

# Tysk fodslæben slår Femern-projekt ihjel

Tyskerne er langsomt, men sikkert ved at tage livet af Femernforbindelsen. Først sprang Tyskland fra det fælles ejerskab af den faste forbindelse mellem Rødby og Puttgarten. Siden har der været tysk fodslæberi, når det gælder bygning af de nødvendige veje og baner på tysk side.

Tilbage står Danmark alene med ansvaret for et projekt til 64 mia. kr. Det er dyrt, især når økonomien vakler. Forbindelsen er kun økonomisk bæredygtig, hvis den er betalt tilbage inden for 40 år. Ellers risikerer vi, at projektet lider rentedøden, fordi gælden løber fra afdragene. Derfor er det bekymrende, at de danske myndigheder over for **EU-Kommissionen** omtaler en tilbagebetalingsperiode på 55 år. Den risiko kan de danske skatteydere ikke påtage sig alene.

Femernprojektet er stadigvæk rigtigt tænkt. Men Tyskland skal påtage sig en del af risikoen, svenskerne bør også deltage, og EU må sikre en del af finansieringen. Man skal huske, at projektet er født som et europæisk projekt. Tilbage i december 1984 offentliggjorde **Roundtable of European Industrialists** rapporten "Missing Links".

Hovedkraften bag lobbyorganisationen var **Volvos** daværende direktør, **Pehr Gyllenhammar**, som ville sætte gang i europæisk økonomi via handel og bedre infrastruktur.

Tankerne blev overtaget af EU-Kommissionens formand, **Jacques Delors**, som satte skub i både frihandel med det indre marked og milliardstøtte til udbygning af infrastruktur, som kunne forbinde de europæiske lande. Allerede dengang for 30 år siden stod det klart, at de nordiske lande havde et økonomisk handicap, fordi infrastrukturen haltede. Der manglede jernbaner, motorveje og faste forbindelser over både Øresund og Femern. Siden er der sket meget.

Der udestår nu kun Femernforbindelsen inklusive nye veje og jernbaner, før Stockholm og Oslo er forbundet med Hamborg.

Når transportminister **Hans Christian Schmidt** (V) fredag får besøg af den slesvig-holstenske transportminister, **Reinhard Meyer**, kunne det være interessant at vide, om han ser Femern som et dansk eller et

## Der er flere veje til Tyskland



europæisk projekt. En lettere vej mellem København og Tyskland er vigtig for Danmark.

Det vil i første omgang skabe omsætning og beskæftigelse hos danske og udenlandske selskaber, og når tunnelen er færdig, vil det forbedre erhvervs klimaet på Lolland-Falster, forbedre Københavns position som handelscentrum og øge dansk samhandel med Europa.

Folketingets partier står samlet bag Femern, og det er positivt. Men når man bruger 64 mia. kr., skal man tænke sig om.

Lad os minde om, at Storebæltsforbindelsen blev åbnet i 1997-98. Prisen dengang var 21 mia. kr., som finansieres af brugerne. Hvis Femerntunnelen står færdig i 2024, og det er optimistisk, skal der betales broafgift indtil mindst 2064. Ingen kan forestille sig, at det bliver gratis at køre over Storebælt i den periode, for så dropper lastbilerne Femernforbindelsen. Broafgift på Storebælt er skidt for sammenhængen i Danmark, arbejdsmarkedet og for dansk økonomi.

Transportministeren må presse Tyskland, Sverige og EU. Femern er et fælles projekt. Ellers er tiden inde til at afsøge en billigere dansk løsning. Et alternativ er en bro fra Faaborg på Fyn til Als. Lokale undersøgelser anslår prisen til 15 mia. kr. Turen i bil bliver 45 minutter længere end Femern-løsningen. Til gengæld udnyttes Storebæltsforbindelsen, og trafikken over Lillebælt lettes.

Danmark skal have bedre forbindelser til Tyskland – helt sikkert. Men det skal bygges med økonomisk fornuft.

*Anders Krab-Johansen*

Uenig? Deltag i debatten  
[facebook.com/borsenopinion](https://www.facebook.com/borsenopinion)