

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung

A. Problem und Ziel

Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark haben am 3. September 2008 in Kopenhagen einen Vertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung unterzeichnet.

Kernstück ist der Bau einer festen Querung (Brücke oder Tunnel) für den Schienen- und Straßenverkehr über den 19 Kilometer breiten Fehmarnbelt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Darüber hinaus sollen die erforderlichen Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und im Königreich Dänemark geschaffen werden. Die Fehmarnbeltquerung ist vorrangiges Vorhaben Nr. 20 der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und ein wesentliches Element zur Vollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Zentraleuropa und den nordischen Ländern. Die Verbindung wird auch den Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark sowie zwischen Zentraleuropa und Skandinavien fördern.

Der Vertrag vom 3. September 2008 regelt die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung sowie die Verantwortlichkeiten für den Ausbau und die Finanzierung der erforderlichen Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark.

Das Königreich Dänemark wird die Feste Fehmarnbeltquerung errichten und betreiben und trägt die Kosten. Für den Ausbau und die Finanzierung der auf deutschem Hoheitsgebiet liegenden Hinterlandanbindungen ist die Bundesrepublik Deutschland verantwortlich; für

die Hinterlandanbindungen auf dänischem Hoheitsgebiet das Königreich Dänemark.

B. Lösung

Durch den Gesetzentwurf sollen die nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes erforderlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Vertrages geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Das Königreich Dänemark übernimmt nach dem Vertrag die Errichtung und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung und trägt die Kosten hierfür. Bund, Länder und Kommunen werden durch die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung nicht belastet.

Das Königreich Dänemark trägt außerdem die Kosten für den Ausbau der Hinterlandanbindungen, soweit sich diese auf dem Hoheitsgebiet des Königreichs Dänemark befinden.

Der Ausbau und die Erhaltung der Straßenhinterlandanbindung auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland obliegt nach dem Vertrag der Bundesrepublik Deutschland. Die damit in Zusammenhang stehenden Kosten trägt diese im Rahmen des Bundesfernstraßenhaushalts.

Der Ausbau und die Instandhaltung der Schienenhinterlandanbindung auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland obliegen der Bundesrepublik Deutschland und verursachen Kosten für den Bund im Rahmen des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege und bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Der Bau wird von der DB Netz AG als Bauherrin durchgeführt. Die hiermit in Zusammenhang stehenden zuwendungsfähigen Baukosten werden seitens des Bundes im Rahmen der geltenden Bestimmungen mit den für Schienenwegeinvestitionen zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hinterlandanbindungen auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland hat der Vertrag Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen, falls es zu Kostenteilungen im Rahmen bestehender Gesetze (z. B. Eisenbahnkreuzungsgesetz bei Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen) kommt.

Das Land Schleswig-Holstein hat erklärt, vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien des Landes Schleswig-Holstein einen Beitrag von insgesamt bis zu 60 Millionen Euro über die Laufzeit bis zur Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung für infrastrukturelle Maßnahmen bereitzustellen.

2. Vollzugaufwand

Kein Vollzugaufwand

E. Sonstige Kosten

Kosten für soziale Sicherungssysteme und Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Für die Wirtschaft, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, entstehen keine Kosten.

Der Bau und die Instandhaltung der Schienenhinterlandanbindung auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland verursacht Kosten bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

F. Bürokratiekosten

Es werden keine Informationspflichten für Unternehmen, Bürgerinnen und Bürger oder für die Verwaltung eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 26 Februar 2009

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zum Vertrag vom 3. September 2008 zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über
eine Feste Fehmarnbeltquerung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG
ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 854. Sitzung am 13. Februar 2009 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf

**Gesetz
zu dem Vertrag vom 3. September 2008
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark
über eine Feste Fehmarnbeltquerung**

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Kopenhagen am 3. September 2008 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung wird zugestimmt. Der Vertrag wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Eine Gesellschaft im Sinne des Artikels 6 des Vertrages vom 3. September 2008 bedarf für den Betrieb der Schienenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung in der Bundesrepublik Deutschland keiner Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, sofern sie für die in § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bezeichneten Tätigkeiten nach dänischem Recht zugelassen ist.

Artikel 3

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 23 Absatz 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf den Vertrag ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 5 und 6 des Grundgesetzes erforderlich, da der Vertrag, der innerstaatlich in Geltung gesetzt wird, Regelungen des Verwaltungsverfahrens von Landesbehörden enthält und insoweit für abweichendes Landesrecht keinen Raum lässt.

Zu Artikel 2

Nach Artikel 6 des Vertrages gründet das Königreich Dänemark eine Gesellschaft, die unter anderem für den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zuständig ist. Für das Betreiben von Schienenwegen in der Bundesrepublik Deutschland ist eine Genehmigung erforderlich (§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes). Antragsteller können grundsätzlich nur Unternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland sein (§ 6 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes). Artikel 2 regelt für die Gesellschaft eine Ausnahme vom Genehmigungserfordernis nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Sofern eine Genehmigung nach dänischem Recht vorliegt, bedarf es keiner weiteren Genehmigung nach deutschem Recht.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem der Vertrag nach seinem Artikel 23 Absatz 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Der Vertrag hat Auswirkungen auf den Haushalt des Bundes, da die Bundesrepublik Deutschland Kosten für Ausbau und Erhaltung der auf ihrem Hoheitsgebiet liegenden Hinterlandanbindungen für die Straße und die Schiene übernimmt. Im Gegenzug übernimmt das Königreich Dänemark die Kosten für Ausbau und Erhaltung der auf seinem Hoheitsgebiet liegenden Hinterlandanbindungen sowie die Verantwortung für die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung als Ganzes.

Die auf die Bundesrepublik Deutschland entfallenden Kosten für die Schienenhinterlandanbindung werden im Rahmen der geltenden Bestimmungen mit den für Schienenwegeinvestitionen zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln und mit Mitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes finanziert. Die auf die Bundesrepublik Deutschland entfallenden Kosten für die Straßenhinterlandanbindung werden im Rahmen des Bundesfernstraßenhaushaltes getragen.

Der Vertrag hat Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen, falls es zu Kostenteilungen im Rahmen bestehender Gesetze (z. B. Eisenbahnkreuzungsgesetz bei Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen) kommt.

Das Land Schleswig-Holstein hat erklärt, vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien des Landes Schleswig-Holstein einen Beitrag von insgesamt bis zu 60 Millionen Euro über die Laufzeit bis zur Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung für infrastrukturelle Maßnahmen bereitzustellen.

Kosten entstehen durch das Gesetz bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, jedoch weder bei mittelständischen oder sonstigen Unternehmen noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

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

Traktat
mellem Kongeriget Danmark
og Forbundsrepublikken Tyskland
om en fast forbindelse over Femern Bælt

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,

Kongeriget Danmark
og
Forbundsrepublikken Tyskland er,

i Anerkennung af at transportinfrastrukturen mellem de to stater må forbedres for at fremme den europæiske og regionale transport af varer og personer og af, at en fast forbindelse over Femern Bælt vil føre til en mærkbar forbedring af transporten af varer og personer mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland samt mellem det europæiske kontinent og Skandinavien,

med ønsket om at styrke de trafikale forbindelser mellem de to stater og derigennem skabe de nødvendige betingelser for et mere intensivt kulturelt og økonomisk samarbejde til fordel for Den Europæiske Union, de to stater og regionerne nær Femern Bælt,

under hensyntagen til at en fast forbindelse over Femern Bælt vil fremme jernbanetrafikken mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark samt mellem det europæiske kontinent og Skandinavien og forstærke integrationen og dynamikken i regionerne og fremme konkurrencen og udviklingen i regionerne,

i tilfredshed med at Europa-Parlamentet og Rådet har identificeret jernbaneaksen over Femern Bælt som et prioritetsprojekt inden for udviklingen af de transeuropæiske transportnet (TEN-T) i henhold til i bilag III i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EFT L 228 af 9. september 1996, s. 1), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 (EUT L 167 af 30. april 2004) samt ved Rådets forordning (EF) nr. 1791/2006 af 20. november 2006 (EUT L 363 af 20. december 2006),

i betragtning af at der for den faste forbindelse over Femern Bælt findes forskellige tekniske løsningsmuligheder med forskellige virkninger, idet en skråstagsbro i henhold til det nuværende vidensniveau i særlig grad ville fremme en opnåelse af de fælles mål,

under hensyntagen til at det forventede trafikgrundlag giver mulighed for at brugerfinansiere den faste forbindelse over Femern Bælt,

under hensyntagen til at Kongeriget Danmark skal modtage ethvert overskud og hæfte for ethvert underskud i forbindelse med det selskab, der er ansvarlig for opførelsen og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt,

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 Bundesrepublik 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 Feste Fehmarnbeltquerung zur Finanzierung der Kosten erheben. Die Kosten der Feste 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 Feste Fehmarnbeltquerung auf ihrem Hoheitsgebiet ausbauen. Das Königreich Dänemark wird die Hinterlandanbindungen der Feste Fehmarnbeltquerung auf seinem Hoheitsgebiet ausbauen.

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

Artikel 2

Beschreibung der Feste 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 Feste 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 Feste 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 Feste 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.

i erkendelse af at et fælles projekt af denne størrelsesorden kræver tæt samarbejde og vedvarende, gensidig støtte på alle områder,

i anerkendelse af det føderale system i Forbundsrepublikken Tyskland og delstaten Slesvig-Holstens interesser,

blevet enige om følgende:

Artikel 1

Traktatens genstand

(1) Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland (i det følgende: de kontraherende stater) er enige om, at der opføres og drives en brugerfinansieret fast forbindelse for jernbane- og vejtrafik over Femern Bælt (i det følgende: den faste forbindelse over Femern Bælt). Kongeriget Danmark opfører og driver den faste forbindelse over Femern Bælt og afholder udgifterne. Til finansiering af omkostningerne kan Kongeriget Danmark i henhold til artikel 9 og 10 opkræve vejafgifter og afgifter for benyttelse af jernbanen fra brugerne af den faste forbindelse over Femern Bælt. Omkostningerne vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt omfatter omkostninger for anlæg, drift og vedligeholdelse inklusive finansieringsomkostninger med den på markedet gængse forrentning af den anvendte kapital og de på markedet gængse omkostninger vedrørende stillede garantier.

(2) Forbundsrepublikken Tyskland forestår udbygning af landanlæggene til den faste forbindelse over Femern Bælt på sit højhedsområde. Kongeriget Danmark forestår udbygning af landanlæggene til den faste forbindelse over Femern Bælt på sit højhedsområde.

(3) Det er målet, at den faste forbindelse over Femern Bælt åbner for trafik i 2018.

Artikel 2

Beskrivelse af den faste forbindelse over Femern Bælt

(1) Den faste forbindelse over Femern Bælt opføres mellem Puttgarden og Rødbyhavn. Den faste forbindelse over Femern Bælt opføres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en elektrificeret, dobbeltsporet jernbane og en firesporet vejforbindelse af samme tekniske kvalitet som en motorvej. Den faste forbindelse over Femern Bælt omfatter tillige betalingsanlæg, der placeres i Kongeriget Danmark, samt diverse driftsfaciliteter. Den endelige fastlæggelse af linjeføringen og opførelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt sker i overensstemmelse med de pågældende nationale procedurer for myndighedsgodkendelse.

(2) Jernbanestrækningen anlægges som en del af det konventionelle TEN-T-jernbanenet. Jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt anlægges til en hastighed på mindst 160 km/t for persontog og mindst 120 km/t for godstog. Derudover skal den faste forbindelse over Femern Bælt i teknisk henseende dimensioneres og udrustes således, at den vej- og jernbanetrafik, der i dag anvender den faste forbindelse over Øresund, også i fremtiden vil kunne anvende den faste forbindelse over Femern Bælt.

(3) Der skal ansøges om godkendelse til opførelse af den faste forbindelse over Femern Bælt i overensstemmelse med den til enhver tid gældende ret i den pågældende stat. Såfremt det er retligt muligt, kan tredjepart, herunder det i artikel 6 nævnte selskab, få til opgave at stå for indgivelsen af ansøgning. I forbindelse med godkendelsesproceduren kan afviselser fra de i stk. 1 og 2 anførte krav blive nødvendige. Afviselser fra disse krav skal forelægges det fælles udvalg, jf. artikel 19, til beslutning.

(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 Schienenstrecke 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 Abfahrtsrampe, Anfang Auffahrtsrampe). 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 Dänemark in Anwesenheit der Auftragnehmer abgenommen. Die Bundesrepublik Deutschland wird bei der Abnahme durch die zuständigen Behörden vertreten sein.

(4) Det tekniske grænsesnit mellem dansk og tysk jernbaneteknik, især den tekniske overgang mellem de to kontraherende staters strømsystemer, signalssystemer og sikkerhedssystemer, placeres på den tyske side af den faste forbindelse over Femern Bælt, medmindre de kontraherende stater aftaler en anden placering. Grænsesnittets præcise udformning godkendes af de kompetente danske og tyske myndigheder på forslag fra det i artikel 6 nævnte selskab.

(5) Grænsesnippet mellem vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og vejlandanlæg i Kongeriget Danmark fastlægges som det punkt, hvor vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt tilsluttes den eksisterende E 47-vejforbindelse mellem Sakskøbing og Rødbyhavn i Kongeriget Danmark. Grænsesnippet mellem jernbanestrækningen på den faste forbindelse over Femern Bælt og jernbanelandanlæg i Kongeriget Danmark fastlægges som det punkt, hvor jernbanestrækningen på den faste forbindelse over Femern Bælt tilsluttes den eksisterende jernbanestrækning mellem Rødbyhavn og Ringsted.

(6) Grænsesnippet mellem vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og vejlandanlæg i Forbundsrepublikken Tyskland befinder sig umiddelbart ved tilslutningsanlægget Puttgarden (slutning af afkørselsrampe, begyndelse af tilkørselsrampe). Dette tilslutningsanlæg henregnes således til de tyske vejlandanlæg. Grænsesnippet mellem jernbanestrækningen på den faste forbindelse over Femern Bælt og jernbanelandanlæg i Forbundsrepublikken Tyskland fastlægges som det punkt, hvor skiftet mellem Forbundsrepublikken Tysklands og Kongeriget Danmarks jernbaneteknik sker, jf. stk. 4.

Artikel 3

Opførelse og drift af den faste forbindelse over Femern Bælt

(1) Opførelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt omfatter samtlige ydelser, som er nødvendige herfor. Kongeriget Danmark sørger især for

- a) forberedende foranstaltninger, især forundersøgelser og landmåling på de kontraherende staters højhedsområder,
- b) planlægning,
- c) licitation,
- d) kontrahering og granskning af udførelsesdokumenterne,
- e) indhentning af alle nødvendige godkendelser,
- f) byggeri inklusive tilsyn med byggeriet,
- g) afleveringsforretninger og afregning vedrørende de pågældende kontraktmæssige (del-)ydelser,
- h) tilsyn med og gennemførelse af tiltag til afhjælpning af mangler

for den faste forbindelse over Femern Bælt.

(2) Ved opførelsen og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt skal de i artikel 2 nævnte krav, kravene til sikkerhed og til en smidig afvikling af trafikken samt begge kontraherende staters nationale lovgivning, som gælder på deres respektive højhedsområder, overholdes, såfremt denne traktat ikke indeholder afvigende bestemmelser.

(3) Efter færdiggørelsen af anlægsarbejderne skal Kongeriget Danmark foretage afleveringsforretning for den faste forbindelse over Femern Bælt i ordretagernes tilstedeværelse og i henhold til den lovgivning i Kongeriget Danmark, som anvendes ved offentlige entrepriser. Forbundsrepublikken Tyskland vil ved afleveringsforretningen være repræsenteret af de kompetente myndigheder.

(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 Querungsbauwerk 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 Fehmarn-

(4) I tilknytning til den endelige afleveringsforretning bliver den faste forbindelse over Femern Bælt stillet til rådighed for offentlig vej- og jernbanetrafik.

(5) Kongeriget Danmark friholder Forbundsrepublikken Tyskland for krav fra tredjemand, som vil blive gjort gældende mod Forbundsrepublikken Tyskland i forbindelse med de opgaver, som Kongeriget Danmark via det i artikel 6 nævnte selskab skal opfylde i henhold til denne traktat.

Artikel 4

Myndighedsansvar for den faste forbindelses vejdel

(1) Den del af vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt, som befinder sig på Forbundsrepublikken Tysklands højhedsområde, skal klassificeres som en forbundsfjernvej (Bundesfernstraße) i henhold til den tyske lov om forbundsfjernveje (Bundesfernstraßengesetz). For denne del af den faste forbindelse over Femern Bælt har Forbundsrepublikken Tyskland myndighedsansvaret i henhold til tysk ret. Forbundsrepublikken Tyskland overdrager Kongeriget Danmark udførelsen af følgende opgaver: Opførelse, drift og finansiering. Kongeriget Danmark kan anvende det i artikel 6 nævnte selskab til at udføre de dermed forbundne opgaver.

(2) Driften af vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt indebærer blandt andet vedligeholdelse heraf. Vedligeholdelsen omfatter alle arbejder, som er nødvendige for at vedligeholde, istandsætte og renovere den faste forbindelse over Femern Bælt inklusive tilhørende parkeringspladser og andre nødvendige anlæg. Det omfatter alle foranstaltninger, som sikrer en behørig brug og opretholdelse af det tekniske stade for den faste forbindelse over Femern Bælt samt færdselssikkerhed inklusive renholdelse, vintervedligeholdelse, vejkontrol og drift af trafiktekniske anlæg. Vedligeholdelsesarbejderne på den samlede faste forbindelse over Femern Bælt inklusive tilhørende parkeringspladser og andre nødvendige anlæg udføres på en sådan måde, at de er til mindst mulig gene for trafikken på forbindelsesbygningsværket og tilkørslerne til det. De kontraherende stater kan indgå separate aftaler om arten, omfanget og gennemførelsen af vedligeholdelsesforanstaltningerne. Kongeriget Danmark informerer de kompetente organer i Forbundsrepublikken Tyskland om planlagte, større vedligeholdelsesarbejder på den faste forbindelse over Femern Bælt. Større vedligeholdelsesarbejder omfatter situationer, hvor en indskrænkning eller midlertidig indstilling af vejtrafikken er uundgåelig. Derudover informerer de kompetente organer i de kontraherende stater hinanden, hvis de har til hensigt at udføre større vedligeholdelsesarbejder på landanlæggene.

(3) Også for den del af den faste forbindelse over Femern Bælt, som befinder sig på Forbundsrepublikken Tysklands højhedsområde, sørger Kongeriget Danmark for at fremskaffe, anbringe, fjerne og vedligeholde alle færdselsskilte og færdselsanlæg, som er nødvendige for driften. Kongeriget Danmark vil benytte det i artikel 6 nævnte selskab til at udføre denne opgave. Selskabet er i den henseende underlagt tilsyn fra den kompetente tyske færdselsmyndighed; dennes påbud og instrukser skal efterkommes. Selskabet skal herudover senest fire uger før åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt indgive ansøgning om tilladelse til anbringelse af færdselsskilte og færdselsanlæg til den kompetente tyske færdselsmyndighed med fremlæggelse af en plan for færdselsskiltene.

Artikel 5

Beskrivelse af landanlæggene

(1) Kongeriget Danmark skal være eneansvarlig for udbygning og finansiering af landanlæggene til den faste forbindelse

beltquerung im Königreich Dänemark allein verantwortlich sein. Der Ausbau der Hinterlandanbindungen im Königreich Dänemark soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung fertiggestellt sein. Die Straßenverbindung E 47 zwischen Sakskøbing 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 allein verantwortlich 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 abgeschlossen 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 aus 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 Fehmarnbelt-

over Femern Bælt i Kongeriget Danmark. Udbygningen af landanlæggene i Kongeriget Danmark skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. E 47-vejforbindelsen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn i Kongeriget Danmark er anlagt som en firesporet motorvej.

Elektrificeringen af den eksisterende jernbane mellem Ringsted og Rødbyhavn i Kongeriget Danmark skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Udbygningen af jernbanen fra Vordingborg til Storstrømsbroen og fra Orehoved til Rødbyhavn i Kongeriget Danmark til en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Kongeriget Danmark forbeholder sig ret til at finansiere de danske landanlæg med afkast fra den faste forbindelse over Femern Bælt.

(2) Forbundsrepublikken Tyskland skal være eneansvarlig for udbygning og finansiering af landanlæggene til den faste forbindelse over Femern Bælt i Forbundsrepublikken Tyskland. Udbygningen af E 47-vejforbindelsen mellem Heiligenhafen (Ost) og Puttgarden i Forbundsrepublikken Tyskland til en firesporet hovedvej (Bundesstraße) skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Vejforbindelsen på den eksisterende Femern Sund-bro skal forblive tosporet. Elektrificeringen af jernbanen mellem Lübeck og Puttgarden i Forbundsrepublikken Tyskland skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Forbundsrepublikken Tyskland træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre en tilstrækkelig jernbanekapacitet på den enkeltsporede jernbane mellem Bad Schwartau og Puttgarden senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Udbygningen af jernbanen mellem Bad Schwartau og Puttgarden til en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane skal være driftsklar senest syv år efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Jernbaneforbindelsen over Femern Sund-broen skal forblive enkeltsporet.

(3) Jernbanelandanlæggene i såvel Kongeriget Danmark som i Forbundsrepublikken Tyskland anlægges som en del af det konventionelle TEN-T-jernbanelanet. Ingen af basisparametrene på de tyske jernbanelandanlæg må være ringere end dem, som i dag gælder for strækningen mellem Puttgarden og Hamborg.

(4) De kontraherende stater gør alt, hvad der står i deres magt, for at gennemføre projektet i overensstemmelse med antagelserne. Skulle forudsætningerne for projektet eller for dele af projektet udvikle sig markant anderledes end antaget og anderledes end, hvad der er kendt på tidspunktet for indgåelsen af traktaten, drøfter de kontraherende stater situationen igen. Dette gælder blandt andet for væsentlige omkostningsstigninger i forbindelse med landanlæggene. Det skal i den forbindelse sikres, at der foretages en udbygning af jernbanelandanlæggene, der dækker behovet.

Artikel 6

Selskab med ansvar for opførelse og drift af den faste forbindelse over Femern Bælt

(1) Kongeriget Danmark etablerer et selskab (i det følgende: selskabet), der især forestår forberedelse, planlægning, design, opnåelse af godkendelser, kontrahering, anlæg, finansiering, drift og vedligeholdelse af den faste forbindelse over Femern Bælt. Selskabet skal have ejendomsretten til den faste forbindelse over Femern Bælt, til de nødvendige arealer samt være indehaver af alle tilladelser, licenser og lignende rettigheder, der er nødvendige for at bygge, drive og vedligeholde den faste forbindelse over Femern Bælt eller anden dermed relateret virksomhed, såfremt dette er tilladt ifølge den til enhver tid gælden-

querung 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.

de nationale ret i de kontraherende stater.

(2) Selskabet etableres i henhold til dansk ret. Selskabets virksomhed udføres i overensstemmelse med almindelige forretningsprincipper og i overensstemmelse med internationale forpligtelser, herunder fællesskabsretlige forpligtelser.

(3) Kongeriget Danmark modtager ethvert overskud og hæfter for ethvert underskud, der måtte opstå i forbindelse med selskabets aktiviteter i henhold til stk. 1.

(4) Kongeriget Danmark kan ændre organisationen af selskabet. Enhver disposition af en sådan karakter er uden betydning for de kontraherende staters rettigheder og pligter i henhold til traktaten. Ved en overdragelse eller en anden disposition over selskabets anpart, hvor 50 pct. eller mere af aktierne overdrages til ikke-statsligt kontrollerede enheder, skal Forbundsrepublikken Tysklands samtykke til hovedvilkårene dog foreligge inden overdragelsen. Ved overdragelse af mindre end 50 pct. af aktierne skal Forbundsrepublikken Tyskland høres.

(5) Kongeriget Danmark skal sørge for og stå inde for, at selskabet opfylder de opgaver, som det har fået tildelt i henhold til denne traktat.

Artikel 7

Administration af selskabet

(1) Kongeriget Danmarks ret til at træffe beslutninger med hensyn til selskabets virksomhed udøves på selskabets generalforsamlinger.

(2) Kongeriget Danmarks transportminister kan i spørgsmål af væsentlig betydning give selskabet generelle eller specifikke instrukser for udøvelsen af selskabets virksomhed.

(3) Ansvar for selskabets virksomhed fastlægges i henhold til dansk ret.

(4) Kongeriget Danmarks transportminister indstiller de bestyrelsesmedlemmer, som vælges af generalforsamlingen, til valg på selskabets generalforsamling.

Artikel 8

Tilvejebringelse af nødvendige arealer og tilladelser

(1) De kontraherende stater sørger i henhold til gældende national ret for at stille de landarealer på deres respektive højhedsområder til rådighed, som permanent eller midlertidigt er nødvendige for opførelsen og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt. Selskabet afholder de omkostninger, der opstår i den forbindelse, herunder for erhvervelse af arealer.

(2) De kontraherende stater stiller uden vederlag de vandområder og den havbund, som de udøver suverænitet, suveræne rettigheder eller jurisdiktion over i henhold til national og international ret, til rådighed, som permanent eller midlertidigt er nødvendige for opførelsen og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt.

(3) De kontraherende stater sørger i henhold til deres til enhver tid gældende nationale ret for, at de godkendelser og tilladelser, som er nødvendige for opførelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt, foreligger rettidigt.

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 Straßenverbindung 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

Artikel 9**Takstfastsættelse vedrørende vejtrafik**

(1) Kongeriget Danmark vil opkræve vejafgifter for benyttelse af vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt med motorkøretøjer. Vejafgifterne tilfalder Kongeriget Danmark.

(2) Afgifterne for lastvogne fastsættes hvert år af den danske transportminister i henhold til de til enhver tid gældende fællesskabsretlige regler for opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjer benyttelse af visse veje. For øvrige motorkøretøjer fastsættes afgifterne for vejbenyttelsen på grundlag af de i artikel 1, stk. 1, nævnte kriterier og i øvrigt under hensyntagen til køretøjets størrelse og art.

(3) Kongeriget Danmark underretter skriftligt og mindst tre måneder på forhånd de ansvarlige myndigheder i Forbundsrepublikken Tyskland om enhver ændring af afgifterne for vejbenyttelsen.

(4) Afgifterne for benyttelse af vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt opkræves ved betalingsanlæg i Kongeriget Danmark.

(5) Motorkøretøjer kan ikke pålægges særskilte afgifter ud over de sædvanligvis gældende infrastrukturafgifter for benyttelse af landanlæggene.

Artikel 10**Afgifter for benyttelse af
og adgang til jernbanen**

(1) Afgifter for benyttelse af jernbanen på den faste forbindelse over Femern Bælt skal fastsættes af Kongeriget Danmarks transportminister efter konsultation med den regulerende myndighed i Forbundsrepublikken Tyskland og opkræves af Kongeriget Danmark.

(2) Bestemmelserne i den danske jernbanelovgivning om jernbanevirksomheders adgang til jernbaneinfrastrukturen i Kongeriget Danmark er gældende for hele den faste forbindelse over Femern Bælt. Den regulerende myndighed i Kongeriget Danmark overvåger efter konsultation med den regulerende myndighed i Forbundsrepublikken Tyskland, at bestemmelserne overholdes. Artikel 31 i direktiv 2001/14/EF er ikke berørt heraf.

(3) For at sikre, at den faste forbindelse over Femern Bælt får den rolle inden for europæisk jernbanetrafik, som den er tiltænkt, opkræves der ingen særskilte afgifter udover de sædvanligvis gældende afgifter for benyttelse af jernbanelandanlæggene.

Artikel 11**Forvaltning af jernbaneinfrastrukturen
og planlægning af jernbanetrafikken**

(1) Selskabet har ansvaret for at forvalte jernbaneinfrastrukturen på den faste forbindelse over Femern Bælt. Forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen omfatter den trafikale og tekniske drift samt renovering og vedligeholdelse af de anlæg, som jernbaneinfrastrukturen omfatter. Selskabets forvaltning af jernbaneinfrastrukturen sker i overensstemmelse med de gældende danske retsregler på dansk højhedsområde og i overensstemmelse med de tyske retsregler på tysk højhedsområde.

(2) Forvalteren af de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt tildeler kanaler for jernbanetrafik-

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 Haushaltslinie 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 zügig 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 Notfallrettungs-

ken på den faste forbindelse over Femern Bælt i samarbejde med de kompetente tyske instanser.

Artikel 12

Fællesskabstilskud til transeuropæiske transportnet (TEN-T)

De kontraherende stater vil afhængig af udformningen af det fremtidige TEN-T-program arbejde for at opnå de højest mulige fællesskabstilskud fra Europa-Kommissionens budgetlinje for transeuropæiske transportnet til den faste forbindelse over Femern Bælt og til udbygning af landanlæggene i henholdsvis Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark.

Artikel 13

Godkendelsesprocedure, vurdering af virkninger på miljøet og udførelse af byggeriet

(1) Beslutningen om valg af den tekniske løsning for den faste forbindelse over Femern Bælt træffes på grundlag af en vurdering af virkningerne på miljøet (VVM) med videre efter gældende fællesskabsret.

(2) De fællesskabsretlige og nationalretlige krav lægges til grund for forberedelsen, opførelsen og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt, således at skadelige virkninger på miljø og natur forebygges, og uundgåelige betydelige forringelser, især med hensyn til det europæiske Natura 2000 netværk, imødegås på en passende måde.

(3) De nødvendige godkendelsesprocedurer foretages for den del af den faste forbindelse over Femern Bælt, der befinder sig på tysk højhedsområde, efter tysk ret, og for den del af den faste forbindelse over Femern Bælt, der befinder sig på dansk højhedsområde, efter dansk ret.

(4) Inden for de kontraherende staters eksklusive økonomiske zoner i henhold til artikel 55 i De Forenede Nationers (FN's) havretskonvention af 10. december 1982 (i det følgende: eksklusive økonomiske zoner) finder de kontraherende staters til enhver tid i højhedsområdet gældende ret anvendelse inden for rammerne af bestemmelserne i havretskonventionen, såfremt nærværende traktat ikke fastlægger andet.

(5) De kontraherende stater vil samarbejde på alle områder for hurtigt at opnå myndighedsgodkendelser på nationalt og internationalt plan.

(6) Det tilstræbes, at myndighedsgodkendelserne i Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland foreligger, således at målet om, at den faste forbindelse over Femern Bælt åbner for trafik i 2018, kan realiseres.

(7) Den faste forbindelse over Femern Bælt opføres efter de gældende danske tekniske standarder og regler. For enkelte anlægsdeles vedkommende kan de kontraherende stater aftale en anvendelse af andre europæiske standarder og regler. De nærmere detaljer om de banetekniske anlæg aftales af de kompetente danske og tyske instanser på forslag fra selskabet.

Artikel 14

Offentlig sikkerhed og orden samt beredskab

(1) Varetagelsen af anliggender om offentlig sikkerhed og orden samt om beredskabsmæssige forhold på den faste forbindelse over Femern Bælt påhviler på dansk højhedsområde og i den danske eksklusive økonomiske zone de danske myndigheder og på tysk højhedsområde og i den tyske eksklusive økonomiske zone de tyske myndigheder. De kompetente danske myndigheder omfatter blandt andet politiet, redningsberedskabet, ambulanceberedskabet og andre beredskabstjenester

dienste 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 Notfallszenarien 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.

samt toldmyndighederne og forsvaret. De kompetente tyske myndigheder omfatter blandt andet de myndigheder, der er ansvarlige for forbundsstatens og delstaternes civil- og katastrofebeskyttelse, samt de derved medvirkende offentlige og private organisationer, redningstjenester og de forskellige politimyndigheder.

(2) De i henhold til stk. 1 kompetente myndigheder vil i nødvendig udstrækning samarbejde i overensstemmelse med de gældende folkeretlige eller andre aftaler. I tilfælde af en alvorlig ulykke eller en katastrofe kan overenskomsten af 16. maj 1985 mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark om ydelse af gensidig bistand ved katastrofer eller alvorlige ulykker anvendes. Ved foranstaltninger inden for rammerne af den aktiverede europæiske fællesskabsprocedure for katastrofebeskyttelse kan reglerne i den nævnte overenskomst om ydelse af gensidig bistand anvendes. Selskabet skal deltage i samarbejdet i det omfang, at dette er lovligt i henhold til både tysk og dansk ret.

(3) Selskabet har inden åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt pligt til at udarbejde et sikkerhedskoncept og afstemme det med de i henhold til stk. 1 kompetente myndigheder. Sikkerhedskonceptet skal især indeholde en beskrivelse af samarbejdet mellem de kompetente myndigheder og selskabet samt planer for mulige nødsituationer.

(4) Foruden de køretøjer, som anvendes til udførelse af de i artikel 6, stk. 1, nævnte opgaver for selskabet, er også de i henhold til stk. 1 kompetente myndigheders køretøjer samt de derved medvirkende offentlige og private organisationers eller virksomheders køretøjer fritaget for vejafgiften i henhold til artikel 9. Det er en forudsætning for fritagelsen for vejafgiften, at køretøjerne klart kan genkendes som køretøjer, der anvendes til de nævnte formål, eller at de uden tvivl kan legitimeres som sådan. I tilfælde af en kombination af sammenkoblede køretøjer er det motorkøretøjet, som er afgørende for fritagelsen for vejafgiften.

Artikel 15

Skat

Ordningerne i den til enhver tid gældende overenskomst mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland til undgåelse af dobbeltbeskatning, for så vidt angår indkomst- og formueskatter, og for så vidt angår beskatning af dødsboer, arv og gave samt vedrørende bistand i skattesager, berøres ikke af denne traktat.

Artikel 16

Regler vedrørende arbejdsforhold

(1) Uafhængig af, hvem der har ansvaret for udførelsen af byggeriet, finder de nationale retsregler vedrørende arbejdsforhold anvendelse, som gælder for de kontraherende staters højhedsområde, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

(2) For arbejder, som udføres på tysk højhedsområde, er det især den tyske lov af 26. februar 1996 om udstationering af arbejdstagere i den til enhver tid gældende udgave. Ifølge den skal virksomheden i særdeleshed overholde de i henhold til loven relevante overenskomst- og lovmæssige arbejdsforhold og anmelde arbejderne inden påbegyndelsen heraf til den kompetente myndighed i toldadministrationen.

(3) For arbejder, som udføres på dansk højhedsområde, gælder tilsvarende den danske lov om udstationering i den til enhver tid gældende udgave.

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.

Artikel 17**Indrejseret og arbejdstilladelser**

(1) De kontraherende stater indgår i det omfang, det er nødvendigt, senest den 1. januar 2011 nærmere aftale om indrejseret og arbejdstilladelser.

(2) Frem til ikrafttrædelse af den i stk. 1 nævnte aftale udøves samarbejdet på de berørte områder i henhold til lovgivningen i den kontraherende stat, hvis højhedsområde er berørt på grundlag af samarbejdet. Indtil dette tidspunkt drøfter de kontraherende stater situationen, hvis der opstår særlige forhold.

Artikel 18**Databeskyttelse**

De kontraherende stater forpligter sig til inden for rammerne af denne traktat at behandle fremsendte personoplysninger i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.

Artikel 19**Fælles udvalg**

(1) De kontraherende stater nedsætter et fælles udvalg paritetisk bestående af repræsentanter for de to kontraherende staters transportministerier. Begge kontraherende stater har samme stemmerettigheder.

(2) Udvalget har til opgave at følge og fremme implementeringen af denne traktat. Dertil hører i særdeleshed varetagelse af opgaverne i henhold til artikel 2, stk. 3.

(3) De kontraherende stater varetager på skift formandskabet i udvalget for et halvt år ad gangen. Udvalget afholder mindst to årlige møder, som også selskabet skal deltage i. Hver af de to kontraherende stater kan til enhver tid anmode om afholdelse af et møde i udvalget, hvis den kontraherende stat finder behov herfor.

(4) Ethvert medlem af udvalget kan efter behov anmode sagkyndige eller repræsentanter for andre myndigheder i de to kontraherende stater samt i delstaten Slesvig-Holsten om at deltage i møder.

(5) De kontraherende stater aftaler en forretningsorden for det fælles udvalg.

Artikel 20**Konsultationsorgan**

(1) Der etableres et konsultationsorgan, som har til formål at drøfte spørgsmål af regional interesse.

(2) De kontraherende stater, Region Sjælland, Lolland Kommune, delstaten Slesvig-Holsten og Kreis Ostholstein er repræsenteret i konsultationsorganet. Konsultationsorganets opgaver og organisation aftales særskilt.

Artikel 21**Uoverensstemmelser**

(1) Med forbehold for artikel 292 i Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab bliver uoverensstemmelser angående fortolkningen eller anvendelsen af denne traktat i det omfang, at det er muligt, bilagt i mindelighed enten i det fælles udvalg eller ved drøftelser mellem de kontraherende staters kompetente myndigheder.

(2) Hvis en uoverensstemmelse ikke kan bilægges på denne måde, bliver den efter anmodning fra en kontraherende stat forelagt for en voldgiftsret til afgørelse.

(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 so bald 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 sicherzustellen, dass die Feste Fehmarnbeltquerung so bald wie möglich zur Nutzung fertiggestellt werden kann nach Artikel 1, werden die Vertragsstaaten diesen Vertrag nach

(3) Voldgiftsretten etableres ad hoc. De kontraherende stater udpeger til dette formål hver for sig en voldgiftsdommer. Disse to voldgiftsdommere indstiller i enighed en statsborger fra en anden medlemsstat i Den Europæiske Union, der indtræder som formand. Voldgiftsdommerne udpeges inden for to måneder, formanden inden for tre måneder, efter at en af de to kontraherende stater har sendt den anden en anmodning om at indbringe uoverensstemmelsen for voldgiftsretten.

(4) Såfremt tidsfristerne som fastsat i stk. 3 ikke overholdes og ingen anden aftale er indgået, kan hver af de to kontraherende stater anmode præsidenten for EF-Domstolen om at udpege den eller de manglende voldgiftsdommere efter kriterierne i stk. 3. Såfremt præsidenten har statsborgerskab i en af de to kontraherende stater, eller såfremt han er forhindret af anden årsag, udpeger det i rang efterfølgende medlem af EF-Domstolen, som ikke har statsborgerskab i en af de to kontraherende stater, den eller de pågældende voldgiftsdommere.

(5) Voldgiftsretten træffer afgørelse med stemmeflertal på grundlag af gældende traktater mellem de kontraherende stater og almindelig folkeret. Voldgiftsrettens kendelser er bindende. Hver kontraherende stat bærer selv sine omkostninger samt omkostningerne til den af den kontraherende stat udpegede voldgiftsdommer. Formandens omkostninger og de andre omkostninger deles ligeligt mellem de to kontraherende stater. Voldgiftsretten kan fastsætte andre omkostningsregler. Herudover beslutter voldgiftsretten selv sin procedure.

Artikel 22

Traktatændringer samt øvrige forpligtelser

(1) Traktaten kan kun ændres, suppleres eller annulleres ved enighed mellem de kontraherende stater.

(2) Som det fremgår af artikel 5, stk. 4, gælder generelt det princip, at de kontraherende stater gør alt, hvad der står i deres magt for at gennemføre projektet i overensstemmelse med antagelserne. Skulle forudsætningerne for projektet eller for dele af projektet udvikle sig markant anderledes end antaget og anderledes end, hvad der er kendt på tidspunktet for indgåelsen af traktaten, drøfter de kontraherende stater situationen igen. Dette gælder blandt andet for væsentlige omkostningsstigninger i forbindelse med projektet. De finansielle forpligtelser for Forbundsrepublikken Tyskland vedrører i alle tilfælde kun de tyske landanlæg.

(3) De kontraherende stater er ikke forpligtet til at påtage sig finansielle forpligtelser ud over dem, der er fastlagt i nærværende traktat.

(4) Opførelsen og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt samt øvrige forpligtelser i henhold til denne traktat gennemføres i overensstemmelse med de to kontraherende staters til enhver tid gældende folkeretlige og fællesskabsretlige forpligtelser.

Artikel 23

Ratifikation og ikrafttrædelse

(1) Denne traktat skal ratificeres; ratifikationsinstrumenterne udveksles så hurtigt som muligt.

(2) Denne traktat træder i kraft 30 dage efter udvekslingen af ratifikationsinstrumenterne.

(3) Traktaten indgås på ubestemt tid.

(4) For at sikre, at den faste forbindelse over Femern Bælt kan tages i brug så tidligt som muligt, jf. artikel 1, vil de kontraherende stater foreløbigt anvende denne traktat i henhold til

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. September 2008 in zwei Urschriften, jede in deutscher und dänischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

den til enhver tid gældende nationale ret i de kontraherende stater. De kontraherende stater vil med hensyn til foretagne investeringer ikke gøre krav gældende mod hinanden i forbindelse med den foreløbige anvendelse af denne traktat.

(5) Registreringen af denne traktat i De Forenede Nationers sekretariat i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers Charter foranlediges af Kongeriget Danmark uden forsinkelse efter traktatens ikrafttrædelse. Forbundsrepublikken Tyskland skal med angivelse af De Forenede Nationers registreringsnummer informeres om, at registreringen har fundet sted, så snart dette er bekræftet af De Forenede Nationers sekretariat.

Udfærdiget i København den 3. september 2008 i to originaler på dansk og tysk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For Forbundsrepublikken Tyskland

Christoph Jessen
W. Tiefensee

Für das Königreich Dänemark
For Kongeriget Danmark

Carina Christensen

Denkschrift

I. Allgemeines

Nach Verhandlungen der beteiligten Regierungen wurde der Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung im Rahmen eines Ministertreffens am 3. September 2008 in Kopenhagen unterzeichnet.

Der Vertrag regelt die Verantwortlichkeiten für die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung sowie deren Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark.

Jeder Vertragsstaat trägt die Verantwortung für seine Hinterlandanbindungen. Für die Feste Fehmarnbeltquerung, die jeweils zur Hälfte auf deutschem und dänischem Hoheitsgebiet bzw. deren Ausschließlichen Wirtschaftszonen liegt, übernimmt das Königreich Dänemark die Verantwortung.

II. Besonderes

Artikel 1 definiert den Gegenstand des Vertrages. Das Königreich Dänemark wird eine Feste Fehmarnbeltquerung errichten und betreiben und die Kosten tragen. Zur Finanzierung der Kosten kann das Königreich Dänemark Mautgebühren für die Straßennutzung und Entgelte für die Nutzung der Schienenwege von den Nutzern der Festen Fehmarnbeltquerung erheben. Die dabei zugrunde zu legenden Kosten der Festen Fehmarnbeltquerung sind in Anlehnung an die einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften definiert.

Artikel 2 beschreibt den Ausbauumfang der Festen Fehmarnbeltquerung und ihre Schnittstellen zu den Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und im Königreich Dänemark.

Artikel 3 weist die Ausführung der für den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung notwendigen Arbeiten dem Königreich Dänemark zu. Für die Abnahme des Querungsbauwerks gelten die Bestimmungen des für den Bau zuständigen Königreichs Dänemark. Die Abnahme selbst erfolgt durch das Königreich Dänemark. Die Bundesrepublik Deutschland wird bei der Abnahme durch die zuständigen Stellen vertreten. Zudem ist festgelegt, dass das für die Errichtung und die Erhaltung und damit auch für die Verkehrssicherungspflicht zuständige Königreich Dänemark die Bundesrepublik Deutschland, die keinen Einfluss auf den Zustand des Querungsbauwerks hat, von Ansprüchen Dritter freistellt.

Artikel 4 regelt die Straßenbaulast. Nach deutschem Recht ist die Bundesrepublik Deutschland Träger der Straßenbaulast für den auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland liegenden Straßenteil. Die damit verbundenen Aufgaben sind im Einzelnen benannt und dem Königreich Dänemark zur Ausführung übertragen.

Artikel 5 beschreibt die Verantwortlichkeiten und Ausbauumfänge für die Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Die Bundesrepublik Deutschland ist für Ausbau und Finanzierung der Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark

für Ausbau und Finanzierung der Hinterlandanbindungen im Königreich Dänemark verantwortlich.

In Artikel 5 Absatz 4 ist – wie auch in Artikel 22 Absatz 2 – eine Verständigungsklausel aufgenommen worden, um auf Änderungen der Projektannahmen reagieren zu können.

Artikel 6 definiert die vom Königreich Dänemark für die Errichtung und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zu gründende Gesellschaft mit ihren Aufgaben und Rechten. Die Gesellschaft soll nach dänischem Recht gegründet werden. Das Königreich Dänemark haftet für jeden Verlust, der aus der Tätigkeit der Gesellschaft entsteht. Es ist festgelegt, dass eine Änderung der Organisation, zu der das Königreich Dänemark berechtigt ist, nicht die Rechte und Verpflichtungen der Vertragsstaaten nach diesem Vertrag berührt. Bei einer Übertragung von weniger als 50 Prozent der Aktien an nicht staatlich kontrollierte Einheiten ist die Bundesrepublik Deutschland anzuhören, eine Übertragung von über 50 Prozent bedarf ihrer Zustimmung zu den Hauptbedingungen.

Artikel 7 beschreibt die Organisation der vom Königreich Dänemark für die Errichtung und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zu gründenden Gesellschaft.

Artikel 8 verpflichtet die jeweils zuständigen Stellen der Vertragsstaaten, rechtzeitig den Grunderwerb auf dem Hoheitsgebiet ihres Staates zu sichern. Der Erwerb der Grundstücke auf dem Festland erfolgt auf Kosten der vom Königreich Dänemark für die Errichtung und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zu gründenden Gesellschaft. Die Wasserflächen und der Meeresboden werden entgeltfrei zur Verfügung gestellt.

Artikel 9 eröffnet dem Königreich Dänemark das Recht zur Erhebung von Mautgebühren für die Nutzung der Straßenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung mit Kraftfahrzeugen. Diese Gebühren stehen dem Königreich Dänemark zu. Da das Königreich Dänemark über die Gesellschaft, die für die Errichtung und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zuständig ist, das wirtschaftliche Risiko für die Feste Fehmarnbeltquerung trägt, wird ihr folglich auch das Recht zur Festlegung der Gebühren für die Straßennutzung und – siehe hierzu Artikel 10 – für die Entgelte für die Nutzung der Schienenwege, allerdings jeweils unter Einhaltung bestimmter Kriterien, zugestanden. Bei der Festsetzung der Gebühren für Lastkraftwagen gilt das bestehende Gemeinschaftsrecht. Insbesondere ist die Richtlinie 1999/62/EG (sogenannte Wegekostenrichtlinie), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 157 vom 9. 6. 2006, S. 8), zu beachten. Für die anderen, noch nicht gemeinschaftsrechtlich geregelten Kraftfahrzeuge sind bei der Gebührenfestsetzung die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Kriterien einzuhalten.

Der Begriff der Gebühr wird hier im gemeinschaftsrechtlichen Sinne verwandt und lässt offen, ob es sich dabei um hoheitliche Gebühren oder private Entgelte handeln soll.

Artikel 10 regelt die Festsetzung der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege und den Zugang zu den Schienenwegen. Beide Tatbestände sind gemeinschaftsrechtlich geregelt. Sowohl bei der Festsetzung der Entgelte als auch bei der Überwachung des Schienenzugangs durch die dänischen Stellen ist die deutsche Regulierungsbehörde vorher zu konsultieren. Für die Feste Fehmarnbeltquerung gelten die Vorschriften des dänischen Eisenbahnrechts über den Zugang von Eisenbahnunternehmen.

Artikel 11 weist die Aufgabe der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur auf der Festen Fehmarnbeltquerung der Gesellschaft zu, wobei auf deutschem Hoheitsgebiet die deutschen Rechtsvorschriften einzuhalten sind.

Artikel 12 enthält die Absicht beider Vertragsstaaten, darauf hinzuwirken, höchstmögliche Gemeinschaftszuschüsse aus der EU-Haushaltlinie für transeuropäische Verkehrsnetze zu erhalten.

Artikel 13 beschreibt die notwendigen Genehmigungsverfahren, Umwelanforderungen, technischen Normen und Vorschriften zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung.

In Absatz 3 ist geregelt, dass für den auf deutschem Hoheitsgebiet liegenden Teil der Festen Fehmarnbeltquerung die erforderlichen Genehmigungsverfahren nach deutschem Recht erfolgen.

Durch Aufnahme einer Erstreckungsklausel in Absatz 4 findet das jeweilige im Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten geltende Recht auch im Bereich der Ausschließlichen Wirtschaftszonen Anwendung. Dies gilt nicht, soweit gemeinschaftsrechtliche Verpflichtungen der Vertragsstaaten dem entgegenstehen. Dem praktischen Bedarf an einheitlichen technischen Normen und Vorschriften für das gesamte Querungsbauwerk wird Rechnung getragen, indem hierfür die Normen und Vorschriften des Königreichs Dänemark gelten. Für einzelne Bauteile können die Vertragsstaaten die Anwendung anderer europäischer Normen und Vorschriften vereinbaren. Die Fortführung dieser üblichen Praxis wird durch die Regelung in Absatz 7 ermöglicht.

Artikel 14 behandelt die Angelegenheiten der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Notfallmanagements. Die Gesellschaft wird verpflichtet, vor Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung ein Sicherheitskonzept zu erstellen und dieses mit den zuständigen Behörden abzustimmen. Zudem sind nach Absatz 4 bestimmte Fahrzeuge, insbesondere die Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Rettungsdienste und der Polizei, von der Mautpflicht befreit. Dies entspricht der vergleichbaren Regelung in § 7 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 2006 (BGBl. I S. 49).

Artikel 15 stellt sicher, dass 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 (Deutsch-dänisches Steuerabkommen, BGBl. 1996 II S. 2565) unberührt bleiben.

Artikel 16 verweist hinsichtlich der Regelung bezüglich der Arbeitsbedingungen auf die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften. Für auf deutschem Hoheitsgebiet ausgeführte Arbeiten ist dies insbesondere das Arbeitnehmer-Entsendegesetz vom 26. Februar 1996 (BGBl. I S. 227) in seiner jeweils geltenden Fassung.

Artikel 17 betrifft das Einreiserecht und Arbeitserlaubnisse. Falls erforderlich werden die Vertragsstaaten spätestens zum 1. Januar 2011, d. h. rechtzeitig zum geplanten Baubeginn der Festen Fehmarnbeltquerung, eine entsprechende Vereinbarung abschließen.

Artikel 18 regelt den Datenschutz durch Verweis auf die einschlägige Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

Artikel 19 definiert die Zuständigkeiten eines Gemeinsamen Ausschusses, der sich paritätisch aus den Vertretern der Verkehrsministerien beider Vertragsstaaten zusammensetzen soll. Er hat die Aufgabe, die Umsetzung des Vertrages zu fördern und zu begleiten. Sachverständige, Vertreter anderer Behörden der beiden Vertragsstaaten, insbesondere des Landes Schleswig-Holstein, können bei Bedarf dazu geladen werden.

Artikel 20 beinhaltet die Einsetzung eines Konsultationsgremiums, um regionale Fragen mit den betroffenen Regionen in Deutschland und Dänemark erörtern zu können.

Artikel 21 beschreibt die Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten. Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Vertrages sollen, soweit möglich, gütlich im Gemeinsamen Ausschuss oder über Gespräche zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsstaaten gelöst werden. Erst wenn auf diesem Weg eine Streitigkeit nicht beigelegt werden kann, soll in ein übliches Schiedsverfahren eingetreten werden.

Artikel 22 regelt Änderungen des Vertrages sowie übrige Verpflichtungen. Änderungen des Vertrages sollen grundsätzlich möglich sein, allerdings nur unter der Maßgabe, dass die in diesem Vertrag festgelegten finanziellen Verpflichtungen davon unberührt bleiben.

Artikel 23 behandelt das Inkrafttreten des Vertrages. Der Vertrag bedarf der Ratifikation. Der Vertrag tritt 30 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Die Bestimmungen des Vertrages werden vom Tag seiner Unterzeichnung an nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts vorläufig angewendet. Ziel dieser Regelung ist es, den frühestmöglichen Bau der Festen Fehmarnbeltquerung zu ermöglichen. Da der Vertrag auf dänischem Hoheitsgebiet unterzeichnet wurde, wird das Königreich Dänemark den Vertrag beim Sekretariat der Vereinten Nationen unverzüglich nach seinem Inkrafttreten nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen registrieren lassen und die Bundesrepublik Deutschland über die erfolgte Registrierung unterrichten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit dem Vertragsgesetz werden keine Informationspflichten eingeführt, abgeschafft oder verändert. Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfungsauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

