

**Vereinbarung
zu einem Vertrag über eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt
zwischen
der Bundesrepublik Deutschland
und
dem Königreich Dänemark**

(Übersetzung aus dem Englischen)

1. Das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland vereinbaren die Unterzeichnung und Inkraftsetzung eines Vertrages zwischen den Regierungen über Bau und Betrieb einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt bis Ende 2007. Der Vertrag soll so bald wie möglich ratifiziert werden.
2. Die Parteien vereinbaren, dass die feste Verbindung über den Fehmarnbelt aus einer zweigleisigen Bahnstrecke und einer vierspurigen Bundesstraße bestehen und zwischen Puttgarden und Rødbyhavn errichtet werden soll. Die bevorzugte Lösung ist eine Schrägseilbrücke. Ziel ist die Eröffnung für den Verkehr auf der Brückenverbindung im Jahre 2018.

Eine Brückengesellschaft, die sich im alleinigen Eigentum des Königreiches Dänemark befinden und nach dänischem Recht errichtet wird, soll für Vorbereitung, Planung, Gestaltung, Genehmigung, Konstruktion, Finanzierung, Eigentum, Betrieb und Erhaltung der festen Verbindung über den Fehmarnbelt verantwortlich sein. Das Königreich Dänemark soll die möglichen Erträge erhalten und gleichzeitig mögliche Verluste tragen, die aus dem Betrieb der Brückengesellschaft entstehen. Die Mitglieder des Aufsichtsrates der Brückengesellschaft werden vom dänischen Verkehrsminister ernannt. Die Mautstation wird auf dem Gebiet des Königreiches Dänemark errichtet.

Der Brückenanteil der festen Verbindung über den Fehmarnbelt soll durch Zahlungen der Nutzer dieser Verbindung finanziert werden. Die Brückengesellschaft setzt die Maut in Abstimmung mit dem dänischen Verkehrsministerium fest. Es wird angenommen, dass die Mautgebühr für die Straßenverbindung den im Jahre 2007 geltenden Fahrpreisen der gegenwärtig bestehenden Fährverbindung Rødby-Puttgarden unter Einrechnung der Inflationsrate entspricht. Dänemark behält sich vor, die dänischen Hinterlandverbindungen aus den Dividenden der Brückenverbindung zu finanzieren.

3. Die Parteien vereinbaren, dass die feste Verbindung über den Fehmarnbelt unter Einbeziehung des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Environmental Impact Assessment – EIA) nach EU-Recht als kombinierte Eisenbahn- und Straßenverbindung mit einem zweispurigen Schienenweg und einer vierspurigen Straße gebaut wird. Die EIA soll zeitlich so fertiggestellt werden, dass die für das Jahr 2018 geplante Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung und eine erwartete Bauzeit von etwa 7 Jahren berücksichtigt werden.

Weiterhin vereinbaren die Vertragsparteien, dafür zu sorgen, dass sowohl die nötigen Land- und Wasserflächen auf ihren jeweiligen Territorien als auch der Festlandssockel ihres Hoheitsgebietes lastenfrei für die Bauarbeiten und den Betrieb der festen Verbindung über den Fehmarnbelt zur Verfügung stehen. Die Brückenverbindung der festen Verbindung über den Fehmarnbelt soll sich im alleinigen Eigentum des Königreichs Dänemark befinden.

4. Die Parteien vereinbaren, dass das Königreich Dänemark allein für die Herstellung und Finanzierung der Hinterlandanbindungen zur festen Fehmarnbeltquerung auf dem Gebiet des Königreichs Dänemark zuständig sein soll. Die Fertigstellung der Hinterlandanbindungen im Königreich Dänemark soll bis zur Eröffnung der Brückenverbindung erfolgen.

Der Ausbau der E 47 zwischen Ringsted und Rødbyhavn im Königreich Dänemark zu einer mindestens vierspurigen Autobahn soll bis zur Eröffnung der Brückenverbindung erfolgen.

Die Elektrifizierung der bestehenden Bahnverbindung zwischen Ringsted und Rødbyhavn im Königreich Dänemark soll bis zur Eröffnung der Brückenverbindung erfolgen. Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Vordingborg und Storstrømbroen und zwischen Orehoved und Rødbyhavn im Königreich Dänemark zu einer zweispurigen Strecke soll bis zur Eröffnung der Brückenverbindung erfolgen.

5. Die Parteien vereinbaren, dass die Bundesrepublik Deutschland allein für die Herstellung und Finanzierung der Hinterlandanbindungen zur festen Fehmarnbeltquerung auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zuständig sein soll.

Der Ausbau der E 47 zwischen Heiligenhafen (Nord) und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland zu einer vierspurigen Bundesstraße soll bis zur Eröffnung der Brückenverbindung erfolgen. Die Fehmarnsundbrücke soll eine zweispurige Straßenverbindung bleiben.

Die Elektrifizierung der bestehenden Bahnverbindung zwischen Lübeck und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland soll bis zur Eröffnung der Brückenverbindung erfolgen.

Die Bundesrepublik Deutschland unternimmt alle erforderlichen Maßnahmen, um eine ausreichende Kapazität auf der eingleisigen Bahnstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden bis zur Eröffnung der Brückenverbindung sicherzustellen.

Der Ausbau der Bahnverbindung zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweispurigen Strecke soll spätestens innerhalb von 7 Jahren nach Eröffnung der Brücke erfolgen. Die Fehmarnsundbrücke soll eingleisig bleiben.

Die Parteien werden alles in ihrer Macht stehende unternehmen, um das Projekt in Übereinstimmung mit den Annahmen zu realisieren. Sollten die Vorausberechnungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich gravierend unterschiedlich als angenommen entwickeln, werden die Parteien die Lage erneut diskutieren.

6. Die Parteien vereinbaren, gemeinsam einen Antrag auf EU-Förderung nach der höchstmöglichen Rate des EU TEN-T-Programms für den Brückenanteil der festen Fehmarnbeltverbindung zu stellen und aktiv zu unterstützen und außerdem Anträge für die Hinterlandanbindungen zu stellen.

Berlin, 29. Juni 2007