

Fælles erklæring
om samarbejde om den videre udvikling af en fast forbindelse over Femern Bælt
mellem
Trafikministeriet
i Kongeriget Danmark
og
Forbundsministeriet for Transport, Byggeri og Bolig
i Forbundsrepublikken Tyskland

1. Trafikministeriet i Kongeriget Danmark og Forbundsministeriet for Transport, Byggeri og Bolig i Forbundsrepublikken Tyskland påskønner, at de reviderede retningslinier for udviklingen af det transeuropæiske transportnet, som blev vedtaget af Europaparlamentet og Rådet i april 2004, omfatter projektet om en fast forbindelse over Femern Bælt med tilsluttende jernbaneforbindelse i Danmark og Tyskland som et af de prioriterede projekter. Danmark og Tyskland er enige om
 - at det er nødvendigt at forbedre den grænseoverskridende transportinfrastruktur med henblik på at fremme den interne, europæiske gods- og persontransport, og
 - at en fast forbindelse over Femern Bælt, som vil indebære en markant forbedring af transportforholdene mellem Danmark/Skandinavien og Tyskland/det europæiske kontinent er et skridt på vejen mod at nå dette mål.

Den tyske side påpeger, at projektet også støttes af regeringen i delstaten Schleswig-Holstein.

2. Parterne er også enige om, at den eneste mulige model for en fast forbindelse over Femern Bælt af trafikpolitiske grunde er en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. En god teknisk løsning vil være en skråstagsbro med en firesporet motorvej og to jernbanespor. Alternativet er en sænketunnel, også med fire vognbaner til vejtrafik og to jernbanespor. Det er hensigten, at der skal udføres mere omfattende undersøgelser af indvirkningen på miljøet, sikkerhed og søfartsaspekter, inden der foretages et endeligt valg af den tekniske løsning.
3. Den danske side henviser til, at man har positive erfaringer fra andre projekter med en model, hvorefter anlægsomkostningerne finansieres via statsgarantier og

betales tilbage med brugerbetaling. Parterne er derfor enige om, at denne tilgang bør ligge til grund for det videre arbejde. Den tyske side påpeger, at som tingene ser ud i dag, vil der bl.a. være behov for en indledende finansiering. Det er den danske sides opfattelse, at de foreliggende finansielle analyser viser, at der ikke er behov for en indledende finansiering. Den danske side er imidlertid parat til at drøfte dette spørgsmål yderligere med henblik på at finde en løsning, der er acceptabel for begge parter.

Statsgarantimodellen omfatter muligheden for at inddrage investorer fra den private sektor. I forbindelse med arbejdet ønsker begge parter, at det undersøges, hvorvidt den private sektors involvering i projektet kan styrkes, for eksempel ved overdragelse af en passende del af de økonomiske risici til den private sektor. Endvidere vil parterne søge at organisere projektet på en måde, der ligner den private sektor. Undersøgelser har dog vist, at en BOT-model (Build-Operate-Transfer) ikke er økonomisk hensigtsmæssig.

4. Parterne er enige om, at med henblik på at opnå den fulde udnyttelse af fordelene ved projektet, vil det være nødvendigt at opgradere de eksisterende forbindelser til oplandet i begge lande. Der skal tages højde for dette i planlægningen af trafikinfrastrukturen. Denne opgradering af tilslutningsforbindelserne vil blive gennemført af begge parter og kan ske trinvis afhængigt af trafikbehovet.
5. Parterne er enige om, at i fremtidige overvejelser skal der tages hensyn til, at ruten over Storebælt kunne være et alternativ for en del af trafikken over Femern Bælt. Derfor vil det kunne have konsekvenser for den økonomiske lønsomhed for en fast forbindelse over Femern Bælt, hvis taksterne på Storebæltsforbindelsen blev sænket væsentligt i forhold til det nuværende niveau. Den danske side anerkender, at det vil være dens ansvar at tage de nødvendige skridt, således at dette problem undgås.
6. Den dansk-tyske styregruppe skal, i sin nuværende sammensætning, være ansvarlig for at forberede de næste skridt hen imod realisering af projektet. Den dansk-tyske styregruppe fastlægger, i hvilke tilfælde den skal assisteres af fælles dansk-tyske arbejdsgrupper sammensat af repræsentanter for de nationale myndigheder i de to lande, som er ansvarlige for de konkrete forhold. Hvis forberedelse af de næste skridt kræver inddragelse af eksterne konsulenter, deles omkostningerne ligeligt mellem det tyske Forbundsministerium for Transport, Bolig og Byggeri og det danske Trafikministerium. Der vil blive sendt en ansøgning til Europa-Kommissionen om støtte til undersøgelserne i henhold til bestemmelserne i forordningen om finansiel støtte til udviklingen af de transeuropæiske netværk. Alle andre omkostninger bæres af den stat, på hvis område disse opstår. Den dansk-tyske styregruppe afrapporterer resultaterne af sit arbejde til de to transportministre snarest muligt i lyset af resultaterne af de yderligere undersøgelser. På grundlag heraf vil parterne så blive enige om, hvilke yderligere skridt der skal tages.
7. Som et første skridt mod at sikre, at projektet opfylder de miljømæssige krav og med henblik på at øge offentlighedens kendskab til projektet vil parterne med et

væsentligt bidrag fra de to landes miljøministerier udarbejde en fælles høring af offentligheden vedrørende de miljømæssige aspekter ved en fast forbindelse over Femern Bælt, herunder den dermed forbundne opgradering af forbindelserne til oplandet.

Denne erklæring undertegnes i to eksemplarer på hhv. dansk og tysk.

Berlin, den 23. juni 2004

For Trafikministeriet
i Kongeriget Danmark

For Ministeriet for Transport, Bolig og Byggeri
i Forbundsrepublikken Tyskland

Flemming Hansen

Dr. Manfred Stolpe