

Når vi ikke kan stemme for Enhedslistens forslag, er det, fordi der allerede er sat så mange ting i gang, og fordi vi jo til efteråret skal handle status for rammeaftalen med bl.a. Enhedslisten. Her vil det være meget naturligt at medinddrage dette projekt. Derfor afviser vi nu, men vi er bestemt ikke negative over for projektet, tværtimod.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke for den positive behandling af forslaget, og jeg skal takke ministeren for den grundige redegørelse, han kom med. Især bed jeg selvfølgelig mærke i de afgørende udsagn om, at der vil blive tilvejebragt et relevant og dækkende beslutningsgrundlag. Jeg lagde mærke til, at der her ikke er tale om, at ministeren sagde »en relevant og dækkende undersøgelse«, men at ministeren sagde »beslutningsgrundlag«. Og det ord har jeg selvfølgelig bidt utrolig meget mærke i, det er positivt.

Jeg er også enig i, at man, når man genåbner en bane, så ikke skal gøre det blindt, men gå efter den bedst tænkelige løsning, dvs. analysere, hvad det er for forudsætninger, der kan gøre, at det her det bliver positivt.

Punkt 1: Jeg er enig i den grundbetragtning, der hedder, at skal man have musik i denne her bane, så skal det være via Warnemünde, den skal etableres, for at få den reducerede rejsetid. Tunnel under Warnow er også en afgørende forudsætning. Det er også en afgørende forudsætning, at tyskerne gør, som de har bebudet, nemlig foretager en opgradering.

Jeg var ikke selv klar over, at der fortsat hersker usikkerhed omkring denne opgradering. De informationer, jeg har fået, gik faktisk på, at det var en beslutning, og at man vil de hurtigere tog, man vil nye tog, og man vil ned på de to timer. Og jeg synes, det var relevant at få bekræftet, at det faktisk er en beslutning – sådan har jeg læst den tyske beslutning – men der kan altid være diskussioner om, hvor hurtigt det bliver gennemført. Det er jeg fuldt ud med på.

Men jeg synes dog, at det er bemærkelsesværdigt, at man er gået i gang. Jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, sådan har jeg forstået det, i hvert fald på den sidste melding, jeg har fået fra Tyskland, at man allerede fra denne sommer vil igangsætte en reduceret rejsetid mellem Rostock og Berlin.

Den radikale ordfører, som i øvrigt også var positivt indstillet over for det, nævnte, at det af-

gørende selvfølgelig er, at man får det her finansieret, og det er jeg ganske enig med den radikale ordfører i. Vi, der vil en sådan løsning, er selvfølgelig også indstillet på at tænke i helheder, herunder også en finansiering heraf.

Til sidst skal jeg så blot sige, at vi, der har været interesseret i at arbejde for den her løsning, har gjort det ud fra et overordnet synspunkt, der hedder, at det dog er naturligt at etablere denne her bane, fordi det nu er den hurtigste måde at komme til den centrale by i Tyskland på. Og jeg skal sige til de ordførere, der nævnte, at de ville have slik på alle hylder, for det var der nogle, der ville, de ville både have en Gedserforbindelse og en ny Femernforbindelse, at man altså ikke altid kan få slik på alle hylder.

Femernbroen er jo en del af en koldkrigsløsning, og koldkrigen er forbi. Muren er faldet, kan jeg sige til hr. Kaj Ikast, og derfor bliver man nødt til at vurdere den helt nye situation, der er kommet, og som inviterer til flerstrengede løsninger mellem nord og syd. Og det er på den baggrund, at jeg finder det glædeligt, at vi så netop får igangsat en genåbning af Gedser-Berlin.

Så skal jeg anføre, at når jeg har haft en høj optimisme omkring, at der også vil være et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag, så er det, fordi en række af de forudsætninger, man tidligere har opstillet, led for led er blevet indfriet, f.eks. at vi nu har fået en direkte forbindelse København-Stockholm, at vi har fået de klare tyske meldinger fra både Mecklenburg-Vorpommern og fra Berlin, som Venstres ordfører var inde på, og at der sker så meget for øjeblikket på trafikområdet i Mecklenburg-Vorpommern omkring fødekilder til strækningen Rostock-Berlin.

Jeg synes, det er fornøjeligt, at der i hvert fald på det ene punkt sker noget i det gamle Østtyskland. Jeg har selv haft lejlighed til at køre med et par af de totalt renoverede jernbaner, der kan fungere som fødekilde til denne her linje. Så jeg ser frem til, at vi får det her beslutningsgrundlag.

Endelig skal jeg indskærpe, at jeg på et punkt har lyttet meget, og jeg håber, at jeg har tilkendegivet klart, at jeg klart er indforstået med, at 2003 er det afgørende årstal og ikke 2002.

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