

overhovedet giver mening, eventuelt altså ved, at man må skifte. Men det forudsætter altså, at det, der er på den tyske side, er noget, der er værd at sende folk hen til.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Der var én udtalelse fra fru Margrete Aukens side, der gjorde mig en lille smule usikker, og det var bemærkningen om, at trafikgrundlaget skulle blive bedre.

Er fru Margrete Auku en enig i, at det for os, der vil den kollektive trafik og ser det som en særlig opgave, at mange af de mennesker, der i dag sidder i busserne til Prag og Berlin osv., og mange af dem, der tager flyet – det er ganske vist begrænset, men det er også en gruppe – og mange af dem, der tager ned sydover, er det relevant at slås for netop kommer med jernbanen? Normalt plejer vi jo netop i SF og Enhedslisten at være enige om, at skal vi have folk over i den kollektive trafik, så må vi også gå i offensiven.

(Kort bemærkning).

Margrete Auku (SF):

Bestemt, men vi skal jo ikke ligefrem fange dem ind med lasso. Og problemet er altså, at der ikke er ret mange, der rejser dertil. Det er jo sådan, at Hamburg-forbindelsen har det svært i øjeblikket, fordi der heller ikke er så forfærdelig stor belastning på den. Det kan vi undre os over.

Det var jo noget af det, som vi andre fremhævede i sin tid med bilforbindelsen i forbindelse med Malmø-forbindelsen, at kommunikationen mellem København og Malmø var på et så ringe niveau. Jeg tror, vi havde tal, der svarede til København og Düsseldorf. Og der var det så, vi forudså, at der ikke var til den der dobbeltforbindelse med både jernbane og vej, og det har jo så vist sig at være rigtigt.

Der var dog trods alt flere til jernbanen, end vi havde regnet med. Men hvis vi tager tallene og ser, hvem det er, der rejser til Berlin i øjeblikket, så kan vi ikke med noget af det, vi tilbyder i øjeblikket, konkurrere med flyforbindelserne. Man skal jo huske, at de mennesker, der flyver, jo er gratister. De bliver enten betalt direkte af staten eller gennem fradrag. Det er ikke noget, folk betaler selv, og så er det for langsomt at køre med bumleren. Så skal det være et meget højklassificeret tog.

Derudover er der så få rejsende i øjeblikket, at de der busser, som hr. Kolstrup henviste til, rigeligt dækker det. Men det bliver anderledes, for

der kommer selvfølgelig mere kontakt, og så er den relevante forbindelse at tage vestover. Men vi kan ikke begynde at lave en stor forbindelse nu, som der simpelt hen ikke er nogen at fylde ind i, selv om vi skubber alle dem ind, vi har, der rejser til Berlin.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Fru Birthe Skaarup som ordfører.

Birthe Skaarup (DF):

Dansk Folkeparti var medforslagsstillere til B 47 i sin tid, og på den baggrund kan vi jo så sige, at det må vi henholde os til. Og det pålagde jo regeringens at føre beslutningsforslaget ud i livet.

Nu er det jo sådan, at ikke alting foregår i højhastighedstogfart, men tingene er på skinner, og vi håber, at de stadig væk foregår i et rimeligt tempo. Da vi var med i det forslag, så bliver vi nødt til at henholde os til det. Derfor: Selv om vi er positive over for intentionerne i Enhedslistens forslag, vil jeg endnu en gang sige, at da vi var medforslagsstillere på B 47, bliver vi nødt til at henholde os til det.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Fru Inger Marie Bruun-Vierø som ordfører.

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

Det er bestemt en god idé at genåbne ruten København-Gedser-Berlin. Vi mener, det bør ske i de kommende år, men selvfølgelig i en takt, hvor det er muligt at gøre det på en ordentlig og økonomisk rentabel måde. Der er meget, der tyder på, at færgeruten til Warnemünde fra Gedser genåbnes, og at tunnelbyggeriet i Rostock, der forbedrer vejadgangen til færgelejet i Warnemünde, vil stå færdig i 2003.

Samtidig forventes det, at jernbanen mellem Berlin og Rostock forbedres. Herom er der dog kun truffet principbeslutning i forbundsrepublikken, men alt i alt tyder meget på, at vi inden for de kommende år vil se en genåbning af sejl-ruten og en indsættelse af hurtigtog fra København til Berlin.

Scandlines har planer om, hvis alt det her lykkes, at få bygget og indsat færger specielt beregnet til tog på strækningen. Trafikministeren er i gang med at få afdækket, hvordan hele projektet kan hænge sammen. Det hele er godt, for København skal naturligvis forbindes med den største og mest fremgangsrigte metropol i vores del af Nordeuropa.