

**Vertrag
zwischen
der Bundesrepublik Deutschland
und
dem Königreich Dänemark
über
eine Feste Fehmarnbeltquerung**

Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark –

in der Erkenntnis, dass die Verkehrsinfrastruktur zwischen den beiden Staaten verbessert werden muss, um den Güter- und Personenverkehr auf regionaler und europäischer Ebene zu fördern, und dass eine Feste Fehmarnbeltquerung erhebliche Verbesserungen für den Güter- und Personenverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark sowie zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien mit sich bringen würde,

in dem Wunsch, die Verkehrsverbindungen zwischen den beiden Staaten zu stärken und dadurch zu Gunsten der Europäischen Union, der beiden Staaten und der Regionen am Fehmarnbelt die erforderlichen Voraussetzungen für eine intensivere kulturelle und wirtschaftliche Zusammenarbeit zu schaffen,

unter Berücksichtigung, dass eine Feste Fehmarnbeltquerung den Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark sowie zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien fördern, die Integration und die Dynamik der Regionen stärken, den Wettbewerb und die Entwicklung in den Regionen vorantreiben wird,

in Genugtuung darüber, dass das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Eisenbahnachse Fehmarnbelt im Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über

gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Amtsblatt Nr. L 228 vom 9. September 1996, S. 1) zuletzt geändert durch Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (Amtsblatt Nr. L 167 vom 30. April 2004) sowie durch Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006 (Amtsblatt Nr. L 363 vom 20. Dezember 2006) als ein vorrangiges Vorhaben beim Aufbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) identifiziert haben,

in der Erwägung, dass für die Feste Fehmarnbeltquerung unterschiedliche technische Lösungsmöglichkeiten mit unterschiedlichen Auswirkungen bestehen, wobei nach den bisher gewonnenen Erkenntnissen eine Schrägseilbrücke die Erreichung der gemeinsamen Ziele besonders fördern würde,

unter Berücksichtigung, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen es ermöglichen soll, die Feste Fehmarnbeltquerung durch die Nutzer zu finanzieren,

unter Berücksichtigung, dass das Königreich Dänemark jeden Gewinn erhalten und für jeden Verlust haften soll im Zusammenhang mit der Gesellschaft, die für Errichtung und Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zuständig ist,

in Anerkennung dessen, dass ein gemeinsames Projekt dieser Größenordnung eine enge Zusammenarbeit und dauerhafte gegenseitige Unterstützung auf allen Gebieten erfordert,

in Anerkennung des föderalen Systems der Bun-

desrepublik Deutschland und der Interessen des Landes Schleswig-Holstein – sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1 ***Gegenstand des Vertrags***

(1) Das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland (im Folgenden: die Vertragsstaaten) kommen überein, dass eine nutzerfinanzierte feste Querung über den Fehmarnbelt für den Schienen- und Straßenverkehr (im Folgenden: die Feste Fehmarnbeltquerung) errichtet und betrieben wird. Das Königreich Dänemark wird die Feste Fehmarnbeltquerung errichten und betreiben und trägt die Kosten. Das Königreich Dänemark kann nach Maßgabe der Artikel 9 und 10 Mautgebühren und Entgelte für die Nutzung der Schienenwege von den Nutzern der Festen Fehmarnbeltquerung zur Finanzierung der Kosten erheben. Die Kosten der Festen Fehmarnbeltquerung umfassen die Kosten für Errichtung, Betrieb und Instandhaltung einschließlich Finanzierungskosten mit marktüblicher Verzinsung des eingesetzten Kapitals und marktüblicher Kosten für gestellte Garantien.

(2) Die Bundesrepublik Deutschland wird die Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf ihrem Hoheitsgebiet ausbauen. Das Königreich Dänemark wird die Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf seinem Hoheitsgebiet ausbauen.

(3) Die Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung für den Verkehr ist für 2018 geplant.

Artikel 2 ***Beschreibung der Festen Fehmarnbeltquerung***

(1) Die Feste Fehmarnbeltquerung wird zwischen Puttgarden und Rødbyhavn errichtet. Die Feste Fehmarnbeltquerung wird als kombinierte Schienen- und Straßenverkehrsverbindung errichtet, die aus einer elektrifizierten zweigleisigen Schienenstrecke und einer vierstreifigen Straßenverbindung mit der technischen Qualität eines Autobahnstandards besteht. Die Feste Fehmarnbeltquerung umfasst auch Einrichtungen für die Gebührenerhebung, die sich im Königreich Dänemark befinden sollen, sowie diverse Einrichtungen für den Betrieb. Die endgültige Festlegung der Linienführung und die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung erfolgen in Übereinstimmung mit den jeweiligen nationalen behördlichen Genehmigungsverfahren.

(2) Die Schienenstrecke wird als Bestandteil des konventionellen Eisenbahnnetzes der TEN-V errichtet. Die Eisenbahnverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung wird für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h für Personenzüge und mindestens 120 km/h für Güterzüge errichtet. Ferner soll die Feste Fehmarnbeltquerung in technischer Hinsicht dergestalt dimensioniert und ausgerüstet werden, dass der Straßen- und Schienenverkehr, der heute die feste Querung über den Öresund benutzt, künftig auch die Feste Fehmarnbeltquerung nutzen kann.

(3) Die Genehmigung für die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung ist in Übereinstimmung

mit dem jeweils geltenden Recht des jeweiligen Staates zu beantragen. Soweit rechtlich möglich, können Dritte, darunter die in Artikel 6 genannte Gesellschaft, mit der Antragstellung beauftragt werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens können Abweichungen von den in Absatz 1 und 2 aufgeführten Anforderungen erforderlich werden. Abweichungen von diesen Anforderungen sind dem Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 19 zur Beschlussfassung vorzulegen.

(4) Die technische Schnittstelle zwischen der deutschen und dänischen Eisenbahntechnik, insbesondere der technische Übergang zwischen den Stromversorgungs-, Signal- und Sicherheitssystemen der beiden Vertragsstaaten soll sich auf der deutschen Seite der Festen Fehmarnbeltquerung befinden, sofern die Vertragsstaaten keinen anderen Standort vereinbaren. Die präzise Ausgestaltung der Schnittstelle wird auf Vorschlag der in Artikel 6 genannten Gesellschaft von den zuständigen deutschen und dänischen Behörden genehmigt.

(5) Die Schnittstelle zwischen der Straßenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung und der Straßenhinterlandanbindung im Königreich Dänemark wird als der Punkt festgelegt, an dem die Straßenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung an die bestehende E 47-Straßenverbindung zwischen Sakskøbing und Rødbyhavn im Königreich Dänemark angeschlossen wird. Die Schnittstelle zwischen der Schienenstrecke auf der Festen Fehmarnbeltquerung und der Schienenhinterlandanbindung im Königreich Dänemark wird als der Punkt festgelegt, an dem die Schienenstre-

cke auf der Festen Fehmarnbeltquerung an die bestehende Schienenstrecke zwischen Rødbyhavn und Ringsted angeschlossen wird.

(6) Die Schnittstelle zwischen der Straßenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung und der Straßenhinterlandanbindung in der Bundesrepublik Deutschland befindet sich unmittelbar an der Anschlussstelle Puttgarden (Ende Abfahrtrampe, Anfang Auffahrtrampe). Diese Anschlussstelle zählt noch zur deutschen Straßenhinterlandanbindung. Die Schnittstelle zwischen der Schienenstrecke auf der Festen Fehmarnbeltquerung und der Schienenhinterlandanbindung in der Bundesrepublik Deutschland wird als der Punkt festgelegt, an dem der Wechsel zwischen der Eisenbahntechnik der Bundesrepublik Deutschland und des Königreichs Dänemark nach Absatz 4 erfolgt.

Artikel 3

Errichtung und Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung

(1) Die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung umfasst sämtliche hierfür erforderlichen Leistungen. Das Königreich Dänemark sorgt insbesondere für

- a) vorbereitende Maßnahmen, insbesondere Voruntersuchungen und Landvermessungen auf den Hoheitsgebieten der Vertragsstaaten
- b) Planung,
- c) Ausschreibung,
- d) Auftragsvergabe und Prüfung der Ausführungsunterlagen,
- e) Einholung aller erforderlichen Genehmigungen,

- f) Bau einschließlich der Bauüberwachung,
- g) Abnahme und Abrechnung der jeweiligen vertraglichen (Teil-)Leistungen,
- h) Überwachung und Durchführung von Mängelbeseitigungsmaßnahmen für die Feste Fehmarnbeltquerung.

(2) Bei Errichtung und Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung sind die in Artikel 2 genannten Anforderungen, die Anforderungen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs sowie das auf dem jeweiligen Hoheitsgebiet geltende nationale Recht beider Vertragsstaaten einzuhalten, soweit dieser Vertrag nichts Abweichendes regelt.

(3) Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Feste Fehmarnbeltquerung vom Königreich Dänemark nach dem bei öffentlichen Bauaufträgen angewendeten Recht des Königreichs Dänemarks in Anwesenheit der Auftragnehmer abgenommen. Die Bundesrepublik Deutschland wird bei der Abnahme durch die zuständigen Behörden vertreten sein.

(4) Im Anschluss an die Endabnahme wird die Feste Fehmarnbeltquerung dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr zur Verfügung gestellt.

(5) Das Königreich Dänemark stellt die Bundesrepublik Deutschland von Ansprüchen Dritter frei, welche in Zusammenhang mit den Aufgaben, die das Königreich Dänemark über die in Artikel 6 genannte Gesellschaft nach diesem Vertrag zu erfüllen hat, gegen die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden.

Artikel 4 ***Straßenbaulast***

(1) Der auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland liegende Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung soll im Rahmen der Widmung die Eigenschaft einer Bundesfernstraße im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes erhalten. Für diesen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung ist die Bundesrepublik Deutschland nach deutschem Recht Träger der Straßenbaulast. Die Bundesrepublik Deutschland überträgt dem Königreich Dänemark die Ausführung der folgenden Aufgaben: die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung. Das Königreich Dänemark kann sich zur Erfüllung der damit verbundenen Aufgaben der in Artikel 6 genannten Gesellschaft bedienen.

(2) Der Betrieb der Straßenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung beinhaltet unter anderem ihre Erhaltung. Die Erhaltung umfasst alle Arbeiten, die zur Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der Festen Fehmarnbeltquerung einschließlich der zugehörigen Parkplätze und anderer erforderlicher Anlagen erforderlich sind. Dazu gehören alle Maßnahmen, die die ordnungsgemäße Nutzung und die Aufrechterhaltung des technischen Stands der Festen Fehmarnbeltquerung gewährleisten sowie die Verkehrssicherung einschließlich der Reinigung, des Winterdienstes, der Streckenkontrolle und des Betriebs der verkehrstechnischen Einrichtungen. Die Erhaltungsarbeiten auf der gesamten Festen Fehmarnbeltquerung einschließlich der zugehörigen Parkplätze und anderer erforderlicher Anlagen werden so ausgeführt, dass sie den Verkehr auf dem Que-

rungsbauwerk und dessen Zufahrten so wenig wie möglich beeinträchtigen. Die Vertragsstaaten können über Art, Umfang und Durchführung der Erhaltungsmaßnahmen gesonderte Vereinbarungen schließen. Das Königreich Dänemark informiert die zuständigen Stellen der Bundesrepublik Deutschland über geplante Erhaltungsarbeiten größeren Ausmaßes auf der Festen Fehmarnbeltquerung. Erhaltungsarbeiten größeren Ausmaßes sind solche, bei denen eine Einschränkung oder vorübergehende Einstellung des Straßenverkehrs unvermeidbar ist. Darüber hinaus informieren sich die zuständigen Stellen der Vertragsstaaten gegenseitig über die Absicht der Durchführung von Erhaltungsarbeiten größeren Ausmaßes auf den Hinterlandanbindungen.

(3) Auch für den auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland liegenden Teil der Festen Fehmarnbeltquerung sorgt das Königreich Dänemark für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung und Unterhaltung aller für den Betrieb erforderlicher Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Das Königreich Dänemark wird sich zur Erfüllung dieser Aufgabe der in Artikel 6 genannten Gesellschaft bedienen. Die Gesellschaft untersteht insoweit der Aufsicht der zuständigen deutschen Straßenverkehrsbehörde; deren Anordnungen und Weisungen sind Folge zu leisten. Die Gesellschaft hat darüber hinaus die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen spätestens vier Wochen vor der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung bei der zuständigen deutschen Straßenverkehrsbehörde unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans zu beantragen.

Artikel 5

Beschreibung der Hinterlandanbindungen

(1) Das Königreich Dänemark soll für den Ausbau und die Finanzierung der Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung im Königreich Dänemark allein verantwortlich sein. Der Ausbau der Hinterlandanbindungen im Königreich Dänemark soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung fertig gestellt sein. Die Straßenverbindung E 47 zwischen Saksøbing und Rødbyhavn im Königreich Dänemark ist als vierstreifige Autobahn ausgebaut. Die Elektrifizierung der bestehenden Schienenstrecke zwischen Ringsted und Rødbyhavn im Königreich Dänemark soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Vordingborg und der Storstrømsbroen sowie zwischen Orehoved und Rødbyhavn im Königreich Dänemark zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Das Königreich Dänemark behält sich das Recht vor, die dänischen Hinterlandanbindungen durch Gewinne aus der Festen Fehmarnbeltquerung zu finanzieren.

(2) Die Bundesrepublik Deutschland soll für den Ausbau und die Finanzierung der Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung in der Bundesrepublik Deutschland alleinverantwortlich sein. Der Ausbau der Straßenverbindung E 47 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland zu einer vierstreifigen Bundesstraße soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung ab-

geschlossen sein. Die Straßenverbindung auf der bestehenden Fehmarnsundbrücke soll zweistreifig bleiben. Die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Die Bundesrepublik Deutschland ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung eine ausreichende Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden sicherzustellen. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein. Die Schienenstrecke über die Fehmarnsundbrücke soll eingleisig bleiben.

(3) Die Hinterlandanbindungen für den Schienenverkehr im Königreich Dänemark und in der Bundesrepublik Deutschland werden als Bestandteil des konventionellen Eisenbahnnetzes der TEN-V errichtet. Keiner der Basisparameter der deutschen Hinterlandanbindungen für den Schienenverkehr darf schlechter sein als diejenigen, die heute für die Strecke zwischen Puttgarden und Hamburg gelten.

(4) Die Vertragsstaaten unternehmen alles in ihrer Macht Stehende, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen. Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter

anderem für wesentliche Kostensteigerungen in Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.

Artikel 6

Die Gesellschaft, die für die Errichtung und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zuständig ist

(1) Das Königreich Dänemark gründet eine Gesellschaft (im Folgenden: die Gesellschaft), die insbesondere die Aufgaben der Vorbereitung, der Planung, des Entwurfs, der Erlangung von Genehmigungen, der Auftragsvergabe, der Errichtung, der Finanzierung, des Betriebs und der Instandhaltung der Festen Fehmarnbeltquerung übernehmen soll. Die Gesellschaft soll das Eigentum an der Festen Fehmarnbeltquerung, den notwendigen Flächen sowie die Inhaberschaft an sämtlichen Genehmigungen, Lizenzen und ähnlichen Rechten, die für die Errichtung, den Betrieb und die Instandhaltung der Festen Fehmarnbeltquerung oder sonstiger hiermit verbundenen Tätigkeiten erforderlich sind, erwerben, soweit dies nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht der Vertragsstaaten zulässig ist.

(2) Die Gesellschaft wird nach dänischem Recht gegründet. Die Tätigkeit der Gesellschaft ist in Übereinstimmung mit allgemeinen Geschäftsprinzipien und in Übereinstimmung mit internationalen Verpflichtungen, einschließlich gemeinschaftsrechtlicher Verpflichtungen, auszuführen.

(3) Das Königreich Dänemark erhält jeden Gewinn und haftet für jeden Verlust, der aus der Tätigkeit der Gesellschaft nach Absatz 1 entsteht.

(4) Das Königreich Dänemark ist berechtigt, die Organisation der Gesellschaft zu ändern. Keine Verfügung einer solchen Art berührt die Rechte und Verpflichtungen der Vertragsstaaten nach diesem Vertrag. Bei einer Übertragung oder einer anderen Verfügung über Anteile der Gesellschaft, bei der 50 Prozent oder mehr der Aktien an nicht staatlich kontrollierte Einheiten übertragen werden, muss zuvor jedoch die Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland zu den Hauptbedingungen für diese Übertragung vorliegen. Bei einer Übertragung von weniger als 50 Prozent der Aktien muss eine Anhörung der Bundesrepublik Deutschland erfolgen.

(5) Das Königreich Dänemark hat dafür zu sorgen und dafür einzustehen, dass die Gesellschaft die ihr nach diesem Vertrag zugewiesenen Aufgaben erfüllt.

Artikel 7 **Organisation der Gesellschaft**

(1) Das Recht des Königreichs Dänemark, Entscheidungen bezüglich der Geschäftstätigkeiten der Gesellschaft zu treffen, wird in den Hauptversammlungen der Gesellschaft ausgeübt.

(2) In Angelegenheiten von wesentlicher Bedeutung kann die Verkehrsministerin oder der Verkehrsminister des Königreichs Dänemark der Gesellschaft bezüglich der Ausführung ihrer

Geschäftstätigkeiten allgemeine oder besondere Anweisungen erteilen.

(3) Die Verantwortung für Geschäftstätigkeiten der Gesellschaft wird entsprechend dem dänischen Recht festgelegt.

(4) Die Verkehrsministerin oder der Verkehrsminister des Königreichs Dänemark schlägt die durch die Hauptversammlung zu wählenden Aufsichtsratsmitglieder zur Wahl in der Hauptversammlung der Gesellschaft vor.

Artikel 8 **Bereitstellung der notwendigen Flächen und Genehmigungen**

(1) Die Vertragsstaaten sorgen nach Maßgabe des geltenden innerstaatlichen Rechts dafür, dass auf ihren jeweiligen Hoheitsgebieten die für die Errichtung und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung dauernd oder vorübergehend notwendigen Grundstücke zur Verfügung gestellt werden. Die Gesellschaft trägt die dabei anfallenden Kosten, hierunter die Kosten des Grunderwerbs.

(2) Die Vertragsstaaten stellen die für die Errichtung und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung dauernd oder vorübergehend notwendigen Wasserflächen und den Meeresboden, worüber sie nach nationalem und internationalem Recht die Hoheitsgewalt, souveräne Rechte oder Hoheitsbefugnisse ausüben, entgeltfrei zur Verfügung.

(3) Die Vertragsstaaten sorgen nach Maßgabe ihres

jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts dafür, dass die für die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung notwendigen Genehmigungen und Erlaubnisse rechtzeitig vorliegen.

Artikel 9

Festsetzung der Gebühren für die Straßennutzung

(1) Für die Benutzung der Straßenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung mit Kraftfahrzeugen wird das Königreich Dänemark Mautgebühren erheben. Die Mautgebühren stehen dem Königreich Dänemark zu.

(2) Die Gebühren für Lastkraftwagen werden nach Maßgabe der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge in ihrer jeweils geltenden Fassung jährlich von der dänischen Verkehrsministerin oder dem dänischen Verkehrsminister festgesetzt. Für sonstige Kraftfahrzeuge werden die Gebühren für die Straßennutzung auf der Grundlage der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Kriterien und im Übrigen unter Berücksichtigung von Größe und Art des Fahrzeugs festgesetzt.

(3) Das Königreich Dänemark unterrichtet die zuständigen Behörden in der Bundesrepublik Deutschland mindestens drei Monate im Voraus schriftlich über jede Änderung der Gebühren für die Straßennutzung.

(4) Die Gebühren für die Nutzung der Straßenver-

bindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung werden an Mautstationen im Königreich Dänemark erhoben.

(5) Kraftfahrzeugen können keine gesonderten Abgaben zusätzlich zu den üblich geltenden Infrastrukturabgaben für die Nutzung der Hinterlandanbindungen auferlegt werden.

Artikel 10

Entgelte für die Nutzung der Schienenwege und den Zugang zu den Schienenwegen

(1) Entgelte für die Nutzung der Schienenwege der Festen Fehmarnbeltquerung werden von der Verkehrsministerin oder dem Verkehrsminister des Königreichs Dänemarks nach Konsultation mit der Regulierungsbehörde der Bundesrepublik Deutschland festgesetzt und durch das Königreich Dänemark eingezogen.

(2) Die Vorschriften des dänischen Eisenbahnrechts über den Zugang von Eisenbahnunternehmen zur Eisenbahninfrastruktur des Königreichs Dänemark gelten für die gesamte Feste Fehmarnbeltquerung. Die Einhaltung der Vorschriften überwacht die Regulierungsbehörde des Königreichs Dänemark nach Konsultation mit der Regulierungsbehörde der Bundesrepublik Deutschland. Artikel 31 der Richtlinie 2001/14/EG bleibt unberührt.

(3) Um sicherzustellen, dass die Feste Fehmarnbeltquerung die ihr zugeordnete Rolle im europäischen Eisenbahnverkehr bekommt, werden keine gesonderten Entgelte zusätzlich zu den üblich

geltenden Entgelten für die Nutzung der Schienenhinterlandanbindungen erhoben.

Artikel 11

Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und Planung des Eisenbahnverkehrs

(1) Die Gesellschaft hat die Aufgabe der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur auf der Festen Fehmarnbeltquerung. Die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur beinhaltet den verkehrsbezogenen und technischen Betrieb, die Erneuerung und die Instandhaltung der von der Eisenbahninfrastruktur umfassten Anlagen. Die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur durch die Gesellschaft erfolgt in Übereinstimmung mit den geltenden dänischen Rechtsvorschriften auf dänischem Hoheitsgebiet und in Übereinstimmung mit den deutschen Rechtsvorschriften auf deutschem Hoheitsgebiet.

(2) Der Betreiber der dänischen Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung teilt die Trassen für den Schienenverkehr auf der Festen Fehmarnbeltquerung in Zusammenarbeit mit den zuständigen deutschen Stellen zu.

Artikel 12

Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)

Die Vertragsstaaten werden in Abhängigkeit von der Ausgestaltung des zukünftigen TEN-V-Programms darauf hinarbeiten, die höchstmöglichen Gemeinschaftszuschüsse aus der Haushaltlinie

der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für transeuropäische Verkehrsnetze für die Feste Fehmarnbeltquerung und für den Ausbau der Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und im Königreich Dänemark zu erhalten.

Artikel 13

Genehmigungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfung, Bauausführung

(1) Die Entscheidung über die Wahl der technischen Lösung für die Feste Fehmarnbeltquerung wird unter anderem auf Grundlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach geltendem Gemeinschaftsrecht getroffen.

(2) Der Vorbereitung, der Errichtung und dem Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung werden die dem gemeinschaftsrechtlichen und innerstaatlichen Recht entsprechenden Anforderungen zugrunde gelegt, um schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Natur vorzubeugen und unvermeidlichen erheblichen Beeinträchtigungen insbesondere im Hinblick auf das europäische Netz Natura 2000 angemessen zu begegnen.

(3) Die Durchführung der erforderlichen Genehmigungsverfahren erfolgt für den auf deutschem Hoheitsgebiet befindlichen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung nach deutschem Recht und für den auf dänischem Hoheitsgebiet befindlichen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung nach dänischem Recht.

(4) Im Bereich der Ausschließlichen Wirtschaftszonen der Vertragsstaaten im Sinne des Artikels 55 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (im Folgenden: Ausschließliche Wirtschaftszonen) findet das jeweilige im Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten geltende Recht im Rahmen der Vorgaben des Seerechtsübereinkommens Anwendung, soweit dieser Vertrag nichts Abweichendes regelt..

(5) Die Vertragsstaaten werden auf allen Gebieten zusammenarbeiten, um behördliche Genehmigungen auf nationaler und internationaler Ebene zugänglich zu erlangen.

(6) Es wird angestrebt, dass die behördlichen Genehmigungen im Königreich Dänemark und in der Bundesrepublik Deutschland dergestalt vorliegen, dass das Ziel, die Feste Fehmarnbeltquerung im Jahr 2018 für den Verkehr freizugeben, erreicht werden kann.

(7) Die Feste Fehmarnbeltquerung wird nach den geltenden dänischen technischen Normen und Vorschriften gebaut. Für einzelne Bauteile können die Vertragsstaaten die Anwendung anderer europäischer Normen und Vorschriften vereinbaren. Einzelheiten zur bahntechnischen Ausrüstung werden auf Vorschlag der Gesellschaft zwischen den zuständigen deutschen und den dänischen Stellen abgestimmt.

Artikel 14

Angelegenheiten der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Notfallmanagements

(1) Angelegenheiten der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Notfallmanagements auf der Festen Fehmarnbeltquerung unterliegen auf dänischem Hoheitsgebiet und in der dänischen Ausschließlichen Wirtschaftszone der Zuständigkeit der dänischen Behörden und auf deutschem Hoheitsgebiet und in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone der Zuständigkeit der deutschen Behörden. Die zuständigen dänischen Behörden sind unter anderem die Polizei, die Notfallrettungsdienste und Ambulanzen und andere Notfalldienste sowie die Zollverwaltung und die Streitkräfte. Die zuständigen deutschen Behörden sind unter anderem die für den Zivil- und Katastrophenschutz des Bundes und der Länder zuständigen Behörden sowie die daran mitwirkenden öffentlichen und privaten Organisationen, die Rettungsdienste und die Polizeien.

(2) Die jeweils nach Absatz 1 zuständigen Behörden werden im erforderlichen Umfang entsprechend der geltenden völkerrechtlichen oder sonstigen Vereinbarungen zusammenarbeiten. Im Fall eines schweren Unglücksfalles oder einer Katastrophe ist das Abkommen vom 16. Mai 1985 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über die gegenseitige Hilfeleistung bei Katastrophen und schweren Unglücksfällen anwendbar. Bei Maßnahmen im Rahmen des aktivierten europäischen Gemeinschaftsverfahrens für Katastrophenschutz sind die Regeln des genannten

gegenseitigen Hilfeleistungsabkommens anwendbar. Die Gesellschaft ist an der Zusammenarbeit zu beteiligen, soweit dies sowohl nach deutschem als auch nach dänischem Recht zulässig ist.

(3) Die Gesellschaft ist verpflichtet, vor Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung ein Sicherheitskonzept zu erstellen und mit den jeweils nach Absatz 1 zuständigen Behörden abzustimmen. Das Sicherheitskonzept hat insbesondere eine Darstellung der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden und der Gesellschaft sowie Pläne für denkbare Notfall-Szenarien zu enthalten.

(4) Von der Mautgebühr nach Artikel 9 sind neben den für die Erfüllung der in Artikel 6 Absatz 1 aufgeführten Aufgaben der Gesellschaft eingesetzten Fahrzeugen auch die Fahrzeuge der nach Absatz 1 zuständigen Behörden sowie die daran mitwirkenden öffentlichen und privaten Organisationen oder Unternehmen befreit. Voraussetzung für die Mautgebührenbefreiung ist, dass die Fahrzeuge eindeutig als für die genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind oder als solche zweifelsfrei ausgewiesen werden können. Im Falle von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautgebührenbefreiung maßgebend.

Artikel 15 **Steuern**

Unberührt von diesem Vertrag bleiben die Regelungen des jeweils geltenden Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark zur Vermeidung der Doppelbesteuerung bei den Steuern vom Einkommen und vom Vermögen sowie bei den Nachlass-, Erbschaft- und Schenkungsteuern und zur Beistandsleistung in Steuersachen.

Artikel 16 **Regelung bezüglich der Arbeitsbedingungen**

(1) Unabhängig von der Zuständigkeit für die Bauausführung finden entsprechend der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen die für das jeweilige Hoheitsgebiet einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften in Bezug auf Arbeitsbedingungen Anwendung.

(2) Für auf deutschem Hoheitsgebiet ausgeführte Arbeiten ist dies insbesondere das Arbeitnehmer-Entsendegesetz vom 26. Februar 1996 in seiner jeweils geltenden Fassung. Danach muss das Unternehmen insbesondere die nach dem Gesetz maßgeblichen tarifvertraglichen und gesetzlichen Arbeitsbedingungen einhalten und die Arbeiten vor deren Beginn der zuständigen Behörde der Zollverwaltung anzeigen.

(3) Für auf dänischem Hoheitsgebiet ausgeführte Arbeiten gilt entsprechend das dänische Arbeitnehmer-Entsendegesetz in seiner jeweils geltenden Fassung.

Artikel 17 ***Einreiserecht und Arbeitserlaubnisse***

(1) Die Vertragsstaaten treffen, soweit erforderlich, spätestens am 1. Januar 2011 eine Vereinbarung über Einreiserecht und Arbeitserlaubnisse.

(2) Bis die in Absatz 1 genannte Vereinbarung in Kraft tritt, findet die Zusammenarbeit in den betreffenden Bereichen nach Maßgabe des Rechts des Vertragsstaates statt, dessen Hoheitsgebiet auf Grund der Zusammenarbeit betroffen ist. Bis zu diesem Zeitpunkt erörtern die Vertragsstaaten die Lage, falls besondere Verhältnisse entstehen.

Artikel 18 ***Datenschutz***

Die Vertragsstaaten verpflichten sich dazu, im Rahmen dieses Vertrages übermittelte personenbezogene Daten nach Maßgabe der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr zu verarbeiten.

Artikel 19 ***Gemeinsamer Ausschuss***

(1) Die Vertragsstaaten bestellen einen Gemeinsamen Ausschuss, der sich paritätisch aus Vertretern der Verkehrsministerien beider Vertragsstaaten zusammensetzt. Beide Vertragsstaaten haben die gleichen Stimmrechte.

(2) Der Ausschuss hat die Aufgabe, die Umsetzung dieses Vertrags zu begleiten und zu fördern. Hierzu gehört insbesondere die Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 2 Absatz 3.

(3) Den Vorsitz des Ausschusses übernehmen die Vertragsstaaten im halbjährlichen Wechsel. Der Ausschuss hält mindestens zwei Sitzungen im Jahr ab, an denen auch die Gesellschaft teilnehmen soll. Jeder der beiden Vertragsstaaten kann jederzeit eine Ausschusssitzung beantragen, wenn es ihm erforderlich erscheint.

(4) Jedes Mitglied des Ausschusses kann Sachverständige oder Vertreter anderer Behörden der beiden Vertragsstaaten sowie des Landes Schleswig-Holstein bitten, bei Bedarf an den Sitzungen teilzunehmen.

(5) Über die Geschäftsordnung des Gemeinsamen Ausschusses wird eine Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten getroffen. Artikel 20 Konsultationsgremium (1) Es wird ein Konsultationsgremium mit dem Ziel eingerichtet, Fragen von regionalem Interesse zu erörtern.

(2) Die Vertragsstaaten, die Region Seeland, die

Lolland Kommune, das Land Schleswig-Holstein und der Kreis Ostholstein sind in dem Konsultationsgremium vertreten. Aufgaben und Organisation des Konsultationsgremiums werden gesondert vereinbart.

Artikel 21 ***Streitigkeiten***

(1) Unbeschadet des Artikels 292 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft werden Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrags, soweit möglich, in dem Gemeinsamen Ausschuss oder über Gespräche zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsstaaten gütlich beigelegt.

(2) Kann eine Streitigkeit nicht auf diese Weise beigelegt werden, so wird sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet. Die Vertragsstaaten bestellen hierzu jeweils einen Schiedsrichter. Diese beiden Schiedsrichter einigen sich auf die Ernennung eines Staatsangehörigen eines dritten Mitgliedstaates der Europäischen Union zum Obmann. Die Schiedsrichter werden innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem einer der beiden Vertragsstaaten dem anderen den Antrag übermittelt hat, die Streitigkeit einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht

eingehalten und eine anderweitige Einigung nicht erzielt, so kann jeder der beiden Vertragsstaaten den Präsidenten des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften bitten, den oder die fehlenden Schiedsrichter unter Beachtung der in Absatz 3 genannten Kriterien zu ernennen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so nimmt das im Rang nächstfolgende Mitglied des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften, das nicht die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsstaaten besitzt, die Ernennungen des oder der betreffenden Schiedsrichter vor.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit auf der Grundlage der zwischen den Vertragsstaaten geltenden Verträge und des allgemeinen Völkerrechts. Der Schiedsspruch ist bindend. Jeder Vertragsstaat kommt für seine eigenen Kosten sowie die Kosten für den von ihm bestellten Schiedsrichter auf. Die Kosten des Obmannes und die sonstigen Kosten werden zu gleichen Teilen von den beiden Vertragsstaaten getragen. Das Schiedsgericht kann bezüglich der Kostenübernahme andere Regelungen treffen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 22

Änderungen des Vertrags sowie übrige Verpflichtungen

- (1) Der Vertrag kann nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Vertragsstaaten geändert, ergänzt oder aufgehoben werden.
- (2) Wie aus Artikel 5 Absatz 4 hervorgeht, gilt der allgemeine Grundsatz, dass die Vertragsstaaten alles in ihrer Macht Stehende unternehmen, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen. Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt. Die finanziellen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland betreffen in jedem Fall nur die deutschen Hinterlandanbindungen.
- (3) Die Vertragsstaaten sind nicht verpflichtet, weitere als die in diesem Vertrag festgelegten finanziellen Verpflichtungen zu tragen.
- (4) Errichtung und Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung sowie die übrigen Verpflichtungen nach diesem Vertrag werden in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden völkerrechtlichen und gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen der beiden Vertragsstaaten umgesetzt.

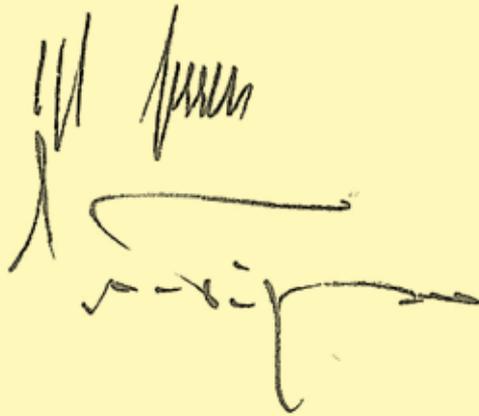
Artikel 23

Ratifikation und Inkrafttreten

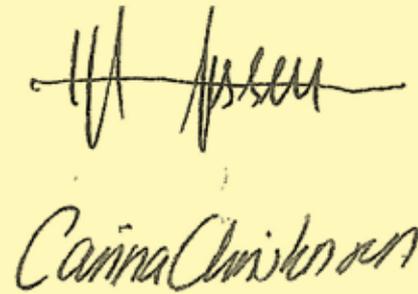
- (1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich ausgetauscht.
- (2) Der Vertrag tritt 30 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.
- (3) Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.
- (4) Um sicher zu stellen, dass die Feste Fehmarnbeltquerung so bald wie möglich zur Nutzung fertig gestellt werden kann nach Artikel 1, werden die Vertragsstaaten diesen Vertrag nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsstaaten vorläufig anwenden. Im Zusammenhang mit der vorläufigen Anwendung dieses Vertrags werden die Vertragsstaaten in Bezug auf getätigte Investitionen keine Forderungen gegeneinander geltend machen.
- (5) Das Königreich Dänemark veranlasst unverzüglich nach Inkrafttreten des Vertrags die Registrierung dieses Vertrags beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen. Die Bundesrepublik Deutschland wird unter Angabe der Registrierungsnummer der Vereinten Nationen von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

Geschehen zu Kopenhagen am 3/19 2008 in zwei Urschriften, jede in deutscher und dänischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die
Bundesrepublik Deutschland

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping strokes.

Für das
Königreich Dänemark

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping strokes, with the name 'Carina Christensen' written below it.