

kunne nedsættes med op til en time, når opgraderingen måtte være fuldført. Opgraderingen vil således på sigt kunne gøre en togrejse mellem København og Berlin mere attraktiv.

Den vigtigste forudsætning er imidlertid udsigten til retablering af færgeruten Gedser-Warnemünde. Det var nedlæggelsen af denne rute til fordel for Gedser-Rostock, som i sin tid var årsag til nedlæggelsen af togforbindelsen, fordi der ikke var økonomisk basis for at opretholde en særskilt færgerute mellem Gedser og Warnemünde.

Retableringen af Warnemünderuten er vigtig, fordi der er god jernbaneforbindelse helt frem til færgelejet i Warnemünde, hvilket er en forudsætning for realismen i togforbindelsen.

Realismen i flytning af færgeruten er rykket nærmere med etableringen af en vej tunnel under floden Warnow, der forventes færdig i efteråret 2003, og som vil forbedre adgangen fra Warnemünde til motorvejsnettet.

Gedser-Warnemünde-ruten er samtidig kortere end Gedser-Rostock og kan derfor besejles hurtigere og billigere.

For at afdække udviklingen har vi igangsat en fælles kortlægning af de dansk-tyske forbindelser i samarbejde med det tyske trafikministerium.

Overførelsen af tog på færge samt kørsel på tysk side vil være en både dyr og teknisk kompliceret løsning. Der skal investeres i nye tog både for at få tilstrækkeligt materiel og for at få en type, der kan køre i såvel Danmark som Tyskland. Det vil også være nødvendigt at investere i sporanlæg og færgelejer.

Den mest realistiske model både teknisk, økonomisk og beslutningsmæssigt for en forbedret togforbindelse København-Berlin er en model, hvor togenes køreplaner koordineres med færgernes sejltider, så et hurtigtog kører direkte til færgens landgangstrappe, ligesom der på den anden side holder et tog parat.

Som en væsentlig, måske endda den vigtigste, effekt vil en sådan løsning give fordele for betjeningen af de indenlandske rejsende til Sydsjælland og Lolland-Falster.

Det skønnes muligt at realisere rejsetider på omkring 6 timer København-Berlin med en traditionel færge og fuldt opgraderet tysk strækning.

Såfremt der indsættes en hurtigfærge for passagerer, skulle en rejsetid på under 5 timer mellem København og Berlin være opnåelig. I begge

tilfælde må der dog tages forbehold for togenes indpasning i køreplanerne.

Regeringen finder det på den baggrund interessant at forbedre togetbetjeningen København-Berlin. En model baseret på hurtige tog København-Gedser, der koordineres med færgernes sejlplaner med henblik på en nem og hurtig omstigning, er som nævnt en realistisk mulighed.

Hvis markedet udvikler sig positivt, kan det så efterfølgende føre til videre skridt. Selv denne model vil dog også indebære en række ekstra omkostninger. Det gælder de nødvendige investerings- og driftsudgifter i færger og tog og banemodernisering.

Der skal etableres de nødvendige anlæg i færgehavnene. Banelinjen Nykøbing-Gedser skal renoveres, og opgraderingen af Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg aktualiseres også. Sidstnævnte vil dog også have betydning for mange indenlandske passagerer.

Endelig skal der etableres de nødvendige togforbindelser København-Gedser, hvilket vil kræve tilskud. De nu planlagte køreplansoplæg skal tilpasses, og der må sikres en koordinering med de tyske køreplaner samt indgås de nødvendige bilaterale aftaler. Det er nødvendigt først at afdække disse ekstra omkostninger.

Jeg vil derfor i første omgang igangsætte en nærmere undersøgelse med henblik på, at der til efteråret kan fremlægges et egentligt beslutningsgrundlag for togforbindelsen København-Berlin. Den udløsende faktor for at se positivt på etableringen af togforbindelsen til Berlin er som nævnt den mulige tilbageføring af færgeruten til Warnemünde sidst i 2003.

En genoptagelse af forbindelsen før da som i forslaget fra Enhedslisten allerede i 2002 må anses for urealistisk og også uhensigtsmæssig, hvis det drejer sig om at sikre ruten, og regeringen kan derfor ikke støtte Enhedslistens forslag.

Man arbejder som sagt på at fremskaffe et relevant og dækkende beslutningsgrundlag, så vi kan tage stilling til rutens fremtid på et seriøst og ordentligt grundlag.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg synes, det er en positiv dag i dag. Jeg synes, det er dejligt, at regeringen nu giver tilsagn om at arbejde for at realisere beslutningsforslag nr. B 47, som blev vedtaget i juni 1998.

Da vi fremsatte det forslag, var det selvfølgelig, fordi vi fandt, at det var vigtigt at få en hurtig afgørelse. Vi kunne godt have ønsket os en forkromet løsning, en Rolls Royce-model som