

den, der også dengang blev foreslået af Enhedslisten, men vi var realistiske og så i øjnene, at en sådan model ville blive ganske omkostningskrævende. I dag har vi et stykke papir fra ministeren, som siger, at det i hvert fald er i størrelsesordenen ½ mia. kr., der skal investeres, inden en sådan model vil kunne realiseres.

Nu siger ministeren, at han på den baggrund heller ikke vil arbejde på Enhedslistens ambitiøse forslag, men derimod nu seriøst gå ind og arbejde for at realisere B 47 fra juni 1998. Det er vi glade for, det er vi taknemmelige for, det er vi tilfredse med. Man kan sige, det manglede også bare, for det er faktisk vedtaget af Folketinget for 2 år siden. Der har i mellemtiden været en anden minister, som ikke nærede nogen kærlighed for denne rute, men den nuværende minister har det altså.

Jeg vil gerne sige, at efter vores opfattelse burde ruten aldrig have været nedlagt. Jeg glemmer aldrig den dag i efteråret 1993. Da jeg hørte om det første gang, ringede jeg til daværende trafikminister Trøjborg og sagde, at det da ikke kan være rigtigt. På et tidspunkt, hvor vi ved, at Berlin nu bliver hovedstad, nedlægger man den direkte forbindelse mellem de to metropoler. Men det var rigtigt, og den blev nedlagt.

Nu er tiden gået, men der er ingen tvivl om, at der er en stor fremtid for en direkte forbindelse. Det er der ikke bare, fordi Berlin er vigtig. Berlin er ikke bare hovedstaden i Tyskland, men den er også en slags hovedstad i Europa. Den er ikke mindst en trafikal hovedstad, fordi den er centrum for jernbanetrafikken både mod syd til alle hovedstæderne i det nye Europa, men også mod øst til Warszawa og til Moskva.

Derfor er denne forbindelse overordentlig vigtig, og derfor er vi taknemlige for og glade for, at regeringen nu endelig har ændret signaler. I modsætning til tidligere, hvor de jo stemte imod vores forslag, vil de i dag arbejde for det.

Jeg vil sige til Enhedslisten, at jeg ikke vil nedgøre Enhedslistens forslag i dag. Jeg synes, det er et udmærket forslag på mange måder, og det kan også godt være, at det bliver en realitet på et eller andet tidspunkt, hvis ruten bliver den succes, som vi forventer, men nu handler det om at komme i gang så hurtigt som muligt. Derfor vil vi godt sige til Enhedslisten, at hvis regeringen lever op til de forventninger, vi har på baggrund af de udtalelser, der er kommet i dag, og på baggrund af det notat af 4. april, som ministeren er kommet med, ja, så forventer vi, at regeringens støtte til vores forslag vil være den hurtigste og

mest realistiske måde at gennemføre en ny rute på.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Svend Erik Hovmand: Jeg skal spørge Venstre, om vi har en fælles forståelse for, at dér, hvor det er relevant at sige, at den her rute kan genoprettes, og hvor det kan være betimeligt allerede nu at sørge for, at den her idé kan realiseres, præcis er på det tidspunkt, hvor Warnowtunnelen er parat, og mener hr. Svend Erik Hovmand ikke, at det er relevant allerede nu at sige, at vi vil prøve på at arbejde for, at den her forbindelse senest kommer i gang, når Warnowtunnelen står færdig?

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg har et par gange haft lejlighed til at drøfte denne sag med overborgmesteren i Berlin på tysk foranledning, fordi Berlin jo også er meget optaget af en hurtigere forbindelse til hovedstaden i Danmark og til Skandinavien i det hele taget, og jeg vil gerne sige, at mit indtryk er, at Tyskland, ikke blot Berlin, men også regeringen i Mecklenburg-Vorpommern, som jeg også har haft lejlighed til at drøfte sagen med, er meget, meget indstillet på, at denne sag skal realiseres så hurtigt som muligt.

De presser på for en opgradering af jernbaneruten fra Berlin til nordkysten, og Warnowtunnelen er som sagt i gang. Jeg synes, at det, ministeren har sagt i dag, er et håndslag på, at nu vil han arbejde på at få det her realiseret, og så behøver jeg sådan set ikke flere tilsagn. Jeg tror, at jeg kan regne med ministerens tilsagn her i dag, og det tager jeg som udtryk for, at regeringen nu arbejder på at få denne sag realiseret så hurtigt som overhovedet muligt.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Bare for, at vi ikke trækker tiden ud på dette sene tidspunkt, og til afklaring vil jeg sige, at det nok ville være for snævert at sige, at det alene afhænger af færdiggørelsen af tunnelen under Warnow i 2003. Jeg sagde, at det er en afgørende og væsentlig forudsætning, men når det er sådan, at det også er vigtigt at få en afklaring med tyskerne, er det, fordi det ikke er helt klart, hvad beslutningen om opgradering af banen fra Berlin til Rostock egentlig udmøntes i, og med hvilken hast. Det er det, som vi er lidt optaget af, men jeg kan bekræfte, at 2003-tunnelen er en