

**No. 48752\***

---

**Denmark  
and  
Germany**

**Treaty between the Kingdom of Denmark and the Federal Republic of Germany on a fixed link across the Fehmarn Belt. Copenhagen, 3 September 2008**

**Entry into force:** *14 January 2010 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article 23*

**Authentic texts:** *Danish and German*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Denmark, 1 July 2011*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Danemark  
et  
Allemagne**

**Traité entre le Royaume du Danemark et la République fédérale d'Allemagne relatif à une liaison fixe sur le Fehmarn Belt. Copenhague, 3 septembre 2008**

**Entrée en vigueur :** *14 janvier 2010 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article 23*

**Textes authentiques :** *danois et allemand*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Danemark, 1er juillet 2011*

*\* Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ DANISH TEXT – TEXTE DANOIS ]

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

Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland er,

i anerkendelse 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 skråningsbro 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,

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 afvigelser fra de i stk. 1 og 2 anførte krav blive nødvendige. Afvigelser fra disse krav skal forelægges det fælles udvalg, jf. artikel 19, til beslutning.

(4) Det tekniske grænsesnit mellem dansk og tysk jernbaneteknik, især den tekniske overgang mellem de to kontraherende staters strømsystemer, signalsystemer 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 Saksøbing 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.

Grænsesnittet 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) 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 forbindelse 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 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 Saksøbing 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-jernbanenet. 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 gældende 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 anparter, 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 suveræniteten, 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 godkender og tillader, som er nødvendige for opførelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt, foreligger rettidigt.

## **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 erhvervskøretøjers 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 jernbanetraffic, 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 renowing 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 jernbanetrafikken 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 myndigheds-godkendelser 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 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 stater 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**

*Indrejeret og arbejdstilladelser*

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

[ GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND ]

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

## Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark

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

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

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

in Genugtuung darüber, dass das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Eisenbahnachse Fehmarnbelt im Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Amtsblatt Nr. L 228 vom 9. September 1996, S. 1) zuletzt geändert durch Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (Amtsblatt Nr. L 167 vom 30. April 2004) sowie durch Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006 (Amtsblatt Nr. L 363 vom 20. Dezember 2006) als ein vorrangiges Vorhaben beim Aufbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) identifiziert haben,

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

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

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

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

in Anerkennung des föderalen Systems der 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 Festen Fehmarnbeltquerung zur Finanzierung der Kosten erheben. Die Kosten der Festen Fehmarnbeltquerung umfassen die Kosten für Errichtung, Betrieb und Instandhaltung einschließlich Finanzierungskosten mit marktüblicher Verzinsung des eingesetzten Kapitals und marktüblicher Kosten für gestellte Garantien.

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

Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf seinem Hoheitsgebiet ausbauen.

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

## **Artikel 2**

### *Beschreibung der Festen Fehmarnbeltquerung*

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

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

(3) Die Genehmigung für die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung ist in Übereinstimmung mit dem jeweils geltenden Recht des jeweiligen Staates zu beantragen. Soweit rechtlich möglich, können Dritte, darunter die in Artikel 6 genannte Gesellschaft, mit der Antragstellung beauftragt werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens können Abweichungen von den in Absatz 1 und 2 aufgeführten Anforderungen erforderlich werden. Abwei-



chungen von diesen Anforderungen sind dem Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 19 zur Beschlussfassung vorzulegen.

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

(5) Die Schnittstelle zwischen der Straßenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung und der Straßenhinterlandanbindung im Königreich Dänemark wird als der Punkt festgelegt, an dem die Straßenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung an die bestehende E 47-Straßenverbindung zwischen Sakskøbing und Rødbyhavn im Königreich Dänemark angeschlossen wird. Die Schnittstelle zwischen der Schienenstrecke auf der Festen Fehmarnbeltquerung und der Schienenhinterlandanbindung im Königreich Dänemark wird als der Punkt festgelegt, an dem die 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 Abfahrtrampe, Anfang Auffahrtrampe). Diese Anschlussstelle zählt noch zur deutschen Straßenhinterlandanbindung. Die Schnittstelle zwischen der Schienenstrecke auf der Festen Fehmarnbeltquerung und der Schienenhinterlandanbindung in der Bundesrepublik Deutschland wird als der Punkt festgelegt, an dem der Wechsel zwischen der Eisenbahntechnik der Bundesrepublik Deutschland und des Königreichs Dänemark nach Absatz 4 erfolgt.

### **Artikel 3**

#### *Errichtung und Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung*

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

- a) vorbereitende Maßnahmen, insbesondere Voruntersuchungen und Landvermessungen auf den Hoheitsgebieten der Vertragsstaaten
- b) Planung,
- c) Ausschreibung,
- d) Auftragsvergabe und Prüfung der Ausführungsunterlagen,
- e) Einholung aller erforderlichen Genehmigungen,
- f) Bau einschließlich der Bauüberwachung,
- g) Abnahme und Abrechnung der jeweiligen vertraglichen (Teil-)Leistungen,
- h) Überwachung und Durchführung von Mängelbeseitigungsmaßnahmen

für die Feste Fehmarnbeltquerung.

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

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

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

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

#### **Artikel 4**

##### *Straßenbaulast*

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

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

rüber hinaus informieren sich die zuständigen Stellen der Vertragsstaaten gegenseitig über die Absicht der Durchführung von Erhaltungsarbeiten größeren Ausmaßes auf den Hinterlandanbindungen.

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

## **Artikel 5**

### *Beschreibung der Hinterlandanbindungen*

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

(2) Die Bundesrepublik Deutschland soll für den Ausbau und die Finanzierung der Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung in der Bundesrepublik Deutschland alleinverantwortlich sein. Der Ausbau der Straßenverbindung E 47 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland zu einer vierstreifigen Bundesstraße soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung 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 aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen in Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.

### **Artikel 6**

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

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

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

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

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

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

## **Artikel 7**

### *Organisation der Gesellschaft*

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

(2) In Angelegenheiten von wesentlicher Bedeutung kann die Verkehrsministerin oder der Verkehrsminister des Königreichs Dänemark der Gesellschaft bezüglich der Ausführung ihrer Geschäftstätigkeiten allgemeine oder besondere Anweisungen erteilen.

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

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

## **Artikel 8**

### *Bereitstellung der notwendigen Flächen und Genehmigungen*

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

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

(3) Die Vertragsstaaten sorgen nach Maßgabe ihres jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts dafür, dass die für die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung notwendigen Genehmigungen und Erlaubnisse rechtzeitig vorliegen.

## **Artikel 9**

### *Festsetzung der Gebühren für die Straßennutzung*

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

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

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

(4) Die Gebühren für die Nutzung der 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 Hinterlandverbindungen 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 zugedachte 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 Feste 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 Feste Fehmarnbeltquerung teilt die Trassen für den Schienenverkehr auf der Feste 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 Notfallrettungsdienste und Ambulanzen und andere Notfalldienste sowie die Zollverwaltung und die Streitkräfte. Die zuständigen deutschen Behörden sind unter anderem die für den Zivil- und Katastrophenschutz des Bundes und der Länder zuständigen Behörden sowie die daran mitwirkenden öffentlichen und privaten Organisationen, die Rettungsdienste und die Polizeien.

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

Maßnahmen im Rahmen des aktivierten europäischen Gemeinschaftsverfahrens für Katastrophenschutz sind die Regeln des genannten gegenseitigen Hilfeleistungsabkommens anwendbar. Die Gesellschaft ist an der Zusammenarbeit zu beteiligen, soweit dies sowohl nach deutschem als auch nach dänischem Recht zulässig ist.

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

#### **Artikel 17**

##### *Einreiserecht und Arbeitserlaubnisse*

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

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

#### **Artikel 18**

##### *Datenschutz*

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

### **Artikel 19**

#### *Gemeinsamer Ausschuss*

- (1) Die Vertragsstaaten bestellen einen Gemeinsamen Ausschuss, der sich paritätisch aus Vertretern der Verkehrsministerien beider Vertragsstaaten zusammensetzt. Beide Vertragsstaaten haben die gleichen Stimmrechte.
- (2) Der Ausschuss hat die Aufgabe, die Umsetzung dieses Vertrags zu begleiten und zu fördern. Hierzu gehört insbesondere die Wahrnehmung der Aufgaben nach Artikel 2 Absatz 3.
- (3) Den Vorsitz des Ausschusses übernehmen die Vertragsstaaten im halbjährlichen Wechsel. Der Ausschuss hält mindestens zwei Sitzungen im Jahr ab, an denen auch die Gesellschaft teilnehmen soll. Jeder der beiden Vertragsstaaten kann jederzeit eine Ausschusssitzung beantragen, wenn es ihm erforderlich erscheint.
- (4) Jedes Mitglied des Ausschusses kann Sachverständige oder Vertreter anderer Behörden der beiden Vertragsstaaten sowie des Landes Schleswig-Holstein bitten, bei Bedarf an den Sitzungen teilzunehmen.
- (5) Über die Geschäftsordnung des Gemeinsamen Ausschusses wird eine Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten getroffen.

### **Artikel 20**

#### *Konsultationsgremium*

- (1) Es wird ein Konsultationsgremium mit dem Ziel eingerichtet, Fragen von regionalem Interesse zu erörtern.
- (2) Die Vertragsstaaten, die Region Seeland, die Lolland Kommune, das Land Schleswig-Holstein und der Kreis Ostholstein sind in dem Konsultationsgremium vertreten. Aufgaben und Organisation des Konsultationsgremiums werden gesondert vereinbart.

**Artikel 21**  
*Streitigkeiten*

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

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

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

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

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit auf der Grundlage der zwischen den Vertragsstaaten geltenden Verträge und des allgemeinen Völkerrechts. Der Schiedsspruch ist bindend. Jeder Vertragsstaat kommt für seine eigenen Kosten sowie die Kosten für den von ihm bestellten Schiedsrichter auf. Die Kosten des Obmannes und die sonstigen Kosten werden zu gleichen Teilen von den beiden Vertragsstaaten getragen. Das Schiedsgericht

kann bezüglich der Kostenübernahme andere Regelungen treffen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

## **Artikel 22**

### *Änderungen des Vertrags sowie übrige Verpflichtungen*

(1) Der Vertrag kann nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Vertragsstaaten geändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

(2) Wie aus Artikel 5 Absatz 4 hervorgeht, gilt der allgemeine Grundsatz, dass die Vertragsstaaten alles in ihrer Macht Stehende unternehmen, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen. Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt. Die finanziellen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland betreffen in jedem Fall nur die deutschen Hinterlandverbindungen.

(3) Die Vertragsstaaten sind nicht verpflichtet, weitere als die in diesem Vertrag festgelegten finanziellen Verpflichtungen zu tragen.

(4) Errichtung und Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung sowie die übrigen Verpflichtungen nach diesem Vertrag werden in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden völkerrechtlichen und gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen der beiden Vertragsstaaten umgesetzt.

## **Artikel 23**

### *Ratifikation und Inkrafttreten*

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich ausgetauscht.

(2) Der Vertrag tritt 30 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.



(3) Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(4) Um sicher zu stellen, dass die Feste Fehmarnbeltquerung so bald wie möglich zur Nutzung fertig gestellt werden kann nach Artikel 1, werden die Vertragsstaaten diesen Vertrag nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsstaaten vorläufig anwenden. Im Zusammenhang mit der vorläufigen Anwendung dieses Vertrags werden die Vertragsstaaten in Bezug auf getätigte Investitionen keine Forderungen gegeneinander geltend machen.

(5) Das Königreich Dänemark veranlasst unverzüglich nach Inkrafttreten des Vertrags die Registrierung dieses Vertrags beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen. Die Bundesrepublik Deutschland wird unter Angabe der Registrierungsnummer der Vereinten Nationen von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

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

Für das  
Königreich Dänemark  
Carina Christensen

Für die  
Bundesrepublik Deutschland  
Christoph Jessen  
Wolfgang Tiefensee

[TRANSLATION – TRADUCTION]

TREATY BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE  
KINGDOM OF DENMARK ON A FIXED LINK ACROSS THE FEH-  
MARN BELT

The Kingdom of Denmark and the Federal Republic of Germany,

Recognizing that the transport infrastructure between the two states needs to be improved to promote trans-European and regional transport of goods and people and that a fixed link across the Fehmarn Belt will lead to a noticeable improvement in the transport of goods and persons between the Kingdom of Denmark and the Federal Republic Germany and between continental Europe and Scandinavia,

Desiring to strengthen transport links between the two States and so to create the necessary conditions for more intensive cultural and economic cooperation to promote the European Union, the two States and the regions near the Fehmarn Belt,

Bearing in mind the value of a fixed link across the Fehmarn Belt in promoting rail traffic between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of Denmark and between mainland Europe and Scandinavia and in enhancing regional integration and dynamism and encouraging competition and development in the regions,

Welcoming the fact that the European Parliament and the Council of the European Union have identified a rail route across the Fehmarn Belt as a priority project in the development of the Trans-European Transport Networks (TEN-T) according to Annex III of European Parliament and Council Decision No. 1692/96/EC of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network (OJ L 228, 9 September 1996, p.1) as last amended by European Parliament and Council Decision No. 884/2004/EC of 29 April 2004 (OJ L 167 of 30 April 2004) and by Council Regulation (EC) No. 1791/2006 of 20 November 2006 (OJ L 363 of 20 December 2006),

Considering that different technical solutions with different impacts are available for the fixed link across the Fehmarn Belt, a cable-stayed bridge being, in the current state of knowledge, especially suited to promoting the achievement of common goals,

Bearing in mind that the expected traffic volume will make it possible for users to pay for the fixed link across the Fehmarn Belt,

Considering that the Kingdom of Denmark will receive any profit and be liable for any losses made by the company responsible for construction and operation of the fixed link across the Fehmarn Belt,

Recognizing that a common project of this magnitude requires close cooperation and continuous mutual support in all areas,

And with due regard for the federal system in Germany and the interests of the Land Schleswig-Holstein—

Have agreed as follows:

*Article 1. Subject of the Treaty*

(1) The Kingdom of Denmark and the Federal Republic of Germany (hereinafter: the Contracting States) agree that a user-financed fixed link for rail and road traffic across the Fehmarn Belt shall be built and operated (hereinafter: the Fehmarn Belt Fixed Link). The Kingdom of Denmark shall build and operate the Fehmarn Belt Fixed Link and bear the cost thereof. To defray the cost, the Kingdom of Denmark will, in accordance with Articles 9 and 10, levy tolls and charges for railway use on users of the Fehmarn Belt Fixed Link. The cost of the Fehmarn Belt Fixed Link includes costs for construction, operation and maintenance, including financing costs at the current market rate of return on capital employed and the prevailing market cost of guarantees.

(2) The Federal Republic of Germany is responsible for development of the hinterland connections to the Fehmarn Belt Fixed Link on its territory. The Kingdom of Denmark shall be responsible for development of the hinterland connections to the Fehmarn Belt Fixed Link on its territory.

(3) The goal is for the Fehmarn Belt Fixed Link to open to traffic in 2018.

*Article 2. Description of the Fehmarn Belt Fixed Link*

(1) The Fehmarn Belt Fixed Link shall be built between Puttgarden and Rødbyhavn. The Fehmarn Belt Fixed Link shall be constructed as a combined rail and road link consisting of an electrified double-track railway and a four-lane road of the same technical quality as a motorway. The Fehmarn Belt Fixed Link will also include payment facilities located in the Kingdom of Denmark and various service facilities. The final determination of the routing and construction of the Fehmarn Belt Fixed Link shall be in accordance with the relevant national procedures for regulatory approval.

(2) The railway line shall be constructed as a part of the conventional TEN-T railway network. The rail line on the Fehmarn Belt Fixed Link shall be upgraded to a speed of 160 km/h for passenger trains and at least 120 km/h for freight trains. Additionally, the technical specification and equipment of the Fehmarn Belt Fixed Link shall be such that road and rail traffic currently using the fixed link across Øresund will in the future also be able to use the Fehmarn Belt Fixed Link.

(3) Approval for the construction of the Fehmarn Belt Fixed Link must be applied for in accordance with then-current law in each State concerned. To the extent legally possible, third parties, including the company referred to in Article 6, may be entrusted with the application. As part of the approval process, deviations from the requirements of paragraphs 1 and 2 may be necessary.

Under Article 19, any such deviations must be submitted to the Joint Committee for resolution.

(4) The technical interface between Danish and German rail technology, especially the technical transition between the two Contracting States' power, signalling and safety systems, shall be located on the German side of the Fehmarn Belt Fixed Link, unless the Contracting States agree to another location. The precise design of the interface shall be approved by the competent Danish and German authorities on the recommendation of the company referred to in Article 6.

(5) The interface between the road link on the Fehmarn Belt Fixed Link and road facilities in the Kingdom of Denmark shall be deemed to be the point where the road link on the Fehmarn Belt Fixed Link connects to the existing E 47 road link between Sakskøbing and Rødbyhavn in the Kingdom of Denmark. The interface between the rail link on the Fehmarn Belt Fixed Link and the hinterland railways of the Kingdom of Denmark will be deemed to be the point where the rail link on the Fehmarn Belt Fixed Link connects to the existing rail line between Sakskøbing and Rødbyhavn in the Kingdom of Denmark.

(6) The interface between the road link on the Fehmarn Belt Fixed Link and road facilities in Germany will be located immediately adjacent to the Puttgarden interchange (end of exit ramp, beginning of access ramp). That interchange is considered to be part of the German road facilities. The interface between the railway line on the Fehmarn Belt Fixed Link and the hinterland rail connections of the Federal Republic of Germany will be deemed to be the point where the shift between the railway technologies of the Federal Republic of Germany and the Kingdom of Denmark occurs, cf. 4.

*Article 3. Construction and operation of the Fehmarn Belt Fixed Link*

(1) The construction of the Fehmarn Belt Fixed Link includes all services that are needed for that purpose. The Kingdom of Denmark shall in particular arrange for

a) preparatory measures, especially prospecting and surveying on the territory of the Contracting States,

b) planning,

c) tendering,

d) contracting and review of construction documents,

e) obtaining all necessary approvals,

f) construction, including construction supervision,

g) acceptance and payment of contracted (sub-)services,

h) monitoring and implementation of remedial measures for the Fehmarn Belt Fixed Link.

(2) In the construction and operation of the Fehmarn Belt Fixed Link, both Contracting States' requirements for traffic safety and the smooth flow of traffic and national laws applicable on each one's territory shall, unless otherwise provided herein, take precedence over the requirements of Article 2.

(3) After completion of construction, the Kingdom of Denmark shall take possession of the Fehmarn Belt Fixed Link in the contractor's presence and in accordance with the laws of the Kingdom of Denmark applicable to public works contracts. At the time of handover the Federal Republic of Germany shall be represented by the competent authorities.

(4) Upon final handover the Fehmarn Belt Fixed Link will be made available to public road and rail traffic.

(5) The Kingdom of Denmark shall indemnify and hold harmless the Federal Republic of Germany from third-party claims against the latter relating to the duties to be per-

formed by the company referred to in Article 6 and for which the Kingdom of Denmark is liable.

*Article 4. Duty to construct and maintain roads*

(1) The portion of the road link on the Fehmarn Belt Fixed Link located on German territory shall be classified as a federal highway under the German Federal Highway Act. For that part of the Fehmarn Belt Fixed Link, the Federal Republic of Germany shall be the responsible authority under German law. The Federal Republic of Germany shall entrust performance of the following tasks to the Kingdom of Denmark: construction, operation and financing. The Kingdom of Denmark may employ the company referred to in Article 6 to perform the associated tasks.

(2) Operation of the road link on the Fehmarn Belt Fixed Link shall include the maintenance thereof. Maintenance shall mean all work necessary to maintain, refurbish and renovate the Fehmarn Belt Fixed Link, including associated parking spaces and other necessary facilities. It shall include all measures that ensure the Fehmarn Belt Fixed Link's proper use and maintenance of its technical state as well as road safety, including road cleaning, winter maintenance, roadside maintenance and operation of traffic-related technical equipment. Maintenance work on the entire Fehmarn Belt Fixed Link, including the associated parking spaces and other necessary facilities, shall be conducted so as to affect traffic on the crossing structure and the approaches to it as little as possible. The Contracting Parties may conclude separate agreements on the nature, scope and implementation of maintenance measures. The Kingdom of Denmark shall inform the competent authorities of the Federal Republic of Germany of any planned major maintenance work on the Fehmarn Belt Fixed Link. "Major maintenance work" means situations in which a reduction or temporary suspension of road traffic is inevitable. The competent authorities of the Contracting States shall also notify one another of any planned major maintenance work on hinterland connections.

(3) The Kingdom of Denmark shall be responsible for the procurement, installation, removal and maintenance of all necessary road signs and traffic signals and equipment, even for the portion of the Fehmarn Belt Fixed Link located on German territory. To perform that task the Kingdom of Denmark shall employ the company referred to in Article 6, which shall in that regard be subject to supervision by the competent German highway authority, whose orders and instructions must be followed. Further, the company must, no later than four weeks before the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link, apply to the competent German traffic authority for permission to install road signs and traffic signals and equipment and submit a road sign plan.

*Article 5. Description of hinterland connections*

(1) The Kingdom of Denmark shall be solely responsible for the development and financing of hinterland connections to the Fehmarn Belt Fixed Link in the Kingdom of Denmark. Development of the hinterland connections in the Kingdom of Denmark should be finished by the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link. The E 47 road link between Sakskøbing and Rødbyhavn in the Kingdom of Denmark shall be expanded to

four lanes. Electrification of the existing railway between Ringsted and Rødbyhavn in the Kingdom of Denmark should be finished by the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link. Double-tracking and electrification of the rail lines from Vordingborg to Storstrømsbroen and from Orehoved to Rødbyhavn in the Kingdom of Denmark is to be completed by the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link. The Kingdom of Denmark reserves the right to finance the Danish hinterland connections out of the proceeds of the Fehmarn Belt Fixed Link.

(2) The Federal Republic of Germany shall be solely responsible for the development and financing of hinterland connections to the Fehmarn Belt Fixed Link on its own territory. The expansion to four lanes of the E 47 road link between Heiligenhafen (Ost) and Puttgarden in the Federal Republic of Germany must be completed by the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link. The road link on the existing Fehmarn Sound Bridge will remain two-lane. Electrification of the railway between Lübeck and Puttgarden in Germany is to be finished by the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link. The Federal Republic of Germany shall take the necessary measures to ensure adequate railway capacity on the single-track rail line between Bad Schwartau and Puttgarden by the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link. Upgrading of the railway between Bad Schwartau and Puttgarden to a double-track electrified line should be operational within seven years of the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link. The rail link across the Fehmarn Sound Bridge will remain single-track.

(3) Hinterland railway connections in both the Kingdom of Denmark and the Federal Republic of Germany shall be developed as part of the conventional TEN-T railway network. None of the basic parameters of the German hinterland railway connections shall be inferior to those currently applying to the stretch between Puttgarden and Hamburg.

(4) The Contracting States will do everything in their power to implement the project in accordance with the assumptions. Should conditions affecting the project or parts thereof develop in a markedly different way than is currently projected, or diverge from the state of knowledge at the time of the Treaty's conclusion, the Contracting States shall reopen discussions accordingly. This includes any substantial cost increases for hinterland connections. Care must be taken that hinterland railway connections are developed to meet the need.

*Article 6. Company responsible for construction and operation of the Fehmarn Belt Fixed Link*

(1) The Kingdom of Denmark shall establish a company (hereinafter: the Company) to have essential responsibility for preparing, planning, designing, obtaining approvals, contracting, construction, financing, operation and maintenance of the Fehmarn Belt Fixed Link. The Company shall have ownership of the Fehmarn Belt Fixed Link and the necessary land and shall hold all permits, licences and similar rights necessary to build, operate and maintain the Fehmarn Belt Fixed Link or for other related activities, to the extent that this is permissible under the then-applicable laws of the Contracting States.

(2) The company shall be incorporated under Danish law. The Company's activities shall be conducted in accordance with ordinary business principles and with international obligations, including obligations under Community law.

(3) The Kingdom of Denmark shall receive any profits and be liable for any losses made as a result of its activities under paragraph. 1.

(4) The Kingdom of Denmark may change the Company's organization. Any such provision is irrelevant to the States Parties' rights and obligations under the Treaty. In the event of a transfer or other disposition of the Company's shares whereby 50 percent or more of the shares are transferred to non-state-controlled entities, the consent of the Federal Republic of Germany to the main transfer conditions must first be obtained. Where less than 50 percent of the shares are to be transferred, the Federal Republic of Germany must be consulted.

(5) The Kingdom of Denmark shall ensure, and vouch for, the Company's fulfilment of the tasks it is assigned under this Treaty.

#### *Article 7. Company organization*

(1) The Kingdom of Denmark's right to make decisions with respect to the Company's activities shall be exerted at the Company's general meetings.

(2) In matters of major importance, the Transport Minister of the Kingdom of Denmark may issue general or specific instructions for the conduct of the Company's operations.

(3) Responsibility for the Company's activities shall be determined in accordance with Danish law.

(4) The Transport Minister of the Kingdom of Denmark shall propose candidates for election to the Company's supervisory board at its annual general meeting.

#### *Article 8. Providing the necessary land and permits*

(1) The Contracting States shall, in accordance with applicable national laws, make available the land permanently or temporarily needed for construction and operation of the Fehmarn Belt Fixed Link on their respective territories. The Company shall pay the costs incurred therefor, including land acquisition.

(2) The Contracting States shall grant free access to the waters and seabed over which they exercise sovereignty, sovereign rights or jurisdiction pursuant to national and international law, and which are permanently or temporarily needed for the construction and operation of the Fehmarn Belt Fixed Link.

(3) The Contracting States shall, in accordance with their then-current domestic law in that connection, arrange for the approvals and permits necessary for construction of the Fehmarn Belt Fixed Link to be granted in a timely manner.

#### *Article 9. Setting of road tolls*

(1) The Kingdom of Denmark will charge motor vehicles a toll for the use of the road link on the Fehmarn Belt Fixed Link. Tolls will accrue to the Kingdom of Denmark.

(2) Charges for lorries will be set each year by the Danish Minister of Transport under the then-current rules of Community law on the levying of charges for heavy vehi-



cles' use of certain roads. For other motor vehicles, road tolls will be set based on the criteria in Article 1, paragraph 1, and on vehicle size and type.

(3) The Kingdom of Denmark shall notify in writing the responsible authorities in the Federal Republic of Germany, at least three months in advance, of any change in road tolls.

(4) Tolls for the use of the road link on the Fehmarn Belt Fixed Link will be levied at tollbooths in the Kingdom of Denmark.

(5) Motor vehicles must not be subject to separate fees in excess of the customary infrastructure charges for the use of hinterland connections.

*Article 10. Charges for use of and access to railways*

(1) Charges for use of the railway on the Fehmarn Belt Fixed Link shall be determined by the Kingdom of Denmark's Minister of Transport after consultation with the regulatory authority of the Federal Republic of Germany and collected by the Kingdom of Denmark.

(2) The provisions of Danish railway legislation on rail firms' access to railway infrastructure in the Kingdom of Denmark are applicable to the Fehmarn Belt Fixed Link. Compliance with the regulations will be monitored by the regulatory authority of the Kingdom of Denmark after consultation with the regulatory authority of the Federal Republic of Germany. Article 31 of Directive 2001/14/EC is unaffected.

(3) To ensure that the Fehmarn Belt Fixed Link will play its intended role in European rail traffic, no separate charges shall be levied beyond those generally applicable to the use of hinterland railway connections.

*Article 11. Railway infrastructure management and railway traffic planning*

(1) The Company is responsible for the administration of the railway infrastructure on the Fehmarn Belt Fixed Link. Railway infrastructure administration includes traffic and technical operations as well as renovation and maintenance of facilities, including railway infrastructure. The Company's administration of railway infrastructure shall be in accordance with current Danish legislation on Danish territory and in accordance with German law on German territory.

(2) The operator of the Danish hinterland rail connections to the Fehmarn Belt Fixed Link shall allocate rail traffic lines on the fixed link in cooperation with the competent German authorities.

*Article 12. Community grants for trans-European transport networks (TEN-T)*

Based on the design of the future TEN-T program, the Contracting States shall seek to obtain the greatest possible Community funding for the Fehmarn Belt Fixed Link and the development of hinterland connections in the Federal Republic of Germany and the Kingdom of Denmark under the Commission of the European Communities' budget line for trans-European transport networks.

*Article 13. Approval procedure, environmental impact assessment and construction*

(1) The choice of the technical solution for the Fehmarn Belt Fixed Link will be based among other things on an environmental impact assessment (EIA) in accordance with current EU law.

(2) Community and national legal requirements shall form the basis for the preparation, construction and operation of the Fehmarn Belt Fixed Link, so that adverse impacts on the natural environment may be prevented and unavoidable significant impacts—particularly with regard to the European Natura 2000 network—countered in an appropriate manner.

(3) The necessary approval procedures for the part of the Fehmarn Belt Fixed Link located on German territory shall be carried out under German law and, for the portion located on Danish territory, under Danish law.

(4) Within the Contracting States' exclusive economic zones as defined in Article 55 of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 (hereinafter: exclusive economic zones) the current domestic law of the Contracting States shall apply, subject to the provisions of the Convention on the Law of the Sea, save as otherwise provided in this Treaty.

(5) The States Parties shall cooperate in all areas to quickly obtain regulatory approvals at the national and international level.

(6) They shall strive to obtain regulatory approvals from the Kingdom of Denmark and the Federal Republic of Germany in time for the goal of opening the Fehmarn Belt Fixed Link to traffic in 2018 to be achieved.

(7) The Fehmarn Belt Fixed Link shall be built according to current Danish technical standards and regulations. For individual components the Contracting States may agree to the use of other European standards and regulations. The technical details of the railway facilities shall be agreed to by the competent Danish and German authorities at the Company's recommendation.

*Article 14. Public security and order; emergency management*

(1) On Danish territory and in Denmark's exclusive economic zone, matters of public order and security and emergency management on the Fehmarn Belt Fixed Link shall fall within the jurisdiction of the Danish authorities; on German territory and in Germany's exclusive economic zone, they shall fall within the jurisdiction of the German authorities. "Danish authorities" includes police, fire and rescue services, ambulance and other emergency preparedness services, customs and defence. "German authorities" includes federal and Länder authorities responsible for civil and disaster protection as well as public and private partner organizations, rescue services and the various police authorities.

(2) The competent authorities referred to in paragraph 1 shall cooperate as appropriate in accordance with applicable international law or other agreements. In the event of a serious accident or a disaster, the Convention of 16 May 1985 between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of Denmark on mutual assistance in the event of

disasters or serious accidents shall apply. For measures taken once the European Community disaster relief procedure comes into play, the rules of the said Convention on mutual assistance shall apply. The Company shall participate in the operation to the extent that this is legal under both German and Danish law.

(3) Prior to the opening of the Fehmarn Belt Fixed Link, the Company must develop a security concept and co-ordinate it with the competent authorities referred to in paragraph 1. The security concept shall in particular include a description of the cooperation between the competent authorities and the Company and plans for possible emergencies.

(4) In addition to the vehicles used to carry out the Company's duties referred to in Article 6, paragraph 1, vehicles belonging to the competent authorities under paragraph 1 or to their public and private partner organizations or businesses shall be exempt from tolls in accordance with Article 9. It is a condition for exemption from toll that the said vehicles be clearly recognizable as vehicles used for such purposes, or that they be shown beyond doubt to be so. In the case of a combination of vehicles, exemption from toll shall be based on the tractor vehicle.

#### *Article 15. Taxes*

The rules of the then-current agreement between the Kingdom of Denmark and the Federal Republic of Germany for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and wealth and estate, inheritance and gift taxes, and on assistance in tax matters, shall not be affected by this Treaty.

#### *Article 16. Rules relating to working conditions*

(1) Regardless of who is responsible for doing the construction work, relevant domestic law on employment conditions applies on each State's territory in accordance with Directive 96/71/EC of the European Parliament and Council (16 December 1996) concerning the posting of workers in the framework of the provision of services.

(2) For greater certainty, work performed on German territory is subject to the German law of 26 February 1996 on the posting of workers, as amended from time to time. Accordingly, the Company must in particular comply with legally registered collective agreements and legal working conditions and notify the competent customs administration authority before commencing work.

(3) For work performed on Danish territory, correspondingly, the Danish law on the posting of workers, as amended from time to time, shall apply.

#### *Article 17. Right of entry and work permits*

(1) The Contracting States shall as appropriate come to an agreement by 1 January 2011 on the right of entry and work permits.

(2) Pending the entry into force of the agreement referred to in paragraph 1, cooperation shall be undertaken in the relevant areas in accordance with the law of the Contract-

ing State on whose territory the work is done. Until then, the Contracting States shall discuss the situation if there are special circumstances.

*Article 18. Data protection*

The Contracting States undertake to deal with personal data communicated under this Treaty in accordance with Directive 95/46/EC of the European Parliament and Council (24 October 1995) on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data.

*Article 19. Joint Committee*

(1) The Contracting States shall establish a joint committee consisting of equal numbers of representatives of the two Contracting States' transport ministries. Both Contracting Parties shall have equal voting rights.

(2) The Committee is mandated to monitor and promote implementation of this Treaty. This includes in particular the performance of tasks under Article 2, paragraph 3.

(3) Each of the Contracting States in turn shall chair the committee for six months. Meetings of the Committee shall be held at least twice a year and shall be attended by the Company. Either Contracting State may at any time request a meeting of the Committee if it deems the meeting necessary.

(4) Any Committee member may, if necessary, ask experts or representatives of other authorities of the two Contracting States or of the Land Schleswig-Holstein to attend meetings.

(5) The Contracting States shall agree on rules of procedure for the Joint Committee.

*Article 20. Consultative body*

(1) A consultative body shall be established to discuss issues of regional interest.

(2) The Contracting States, the Zealand region and Lolland commune, as well as the Land Schleswig-Holstein and Kreis Ostholstein, are represented in the consultative body. The duties and organization of the consultative body shall be agreed upon separately.

*Article 21. Disputes*

(1) Without prejudice to Article 292 of the Treaty establishing the European Community, disputes over the interpretation or application of this Treaty shall to the extent possible be settled amicably in the Joint Committee or through discussions between the competent authorities of the Contracting States.

(2) If a dispute cannot be so resolved, it shall, at either State Party's request, be submitted to an arbitral tribunal for decision.

(3) The arbitral tribunal shall be established ad hoc. Each of the Contracting States shall appoint an arbitrator for that purpose. The two arbitrators shall, by consensus, ap-

point a national of another Member State of the European Union as the third arbitrator. The national arbitrators shall be appointed within two months and the third within three months after one of the two Contracting States has sent the other a request to refer the dispute to arbitration.

(4) If the deadlines laid down in paragraph 3 are not met and no other agreement has been reached, either Contracting State may ask the President of the Court of Justice of the European Communities to appoint the missing arbitrator or arbitrators in accordance with the criteria in paragraph 3. Should the President be a national of either Contracting State or be ineligible for any other reason, the next most senior member of the Court of Justice of the European Communities who is not a national of either Contracting State shall be called upon to appoint the missing arbitrator or arbitrators.

(5) The arbitral tribunal shall render its decision by majority vote on the basis of existing treaties between the Contracting States and customary international law. The decision of the arbitral tribunal is binding. Each Contracting Party shall bear its own costs and those of the arbitrator it designates. The third arbitrator's expenses and other costs shall be shared equally between the two Contracting States. The tribunal may impose other cost rules. In addition, the tribunal shall decide its own procedure.

#### *Article 22. Treaty amendments and other obligations*

(1) The Treaty may be amended, supplemented or cancelled only by mutual consent of the Contracting States.

(2) As stated in Article 5, paragraph 4, the general principle that applies is that States Parties will do everything in their power to implement the project in accordance with the assumptions. Should conditions affecting the project or parts thereof develop in a markedly different way than currently supposed, and also diverge from what is known at the time of conclusion of the Treaty, the Contracting States shall reopen discussions accordingly. This includes any substantial cost increases in connection within the project. The financial obligations of the Federal Republic of Germany shall be limited in all cases to hinterland connections within Germany.

(3) The Contracting States are not obligated to undertake any financial obligations beyond those specified in this Treaty.

(4) The construction and operation of the Fehmarn Belt Fixed Link and other obligations under this Treaty shall be implemented in accordance with the two Contracting States' current obligations under international and Community law.

#### *Article 23. Ratification and entry into force*

(1) This Treaty shall be ratified and the instruments of ratification exchanged as soon as possible.

(2) The Treaty shall enter into force 30 days after the exchange of ratification instruments.

(3) The Treaty is concluded for an indefinite period.

(4) To ensure that the Fehmarn Belt Fixed Link can be used as soon as possible in accordance with Article 1, the Contracting States shall provisionally apply this Treaty subject to each Party's applicable laws. With respect to investments already made, the Contracting States shall make no claims against each other in connection with the provisional application of this Treaty.

(5) After this Treaty enters into force it shall without delay be registered by the Kingdom of Denmark with the United Nations Secretariat in accordance with Article 102 of the United Nations Charter. The Federal Republic of Germany shall be informed of its successful registration, once that has been confirmed by the United Nations Secretariat, and of the registration number.

DONE at Copenhagen on 3 September 2008 in two originals in Danish and German, each text being equally authentic.

For the Kingdom of Denmark

CARINA CHRISTENSEN

For the Federal Republic of Germany

CHRISTOPH JESSEN

WOLFGANG TIEFENSEE

[TRANSLATION – TRADUCTION]

## TRAITÉ ENTRE LE ROYAUME DU DANEMARK ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE RELATIF À UNE LIAISON FIXE SUR LE FEHMARN BELT

La République fédérale d'Allemagne et le Royaume du Danemark,

Prenant acte de la nécessité d'améliorer les infrastructures de transport entre les deux États pour favoriser le transport des marchandises et des personnes au niveau régional et européen et conscients du fait qu'une liaison fixe sur le Fehmarn Belt améliorerait considérablement le transport des marchandises et des personnes entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume du Danemark, de même qu'entre l'Europe continentale et les pays scandinaves,

Désireux d'améliorer les voies de communication entre les deux États et de créer les conditions nécessaires à l'intensification des relations dans le domaine de la coopération en matière culturelle et économique, ce qui ne peut être que bénéfique à l'Union européenne, aux deux États contractants et aux régions situées de part et d'autre du détroit de Fehmarn,

Estimant qu'une liaison fixe sur le Fehmarn Belt favoriserait le transport ferroviaire entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume du Danemark, de même qu'entre l'Europe continentale et les pays scandinaves en approfondissant l'intégration, en dynamisant les régions, en accroissant la concurrence dans les différentes régions en concourant ainsi à leur progrès,

Constatant avec satisfaction que le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont reconnu l'axe ferroviaire de Fehmarn Belt faisant l'objet de l'annexe III à la décision n° 1692/96/CE prise le 23 juillet 1996 par le Parlement européen et le Conseil concernant les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport publiée au Journal officiel n° L 228 du 9 septembre 1996, p. 1) modifiée ensuite par la décision n° 884/2004/CE prise le 29 avril 2004 par le Parlement européen et le Conseil et publiée au Journal officiel n° L 167 du 30 avril 2004 et par le règlement (CE) n° 1791/2006 du Conseil du 20 novembre 2006 et publiée au Journal officiel n° L 363 du 20 décembre 2006 comme étant un projet prioritaire dans le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T),

Attendu que différentes solutions techniques ayant des conséquences diverses existent pour la liaison fixe sur le Fehmarn Belt et en considération du fait que les connaissances acquises dans le passé nous apprennent qu'un pont haubané concourrait avantageusement à atteindre les objectifs communément visés,

Eu égard au fait que la densité du trafic prévu devrait permettre de faire financer le coût de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt par les utilisateurs,

Étant donné que le Royaume du Danemark percevra les bénéfices réalisés et répondra des pertes subies par la société chargée de la construction et de l'exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt,

Reconnaissant que la réalisation d'un projet commun d'une telle ampleur exige une collaboration étroite et un soutien réciproque à tous instants dans tous les domaines,

Prenant acte du système fédéral de la République fédérale d'Allemagne et reconnaissant les intérêts du Land du Schleswig-Holstein,

Sont convenus de ce qui suit :

#### *Article premier. Objet du Traité*

1) Le Royaume du Danemark et la République fédérale d'Allemagne (dénommés ci-après les « États contractants ») sont d'accord pour que soit réalisée et exploitée une liaison fixe sur le Fehmarn Belt financée par les utilisateurs (ci-après dénommée la « liaison fixe sur le Fehmarn Belt ») pour le trafic ferroviaire et routier. Le Royaume du Danemark réalisera et exploitera la liaison fixe sur le Fehmarn Belt et en supportera les coûts. Pour financer les coûts, le Royaume du Danemark peut, conformément aux articles 9 et 10, percevoir une contrepartie financière sous forme de péages et de redevances d'usage pour les lignes ferroviaires mises à la disposition des utilisateurs de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. Le coût de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt comprend les frais de construction, d'exploitation et de maintenance, y compris le coût du financement du capital d'apport et de fourniture des garanties à des taux identiques à ceux normalement pratiqués sur le marché.

2) La République fédérale d'Allemagne réalisera les bretelles de raccordement situées sur son territoire reliant son hinterland à la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. Le Royaume du Danemark réalisera les bretelles de raccordement situées sur son territoire reliant son hinterland à la liaison fixe sur le Fehmarn Belt.

3) La mise en service de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt et son ouverture à la circulation sont prévues en 2018.

#### *Article 2. Description de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt*

1) La liaison fixe sur le Fehmarn Belt sera construite entre Puttgarden et Rødbyhavn. La liaison fixe sur le Fehmarn Belt sera réalisée sous forme de liaison combinée rail-route, composée d'une ligne ferroviaire électrifiée à deux voies et d'un axe routier à quatre bandes présentant les caractéristiques techniques d'une autoroute de qualité. La liaison fixe sur le Fehmarn Belt comprendra également les installations servant à la perception des péages qui seront situées au Royaume du Danemark, ainsi que diverses installations nécessaires à l'exploitation. La détermination définitive du tracé et la construction de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt s'effectueront conformément aux procédures d'autorisation appliquées par les services administratifs nationaux compétents.



2) La voie ferrée sera conçue pour pouvoir s'intégrer au réseau ferroviaire conventionnel RTE-T. La liaison ferroviaire empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn sera réalisée pour pouvoir atteindre une vitesse de minimum 160 km/h pour les trains de voyageurs et de minimum 120 km/h pour les trains de marchandises. En outre, la liaison fixe sur le Fehmarn Belt sera d'un point de vue technique dimensionnée et équipée de manière à ce que le trafic ferroviaire et routier empruntant aujourd'hui la liaison fixe franchissant l'Øresund puisse à l'avenir également emprunter la liaison fixe sur le Fehmarn Belt.

3) Le permis de construire relatif à la liaison fixe sur le Fehmarn Belt doit être demandé conformément à la législation alors applicable de chaque État. Pour autant que cela soit juridiquement possible, des tiers, dont la société visée à l'article 6, peuvent être chargés du dépôt de la demande. Dans le cadre de la procédure d'autorisation, des dérogations aux exigences énoncées aux paragraphes 1 et 2 peuvent être nécessaires. Les dérogations à ces exigences sont présentées à la Commission paritaire conformément à l'article 19 consacré à la prise de décision.

4) Dans la mesure où aucun autre endroit n'a été convenu, l'interface technique entre la technique ferroviaire allemande et danoise, notamment l'association technique entre les systèmes d'alimentation électrique, de signalisation et de sécurité des deux États contractants, se situera dans la partie allemande de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. Le concept définitif de cette interface sera approuvé, sur proposition de la société visée à l'article 6, par les autorités allemandes et danoises compétentes.

5) L'interface entre la liaison routière empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn et le raccordement à l'hinterland routier au Royaume du Danemark se définit comme étant le point où la liaison routière empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn est raccordée à la liaison routière existante E 47 entre Sakskøbing et Rødbyhavn au Royaume du Danemark. L'interface entre la voie ferrée empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn et le raccordement à l'hinterland ferroviaire au Royaume du Danemark se définit comme étant le point où la voie ferrée empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn est raccordée à la voie ferrée existante entre Rødbyhavn et Ringsted.

6) L'interface entre la liaison routière empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn et le raccordement à l'hinterland routier en République fédérale d'Allemagne se trouve directement à côté de l'échangeur de Puttgarden (fin de la bretelle de sortie, début de la bretelle d'accès). Cet échangeur fait encore partie du raccordement à l'hinterland routier allemand. L'interface entre la voie ferrée empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn et le raccordement à l'hinterland ferroviaire en République fédérale d'Allemagne se définit comme étant le point où la transition entre la technique ferroviaire de la République fédérale d'Allemagne et celle du Royaume du Danemark visé au paragraphe 4 a lieu.

### *Article 3. Construction et exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt*

1) La construction de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt comprend l'ensemble des prestations nécessaires pour mener à bien le projet. Le Royaume du Danemark se charge notamment des tâches suivantes :

a) Mesures préparatoires, notamment les études préliminaires et les travaux d'arpentage sur le territoire des États contractants,  
b) Planification,  
c) Appel d'offres,  
d) Adjudication des commandes et vérification des dossiers d'exécution,  
e) Obtention de toutes les autorisations requises,  
f) Construction y compris surveillance du chantier,  
g) Réception des travaux et décompte final des prestations contractuelles (partielles),  
h) Application et suivi des mesures destinées à remédier aux manquements et autres défauts constatés dans la réalisation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt.

2) Pour autant que le présent Traité n'en dispose pas autrement, les exigences auxquelles il est fait référence à l'article 2, les exigences en matière de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que la législation nationale des deux États contractants applicable sur leur territoire doivent être respectées pendant la construction et l'exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt.

3) Une fois les travaux de construction terminés, la liaison fixe sur le Fehmarn Belt sera réceptionnée par le Royaume du Danemark en présence du maître d'œuvre conformément à la législation du Royaume du Danemark applicable aux marchés publics dans la construction. La République fédérale d'Allemagne sera représentée pendant la réception par ses autorités compétentes.

4) Dès la réception définitive prononcée, la liaison fixe sur le Fehmarn Belt sera ouverte au trafic routier et ferroviaire public.

5) Le Royaume du Danemark tient la République fédérale d'Allemagne à l'abri des recours de tiers exercés à l'encontre de la République fédérale d'Allemagne ayant un rapport avec les tâches que le Royaume du Danemark se doit d'accomplir en vertu du présent Traité par l'intermédiaire de la société visée à l'article 6.

#### *Article 4. Obligation d'entretien de la viabilité*

1) La partie de la route située sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt doit, dans le cadre de la donation, obtenir le statut de route nationale allemande au sens de la loi interne en la matière. Pour cette partie de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt, la République fédérale d'Allemagne est au regard du droit allemand l'instance à qui incombe l'obligation d'entretien de la viabilité. La République fédérale d'Allemagne subroge le Royaume du Danemark dans l'exécution des tâches suivantes, à savoir la construction, l'exploitation et le financement. Le Royaume du Danemark est autorisé à faire appel à la société visée à l'article 6 pour mener à bien les tâches qui en découlent.

2) L'exploitation de la liaison routière empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn comporte, entre autres, sa maintenance. La maintenance comprend l'ensemble des travaux nécessaires à l'entretien, la remise en état et la rénovation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt, y compris les emplacements de parking annexes et autres installations connexes requises. Parmi ces mesures, citons l'utilisation dans les règles de l'art et

le maintien en bon état en fonction de l'évolution technique de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt, ainsi que le maintien de la sécurité de la circulation, en ce compris le nettoyage, le service d'entretien en hiver, le contrôle des chaussées ou des voies ferrées et l'exploitation des équipements techniques nécessaires à la circulation ou au trafic. Les travaux d'entretien effectués sur l'ensemble de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt, y compris des emplacements de parking annexes et autres installations connexes requises sont effectués de façon à éviter autant que faire se peut de perturber la circulation ou le trafic sur le pont et ses voies d'accès. Les États contractants peuvent conclure des arrangements séparés quant à la nature, l'étendue et la mise en œuvre des mesures de maintenance. Le Royaume du Danemark informe les services compétents de la République fédérale d'Allemagne quant aux travaux d'entretien importants qui sont prévus sur la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. Les travaux d'entretien importants sont des travaux pendant lesquels une limitation ou un arrêt provisoire de la circulation routière est inévitable. En outre, les services compétents des États contractants s'informent mutuellement quant à leur intention de procéder à des travaux d'entretien d'importance sur les voies de raccordement avec leur hinterland.

3) S'agissant également de la partie de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt située sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, le Royaume du Danemark s'occupe de l'approvisionnement, de l'installation, de l'enlèvement et de l'entretien de tous les panneaux et autres dispositifs de signalisation nécessaires à l'exploitation. Le Royaume du Danemark fait appel à la société visée à l'article 6 pour accomplir cette tâche. Cette société fait l'objet à cet égard d'une surveillance exercée par l'autorité responsable en Allemagne de la circulation routière; il y a lieu de suivre les ordres donnés et instructions fournies par ce corps de l'État. La Société doit en outre se faire remettre par l'autorité responsable en Allemagne de la circulation routière un plan de signalisation indiquant l'emplacement des panneaux et autres dispositifs de signalisation quatre semaines au plus tard avant l'ouverture de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt.

#### *Article 5. Description des voies de raccordement avec l'hinterland*

1) Le Royaume du Danemark est seul responsable de l'aménagement et du financement des voies situées sur son territoire reliant son hinterland à la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. L'aménagement des voies de raccordement avec l'hinterland empruntant le Royaume du Danemark doit être terminé au plus tard avant l'ouverture de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. La liaison routière E47 entre Sakskøbing et Rødbyhavn au Royaume du Danemark sera aménagée en autoroute à quatre bandes. L'électrification de la voie ferrée existante entre Ringsted et Rødbyhavn au Royaume du Danemark doit être terminée au plus tard avant l'ouverture de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. L'aménagement de la voie ferrée entre Vordingborg et le pont de Storstrøm, ainsi qu'entre Orehoved et Rødbyhavn au Royaume du Danemark pour en faire une voie ferrée électrifiée doit être achevé au plus tard avant l'ouverture de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. Le Royaume du Danemark se réserve le droit de financer les voies de raccordement avec son hinterland au moyen des bénéfices retirés de l'exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt.

2) La République fédérale d'Allemagne est seule responsable de l'aménagement et du financement des voies de raccordement situées sur son territoire reliant son hinterland

à la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. L'aménagement de la liaison routière E47 entre Heiligenhafen (Est) et Puttgarden en République fédérale d'Allemagne en route nationale à quatre bandes doit être terminé au plus tard avant l'ouverture de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. La liaison routière empruntant le pont existant de Fehmarnsund doit rester à deux bandes. L'électrification de la voie ferrée entre Lübeck et Puttgarden en République fédérale d'Allemagne doit être terminée au plus tard avant l'ouverture de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. La République fédérale d'Allemagne prend les mesures qui s'imposent pour que soit assurée, d'ici l'ouverture de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt au plus tard, une capacité de transport ferroviaire suffisante sur la ligne ferroviaire à une voie reliant Bad Schwarztal à Puttgarden. La voie ferrée entre Bad Schwarztal et Puttgarden aménagée pour en faire une voie ferrée électrifiée doit être opérationnelle sept ans au plus tard après l'ouverture de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. La ligne ferroviaire empruntant le pont de Fehmarnsund doit rester à une voie.

3) Les voies ferroviaires de raccordement avec l'hinterland situées au Royaume du Danemark et en République fédérale d'Allemagne sont conçues de telle façon à pouvoir s'intégrer au réseau ferroviaire conventionnel RTE-T. Aucun des paramètres de base des voies ferroviaires de raccordement avec l'hinterland allemand ne peut être d'une qualité moindre que ceux applicables à la ligne reliant Puttgarden à Hambourg.

4) Les États contractants font tout ce qui est en leur pouvoir pour réaliser le projet conformément à ce qui a été accepté. Si les conditions applicables au projet ou à des parties du projet devaient évoluer de manière sensiblement différente de ce qui a été accepté et de manière autre par rapport à ce qui était connu au moment de conclure le Traité, les États contractants se concerteraient de nouveau à ce propos. Cela s'applique, entre autres, à des augmentations importantes des coûts liés à la réalisation des voies de raccordement avec l'hinterland. Un aménagement de la voie ferrée de raccordement avec l'hinterland répondant aux besoins doit en outre être garanti.

*Article 6. La société responsable de la construction et de l'exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt*

1) Le Royaume du Danemark crée une société (ci-après la Société) qui sera notamment chargée d'accomplir les tâches suivantes : préparation, planification, conception, obtention des autorisations, passation des marchés, construction, financement, exploitation et maintenance de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. Cette Société doit devenir propriétaire de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt, des terrains nécessaires et devenir détentrice de l'ensemble des autorisations, licences et autres droits analogues nécessaires pour la construction, l'exploitation et la maintenance de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt ou pour toutes les autres activités qui s'y rapportent pour autant que cela soit permis par le droit interne des États contractants.

2) La Société sera une société de droit danois. L'activité de la Société sera exercée conformément aux principes généraux du commerce et conformément aux obligations internationales, en ce compris les obligations du droit communautaire.

3) Le Royaume du Danemark conserve les bénéfices retirés de l'activité de la Société visée au paragraphe 1 et répond des pertes subies de cette activité.

4) Le Royaume du Danemark est en droit de changer l'organisation de la Société. Aucune disposition de ce genre ne saurait remettre en cause les droits et obligations des États contractants découlant du présent Traité. En cas de cession des parts ou à l'occasion de toute autre forme de disposition ayant pour objet les parts de la Société dans laquelle 50 % ou plus de 50 % des parts sont cédés à des entités qui ne sont pas contrôlées par l'État, l'approbation de la République fédérale d'Allemagne sur les conditions principales de cette cession devra toutefois être préalablement obtenue. Si moins de 50 % des actions sont cédés, la République fédérale d'Allemagne doit être consultée pour avis.

5) Le Royaume du Danemark doit veiller à ce que la Société accomplisse les tâches qui lui sont dévolues par le présent Traité et répond de la Société à cet égard.

#### *Article 7. Organisation de la Société*

1) Le droit appartenant au Royaume du Danemark de prendre les décisions qui concernent les activités commerciales de la Société est exercé aux assemblées générales de la Société.

2) Dans les affaires de grande importance, la Ministre ou le Ministre des transports du Royaume du Danemark peut donner à la Société des instructions générales ou particulières concernant l'exécution de ses activités commerciales.

3) Les responsabilités résultant des activités commerciales exercées par la Société sont déterminées en fonction du droit danois.

4) Les membres du conseil de surveillance sont élus par l'assemblée générale de la Société sur proposition de la Ministre ou du Ministre des transports du Royaume du Danemark.

#### *Article 8. Mise à disposition des terrains nécessaires et délivrance des autorisations requises*

1) Conformément au droit interne applicable, les États contractants font le nécessaire pour que soient mis à disposition sur leur territoire respectif les terrains provisoirement ou définitivement nécessaires à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. La Société supporte les charges qui en résultent, en ce compris le coût d'acquisition des terrains.

2) Les États contractants mettent à disposition gratuitement les plans d'eau provisoirement ou définitivement nécessaires pour la construction et l'exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt et les fonds marins sur lesquels ils exercent conformément au droit national et international leur souveraineté, des droits ou des pouvoirs souverains.

3) Conformément à leur droit interne applicable, les États contractants prennent leurs dispositions pour que soient délivrés en temps voulu les autorisations et permis nécessaires à la construction de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt.

*Article 9. Fixation des péages routiers*

1) L'utilisation de la liaison routière empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn au moyen de véhicules automobiles donne lieu à perception par le Royaume du Danemark d'un péage routier.

2) Les péages routiers applicables aux camions sont fixés annuellement par la Ministre danoise ou le Ministre danois des transports conformément à la réglementation communautaire alors applicable régissant la perception des droits d'utilisation de certaines voies de communication par des véhicules utilitaires lourds. Pour les autres véhicules automobiles, les péages routiers sont fixés sur la base des critères visés au paragraphe 1 de l'article premier et en tenant compte pour le surplus des dimensions du véhicule et du type de véhicule.

3) Le Royaume du Danemark informe par écrit les autorités compétentes de la République fédérale d'Allemagne trois mois au moins à l'avance chaque fois que des changements sont apportés aux péages routiers.

4) Les redevances pour l'utilisation de la liaison routière empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn sont perçues aux postes de péages installés au Royaume du Danemark.

5) Les véhicules automobiles ne peuvent être frappés d'aucune autre taxe venant s'ajouter aux redevances d'infrastructure habituellement appliquées pour l'utilisation des voies de raccordement avec l'hinterland.

*Article 10. Droit d'utilisation des voies ferrées et d'accès aux voies ferrées*

1) Les droits d'utilisation des voies ferrées empruntant le pont enjambant le détroit de Fehmarn sont fixés par la Ministre ou le Ministre des transports du Royaume du Danemark après avoir consulté l'autorité de régulation de la République fédérale d'Allemagne et sont perçus par le Royaume du Danemark.

2) Les dispositions de la législation danoise des chemins de fer régissant l'accès des entreprises de chemin de fer à l'infrastructure ferroviaire du Royaume du Danemark s'appliquent à l'ensemble de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. Le respect des dispositions est contrôlé par l'autorité de régulation du Royaume du Danemark après consultation de l'autorité de régulation de la République fédérale d'Allemagne. Il n'est pas dérogé ici à l'article 31 de la Directive 2001/14/CE.

3) Afin de s'assurer que la liaison fixe sur le Fehmarn Belt joue le rôle qui lui a été dévolu dans le transport ferroviaire européen, aucun autre droit particulier venant s'ajouter à ceux normalement appliqués pour l'utilisation des voies de raccordement avec l'hinterland ne sera prélevé.

*Article 11. Gestion de l'infrastructure ferroviaire et planification du transport par chemin de fer*

1) La Société a pour tâche de gérer l'infrastructure ferroviaire de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt. La gestion de l'infrastructure ferroviaire comprend l'exploitation techni-

que et spécifique au transport, le renouvellement et la maintenance des installations faisant partie de l'infrastructure ferroviaire. La gestion par la Société de l'infrastructure ferroviaire s'effectue conformément aux prescriptions juridiques danoises applicables sur le territoire danois et conformément aux prescriptions juridiques allemandes applicables sur le territoire allemand.

2) L'exploitant de la voie de raccordement avec l'hinterland danois de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt attribue les tracés réservés au transport ferroviaire empruntant la liaison fixe sur le Fehmarn Belt de concert avec les services compétents allemands.

*Article 12. Subventions communautaires attribuées au réseau transeuropéen de transport (RTE-T)*

En fonction des modalités du programme RTE-T futur, les États contractants feront en sorte que les subventions communautaires les plus élevées possibles provenant de la ligne budgétaire de la Commission des Communautés européennes réservée au réseau transeuropéen de transport soient maintenues pour la liaison fixe sur le Fehmarn Belt et pour l'aménagement des voies de raccordement avec l'hinterland en République fédérale d'Allemagne et au Royaume du Danemark.

*Article 13. Procédure pour l'obtention des permis, évaluation de l'impact sur l'environnement, exécution des travaux de construction*

1) La décision quant au choix de la solution technique retenue pour la liaison fixe sur le Fehmarn Belt est prise, entre autres, conformément au droit communautaire applicable en se basant sur une évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE).

2) La préparation, la construction et l'exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt sont basées sur les exigences du droit communautaire et du droit interne pour prévenir les conséquences dommageables pour l'environnement et la nature et pallier les atteintes importantes inévitables eu égard notamment au réseau européen Natura 2000.

3) L'application de la procédure requise pour l'obtention des permis s'effectue pour la partie de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt située sur le territoire allemand selon la législation allemande et pour la partie de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt se trouvant sur le territoire danois selon la législation danoise.

4) Dans les Zones économiques exclusives des États contractants visées à l'article 55 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ci-après dénommées « Zones économiques exclusives »), la législation applicable sur le territoire des États contractants dans le cadre des prescriptions de la Convention sur le droit de la mer est d'application dans la mesure où le présent Traité n'en dispose pas autrement.

5) Les États contractants coopéreront dans tous les domaines pour obtenir rapidement les autorisations officielles tant au niveau national qu'international.

6) La volonté est que les autorisations officielles au Royaume du Danemark et en République fédérale d'Allemagne puisse être obtenues de manière à ce que l'objectif, qui consiste à ouvrir la liaison fixe sur le Fehmarn Belt à la circulation en 2018, puisse être atteint.

7) La liaison fixe sur le Fehmarn Belt est réalisée selon les normes et les prescriptions techniques danoises en vigueur. Pour certaines composantes, les États contractants peuvent convenir d'appliquer d'autres normes et prescriptions européennes. Les modalités de détail concernant l'équipement technique ferroviaire sont décidées sur proposition de la Société entre les services allemands et danois compétents.

*Article 14. Sécurité et ordre publics - gestion des urgences*

1) Les matières touchant à la sécurité publique et à l'ordre public ainsi que la gestion des urgences sur la liaison fixe sur le Fehmarn Belt relèvent sur le territoire danois et dans la Zone économique exclusive danoise de la compétence des autorités danoises, et sur le territoire allemand et dans la Zone économique exclusive allemande de la compétence des autorités allemandes. Les autorités danoises compétentes sont, entre autres, la police, les services de secours d'urgence et les ambulances et autres services d'urgence, ainsi que l'administration des douanes et les forces armées. Les autorités allemandes compétentes sont, entre autres, les autorités responsables de la protection civile et des services de sauvetage de l'État fédéral et des Länder, ainsi que les organisations publiques et privées participant aux interventions, les services de secours et les services de police.

2) Les autorités compétentes visées au paragraphe 1 coopèrent dans la mesure requise conformément aux conventions internationales applicables et autres. Dans le cas d'un accident grave ou d'une catastrophe, l'Accord du 16 mai 1985 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume du Danemark sur l'assistance mutuelle en cas de catastrophes ou d'accidents graves est d'application. Dans le cas de mesures prises dans le cadre de la procédure communautaire activée pour la protection contre les catastrophes, les règles de l'Accord d'assistance mutuelle précité sont d'application. La Société doit participer au travail de collaboration pour autant que le droit danois et le droit allemand le permettent.

3) Avant que la liaison fixe sur le Fehmarn Belt ne soit ouverte, la Société est tenue de formuler un concept sécuritaire et de se concerter avec les autorités compétentes visées au paragraphe 1. Le concept sécuritaire doit notamment comporter une présentation du travail de collaboration mené entre les autorités compétentes et la Société ainsi que des plans illustrant les scénarios imaginables applicables en cas d'urgence.

4) Outre les véhicules utilisés pour accomplir les tâches de la Société indiquées au paragraphe 1 de l'article 6, les véhicules des autorités compétentes visées au paragraphe 1 ainsi que les organisations publiques et privées ou les entreprises participantes aux interventions sont également exemptés du péage visé à l'article 9. La condition à remplir pour être exempté du péage est la suivante : les véhicules doivent être clairement identifiables pour les objets visés auxquels ils sont destinés ou ils peuvent être indubitablement affectés en tant que tels. Dans le cas de véhicules combinés, c'est le véhicule motorisé qui prime pour l'exemption du péage.



*Article 15. Fiscalité*

Il n'est pas dérogé par le présent Traité aux dispositions de l'Accord alors applicable conclu entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume du Danemark tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune ainsi qu'en matière d'impôts sur les successions, les héritages et les donations et concernant l'entraide en matière fiscale.

*Article 16. Règlement régissant les conditions de travail*

1) Indépendamment de la compétence pour l'exécution des travaux de construction, les prescriptions juridiques nationales en matière de conditions de travail applicables sur les territoires respectifs sont, conformément à la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, d'application.

2) Pour les travaux exécutés sur le territoire allemand, il s'agit notamment de la loi du 26 février 1996 relative au détachement des travailleurs dans sa version alors applicable. Aux termes de cette loi, l'entreprise doit notamment respecter les conditions de travail légales et collectives applicables au regard de cette loi et déclarer à l'autorité compétente de l'administration douanière les travaux avant qu'ils ne commencent.

3) Pour les travaux exécutés sur le territoire danois, la loi danoise régissant le détachement des travailleurs telle que publiée dans sa dernière version en vigueur est mutatis mutandis d'application.

*Article 17. Droit d'entrée et permis de travail*

1) Les États contractants concluent, si nécessaire, pour le 1er janvier 2011 au plus tard une convention concernant le droit d'entrée et les permis de travail.

2) Jusqu'à ce que la convention mentionnée au paragraphe 1 entre en vigueur, la collaboration dans les domaines concernés a lieu conformément à la législation de l'État contractant dont le territoire est impliqué suite à la collaboration. Jusqu'à cette date, les États contractants débattent de la situation si des événements particuliers se produisent.

*Article 18. Protection des données*

Les États contractants s'engagent à traiter les données à caractère personnel communiquées dans le cadre du présent Traité conformément à la Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

*Article 19. Comité mixte*

1) Les Parties contractantes constituent un comité mixte composé paritairement de représentants des Ministères des transports des deux États contractants. Les deux États contractants possèdent les mêmes droits de vote.

2) Le Comité a pour tâche d'accompagner la mise en œuvre du présent Traité et de lui donner les impulsions nécessaires. Parmi ces tâches, citons notamment celles visées au paragraphe 3 de l'article 2 ci-dessus.

3) Les États contractants président le Comité à tour de rôle pendant un semestre chacun. Le Comité se réunit au moins deux fois par an. La Société est tenue de participer à ces réunions. Chacun des deux États contractants peut, si cela lui semble utile, demander à tout moment que le Comité se réunisse.

4) Chaque membre du Comité peut inviter les experts ou les représentants des autres autorités des deux États contractants ainsi que du Land du Schleswig-Holstein à participer en cas de besoin à ces réunions.

5) Les États contractants prendront langue pour décider du règlement intérieur régissant les travaux du Comité mixte.

*Article 20. Commission consultative*

1) Une commission consultative chargée de débattre des questions d'intérêt régional sera constituée.

2) Les États contractants, la Région de Seeland, la commune de Lolland, le Land du Schleswig-Holstein et l'arrondissement d'Ostholstein sont représentés à la Commission consultative. Les tâches et l'organisation de la Commission consultative feront l'objet d'un accord séparé.

*Article 21. Litiges*

1) Nonobstant l'article 292 du Traité instituant la Communauté européenne, les litiges découlant de l'interprétation ou de l'application du présent Traité seront, dans la mesure du possible, réglés à l'amiable au sein du Comité mixte ou par voie de pourparlers entre les autorités compétentes des États contractants.

2) Si d'aventure un litige ne pouvait être résolu de cette manière, ce litige serait porté à la demande d'un État contractant devant un tribunal d'arbitrage aux fins de décision.

3) Le tribunal d'arbitrage est constitué au cas par cas. Les États contractants nomment chacun un arbitre. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner un ressortissant d'un État qui n'est pas membre de l'Union européenne chargé de présider le tribunal d'arbitrage. Les arbitres seront désignés dans les deux mois et le président dans les trois mois qui suivent la date à laquelle l'un des deux États contractants a avisé l'autre État de sa demande de porter le litige devant le tribunal d'arbitrage.

4) Si les délais impartis au paragraphe 3 ne sont pas respectés et que les Parties ne parviennent pas à trouver un autre arrangement, chacun des deux États contractants peut demander au Président de la Cour de justice des Communautés européennes de nommer

le ou les arbitres manquants en tenant compte des critères énoncés au paragraphe 3. Si le Président possède la nationalité d'un des deux États contractants ou s'il est empêché pour toute autre raison, le membre de la Cour de justice des Communautés européennes arrivant en deuxième position dans la hiérarchie et qui ne possède pas la nationalité d'un des deux États contractants procède à la nomination du ou des arbitres en question.

5) Le tribunal d'arbitrage statue à la majorité des voix en se fondant sur les traités applicables entre les États contractants et sur le droit commun international. Les décisions arbitrales sont irrévocables. Chaque État contractant prend ses propres coûts en charge ainsi que le coût de l'arbitre qu'il a désigné. Le coût du Président et autres sont supportés à parts égales entre les deux États contractants. Le tribunal d'arbitrage peut prendre d'autres dispositions concernant la prise en charge des coûts. Pour le surplus, le tribunal d'arbitrage détermine lui-même sa procédure.

#### *Article 22. Modifications du Traité et autres obligations*

1) Le Traité ne peut être modifié, complété ou dénoncé que dans la mesure seulement où les Parties contractantes en décident ainsi de commun accord.

2) Ainsi qu'il appert du paragraphe 4 de l'article 5, le principe général qui prévaut veut que les États contractants fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour que le projet puisse être mené à bien conformément à ce qui a été accepté. Si les conditions présidant au projet ou à des parties du projet devaient évoluer de manière totalement différente par rapport à ce qui avait été accepté ou de manière toute autre par rapport à ce qui était connu au moment où le Traité a été conclu, les États contractants débattront de nouveau de la situation. Ce même principe prévaut, entre autres, en cas d'augmentations importantes des coûts en rapport avec le projet. Les obligations financières de la République fédérale d'Allemagne ne concernent en tout état de cause que les voies de raccordement avec l'hinterland allemand.

3) Les États contractants ne sont pas tenus d'assumer d'autres obligations financières que celles déterminées dans le présent Traité.

4) La construction et l'exploitation de la liaison fixe sur le Fehmarn Belt ainsi que les autres obligations imposées par le présent Traité seront mises en application conformément aux obligations imposées par le droit international et le droit communautaire aux deux États contractants.

#### *Article 23. Ratification et entrée en vigueur*

1) Le présent Traité est soumis à ratification; les instruments de ratification seront échangés dès que possible.

2) Le Traité entrera en vigueur 30 jours après que les instruments de ratification auront été échangés.

3) Le Traité est conclu pour une durée indéterminée.

4) Pour s'assurer que la liaison fixe sur le Fehmarn Belt puisse être achevée aussi rapidement que possible aux fins d'utilisation conformément à l'article premier, les États contractants appliqueront provisoirement le présent Traité conformément à leur droit in-

terne respectif. Pour ce qui est de l'application provisoire du présent Traité, les États contractants s'abstiendront de se prévaloir à l'égard de l'autre de créances ayant trait à des investissements ayant été réalisés.

5) Le Royaume du Danemark prend ses dispositions pour que, immédiatement après son entrée en vigueur, le Traité soit, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, enregistré auprès du Secrétariat des Nations Unies. Dès que le Secrétariat des Nations Unies l'aura confirmé, la République fédérale d'Allemagne sera immédiatement avisée du numéro de référence attestant que le Traité a bien été enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies.

FAIT à Copenhague le 3 septembre 2008 en deux exemplaires originaux, chacun en langues allemande et danoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume du Danemark

CARINA CHRISTENSEN

Pour la République fédérale d'Allemagne

CHRISTOPH JESSEN

WOLFGANG TIEFENSEE