

A large flock of geese is flying over a body of water. In the center, a white Scandlines ferry ship is moving from left to right, leaving a white wake. The geese are scattered across the sky and water, with some in the foreground and others in the distance. The text is overlaid on the image.

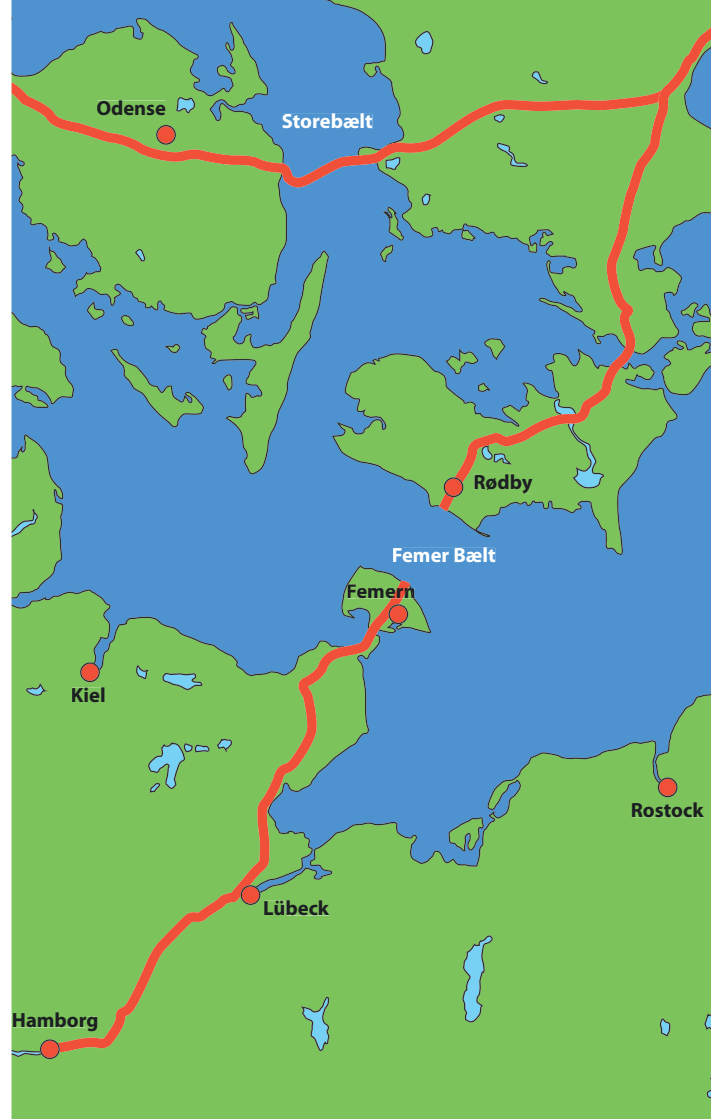
En kritisk betragtning

*af en fast
forbindelse
over*

Femmer Bælt

Indholdsfortegnelse

Forord	side 01
Infrastruktur og trafik	side 02 - 05
Omkostninger og refinansiering	side 06 - 08
Arbejdspladser	side 09
Turismen på Femern	side 10 - 11
Miljø og natur	side 12 - 16
Politiske vurderinger og rammebetingelser	side 17
Vurdering af statskontrakten	side 18 - 20
Aktionsforbundet mod en fast forbindelse over Femer Bælt	side 21



Trafikpolitiske, økonomiske og økologiske konsekvenser af den planlagte faste forbindelse over Femer Bælt.

Denne brochure sammenstiller afgørende argumenter mod en fast forbindelse over Femer Bælt og kaster desuden et kritisk blik på baggrunden.

Danmark planlægger at bygge en afgiftsfinansieret fast forbindelse fra Rødby til Puttgarden på den tyske ø Femern fra 2012. Går det, som den danske regering vil, skal projektet stå færdigt i 2018 med fire kørebaner og to jernbanespor. Det 19 kilometer brede Femer Bælt, der er et stærkt befærdet og særligt beskyttet internationalt havområde, skal således enten krydses af en bro eller en tunnel.

Der foreligger ingen væsentlige ekspertvurderinger, realistiske omkostningsestimater fra tysk side, ligesom der heller ikke fra projektets planlæggere findes nogen nyere vurdering af den samlede økonomi, der kan fungere som beslutningsgrundlag. Med ratificeringen af statskontrakten afgiver Tyskland de facto sit ansvar og sine muligheder for at påvirke projektets fremtidige planlægning og risiko, også på den tyske side. Alligevel bærer Tyskland, f.eks. i tilfælde af et skibshavari, halvdelen eller ligefrem alle udgifter for de økologiske risici og omkostninger.

Ifølge "Aktionsforbundet mod en fast forbindelse over Femer Bælt" taler mange tungtvejende grunde mod et af de største europæiske infrastrukturprojekter.

Aktionsforbundet mod en fast forbindelse over Femer Bælt står gerne til rådighed for spørgsmål.

Infrastruktur og trafik

Trafikstrømmene forskydes fra en nord-syd- til en øst-vest-akse. Udvidelsen af EU fører til en øget efterspørgsel i Øst- og Sydøsteuropa. Der vil der opstå øget trafik. Derimod forventer mange trafikeksperter ingen vækst på nord-syd-aksen i fremtiden, bortset fra Østersøens såkaldte "midterkorridor" (Rostock/Sassnitz). "Vestkorridorens" (Femer Bælt) betydning – med retning mod Syd- og Vesteuropa – vil derimod aftage.

En fast forbindelse over Femer Bælt kan ikke skabe ekstra trafik. Omsætningen i havnene i Lübeck og Kiel ville lide under den og blive reduceret. Sassnitz-Mukran (på Rügen) er sammen med Rostock i de seneste år vokset stærkt som havne med trafik til Skandinavien, de baltiske stater og Rusland. Heroverfor står desuden, at Hamborg som trafikknudepunkt allerede i dag er stoppet til. Og der vil ikke stå tilstrækkelige midler til

rådighed for en udbygning af A 7, A 20 eller en vestlig eller en ekstra østlig omfartsvej omkring Hamborg inden for en overskuelig fremtid. Man må regne med betydelige samfundsøkonomiske tab som følge af trafikmæssige forhindringer i dette område.

Færgeruten Rødby-Puttgarden kører med en gennemsnitlig belægning på under 40% og sejler i næsten al slags vejr. I 2008 havde Scandlines-færgerne som følge af finanskrisen for første gang et tydeligt minus på 4,5% i transporttallene.

Konkurrence fra færgeruten: Efter salget af rederiet Scandlines til en privat investeringsfond i 2007 har virksomheden taget stilling mod en fast forbindelse. Den vil Scandlines erklære krig med en beskåret, men mere økonomisk fordelagtig færgedrift. Alligevel forventes flere hundrede arbejdspladser at forsvinde.

Speditioner: Oven i brogiften kommer der 20 kilometer ekstra at køre, slid på bilerne og yderligere udstødning. Der er ingen "indlagt" hviletid ombord på færgen, men på parkeringspladser før eller efter den faste forbindelse. For de fleste lastbiler vil der ikke være nogen tidsbesparelse.

Tosporet trafikflaskehals ved Femersund-broen: Med en firesporet motorvej før og efter den tosporede bro over Femersund opstår der en trafikmæssig flaskehals. Der er ikke afset midler (skønsvist 300 millioner euro) til en udvidelse af sundbroen. Det tyske trafikministerium

tillægger den i lyset af de lave trafikprognoser ingen prioritet. Den fredede bro kan ikke gøres bredere.



Manglende bidrag til udbygning af det transeuropæiske netværk TEN-V:

I EU's retningslinier for programmet TEN-V kategoriseres Femer Bælt-aksen (Hamborg-Malmø) som et konventionelt jernbaneprojekt. Da togdriften kun vil yde et ringe bidrag til refinansieringen af den faste forbindelse, må Danmark gribe til en maksimering af vejtrafikken, særlig inden

for godstrafikken. Heller ikke Deutsche Bahn tillægger udbygningen af strækningen nogen prioritet.

Omkostningsrammen for en tosporet udbygning med elektrificering af jernbanen fra Bad Schwartau til Puttgarden er angivet til 840 millioner euro (uden Femersund-broen). Efter flere trafikeksperters vurdering er det alt for lidt til at rette sporene ud for at opnå højere hastigheder (160 km/t for person- og 120 km/t for godstog), til at udvide flaskehalsen ved Lübeck og skabe mindre larmende omkørsler af f.eks. badebyerne ved Lübeck Bugt samt byerne Lensahn, Oldenburg eller Großenbrode. Det tyske trafikministerium står over for andre vigtige tyske infrastrukturprojekter og vil ikke skyde flere penge til end de lovede 840 millioner euro. Der vil måske blive tale om en firesporet udbygning af vejforbindelsen og en relativt langsom, først ensporet og senere tosporet jernbane. Det er som følge af manglende behov tvivlsomt, om det andet spor overhovedet vil

blive bygget inden år 2025. Hverken den underudviklede og meget tøvende udbygning af jernbaneforbindelsen eller favoriseringen af landevejen harmonerer med den europæiske trafikpolitik.



Trafikprognoserne for jernbanen ligger på 40 persontog dagligt med i alt 4.000 passagerer. Det er tvivlsomt, om en virksomhed i lyset af en forestående privatisering vil stille tog til rådighed for blot 100 passagerer. Heller ikke for godstrafikken er der ifølge de officielle prognoser udsigt til rentabilitet.

Tidsbesparelse: I statskontrakten er der kun stillet garanti for hastigheder på 160 km/t for persontog og 120 km/t for godstog på selve "den faste forbindelse over Femer Bælt". Da forbindelsen i det tyske opland vil lide under betragtelig underfinansiering, kan der ikke opnås nogen "signifikant forkortelse af køretiden mellem København og Hamborg".



Omkostninger og refinansiering

Den tyske rigsrevision (Bundesrechnungshof) peger i en bedømmelse af projektets statskontrakt (fra oktober 2008) på følgende svage punkter:

- De manglende angivelser af omkostninger for forbindelsen i det tyske opland og den dermed forbundne uigennemsigthed for belastningen af samfundsøkonomien.
- Det faktum at Deutsche Bahn ikke er bundet til kontrakten og vil kræve omkostningerne til skinneinfrastrukturen dækket af den tyske stat.
- Betydelige mangler i udformningen af kontraktteksten hvad angår omkostninger, garantier, forudgående undersøgelser etc.
- Det faktum at store projekter bliver 60-100% dyrere end planlagt.
- For optimistiske trafikprognoser og som følge heraf stor risiko for refinansieringen af projektet.
- Selv om Danmark påtager sig risikoen, vil Tyskland

blive lagt under pres for at deltage i finansieringen af det samlede projekt.

Danmark har netop (2008) korrigeret sit omkostningsestimat med 800 millioner euro mere (4,4 milliarder euro for broen, 1,2 milliarder euro for oplandsforbindelsen).

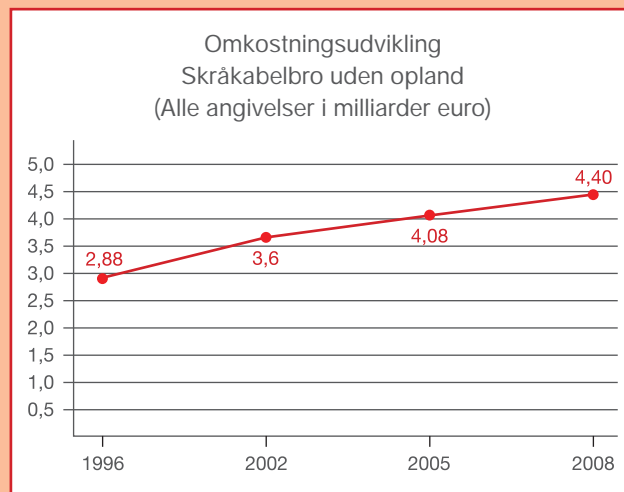
Ifølge en undersøgelse af Prof. Breitzmann (Institut for Marketing, Trafik og Turisme ved Rostock Universitet) ligger broens cost-benefit-forhold på 1:0,65 (vurdering fra august 2007). I dette resultat er der taget rimeligt hensyn til sekundære virkninger, som f.eks. nye erhvervmæssige etableringer. Der ventes altså betydeligt større samfundsmæssige omkostninger end gevinster, hvilket samlet set vil føre til lavere velstand. Instituttet sætter anmærkninger ved de mangelfulde referencescenarier i de officielle vurderinger.

Ifølge aftalen påtager Danmark sig omkostningerne for anlæggelsen af den faste forbindelse. Der findes imidlertid endnu hverken nogen realistiske vurderinger af disse omkostninger eller af den tyske oplandsforbindelse. En undersøgelse fra Vieregg & Rösler (udarbejdet på vegne af NABU i 2008) forudser en fordobling af de aktuelt kendte anlægsomkostninger frem til den planlagte afslutning i 2018 (råstof- og energipriser). (Download: www.nabu.de)

Vieregg & Rösler sætter spørgsmålstegn ved trafikprognoserne (både for person- og godstog og for person- og lastbiler) og beregningsgrundlagets fuldstændighed. I prognoserne er der således ikke taget højde for den markante udvikling i flytrafikken med lavprisselskaber mellem Skandinavien og Tyskland eller for konkurrencen fra fragtskibe.



I en sammenlignende undersøgelse fra 2002 på initiativ fra Folketingets Trafikudvalg (af Øresunds- og Storebæltsforbindelserne med en fast forbindelse over Femer Bælt) kommer Universiteterne i Aalborg, Lund og Karlsruhe til den konklusion, at megaprojekter i høj grad er prestigeprojekter, altid bliver dyrere end planlagt og er urentable (Transrapid, Euro Tunnel etc.). Storebælts- og Øresundsbroerne blev hhv. op mod 30% og 50% dyrere. Den reelle indgåelse af finansiel risiko fra investorernes side finder hverken sted på dansk eller tysk side: "Således taler meget for at anbefale en grundlæggende gennemsigtighed, entydig specifikation af ydelser... og integration af privat risikokapital. Det kan dog næppe forventes, at anbefalingen af disse grundlæggende principper fra videnskabelig side vil føre til en radikalt anderledes tænkning hos politikerne", lyder facit.



Kilder:

- 1996 - Økonomi- og Trafikministeriet i Slesvig-Holsten
- 2002 - rene anlægsomkostninger, Fehmarnbelt Development, joint venture mellem de danske og tyske trafikministerier
- 2005 - Miljøkonsultationsrapport. De danske og tyske trafikministerier
- 2008 - Fehmarnbelt A/S

Ca. 1.500 arbejdspladser på Femern og i regionen er truet:

- Hos rederiet Scandline (ca. 300 ved reduceret færgefart)
- Hos Scandlines' underleverandører (ca. 100 ved reduceret færgefart)
- Som følge af fald i turismen, ca. 1.200 tabte arbejdspladser ved et fald på 50%

Delstatsregeringen i Slesvig-Holsten påregner 1.700 nye arbejdspladser som følge af en fast forbindelse.

Arbejdspladserne vil, hvis det overhovedet bliver tilfældet, opstå i oplandet til Hamborg eller København/Malmø. Regionen Østholsten vil heller ikke efter delstatsregeringens opfattelse nyde godt af en fast forbindelse.

"Trafikaksen Femer Bælt" som konkurrent i godstrafikken med jernbane og skibe: Lübeck ville

blive ramt hårdest og Kiel mindre hårdt, ligesom også Rostock og Sassnitz ville blive ramt, afhængig af den økonomiske udvikling. Konsekvens: nedlægning af arbejdspladser. Desuden ville infrastrukturelle investeringer til en værdi af mange milliarder euro (A 29 og Rostock Havn) blive udvandet.

Trods en fordobling af trafikken mellem Lübeck og Puttgarden i de seneste 10 år har det ifølge Entwicklungsgesellschaft Ostholstein (egoh) ikke resulteret i nogen etablering af erhverv. Derfor er prognoserne for de regionale effekter tvivlsomme for denne regions vedkommende.



Turismen på Femern

Øen Femern hører til blandt de regioner i Tyskland, der er mest afhængige af turismen. På Femern er ca. 80% af befolkningen direkte eller indirekte økonomisk afhængige af turismen. Øens landskab og natur er af særlig betydning for den turismemæssige profil, da den særligt har positioneret sig som natur- og rekreationsdestination for familier med børn samt for sejlere, surfere og lystfiskere. Femer-boernes indkomst afhænger først og fremmest af feriegæsterne. Over 3 millioner overnatninger om året (ifølge en undersøgelse af Wenzel & Partner) gør turismen til den afgørende økonomiske faktor for øen.

En undersøgelse af turismen foretaget af det slesvig-holstenske økonomiministerium bekræfter, at "på Femern er der flere risici end chancer for turismen". Først og fremmest i anlægsfasen vil turismen kunne lide "varig skade".

Under den formentlig 8 til 9 år lange anlægsfase ville belastningerne i form af larm, tung trafik og forværring af badevandskvaliteten som følge af spredning af grums fra Europas største byggeplads føre til stærk svækkelse af øens rekreative værdi. Konsekvensen ville være, at gæsterne ville flytte til andre, mere attraktive områder.





Femern mister sin ø-karakter og degraderes fra en attraktiv måldestination til en trædesten. Brokonstruktionen (med en højde på 60-270 meter) ville gribe massivt ind i landskabet og på kørebanens niveau overstige de eksisterende vindmøller og "bøjlen" på Femersund-broen.

Efter projektets afslutning frygtes det, at turismen vil forskyde sig østpå, særlig inden for campingområdet. Der vil næppe komme nogen mærkbar turistmæssig effekt i Slesvig-Holsten fra de nordiske landes små befolkninger, da der stadig vil være en barriere i form af broafgiften.



Miljø og natur

De 70 bropiller udgør en høj kollisionsrisiko i Femer Bælt, der årligt besejles af 66.000 skibe:

Broen udgør først og fremmest en fare for de envæggede olietankere, men også for de fragtskibe, der sejler med bunkerolie. Indtil videre sejler skibene i den internationale sejlrende gennem Femer Bælt med en bredde på ca. 10 kilometer uden lodstvang. Men den skråkabelbro, som man af omkostningsmæssige grunde har valgt at foretrække, har blot tre passager à 700 meter og afvises derfor som for risikabel af både danske og tyske lodser. Broens havari-risiko ligger ifølge en undersøgelse fra COWI-Lahmeyer (1999) på én kollision om året (uden VTS-trafikafvikling) eller en kollision hvert tredje år med VTS. En hængebro, der ville spænde over ca. 1.600 meter, er lige så problematisk set i lyset af de store kæmpetankere med en længde på op til 350 meter og en bremselængde på flere kilometer samt den høje trafiktæthed.

Den internationale skibsfartsorganisation IMO, der er ansvarlig for risikovurdering, er endnu ikke blevet officielt konsulteret angående en mulig indskrænkning af "letheden i afviklingen af skibstrafikken".

I 2006 iværksatte Danmark en undersøgelse af skibssikkerheden i et af verdens mest følsomme havområder, men den foreligger endnu ikke i sin endelige form.



I en informationsbrochure, som den danske stats eget planlægningselskab Femer Bælt A/S offentliggjorde i 2009, nævnes dette tema slet ikke. Ved havarier i Femer Bælt må man regne med katastrofale følger for hele Østersøens økosystem pga. olie- eller kemikalieudslip. Hvilket også ville have svære følger for Østersø-turismen.



Broprojektet går på tværs af en af verdens vigtigste trækruer for ca. 20 millioner vandfugle:

Særligt når der er dårlig sigt, udgør broen en livsfare for tusinder af fugle. I COWI-Lahmeyers undersøgelse (1999) slås det fast, at "... et betydeligt antal på flere hundredetusinde vandfugle på deres langdistancetræk over åbent vand hvert efterår flyver gennem Femer Bælt på højde med broen". De flyver også om natten og orienterer sig intuitivt uden brug af synet, da de ikke forventer nogen hindring.

Den tyske myndighed for skibsfart og hydrografi henviser – angående en skræmmende og barrieremæssig påvirkning af trækfuglene i forbindelse med den planlagte danske offshore-vindmøllepark Rødsand II – til, at Bundesamt für Naturschutz (BfN) af hensyn til fugletrækket anbefaler helt at holde bæltområdet frit for yderligere installationer.

Yderligere hindring af vandgennemstrømningen mellem Nordsøen og Østersøen: Ifølge Leibnitz-Instituttet for Østersø-forskning i Warnemünde er den livsvigtige udskiftning af vand allerede hæmmet af Øresunds- og Storebæltsbroerne. Yderligere en bro i Femer Bælt med 70 bropiller kunne efter videnskabsfolkernes skøn accelerere Østersøens død. Med uoverskuelige følger for havets flora og fauna og for turismen.

Koldt, iltholdigt og dybt strømmende Nordsø-vand hvirvles for tidligt op ved bropillerne og når derfor ikke helt ind i den østlige Østersø. Østersøen er helt afhængig af ilt- og salttilførsel fra Nordsøen. Vandet udskiftes helt i løbet af 30 til 35 år.

Bundesamt für Naturschutz (BfN) erklærer i en officiel vurdering, at en yderligere hæmning af vandgennemstrømningen på "kun" 0,3% (bro) eller

0,1% (tunnel) kunne have negative følger for Østersøen. Derimod kan de officielle infobrochurer fra det danske planlægningsfirma Femer Bælt A/S ikke få øje på noget farepotentiale. De undersøgelser, som Danmark har sat Leibnitz-Instituttet for Østersø-forskning til at gennemføre, er endnu ikke afsluttet.

Kraftig vind: Der må regnes med flere lukninger af broen som følge af hyppigere vestenvindsstorme i Østersøen.



Allerede i dag er Femersund-broen lukket 60 dage om året for tomme lastvogne og campingvogne og 20 dage om året lukket midlertidigt for alle køretøjer pga. færdselsuheld. På Femer Bælt-broen ligger kørebanen ca. 3,5 gange højere; vindtrykket og risikoen for trafikuheld vil være tilsvarende større.

Marsvine-reservat: Femer Bælt blev af den forhenværende tyske miljøminister udpeget som marsvine-reservat, ligesom IMO (International Maritime Organization / UN) har klassificeret det som "særligt følsomt havområde" (PSSA, Particularly Sensitive Sea Area). I dag lever der kun nogle få hundrede af akustisk meget følsomme havpattedyr i Østersøen mod tidligere omkring 15.000. Marsvinene trækker fra øst mod vest gennem Femer Bælt for at overvinde i den varmere Kieler Bugt og anvender området omkring Femern til at opfostre deres unger.

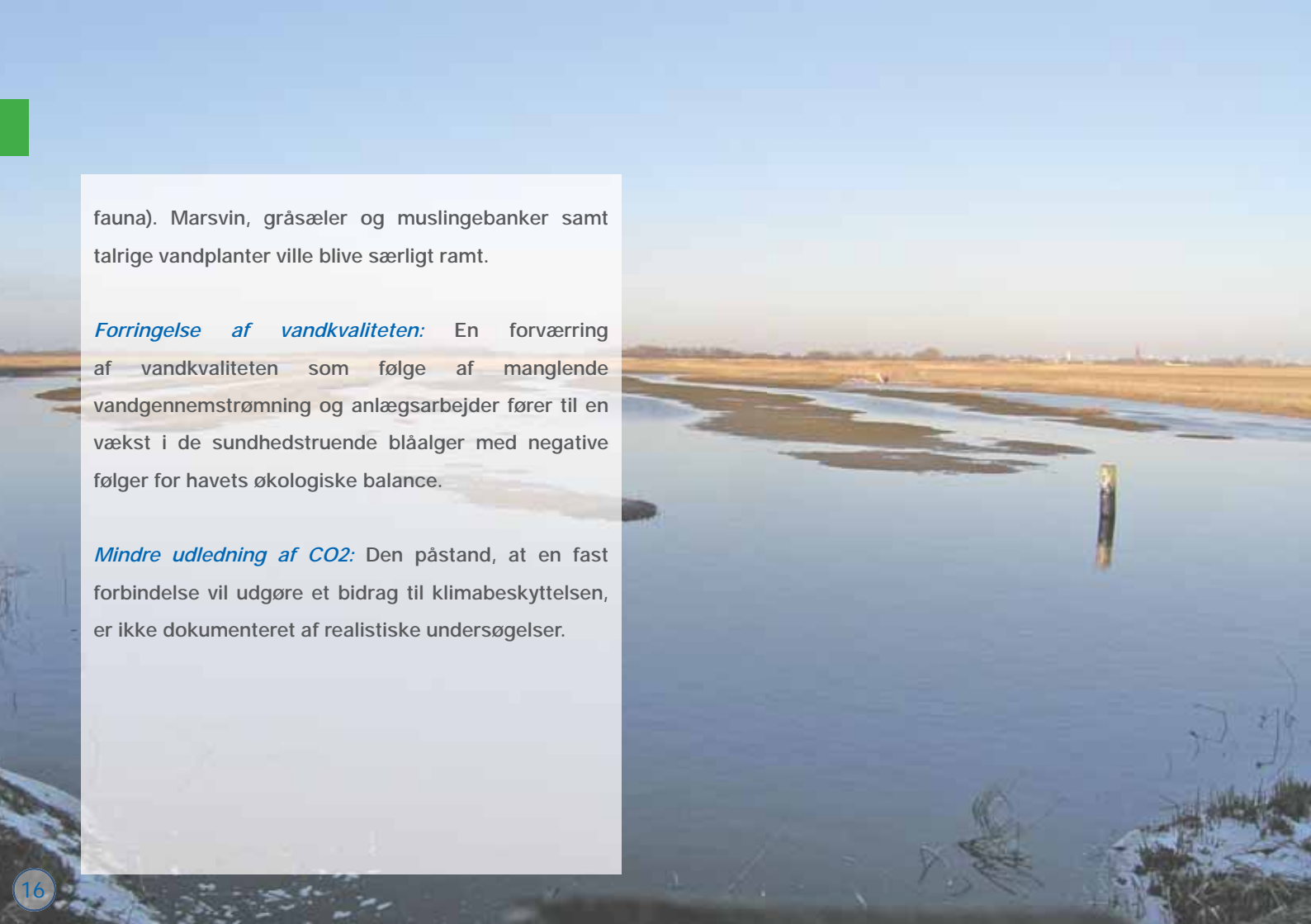


Ammunition fra Anden Verdenskrig i bæltområdet

(Stern 34/2007). Gravearbejdet i Østersøen medfører en øget fare for eksplosioner eller udslip af farlige stoffer fra Anden Verdenskrig. Gammel ammunition har ført til flere ulykker med børn pga. manglende kendskab.

Østersøen grumses til i årevis som følge af ophvirvling af sediment (pga. gravearbejde):

De frisatte sediment har ødelæggende virkning på havets økologi (flora og



fauna). Marsvin, gråsæler og muslingebanker samt talrige vandplanter ville blive særligt ramt.

Forringelse af vandkvaliteten: En forværring af vandkvaliteten som følge af manglende vandgennemstrømning og anlægsarbejder fører til en vækst i de sundhedstruende blåalger med negative følger for havets økologiske balance.

Mindre udledning af CO₂: Den påstand, at en fast forbindelse vil udgøre et bidrag til klimabeskyttelsen, er ikke dokumenteret af realistiske undersøgelser.

Den tyske trafikminister Tiefensee synes ikke at være særligt interesseret i projektet at dømme ud fra den tøvende planlægning af projektet, hvilket han også har gjort tydeligt i forhandlinger med Danmark.

Den tyske miljøminister Gabriel har betegnet den planlagte faste forbindelse som en "vanvittig ide".

Bundesamt für Naturschutz (BfN) advarer mod mulige negative følger for vandgennemstrømningen (se side 14).

Trafikforbund mod en fast forbindelse over Femer Bælt:

De tyske trafikforbund ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil Club) og VCD (Verkehrsclub Deutschland) er mod en fast forbindelse over Femer Bælt. Trafikprognoserne anses som værende alt for høje i forhold til det forventelige reelle behov. Da Tyskland må påtage sig omkostningerne for forbindelsen til oplandet, vil der mangle midler til andreog

vigtigere vejbyggerier.

Ratificeringen af statskontrakten gennemføres uden kendskab til hele projektet og dets omkostninger. I øjeblikket forberedes der en indledende undersøgelse for at få afklaret det spørgsmål, om der skal arbejdes videre med en bro- eller tunnelloøsning. Først i en efterfølgende realiseringsundersøgelse skal det prøves, om den valgte løsning overhovedet kan gennemføres.

Efterratificeringen i Forbundsdagen påbegyndes en proces med henblik på fastlæggelse af planerne. I denne proces har de umiddelbart berørte og naturbeskyttelsesforeninger klageret. NABU og BUND har allerede annonceret juridiske skridt.

Den endegyldige beslutning træffes i form af en byggelov i Folketinget uden tysk medbestemmelse efter, at planfastlægningsprocessen er afsluttet.

Vurdering af statskontrakten

Statskontrakten rejser en række spørgsmål. Vi fremsender gerne en udførlig vurdering.

Præambel

- Den påståede forbedring af trafikken mellem de to stater er ren spekulation, hvilket fraværet af realistiske trafikprognoser også viser. Det gælder også refinansieringen via broafgifter.
- Broafgiften cementerer trafikbarrieren og forhindrer også fremover et tættere og mere effektivt samarbejde mellem regionerne.
- De ventede effekter på den økonomiske udvikling som følge af en mere let flydende togtrafik mellem Skandinavien og det europæiske kontinent er ren spekulation.
- Danmark er tvunget til at flytte den urentable jernbanegodstransport over på vejene for at maksimere indtægterne fra broafgiften. Det går stik imod TEN-V's mål ("jernbaneaksen Femer Bælt"). Det samme gælder for det faktum, at det andet spor først udbygges fra år 2025.
- I præambelen nævnes fælles mål uden klare definitioner.
- Som følge af de uafklarede risici for skibskollisioner er det heller ikke afklaret, om der skal bygges en bro eller en tunnel.
- Danmark har som følge af Tysklands anerkendelse af det tætte samarbejde kunnet stille krav om økonomisk medansvar for den faste forbindelse.
- Der mangler kontraktmæssigt afklarede definitioner samt infrastrukturelle komponenter.

Uklare eller ufuldstændige kontraktklausuler

- Der mangler en entydig opsigelsesklausul. En ophævelse af kontrakten kan kun ske i samråd med Danmark og ved betydelige ændringer af projektets forudsætninger.
- Stærkt fortolkelige formuleringer: "tydelig anderledes udvikling", "væsentlige omkostningsstigninger" og lignende.
- Hastigheder på hhv. 120 og 160 km/t for gods- og persontog er kun fastholdt kontraktligt på selve den faste forbindelse. Underfinansierede langsommere strækninger i det tyske opland udvander det centrale mål: tidsbesparelse.
- Begrebet skibsfart mangler. Det er uklart, om de nødvendige sikkerhedsmæssige forholdsregler for skibstrafikken skal behandles selvstændigt og finansieres

- gennem en ligelig deling mellem kontraktens to stater. I modsætning til kontrakten for Øresundsbroen mangler der en klausul om helt at undgå kvalitative og kvantitative ændringer af vandgennemstrømningen.
- Artikel 14, afsnit 3. Sikkerhedskonceptet for det konstruktionsmæssige udkast til en fast forbindelse skulle allerede være kendt. Der mangler forholdsregler til beskyttelse mod terrorangreb.



Forkerte påstande

- Stik imod beskrivelsen i lovforslaget udsættes de sociale sikringssystemer for betydelig belastning. I anlægsfasen må der alene på Femern regnes med samlede tab inden for turisme, handel, industri og håndværk på mellem 300 og 800 millioner euro og tilsvarende tab af arbejdspladser.
- Påstanden om, at der mangler alternativer til en fast forbindelse, passer simpelthen ikke, når man betragter den eksisterende, meget pålidelige og yderst lønsomme færgefart.
- Under afsnit D mangler der oplysninger om projektets økonomiske konsekvenser. Ligeledes nævnes heller ikke de påkrævede sikkerhedsmæssige forholdsregler for skibsfarten.

Præsidenten for den tyske rigsrevision, der er ansvarlig for rentabilitet i forvaltningen påpeger følgende mangler i kontrakten:

- Manglen på oplysninger om belastningen af den tyske samfundsøkonomi og af de tyske myndigheder;
- Den manglende oplysning om risici ved det danske refinansieringskoncept;
- Risikoen for efterfølgende omkostningsrelevante forhandlinger fra dansk side, såfremt der skulle opstå finansieringsproblemer for projektet på dansk side.

Er De interesseret i de forskellige undersøgelser eller i yderligere information? Send en mail til:

[*fehmar@beltquerung.info*](mailto:fehmar@beltquerung.info)

Kolofon:

Aktionsforbundet mod en fast forbindelse over Femer Bælt

Talsmand: Jürgen Boos

Gold 1A – 23769 Femern

fehmar@beltquerung.info

www.beltquerung.info

Status: marts 2009



Aktionsforbundet mod en fast forbindelse over Femer Bælt

Aktionsforbundet, der blev grundlagt for 15 år siden, har som sit erklærede mål at forhindre en fast forbindelse over Femer Bælt.

Aktionsforbundet er bl.a. grundlagt af miljørådet på Femern. Forbundet er et netværk af aktive enkeltpersoner, virksomheder, foreninger, fagforeninger og partier, og det støttes af et meget bredt flertal af Femerns indbyggere. Forbundets talsmand er Jürgen Boos.

De aktive tæller naturbeskyttelsesfolk, landmænd, udlejere af ferieboliger, folk der driver campingpladser og feriecentre, repræsentanter fra detailhandlen, restaurationsbranchen og færgefarten, kaptajner,

projektledere, økonomer, ingeniører, repræsentanter for arbejdstagere, bestyrelser og fagforeninger, politikere samt engagerede borgere. Forbundet støttes af større virksomheder på Femern, deriblandt også turismæssige aktører og andre servicevirksomheder.



Følgende organisationer er medlem af aktionsforbundet:

- Naturschutzbund Deutschland (NABU) • Wasservogelreservat Wallnau
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
- Inselnaturschutzring Fehmarn (INR) • Nautischer Verein Vogelfluglinie (NVV)
- Gewerkschaft Transnet • Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland (GdED)
- Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG) • Bürger für Fehmarn (BfF)
- Bündnis für Großenbrode (BfG) • DIE LINKE, Kreisverband Ostholstein
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Ostholstein (Ver.di)
- Verkehrsclub Deutschland, Schleswig Holstein (VCD)
- Bündnis 90 / Die Grünen, Kreisverband Ostholstein
- Sozialdemokratische Partei Deutschland, Ortsverein Fehmarn (SPD)

Aktionsforbundet mod en fast
forbindelse over Femer Bælt
Talsmand: Jürgen Boos
Gold 1A – 23769 Femern
fehmar**n**@beltquerung.info
www.beltquerung.info