på baggrund af den udvikling, der er sket, siden vi fra Venstres side umiddelbart efter, at Trafikministeriet traf beslutningen om at opgive den næsten 100-år gamle rute, rejste sagen første gang.

Det skete jo sidst i august for et års tid siden, i øvrigt et halvt år, før DSB fik større selvstændighed. Der er altså tale om en ensidig dansk beslutning truffet af trafikministeren, før lovforslaget om DSB's nye struktur overhovedet var fremsat og adskillige måneder før dets vedtagelse. Vi havde ikke bedt om den beslutning. Ingen i Folketinget havde mig bekendt ønsket den – tværtimod.

Siden beslutningen for mere end et år siden har der lydt mange protester, ikke bare fordi de lokale myndigheder måtte erfare beslutningen gennem medierne, men selvfølgelig først og

fremmest fordi mange frygter, at den vil føre til, at en stigende del af udviklingen går uden om Danmark.

Frygten har desværre vist sig at være berettiget. Ved at nedprioritere Danmarksvejen mellem kontinentet og Skandinavien har den danske regering signaleret til omverdenen, at Danmark ikke behøver at være det eneste hængsel mellem nord og syd.

Et halvt år senere havde svenske og tyske interesser fundet sammen om en ny kombineret jernbane og færgerute uden om Danmark og parallelt med den rute, som den danske regering ikke længere ville satse på.

Trafikministeren begrundede sin beslutning med, at der på det seneste har været et underskud på ruten, men i stedet for at nedlægge den så kunne man jo spørge, hvorfor passagertallet har svigtet. Svaret har man kunnet læse i køreplanerne, som i øvrigt var det eneste sted, hvor man reklamerede for ruten.

Af køreplanerne fremgik det, at rejsen mellem de to hovedstæder tog ca. 8 timer. Mange stop, lange pauser undervejs gjorde sammen med det nedslidte materiel sit til, at passagererne tog bilen, bussen eller flyveren i stedet for. At bruge 8 timer på at komme til Berlin svarer til en gennemsnits fart på knap 50 km i timen.

Nu har trafikministeren lagt ruten om. Nu skal man have et herresving over Hamborg eller Lübeck, inden man når Berlin. Man skulle næsten tro, at Trafikministeriet ikke har opdaget, at Muren er faldet og grænsen til Østtyskland væk. Selv om man benytter de eksisterende ICT3-tog til Hamborg, tager det nu over 9 timer – næsten halvanden time mere – at nå frem til Berlin. I 1903, da ruten blev åbnet med damp-tog, var rejsetiden stort set den samme som i dag. Dengang tog det ca. 10 timer fra København over Gedser til Berlin.

Fra den 24. september i år har Trafikministeriet bragt os tilbage til starten af dette århundrede, hvor det hele begyndte. 380 km mellem København og Berlin tilbagelægges i 1995 med godt 40 km i timen. Ikke på cykel, men med tog. Hvis man forventer, at dette nye DSB-produkt får flere til at vælge toget frem for andre rejseformer, så må man vistnok have en speciel form for logik, men i betragtning af, at der nu også går rygter om et endnu større herresving – nemlig fra København over Padborg til Berlin – ja, så tror jeg faktisk også, at det er tilfældet.

Denne udvikling er ikke alene et tab for de berørte lokalsamfund eller hovedstæder. Det er