

for bompenge kan ikke stå alene. Der skal tages en lang række andre initiativer, når det drejer sig om den kollektive trafik i byerne.

Til den radikale ordfører skal jeg slutte af med at sige, at vi netop forestiller os, at man kan foretage en total fredeligørelse, så bilen kommer ud af byen. Men det forudsætter, at man laver en helt speciel handlingsplan for erhvervslivet og betænker specielle grupper, f.eks. handicappede m.m. At bilen som sådan kommer ud af byen, finder vi utrolig vigtigt, men det forudsætter jo en helt, helt anden situation end den, vi har i dag. Der kræves en megainvestering i kollektiv trafik.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 162:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togforbindelse til Berlin via Gedser.
Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Fremsat 29/3 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Togforbindelsen mellem København og Berlin har været et hyppigt diskuteret emne her i Folketinget, lige siden den ophørte i 1995.

I juni 1998 vedtog Folketinget beslutningsforslag nr. B 47, som pålagde trafikministeren at genetablere togforbindelsen København-Berlin, og der blev i konsekvens heraf nedsat en arbejdsgruppe, som i løbet af 1998-99 undersøgte en række modeller for togforbindelsen Køben-

havn-Berlin. Undersøgelserne omfattede markeds-mæssige konsekvenser, indtægter og omkostninger, tekniske forudsætninger, færgeforhold og samlet økonomi.

De viste, at hovedproblemet for en togforbindelse til Berlin først og fremmest er det beskedne marked. Det samlede antal togrejser mellem Østdanmark og Berlin samt det øvrige Østeuropa er blot mellem 50.000 og 75.000 rejser årlig. Man kunne hertil indvende, at det jo netop kunne skyldes de dårlige togforbindelser. Men undersøgelserne viste også, at effekten af at retablere en togforbindelse selv i bedste fald næppe kunne forventes at give mere end 30.000 ekstra togrejser på årsplan.

Nettoudgifterne til driften af direkte togforbindelser med overførsel på færge blev opgjort til mellem 25 og 80 mio. kr. årlig afhængigt af ambitionsniveauet. Dertil kom de nødvendige investeringsudgifter i tilpasning eller anskaffelse af færger og indkøb af tog.

Det blev samtidig konstateret, at det heller ikke er økonomisk realistisk at etablere direkte togforbindelse København-Berlin via Rødby. Også en sådan forbindelse ville medføre store omkostninger og ville under alle omstændigheder være en omvej i forhold til den direkte linje over Gedser.

Der er ikke indtil nu sket væsentlige ændringer i de markeds-mæssige forudsætninger siden undersøgelsen i 1998-99.

Forventningerne om Berlins tiltagende betydning for rejsemarkedet er kun langsomt ved at blive indfriet, og rejseudvekslingen med de umiddelbare nabo-råder i det østlige Tyskland, Mecklenburg-Vorpommern, har indtil nu vist sig at være beskeden. Men på lidt længere sigt kan der dog være udsigt til forbedringer i det passager-mæssige og økonomiske grundlag for en rute. Berlins betydning må forventes at til-tage.

Hvis forbindelsen København-Berlin forbedres, kan der også tænkes en vis overflytning af passagerer, der skal fra Sverige til Tyskland eller omvendt, og som i dag benytter de direkte færgeruter over Østersøen.

Hertil kommer, at der fra den tyske regerings side er givet tilsagn om at opgradere banelinjen Berlin-Rostock som en støtte til den regionale udvikling i Nordøsttyskland.

I kombination med det store berlinske bane-gårdsprojekt, som indebærer en mere direkte indføring af Rostockbanen til Berlins centrum, vil rejsesiden mellem Warnemünde og Berlin