

Sig Ja til Femern Bælt-broen!



Udtalelse af Tom Gillesberg, formand for Schiller Institutet i Danmark, den 18. juni 2007.

I de glade dage i 1989 hvor Berlin-muren faldt og Tyskland langt om længe blev genforenet, lancerede Lyndon LaRouche og Schiller Institutet et program, der kunne sikre at hele Europa kunne genforenes og få varig fred gennem økonomisk udvikling. Nøglen var, sagde vi, fysiske infrastrukturprojekter, der kunne udvikle Europas produktive potentiale. I marts 1990 sendte vi et dansk forslag på gaden med titlen. Paris-Berlin-Wien-trekanten: Et verdensøkonomisk lokomotiv, hvor vi redegjorde for nødvendigheden af at bygge ikke blot en Storebæltsbro men også broer over Øresund og Femern Bælt, der kunne forbinde Skandinavien med det nye Europa. Nu er tiden kommet til langt om længe få den sidste af de tre, Femern Bælt-broen, bygget! Broen er vigtig for Tyskland, Danmark og Skandinavien. Godstog fra Skandinavien til Europa må i dag rejse via Storebæltsbroen og man kan spare mange kilometer ved at benytte en Femern Bælt-bro. Miljømæssigt er det også galskab at rejse med færge i stedet for at køre over en bro. Og man skal huske på, at Femern Bælt-broen vil være Skandinaviens forbindelsesvej til resten af Europa og Eurasien, og Tysklands til Norden.

I årene efter 1989 fremlagde Schiller Institutet så sit forslag om Den eurasiske Landbro. Forslaget gik ud på at bygge infrastrukturkorridorer over Det eura-

siske Kontinent, så Europa kunne forbindes med broderparten af verdensbefolkningen i Asien. Mange af vej- og jernbaneprojekterne er siden blevet bygget, og der er nu mulighed for at komme videre med processen. Rusland har besluttet at arbejde for bygningen af en tunnel under Beringstrædet med tilhørende jernbaneforbindelser, der vil gøre det muligt i fremtiden at rejse med tog fra Skandinavien, over Femern Bælt-broen og Det eurasiske Kontinent, til Nord- og Sydamerika! Derfor er det ikke i orden, at Tyskland vælger at være bagstræberisk og stå i vejen for Femern Bælt-broen. EU har da også betydningen af broen, og tilbudt at betale op til 30 procent af byggeprisen, men for at EU's tilskud skal stå ved magt, skal der træffes en beslutning nu, så en ansøgning kan være i Bruxelles senest den 20. juli.

Hvorfor er man så ikke gået i gang med at bygge broen endnu? Danmark har længe presset på, men Tyskland har vægret sig ved at skrive under på en aftale. Nogle siger, det er af økonomiske årsager, men selv om prisen for at bygge broen er ca. 30 milliarder kr., vil det ikke koste skatteyderne en krone. Med eller uden EU-tilskud er en sådan bro, hvis tingene gøres rigtigt, en forrygende forretning, som Danmark allerede har oplevet det med bygningen af Storebælts- og Øresundsbroen.

vend!

Schiller Institutet

Sankt Knuds Vej 11 kld. tv., 1903 Frederiksberg, tlf.: 35 43 00 33, fax: 35 43 87 57, www.schillerinstitut.dk, si@schillerinstitut.dk

Modellen er simpel: Der etableres et statsligt ejet selskab (helst i fællesskab mellem Tyskland og Danmark men ellers af et af landene alene), der med en statsgaranti i ryggen låner pengene til bygningen af broen. Når broen så åbner i 2015, vil de penge bilister og togselskaber før betalte for færgetransport gå til broafgift. På trods af den høje pris for bygningen af broen, og de renter og renters rente der løber på (som dog er betydeligt lavere end ellers, fordi man har en statsgaranti i ryggen) kan broafgifterne betale gælden tilbage over 20-25 år. Er trafikken mindre end forventet, tager det lidt længere tid at betale gælden tilbage, men som oftest går det lige modsat: Efterhånden som folk finder ud af, at man til samme pris kommer lettere og hurtigere over Femern Bælt end før, stiger trafikken kraftigt. Man kan så vælge mellem at sænke brotaksterne eller betale gælden tilbage hurtigere. Efter et par årtier står man så med en betalt bro, der ikke har kostet skattebetalerne en eneste krone.

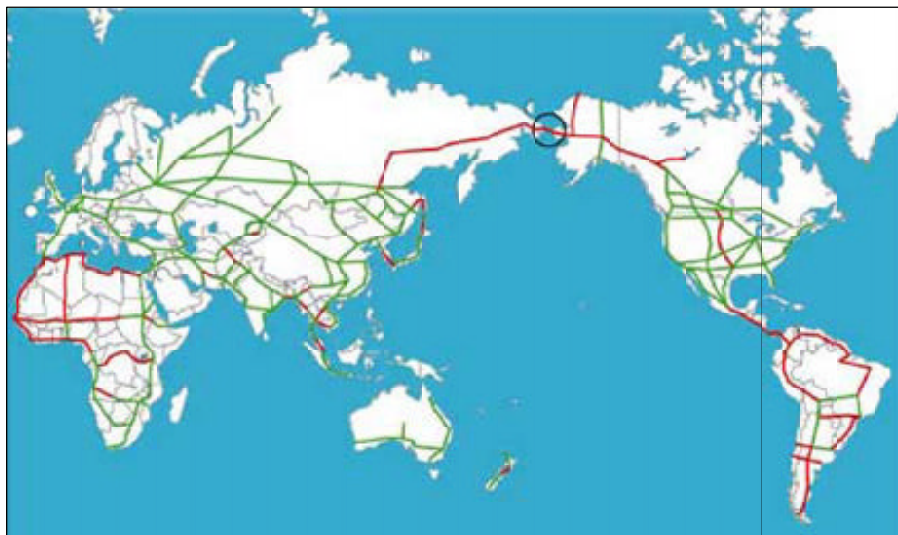
Der forsvinder selvfølgelig nogle arbejdspladser på færgerne og i havnene, men som man så det med bygningen af Storebæltsbroen, er det ikke noget problem. Selve bygningen af broen gav selvfølgelig øget beskæftigelse, men det gjorde den øgede økono-

miske aktivitet efter broens åbning også. De gamle danske færgebyer Nyborg og Korsør har i dag langt højere beskæftigelse end før Storebæltsbroen åbnede.

Som alle andre lande har Tyskland en forpligtelse overfor sine naboer. I de lykkelige tider hvor Tyskland var i fuld fart med videnskabeligt og teknologisk fremskridt, og en modsvarende økonomisk og infrastrukturmæssig opbygning, smittede det af på hele Europa og andre dele af verden. Når Tyskland, som det er tilfældet i de senere år, er gået i baglås og er holdt op med at udvikle sig, så bliver fremtiden for resten af os blokeret. Det gælder ikke blot med hensyn til Femern Bælt-broen men også med anden infrastruktur, som f.eks. etableringen af et magnet-svævetog (f.eks. med det tyske Transrapid), der ville kunne erstatte meget af den europæiske flytrafik og drastisk reducere rejsetiderne. Hvad hjælper det, at man kan komme hurtigt til den dansk-tyske grænse, hvis man ikke kommer videre derfra?

Det er gennem langsigtede investeringer i at forbedre den fysiske infrastruktur, at vi lægger grundlaget for at sikre øget velfærd for os alle i fremtiden. Lad os som gode broderfolk samarbejde om det. Byg Femern Bælt-broen nu!

Den eurasiske Landbro



Lad os skabe fred gennem økonomisk udvikling!

- Jeg vil gerne have tilsendt Schiller Instituttets kampagneaviser
- Jeg vil gerne kontaktes angående møder og aktiviteter
- Jeg vil gerne have tilsendt et prøveeksemplar af Schiller Instituttets nyhedsbrev Prometheus

Navn: _____ Adresse: _____

Postnr./by: _____ Telf.: _____

Send til: Schiller Instituttet, Sankt Knuds Vej 11, kld. tv., 1903 Frederiksberg - eller fax: 35 43 87 57

www.schillerinstitut.dk