

Inoffizielle Übersetzung vom Dänischen ins Deutsche

Bemerkungen zum Gesetzentwurf

Allgemeine Bemerkungen

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Hintergrund des Gesetzentwurfes
 - 2.1. Umweltprüfungen, darunter UVS und Anhörungen
 - 2.1.1. UVP-Gutachten für die feste Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Rampenanlagen
 - 2.1.2. UVS der Eisenbahnhinterlandanbindung
 - 2.1.3. UVP-Gutachten der Straßenhinterlandanbindung
 - 2.2. Bearbeitung der festen Fehmarnbeltquerung durch die deutschen Behörden
3. Ausgestaltung und Linienführung der festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Rampenanlagen
 - 3.1. Allgemeine Beschreibung der festen Fehmarnbeltquerung
 - 3.2. Linienführung auf Lolland
 - 3.3. Linienführung auf Fehmarn
 - 3.4. Landgewinnung vor Lolland
 - 3.5. Landgewinnung vor Fehmarn
 - 3.6. Das zeitweilige Projektgebiet
4. Ausgestaltung und Linienführung der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindung
 - 4.1. Allgemeine Beschreibung der Eisenbahnhinterlandanbindung
 - 4.1.1. Größere Modernisierungen
5. Ausgestaltung der dänischen Straßenhinterlandanbindung
6. Umweltaspekte
 - 6.1. Durchführungsbeschreibung
 - 6.2. Ergänzende Umweltprüfungen
 - 6.3. Verhältnis des Baugesetzes zur Natur- und Umweltgesetzgebung
 - 6.3.1. Beachtung des Naturschutzes durch das Baugesetz und Regelung der Beschwerdemöglichkeiten
 - 6.3.2. Befugnis zur Regelung bestimmter Verschmutzungen und Belästigungen durch das Bauvorhaben
 - 6.3.3. Besondere Vorschriften über Sedimente u. a. m.
 - 6.3.4. Aufsicht, Handhabung u. a. m.
7. Verkehrsmäßige Folgen
8. Verkehr während der Bauzeit
9. Enteignung
10. Organisations- und Eigentumsverhältnisse
11. Finanzierung des Bauvorhabens
 - 11.1. Finanzierungsmodell
 - 11.2. Kosten
 - 11.2.1. Baukosten für die feste Fehmarnbeltquerung
 - 11.2.2. Baukosten der dänischen Hinterlandanbindungen
 - 11.2.3. Kosten für Betrieb, Erhaltung und Reinvestitionen der festen Fehmarnbeltquerung
 - 11.2.4. Kosten für Betrieb, Erhaltung und Reinvestitionen der dänischen Hinterlandanbindungen
 - 11.2.5. Verworfenen Lösungen
 - 11.3. Einnahmen
 - 11.3.1. Straßenverkehr und Gebühren
 - 11.3.2. Eisenbahngebühren
 - 11.3.3. EU-Förderung

- 11.4 Rentabilitätsberechnungen
- 11.5 Volkswirtschaftliche Bewertung des Bauvorhabens
- 12. Finanzielle und administrative Auswirkungen für die öffentliche Hand
 - 12.1 Finanzielle Auswirkungen für den Staat
 - 12.2 Administrative Auswirkungen für den Staat
 - 12.3 Finanzielle Auswirkungen für die Kommunen
 - 12.4 Administrative Auswirkungen für die Kommunen
- 13. Finanzielle und administrative Auswirkungen für die Wirtschaft u. a. m.
- 14. Administrative Auswirkungen für die Bürger
- 15. Umweltauswirkungen
 - 15.1. Umweltauswirkungen der festen Fehmarnbeltquerung
 - 15.2. Umweltauswirkungen der Eisenbahnhinterlandanbindung
 - 15.3. Umweltauswirkungen der Straßenhinterlandanbindung
 - 15.4. Umweltauswirkungen des Bauvorhabens in der Betriebsphase
 - 15.4.1. Minderung der CO₂-Emissionen infolge des Bauvorhabens
 - 15.4.2. Lärm und Vibrationen durch das Bauvorhaben
 - 15.4.3. Auswirkungen auf die Natur
 - 15.4.4. Auswirkungen auf kulturhistorische Gegebenheiten
 - 15.4.5. Auswirkungen auf Wasserläufe und Entwässerung durch die feste Fehmarnbeltquerung
 - 15.4.6. Auswirkungen auf die Erholungsbedingungen durch das Bauvorhaben
 - 15.4.7. Auswirkungen auf Boden, Grundwasser und Oberflächenwasser durch die Eisenbahnhinterlandanbindung
 - 15.5. Umweltauswirkungen infolge des Bauvorhabens während der Bauzeit
 - 15.5.1 Lärm, Vibrationen und Staub infolge des Bauvorhabens
 - 15.5.2 Abfälle infolge der festen Fehmarnbeltquerung
 - 15.5.3 Auswirkungen auf die Natur infolge des Bauvorhabens
 - 15.5.4 Auswirkungen auf kulturhistorische Gegebenheiten infolge des Bauvorhabens
 - 15.5.5 Grundwassersenkung infolge des Bauvorhabens
 - 15.5.6 Wasserläufe und Entwässerung infolge der festen Fehmarnbeltquerung
 - 15.5.7 Gewinnung von Sedimenten aus der Tunnelrinne u. a. m. infolge der festen Fehmarnbeltquerung
 - 15.5.8 Auswirkung auf die Erholungsbedingungen infolge des Bauvorhabens
 - 15.5.9 Auswirkungen auf Boden, Grundwasser und Trinkwasser infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung
- 16. Verhältnis zu sonstiger Gesetzgebung
 - 16.1 Das Baugesetzbuch (Byggeloven) in Bezug auf die feste Fehmarnbeltquerung
 - 16.2 Hafengesetz im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung
 - 16.3 Arbeitsschutzgesetzgebung im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung
 - 16.4 Gesetz über TV-Überwachung u. a. m. im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung
 - 16.4.1 Beschreibung der TV-Überwachung
 - 16.4.2 TV-Überwachung während der Bauzeit
 - 16.4.3 Beschreibung der automatischen Erfassung von Nummernschildern
- 17. Verhältnis zum EU-Recht
 - 17.1 UVP-Richtlinie
 - 17.2 SUP-Richtlinie
 - 17.3 Die Habitatrichtlinie und die Vogelschutzrichtlinie (Natura 2000)
 - 17.4 Wasserrahmenrichtlinie und Meeresstrategierichtlinie
 - 17.5 Abfallrichtlinie
 - 17.6 Richtlinie über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt
 - 17.7 Espoo- und Helsinki-Übereinkommen
 - 17.8 Vergaberichtlinie
 - 17.9 Mehrwertsteuerrichtlinie
 - 17.10 EETS-Richtlinie
 - 17.11 Verhältnis zu den Regelungen der EU für staatliche Beihilfen
 - 17.12 Verhältnis zum Aarhus-Übereinkommen
- 18. Angehörte Behörden und Organisationen u. a. m.

19. Zusammenfassende Übersicht

1. Einleitung

Der Gesetzentwurf ist ein Baugesetz, das auf der Grundlage des völkerrechtlich verbindlichen Vertrages vom 3. September 2008 zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland über eine Feste Fehmarnbeltquerung ausgearbeitet wurde; der Staatsvertrag wurde von Dänemark durch Gesetz Nr. 285 vom 15. April 2009 über die Projektierung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark ratifiziert.

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass das Folketing die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg laut diesem Gesetz zum Bau und Betrieb eines Absenktunnels unter dem Fehmarnbelt mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark – im Gesetzentwurf als „Bauvorhaben“ bezeichnet – ermächtigt.

Das Bauvorhaben umfasst als Hauptelemente:

- Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung in Form eines Absenktunnels mit unmittelbar anschließenden Eisenbahn- und Straßenstrecken sowie sonstigen damit verbundenen Projektelementen in Form von Landgewinnung, Tunnelementfabrik u. a. m., im Folgenden: „Fehmarnbelttunnel“ oder „Feste Fehmarnbeltquerung“, vgl. Abschnitt 3 zur Ausgestaltung und Linienführung der festen Fehmarnbeltquerung.
- Modernisierung der Eisenbahnanlagen von Vordingborg nach Masnedø und von Orehoved bis südlich von Holeby zu einer doppelgleisigen Bahnstrecke, Elektrifizierung und Modernisierung der Bahnstrecke, Errichtung eines Personenbahnhofs bei Holeby auf Lolland sowie Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke über den Masnedø Sund und einer eingleisigen Eisenbahnklappbrücke über den Guldborgsund, im Folgenden: „Eisenbahnhinterlandanbindung“, vgl. Abschnitt 4 zur Ausgestaltung und Linienführung der Eisenbahnhinterlandanbindung.
- Durchführung von Umweltmaßnahmen auf der E47 (Sydmotorvejen) und Errichtung einer neuen Brücke über die E47 für die Straße Lundegårdsvej, im Folgenden: „Straßenhinterlandanbindung“, vgl. Abschnitt 5 zur Ausgestaltung der Straßenhinterlandanbindung.

Die feste Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Rampenanlagen wird als vierstreifige Autobahn mit Seitenstreifen in beiden Richtungen und eine zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnverbindung in einem Absenktunnel (17,6 km), Cut-and-Cover-Tunneln, die den Absenktunnel und das Portalbauwerk (0,2 km und 0,4 km) miteinander verbinden; einem Portalbauwerk an beiden Tunnelmündungen, Straßen- und Eisenbahnrampen im Anschluss an den Tunnel; Straßen- und Eisenbahnanlagen auf dänischem (5 km) und deutschem (3,5 km) Hoheitsgebiet, die den Tunnel mit dem bestehenden Autobahn- und Eisenbahnnetz in beiden Ländern verbinden, sowie Einrichtungen zum Betrieb und zur Erhaltung, darunter einer Mautstation auf der dänischen Seite des Tunnels, angelegt. Außerdem werden Landgewinnungsflächen vor den Küsten von Lolland bzw. Fehmarn aufgespült.

Die Modernisierung der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindung umfasst den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecken Vordingborg bis Masnedø und Orehoved bis südlich von Holeby. Die Strecken von Ringsted bis Masnedø und von Orehoved bis südlich von Holeby werden elektrifiziert und so ausgebaut, dass Personenzüge auf der Strecke zwischen Kopenhagen und Puttgarden in Deutschland bis zu 200 km/h erreichen können. Auf den Strecken durch Næstved, Vordingborg und Nykøbing F sind 200 km/h jedoch nicht möglich. Auf den Strecken wird die neue Signalanlage eingerichtet, die mit ERTMS2 arbeitet. Banedanmarks Signalprogram (Signalabteilung des Infrastrukturbetreibers) baut die neue Signalanlage auf den bestehenden Bahnanlagen ein. Außerdem wird eine feste doppelgleisige Brücke über den Masnedø Sund östlich der bestehenden Brücke sowie eine eingleisige Klappbrücke über den Guldborgsund südlich der bestehenden Kong Frederik IX.-Brücke errichtet. Da die Brücken über den Masnedø Sund künftig nicht geöffnet werden können, wird eine Fahrwinde durch Masnedø Østflak ausgebaggert, so dass sichergestellt ist, dass größere Schiffe auch weiterhin den Hafen Stege und den Südhafen Vordingborg anlaufen können.

§ 6 des Gesetzentwurfes eröffnet die Möglichkeit, Bau und Betrieb des Bauvorhabens in näher zu bestimmendem Umfang nach Maßgabe des Verkehrsministers dem Infrastrukturbetreiber Banedanmark, dem dänischen Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) oder dem Umweltministerium nachgeordneten Behörden zu übertragen.

Der Staat ist heute Eigentümer der bestehenden Eisenbahn- und Straßenanlagen, die in der Praxis von Banedanmark und dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) verwaltet werden. Die im Gesetz genannten Hinterlandanbindungen in Dänemark, vgl. § 2, werden als Ausbau oder Modernisierung der bestehenden Anlagen errichtet. Während der Bauzeit der dänischen Hinterlandanbindungen, vgl. § 2, ist der Staat weiterhin Eigentümer der bestehenden Eisenbahn- und Straßenanlagen, während die A/S Femern Landanlæg während der Bauzeit für den Ausbau und die Modernisierung die Eigentümerin der im Gesetz genannten dänischen Hinterlandanbindungen ist, vgl. § 2. Aus demselben Grund wird das Eigentumsrecht an den neuen Anlagen, die von der A/S Femern Landanlæg finanziert werden, bis zum Abschluss der Bauzeit der A/S Femern Landanlæg übertragen.

Nach Abschluss der Bauzeit wird das Eigentumsrecht dergestalt geteilt, dass die A/S Femern Landanlæg und der Staat durch den Infrastrukturbetreiber Banedanmark durch Grundstückstausch ein geteiltes Eigentumsrecht an den Eisenbahnhinterlandanbindungen auf der Grundlage der von den Parteien geleisteten Beiträge erhalten, darunter Einbringung der bestehenden Eisenbahnanlagen bzw. Übernahme der tatsächlichen Baukosten, was jedoch in allen Fällen nach näherer Bestimmung des Verkehrsministers festgesetzt wird.

§§ 7-17 des Gesetzentwurfes enthalten besondere Umweltbestimmungen, darunter für Umweltprüfungen. Der Gesetzentwurf sieht Bestimmungen mit Abweichungen von Teilen der allgemeinen Gesetzgebung, darunter insbesondere der Umweltgesetzgebung, vor. Die Begründung dafür ist zum einen, dass bestimmte Teile der allgemeinen Gesetzgebung sich nicht für die Durchführung eines Bauvorhabens dieser Art und Größe eignen, und zum anderen, dass das Bauvorhaben durch Gesetz nach dem Verfahren in Artikel 1 Abs. 4 der UVP-Richtlinie (Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie) genehmigt wird, wonach das Vorhaben in Einzelheiten zu beschließen ist, ohne dass es erforderlich wäre, sonstige Maßnahmen zu treffen, um dem Bauherrn das Recht zur Durchführung des Vorhabens zu erteilen. Darüber hinaus enthält der Gesetzentwurf Bestimmungen, die von den Vorschriften über Beschwerdemöglichkeiten in der allgemeinen Gesetzgebung abweichen, um die erforderlichen Fortschritte und die notwendige Robustheit des Vorhabens sicherzustellen.

§ 14 des Gesetzentwurfes sieht vor, dass der Verkehrsminister nach einer konkreten Beurteilung Vorschriften über die Verschmutzung und die Belästigungen festsetzen kann, die etwa infolge der mit der Durchführung des Bauvorhabens verbundenen Aktivitäten entstehen. In derartigen Fällen finden die Vorschriften des Umweltschutzgesetzes keine Anwendung auf das Bauvorhaben; der Verkehrsminister regelt stattdessen die Fragen gemäß dem Baugesetz. In Fällen, in denen Baumaßnahmen im Hinblick auf die Rentabilität und den Fortschritt des Vorhabens auszuführen sind und gleichzeitig beinhalten, dass die nachbarrechtliche Duldungsgrenze ungeachtet von Abhilfemaßnahmen beispielsweise in Form von Schallisolierung wesentlich überschritten wird, kann Entschädigung gewährt werden, vgl. Vorschlag für § 15.

Der Gesetzentwurf enthält außerdem in §§ 18-25 Vorschriften über Leitungen und Straßen. Nach § 18 findet das in § 106 Abs. 1 des Gesetzes über öffentliche Straßen sowie das in § 70 Abs. 1 des Gesetzes über private Gemeinschaftsstraßen geltende Gastprinzip Anwendung auf Leitungsarbeiten auf oder neben Straßenflächen sowie auf anderen Flächen im Zuge des Bauvorhabens. Der Verkehrsminister wird außerdem gemäß §§ 19-20 ermächtigt, Entscheidungen über die genannten Leitungen zu treffen. Entschädigungen werden in Ermangelung anderer Vereinbarungen gemäß dem Gesetz über die Vorgehensweise bei Enteignung von Immobilien festgesetzt. Im selben Kapitel des Gesetzentwurfes sind Vorschriften festgesetzt, wie der Verkehrsminister neue Straßen anlegen und Änderungen an vorhandenen Straßen von Bedeutung für das Bauvorhaben vornehmen kann. Gemäß § 24 des Gesetzentwurfes kann der Verkehrsminister unentgeltlich Flächen, Gebäude und Anlagen an andere Behörden übertragen, soweit diese für das Bauvorhaben nicht erforderlich sind. In § 25 des Gesetzentwurfes ist festgesetzt, dass die Straßenverbindung der in § 1 genannten Feste Fehmarnbeltquerung eine öffentliche Straße ist, die gemäß dem Gesetz über öffentliche Straßen verwaltet wird, und dass die Femern A/S Straßenbehörde ist. Die Femern A/S kann das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) oder eine andere dem Verkehrsministerium nachgeordnete Behörde zur Ausübung der Befugnisse der Gesellschaft ermächtigen.

In §§ 27-36 des Gesetzentwurfes sind Vorschriften über Eigentums- und Verfügungsrechte über bestimmte Flächen festgesetzt. Außerdem werden Vorschriften über die Enteignung sowie ein zeitweiliges Recht, um Untersuchungen auf Freiflächen vorzunehmen, vorgeschlagen. Der Gesetzentwurf enthält bezüglich der einleitenden Arbeiten an der in § 1 genannten Feste Fehmarnbeltquerung endgültige konkrete Enteignungsentscheidungen. Die Eingriffe, die durch die endgültigen konkreten Enteignungsentscheidungen ermöglicht werden, sind alle unabdingbar und für das Vorhaben zeitkritisch und müssten andernfalls nach der Verabschiedung des Baugesetzes mit einem erheblichen Risiko für Verzögerungen des Bauvorhabens gehandhabt werden. Die übrigen im Zuge des Bauvorhabens durchzuführenden Enteignungen erfolgen nach der üblichen Vorgehensweise.

Die Femern A/S ist Eigentümerin des Fehmarnbelttunnels und erhebt Gebühren für die Nutzung von Straße und Eisenbahn im Tunnel. Damit wird Benutzerbezahlung eingeführt. Im Staatsvertrag hat Dänemark sich das Recht vorbehalten, die in § 1 genannte Feste Fehmarnbeltquerung und die dänischen in § 2 genannten Hinterlandanbindungen

durch Erträge aus dem Fehmarnbelttunnel zu finanzieren. Das Gesetz enthält daher Vorschriften in Bezug auf den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung, das Notfallmanagement, die Gebührenfestsetzung sowie die TV-Überwachung.

Der Gesetzentwurf ist im Zusammenhang mit dem gleichzeitig eingebrachten Entwurf für ein Gesetz über die Änderung des Gesetzes über die Sund og Bælt Holding A/S, das Gesetz über die Projektierung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark und des Gesellschaftssteuergesetzes (Gesetzentwurf Nr. L 142) zu sehen.

2. Hintergrund des Gesetzentwurfes

Beim Abschluss des Staatsvertrages zwischen Schweden und Dänemark über den Bau einer festen Querung über den Öresund vom 23. März 1991 erklärte Dänemark sich bereit, sich für eine Feste Fehmarnbeltquerung unter der Voraussetzung einzusetzen, dass Rücksicht auf Finanzierung und Umwelt genommen würde.

Im Mai 1992 erklärten der dänische und der deutsche Verkehrsminister die Bereitschaft beider Länder, eine feste Querung über den Fehmarnbelt zu prüfen. Daraufhin wurden zahlreiche Untersuchungen – u. a. Umweltfragen, Rentabilität des Vorhabens, Finanzierung, volkswirtschaftliche Aspekte, dynamische Wirkungen, Abwägung der verschiedenen technischen Lösungen, Schifffahrtsfragen, Verkehrsprognosen usw. – durchgeführt. Diese Untersuchungen führten dazu, dass Dänemark und Deutschland am 29. Juni 2007 Einigkeit über ein Vertragsmemorandum erzielten, dass ein Staatsvertrag über Bau und Betrieb einer Festen Fehmarnbeltquerung baldmöglichst unterzeichnet und ratifiziert werden sollte.

Die Vereinbarung wurde im völkerrechtlich verbindlichen Vertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland über eine Feste Fehmarnbeltquerung vom 3. September 2008, im Folgenden: „Staatsvertrag“, festgeschrieben.

Der Staatsvertrag wurde in Dänemark durch Gesetz Nr. 285 vom 15. April 2009 über die Projektierung der Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark, im Folgenden: „Projektierungsgesetz“, ratifiziert. In Deutschland wurde der Staatsvertrag gesetzlich ratifiziert, vgl. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2009 Teil II Nr. 25, ausgegeben zu Bonn am 23. Juli 2009.

Der Femern A/S wurde durch das Projektierungsgesetz auferlegt, eine gleichwertige Prüfung eines Absenktunnels und einer Schrägseilbrücke vorzunehmen, weshalb die durchgeführten Untersuchungen zum Teil beide Möglichkeiten in den Blick nahmen.

Im November 2010 schlug die Femern A/S dem Verkehrsminister einen Absenktunnel als bevorzugte technische Lösung für eine Feste Fehmarnbeltquerung in der weiteren Projektierungsarbeit vor. Der Vorschlag für die Wahl eines Absenktunnels als bevorzugter technischer Lösung beruhte auf einer Gesamtbewertung von Vorteilen und Nachteilen nach folgenden sechs Parametern: 1) Umwelt, 2) Sicherheit der Schifffahrt, 3) Sicherheit und Notfallmanagement, 4) technische Risiken, 5) Zeitaufwand und 6) Wirtschaftlichkeit. Am 20. Januar 2011 wurde eine Bürgerversammlung auf Lolland abgehalten, auf der keine neuen Argumente für oder gegen die beiden Lösungsvorschläge zu Tage kamen. Im Februar 2011 wurde auf dieser Grundlage die politische Entscheidung für einen Absenktunnel als bevorzugte technische Lösung getroffen. Die endgültige Entscheidung wird durch die Verabschiedung des vorliegenden Gesetzentwurfes sowie im Zuge der Genehmigung der festen Fehmarnbeltquerung auf deutschem Hoheitsgebiet durch die deutschen Behörden getroffen.

Auf der Grundlage eines Vorschlags der Femern A/S an den Verkehrsminister beschlossen die dänischen politischen Parteien, die das Vorhaben mittragen, am 1. Juni 2011, dass die Produktionsstätte für die Tunnelelemente bei Rødbyhavn in Dänemark anzulegen ist. Von den möglichen Standorten war Rødbyhavn als der zweckmäßigste anzusehen, da alle technischen Anforderungen an eine künftige Produktionsstätte erfüllt und alle erforderlichen Umweltdaten eingeholt waren und der Standort unweit der Linienführung dazu beiträgt, die Risiken zu minimieren und die Kontrollmöglichkeiten zu maximieren.

In der Verkehrsvereinbarung vom 21. März 2013 über „Neue Brücke über den Storstrøm, Autobahn nach Holstebro u. a. m. (En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.) zwischen der Regierung (Sozialdemokraten, Radikale Venstre und Sozialistische Volkspartei), der Partei Venstre, der Dänischen Volkspartei, Liberal Alliance und der Konservativen Volkspartei wurde beschlossen, die Strecke Ringsted-Rødby auf 200 km/h auszubauen und eine doppelgleisige Brücke über den Masnedsund zu errichten.

Weiter wurde in dieser Verkehrsvereinbarung beschlossen, eine neue kombinierte Straßen- und doppelgleisige Eisenbahnbrücke (einschließlich Rad- und Fußgängerweg) über den Storstrøm zu bauen, die zur Verbesserung der künftigen Kapazität dieses zentralen Eisenbahnkorridors nach Europa beiträgt. Das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) ist federführend bei diesem Projekt. Das Projekt ist nicht vom vorliegenden Gesetz umfasst.

Mit Aktenstück 149 vom 11. Juni 2011 wurden Mittel für Vorab-Übernahmen und die Detailprojektierung der Eisenbahnhinterlandanbindungen bereitgestellt. Die Detailprojektierung erfolgt normalerweise nach der Verabschiedung eines Baugesetzes für ein Projekt. In diesem Aktenstück ist die Detailprojektierung somit vorgezogen worden, so dass die Eisenbahnhinterlandanbindungen gleichzeitig mit der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung in Betrieb genommen werden können.

Mit Aktenstück vom 13. März 2013 wurden weitere Mittel für vorgezogene Baumaßnahmen bereitgestellt, die vor der Verabschiedung des Baugesetzes für die Eisenbahnanlagen durchzuführen sind. Das Aktenstück löste den Bau der Brücken über die Eisenbahn auf Lolland und Falster, die Verlängerung von Bahnsteig 1 auf dem Bahnhof Vordingborg, den Abriss der schlecht instandgehaltenen vorab übernommenen Gebäude und die Fassadenisolierung der Wohnungen aus, die Lärmbelästigung über dem Grenzwert des Umweltministeriums ausgesetzt sind. Außerdem wurden Mittel für weitere Vorab-Übernahmen bereitgestellt. Der Bau der Brücken auf Lolland und Falster, der aufgrund der Elektrifizierung erforderlich ist, wird im Gesetz Nr. 609 vom 12. Juni 2013 über die Elektrifizierung der Eisenbahn (Elektrifizierungsgesetz) geregelt.

2.1. Umweltprüfungen, darunter UVS und Anhörungen

Artikel 13 Abs. 2 des Staatsvertrages legt fest, dass bei der Vorbereitung, der Errichtung und dem Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung die gemeinschaftsrechtlichen und die dem innerstaatlichen Recht entsprechenden Anforderungen zugrunde zu legen sind, um schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Natur vorzubeugen und unvermeidlichen Beeinträchtigungen insbesondere im Hinblick auf das europäische Netz Natura 2000 angemessen zu begegnen. Dies bildete die Grundlage für das Projektierungsgesetz.

Mit dem Projektierungsgesetz wurde der Verkehrsminister ermächtigt, nach Verhandlungen mit dem Umweltminister UVS für das Bauvorhaben auszuarbeiten, darunter Anhörungen und sonstige erforderliche Umweltprüfungen des Bauvorhabens, vgl. § 4 des Projektierungsgesetzes, auszuarbeiten.

In Übereinstimmung mit den Vorarbeiten für § 4 des Projektierungsgesetzes wurden das Umweltministerium, zuständige Behörden, Gesellschaften und Kommunen einbezogen; die UVS u. a. m. wurden, wie bei der Verabschiedung des Projektierungsgesetzes vorausgesetzt, unter Einhaltung der UVP-Richtlinie ausgearbeitet. Während des gesamten Prozesses wurde zugrunde gelegt, dass das Vorhaben auf eine solche Weise vorzubereiten, zu errichten und zu betreiben ist, dass Schadenswirkungen auf Umwelt und Natur in weitestmöglichem Umfang vorgebeugt und unvermeidlichen Beeinträchtigungen entgegengewirkt wird.

Auf dieser Grundlage wurden UVS u. a. m. für die feste Fehmarnbeltquerung, die dänische Eisenbahnhinterlandanbindung und die dänische Straßenhinterlandanbindung ausgearbeitet. Der Auftrag für die Ausarbeitung dieser UVS wurde an die Femern A/S, Banedanmark und das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) vergeben.

2.1.1. UVS für die feste Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Rampenanlagen

Das UVP-Verfahren wurde in drei Phasen eingeteilt: 1) Ideenphase, 2) ergänzende Ideenphase und 3) Prüfungen im Hinblick auf die Ausarbeitung der UVS.

In der Ideenphase/im UVP-Scopingprozess wurde 2010 ein Entwurf für ein Umweltprüfungsprogramm für die feste Fehmarnbeltquerung, ein sogenannter Scopingbericht, ausgearbeitet. Zweck dieses Berichts war zum einen die Festlegung des Rahmens für die Prüfung der Natur- und Umweltgegebenheiten, die im Zusammenhang mit der Projektierung der festen Fehmarnbeltquerung durchzuführen war, und zum anderen die Erfassung von Ideen und Vorschlägen im Hinblick auf die in die UVS einzubeziehenden Fragen. Der Scopingbericht wurde im Zeitraum 21. Juni 2010 – 6. September 2010 in Dänemark einer öffentlichen Anhörung unterzogen. Es wurde ein Anhörungsvermerk mit Kommentären aus der dänischen Anhörung ausgearbeitet. Ein entsprechendes Verfahren wurde in Deutschland nach den in Deutschland geltenden Vorschriften durchgeführt.

Dänemark ist laut internationalen Verträgen über den Schutz u. a. der Meeresumwelt in dänischen Gewässern, darunter dem Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Kontext (Espoo-Übereinkommen) und dem Helsinki-Übereinkommen (HELCOM) über den Schutz der Meeresumwelt im Ostseeraum dazu verpflichtet, sämtlichen Ländern, die potenziell vom Vorhaben betroffen sind, die Möglichkeit zu eröffnen, dessen mögliche Auswirkungen zu bewerten. Der Entwurf für das Umweltprüfungsprogramm wurde daher im gleichen Zeitraum der Anhörung bei den zuständigen deutschen Behörden und anhörungsberechtigten Organisationen unterzogen. Auch die Ostseerainerstaaten und Norwegen wurden gemäß dem Espoo-Übereinkommen gehört. Entsprechend führten die Behörden in Deutschland einen ähnlichen Prozess gemäß den in Deutschland geltenden Vorschriften durch.

Die ergänzende Ideenphase wurde aufgrund der Verpflichtung für die Einbeziehung der Produktionsstätte und der Rohstoffgewinnung in das gesamte UVP-Gutachten für die feste Fehmarnbeltquerung durchgeführt. Die ergänzende Ideenphase fand vom 3. Oktober bis zum 31. Oktober 2011 statt. Es wurde ein Anhörungsvermerk vom Mai 2012 ausgearbeitet, in dem die Antworten kommentiert werden.

Auf der Grundlage der durchgeführten Umweltprüfungen wurde ein UVP-Gutachten ausgearbeitet. Im Zeitraum 28. Juni bis 20. September 2013 führte das Verkehrsministerium eine Anhörung über die UVS für die feste Fehmarnbeltquerung durch. Ebenso wurde eine Anhörung für die Öffentlichkeit durchgeführt. Beim Verkehrsministerium gingen 42 Antworten ein, die im Anhörungsvermerk vom Oktober 2014 behandelt werden. Die dänische Anhörung der Ostseeanrainerstaaten wurde zusammen mit der Anhörung der dänischen UVS durchgeführt und fand im Sommer 2013 statt, wobei die Anhörung auf der Grundlage eines besonderen Espoo-Berichts erfolgte, der die grenzüberschreitenden Wirkungen der festen Fehmarnbeltquerung beschreibt. Entsprechend führten die deutschen Behörden aufgrund des Projektantrags einen ähnlichen Prozess in Deutschland nach den in Deutschland geltenden Vorschriften durch.

Die Femern A/S hat im nachfolgenden Prozess einen UVP-Zusatz mit zugehöriger Dokumentation ausgearbeitet, in der Projektänderungen und sonstige Anpassungen der UVS vom Juni 2013 enthalten sind. Der UVP-Zusatz war vom 28. November 2014 bis 5. Januar 2015 in Anhörung. Es gingen 14 Stellungnahmen ein, die in einem Anhörungsvermerk bearbeitet wurden.

2.1.2. UVP-Gutachten der Eisenbahnhinterlandanbindung

Das UVP-Verfahren der Eisenbahnhinterlandanbindung wurde in zwei Phasen aufgeteilt: eine Ideenphase und eine Prüfungsphase im Hinblick auf die Ausarbeitung der UVS.

Fehmarnbelt – dänische Eisenbahnhinterlandanbindung befand sich vom 15. September bis 1. November 2009 in der Ideenphasenanhörung. Die Ideenphasenanhörung wurde vom Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) durchgeführt; die Antworten sind in einem Anhörungsvermerk beschrieben, der im April 2010 veröffentlicht wurde. Der Anhörungsvermerk der Ideenphasenanhörung ist auf der Homepage von Femern A/S zu finden.

Aufgrund der weiteren Prüfungen und der Antworten aus der Anhörung in der Ideenphase gab Banedanmark eine Anhörungsausgabe des Umweltgutachtens heraus, die aus drei Heften bestand, in denen die Auswirkungen auf die Umgebung durch das Bauvorhaben Fehmarnbelt – dänische Eisenbahnhinterlandanbindung näher beschrieben wurden.

Die Hefte erschienen am 11. Februar 2011 und enthalten allgemeine Angaben sowie eine Beschreibung der Strecke Ringsted-Holeby. Die Unterlagen bildeten die Grundlage für die öffentliche Anhörung, die vom 11. Februar bis zum 1. Mai 2011 stattfand. Im Anhörungszeitraum wurden sechs Bürgerversammlungen über das Bauvorhaben durchgeführt.

Die Antworten aus der Anhörung, die auf den Bürgerversammlungen, durch Brief oder E-Mail an Banedanmark gerichtet wurden, enthalten Aussagen über das Bauvorhaben. Die Antworten wurden von Banedanmark in einem Anhörungsvermerk wiedergegeben, bewertet und kommentiert, der im Dezember 2011 veröffentlicht wurde und auf der Homepage von Banedanmark zu finden ist.

Für das Bauvorhaben Fehmarnbelt – dänische Eisenbahnhinterlandanbindung hat Banedanmark im Anhörungszeitraum insgesamt 199 Antworten von Kommunen, Bürgern, Vereinen, Unternehmen und anderen Behörden registriert.

Banedanmark arbeitet weiter an dem Bauvorhaben, u. a. aufgrund von Vorschlägen und Ideen aus dem Anhörungszeitraum. Wo es gesetzgeberisch, finanziell und technisch im Rahmen des Bauvorhabens möglich war, die Anlage technisch und umweltmäßig zu verbessern oder die Verhältnisse während der Bauarbeiten zu verbessern, wurde dies in das Bauvorhaben eingearbeitet.

Das Bauvorhaben wurde in einer Reihe von Punkten angepasst. Das endgültige Umweltgutachten für den Fehmarnbelt – dänische Eisenbahnhinterlandanbindung ist in drei Heften zusammengefasst und wurde im Oktober 2012 veröffentlicht. Das Umweltgutachten ist auf der Homepage von Banedanmark zu finden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfungen haben ergeben, dass die Umweltauswirkungen für die Umgebung bei der Durchführung der Eisenbahnhinterlandanbindung sich insbesondere auf Lärm, Vibrationen und Naturgegebenheiten beziehen. Daher sind auch in diesen Bereichen bei der Durchführung der Eisenbahnhinterlandanbindung Abhilfemaßnahmen durchzuführen.

Nach der Ausarbeitung der UVS hat Banedanmark einen UVP-Zusatz mit zugehöriger Dokumentation ausgearbeitet, aus dem sich die Projektänderungen und weitere Anpassungen der UVS vom Oktober 2012 ergeben. Der UVP-Zusatz

war vom 28. November 2014 bis 5. Januar 2015 in Anhörung. Es gingen 5 Stellungnahmen ein, die in einem Anhörungsvermerk bearbeitet wurden.

2.1.3. UVP-Gutachten der Straßenhinterlandanbindung

Die UVS besteht aus einem zusammenfassenden Bericht, einer Umweltprüfung und einer Analyse der Flächennutzung. Weiter wurde Hintergrundmaterial über straßen-, brücken- und entwässerungstechnische Bedingungen ausgearbeitet. Das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) hat die Umweltverträglichkeitsprüfung in Zusammenarbeit mit der Kommune Guldborgsund, der Kommune Lolland und dem Landesnaturschutzamt (Naturstyrelsen) durchgeführt.

Die UVS wurde der Öffentlichkeit im Frühjahr 2012 vorgestellt.

Die UVS und der Anhörungsvermerk mit einer Zusammenfassung der Antworten aus der Anhörung von Behörden, Vereinen und Bürgern sowie ein Protokoll der Bürgerversammlung sind auf der Homepage des Landesstraßenamtes (Vejdirektoratet) einzusehen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde laufend mit der Femern A/S und Banedanmark im Hinblick auf die Erörterung der Schnittstellen und die Handhabung von parallelen Problemen koordiniert. In diesem Zusammenhang haben das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) und Banedanmark die straßentechnischen Folgen des Baus eines neuen Bahnhofs südlich von Holeby erörtert. Aufgrund dieser Arbeit wurde u. a. festgestellt, dass eine Busverbindung zwischen Rødby und dem neuen Bahnhof die E47 auf der Straße Lundegårdsvej überquert. Daher ist es notwendig, die Brücke, die Lundegårdsvej über die E47 führt, zu ersetzen, da die Tragfähigkeit nicht ausreicht.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass die Eröffnung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit den daraus folgenden Verkehrsänderungen mit größerer Entzerrung im Laufe des Tages und einer größeren Zahl von schweren Fahrzeugen Auswirkungen auf das Tierleben entlang der Autobahn hat. Die diesbezüglich erforderlichen Umweltschutzmaßnahmen sind in Abschnitt 15.3 beschrieben.

2.2. Bearbeitung der festen Fehmarnbeltquerung durch die deutschen Behörden

Der Antrag auf die deutsche behördliche Genehmigung wurde am 18. Oktober 2013 bei den deutschen Behörden in Kiel eingereicht. Darauf folgte das eigentliche Planfeststellungsverfahren. Im Zuge des Verfahrens wurden die Antragsunterlagen veröffentlicht und in Schleswig-Holstein am 5. Mai 2014 in Anhörung gegeben. Die Anhörung endete Anfang Juli 2014. Die Femern A/S und die Anhörungsbehörde in Schleswig-Holstein haben eine gründliche Prüfung der eingegangenen Anhörungsantworten eingeleitet. Wann die Genehmigung erteilt werden kann, liegt ausschließlich im Ermessen der deutschen Genehmigungsbehörde in Kiel (LBV Kiel).

Gemäß dem Vertrag wird das Projekt in Übereinstimmung mit geltender deutscher Gesetzgebung einer selbstständigen Prüfung unterzogen, die die Stellungnahme der deutschen Genehmigungsbehörde für den Bau eines Absenktunnels auf deutschem Hoheitsgebiet umfasst. Das Planfeststellungsverfahren ist in der Natur der Sache angesichts des Umfangs und des grenzüberschreitenden Charakters des Projekts anspruchsvoll und mit Unsicherheiten verbunden.

3. Ausgestaltung und Linienführung der festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Rampenanlagen

3.1. Allgemeine Beschreibung der festen Fehmarnbeltquerung

Die in der Projektierungsphase durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass ein Absenktunnel die beste Lösung für die feste Fehmarnbeltquerung ist, vgl. § 1.

Die Hauptelemente der festen Fehmarnbeltquerung sind:

- Eine vierstreifige Autobahn mit Seitenstreifen in beiden Richtungen und eine zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnverbindung in einem 17,6 km langen Absenktunnel
- Cut-and-Cover-Tunnel auf dänischem bzw. deutschem Hoheitsgebiet, die den Absenktunnel mit dem Portalbauwerk verbinden (0,2 km und 0,4 km)
- Portalbauwerk an beiden Tunnelmündungen
- Straßen- und Eisenbahnrampen im Anschluss an den Tunnel
- Straße und Eisenbahn auf dänischem (5 km) und deutschem (3,5 km) Hoheitsgebiet, die den Tunnel an das vorhandene Autobahn- und Eisenbahnnetz in beiden Ländern anschließen
- Landgewinnungsflächen vor den Küsten Lollands bzw. Fehmarns mit zugehörigen Straßenanlagen
- Mautstation auf dänischem Hoheitsgebiet

- Einrichtungen zum Betrieb und zur Erhaltung, darunter Einrichtungen zur Polizei- und Zollkontrolle

Als Voraussetzungen für die Konstruktion des Tunnels bezüglich der Sicherheit u. a. m. gelten: Personenzüge (200 km/h), Güterzüge (140 km/h) und Kraftfahrzeuge (max. 130 km/h).

Auf dänischem Hoheitsgebiet löst die feste Fehmarnbeltquerung außerdem u. a. Änderungen in dem umgebenden Straßennetz aus, darunter die Anlage von neuen Ortsstraßen und Radwegen u. a. m., die Errichtung einer Trafostation mit bis zu 32 Blitzfangmasten, die Anlage neuer Natur und Faunapassagen sowie Regenwasserauffangbecken.

Die Anlage der Autobahn und der Eisenbahn wird auch auf Fehmarn eine Verlegung bzw. Änderung einiger örtlicher Straßen erfordern.

3.2. *Linienführung auf Lolland*

Bei der Festlegung der Linienführung und des Standorts der Produktionsanlage für die feste Fehmarnbeltquerung wurde zunächst der zweckmäßigste Projektkorridor identifiziert und ausgewählt, woraufhin die zweckmäßigste genaue Linienführung innerhalb des gewählten Projektkorridors festgelegt wurde. Danach wurde die Linienführung im Zusammenhang mit dem Standort der Produktionsanlage beurteilt.

Aufgrund einer Raumwiderstandsanalyse sowie anlagentechnischer und sicherheitsmäßiger Erwägungen wurde der Korridor östlich des Hafens Rødbyhavn als zweckmäßiger als ein Korridor westlich des Hafens Rødbyhavn eingeschätzt.

Die künftige Autobahn wird ca. 5 km nordöstlich der Tunnelmündung und ca. 300 m südlich von Lundegårdsvej an die vorhandene Autobahn E47 angeschlossen. Der entlastete Teil der vorhandenen Autobahn zwischen dem Anschlusspunkt und Rødbyhavn wird mit der künftigen Autobahn über eine Anschlussanlage unmittelbar südlich des Anschlusspunkts der künftigen Autobahn verbunden. Die Anschlussanlage wird so gestaltet, dass eine direkte Verbindung mit einer durchgehenden Fahrspur von der Autobahn E47 nach Rødbyhavn angelegt wird.

Die Autobahn wird entlang der Straße Ottelundevej unter einer künftigen Brückenüberführung hindurchgeführt, die den Verkehr von der künftigen Autobahn zur vorhandenen Straßenverbindung nach Rødbyhavn lenkt, so dass auch weiterhin der Zugang u. a. zu den Fährlinien ab Hafen Rødbyhavn gesichert ist. Die Autobahn passiert das Anwesen Ottelundevej 1 im Westen und führt in einer Kurve nach Osten und danach in einem weichen Bogen nach Westen weiter. Nach etwa 3 km wird die Mautstation passiert. Unmittelbar nach der Mautstation werden Autobahn und Eisenbahn unter die Brückenüberführung des verlegten Færgevej hindurchgeführt. Die Autobahn verläuft in einem weichen Bogen nach Osten parallel zu Gl. Badevej weiter.

Auf der gesamten Strecke wird die Autobahn weitgehend im vorhandenen Geländeniveau angelegt. Zwischen der Mautstation und der Tunnelmündung wird die Autobahn über einen künstlichen Hügel geführt, um den Passanten unmittelbar vor der Abfahrt zur Tunnelmündung einen Blick über den Fehmarnbelt zu ermöglichen. Auf der Abfahrt wird die Autobahn in einem weichen Bogen nach Osten zur Eisenbahn hin geführt.

An der Tunnelmündung wird ein sogenannter Tageslichtschirm angelegt, damit die Autofahrer sich auf einer Strecke von ca. 100 m durch eine allmähliche Abschwächung des Tageslichts an die geänderten Lichtverhältnisse im Tunnel gewöhnen können.

Die Straße Færgevej wird über Autobahn und Eisenbahn geführt und danach an Strandholmsvej angeschlossen. Finlandsvej wird verlängert und unmittelbar südlich der bestehenden Eisenbahn an Strandholmsvej angeschlossen. Strandholmsvej wird durch Autobahn und Mautstation unterbrochen und stattdessen an Humlegårdsvej angeschlossen, um ein zusammenhängendes örtliches Straßennetz zu schaffen.

Die Eisenbahn wird an die künftige zweigleisige Eisenbahnstrecke (Ringsted-Femern Banen) ca. 5 km nördlich des Tunnelportals und ca. 600 m südwestlich der Kreuzung zwischen Ladhavevej und der bestehenden Eisenbahn angeschlossen. Die Linienführung schwingt von hier aus in einer Kurve nach Osten und verläuft westlich von Humlegårdsvej und östlich von Strandholmsvej. Die Eisenbahn verläuft ebenfalls östlich der künftigen Mautstation und weiter an der künftigen Trafostation vorbei, die zwischen Eisenbahn, Strandholmsvej und Færgevej angelegt wird. Unmittelbar nach der Trafostation wird die Eisenbahn unter der Brückenüberführung von Autobahn und Eisenbahn des Færgevej hindurchgeführt. Nach der Brücke verläuft die Eisenbahn parallel zum Strandholmsvej und westlich um den Hof Strandholm herum.

Auf dem ersten Teil der Strecke vom Anschluss an die Bahn Ringsted-Femern Banen verläuft die Bahnstrecke auf einem Damm. Auf den ersten knapp 500 m liegt dieser ca. 4 m über dem Gelände und fällt danach gleichmäßig zur Rampe hin ab, die die Eisenbahn zur Tunnelmündung führt. Die Rampe selbst, die die Eisenbahn in den Tunnel einführt, beginnt ca. 300 m südlich von Strandholm. Die Rampe wird mit abnehmendem Gefälle zur Tunnelmündung hin angelegt.

Die Linienführung des Tunnels auf dem Seegebiet verläuft gradlinig mit einer schwachen Kurve nach Westen, die etwa 4 km vor dem Tunnelportal auf der deutschen Seite unmittelbar vor der Küste Fehmarns beginnt.

3.3. *Linienführung auf Fehmarn*

Auf der deutschen Seite verläuft die Autobahn westlich des Ortes Marienleuchte und östlich von Puttgarden parallel zur Strecke zum Fährhafen. Die Autobahn wird nach ca. 1,5 km unter der Brückenüberführung am Marienleuchter Weg hindurchgeführt. Unmittelbar danach werden befestigte Bereiche angelegt, auf denen Einrichtungen für die zukünftige Umleitung des Verkehrs und Platz für die Einrichtung von Notfallflächen im Falle eines Unfalls im Tunnel sowie Flächen für Polizei- und Zollkontrolle vorgesehen sind. Danach wird die Autobahn über die bestehende Eisenbahnstrecke geführt, bevor sie zur ausgebauten Schnellstraße, die von den deutschen Behörden aufgewertet wird, geführt und an diese angeschlossen wird.

Auf deutscher Seite steigt die etwa 1.000 m lange Rampe vom Tunnel bis auf Geländeneiveau an. Die Eisenbahn verläuft gradlinig weiter und führt ca. 700 m südlich der Tunnelmündung unter der Brückenüberführung am Marienleuchter Weg hindurch. Danach verläuft sie ein kurzes Stück parallel zum verlegten Marienleuchter Weg, wonach sie östlich um die künftigen deutschen Behördengebäude herum und gradlinig ca. 1.500 m weiter verläuft, auf dem letzten Teil der Strecke mit einer weichen Kurve nach Osten, bis sie mit einer schwachen Steigung an die vorhandene Eisenbahnstrecke angeschlossen wird.

Der Gesamtabstand von der Tunnelmündung bis zum Anschluss an die vorhandene Eisenbahn zwischen Lübeck und Puttgarden beträgt ca. 2,8 km.

3.4. *Landgewinnung vor Lolland*

Im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung werden Landgewinnungsflächen vor Lolland und Fehmarn gewonnen. Die Gebiete werden als Halbinseln ausgeführt, die von einer Steinsetzung/Küsteneinfassung abgegrenzt werden und durch das Aufspülen von Meeresbodensedimenten vom Ausschachten der Tunnelrinne, des Arbeitshafens und dessen Zufahrtskanal entstehen. Zur Veranschaulichung der Lage und der Gestaltung des Landgebiets vor Lolland wird auf Anlage 2 zum Gesetz verwiesen.

Die Landgewinnungsflächen bei Lolland liegen zu beiden Seiten des Fährhafens bei Rødbyhavn und erstrecken sich ca. 3,5 km nach Westen bzw. ca. 3,7 km nach Osten. Die Halbinseln reichen ca. 500 m in den Fehmarnbelt hinaus, die durchschnittliche Breite des ganzen Gebiets beträgt ca. 430 m.

Das gesamte Gebiet ist ca. 330 ha groß. Die Fläche des Landgebiets ist als beschlagnahmter Meeresboden ausgewiesen. Die Fläche versteht sich einschließlich der Wasserflächen innerhalb des Landgebiets.

Die Landgewinnungsflächen werden mit verschiedenen Landschaftselementen ausgestattet, darunter Strände, Lagunen, neue Strandbereiche, Wiesen und Steilküste.

Das Gebiet nach Westen wird als schwach hügeliges Gelände geplant, das den bestehenden überwachsenen Küstendünen westlich von Rødbyhavn ähnelt. Die Höhe schwankt mit einzelnen bis zu ca. 7 m hohen Kuppen unweit des westlichen Strands und des Lagunenstrands. Auf den Flächen vor dem Hafen, vor Lalandia und zum bestehenden Deich hin werden hohe Bereiche vermieden.

Das Gebiet nach Osten wird ebenfalls ein hügeliges Gelände, jedoch mit einem sanfteren Charakter als das Gebiet im Westen. Der Küstenhang im äußersten Osten steigt allmählich vom bestehenden Deich zum Fehmarnbelt hin an.

Lolland erhält zwei neue Sandstrände als Teil der Landgewinnungsflächen westlich von Rødbyhavn: einer im westlichen Teil des Landgebiets und einer in einer halbkreisförmigen Lagune zum Meer hin. Um den bestehenden Sandstrand bei Rødbyhavn wird eine innere Lagune angelegt, die u. a. für Erholungszwecke und als Planschstrand dient.

Der westliche Strand wird bereits früh während der Bauzeit angelegt. Die innere Lagune mit dem Planschstrand und der Lagunenstrand werden voraussichtlich bei Ende der Bauzeit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die Landgewinnungsflächen bei Lolland zählen teilweise zu den anzulegenden neuen Naturgebieten. Westlich des Hafens Rødbyhavn entsteht ein Naturgebiet mit Strandwiesen/Ödland und Wasserlöchern. Östlich des Hafens Rødbyhavn entsteht ein Naturgebiet mit Feuchtgebiet, Weideland und Ödland. Das Gebiet nach Osten wird durch einen Küstenhang aus Moränenton in ca. 7 m Höhe abgeschlossen, wo Erosion möglich ist, so dass Sand für die Strecke östlich des Landbereichs freigegeben wird.

Hinzu kommt die Anlage des neuen Sees Strandholm SØ von 8,2 ha mit zugehöriger 8,2 ha lichtoffener Wiese als Ersatz für den alten See Strandholm SØ.

3.5. Landgewinnung vor Fehmarn

Auf Fehmarn erstreckt sich die Landgewinnungsfläche ca. 400 m entlang der vorhandenen Küste vom Fährhafen nach Osten und bis ca. 500 m von der bestehenden Küste hinaus. Das Landgebiet bietet Platz für einen neuen Strand unweit von Marienleuchte. Um das neue Gebiet gegen Einwirkungen des Meeres zu schützen, wird eine Steinsetzung/Küsteneinfassung an der Nordseite errichtet. Auf der Landgewinnungsfläche kann Weideland angelegt werden.

3.6. Das zeitweilige Projektgebiet

Das zeitweilige Projektgebiet umfasst sämtliche Flächen, die für zeitweilige Einrichtungen, Anlagen u. a. m. im Hinblick auf die feste Fehmarnbeltquerung genutzt werden. Die Produktionsanlage liegt zum Teil an Land und zum Teil außerhalb der bestehenden Küstenlinie. Der Produktionsbereich enthält als Hauptelemente die Tunnelementfabrik, den Arbeitshafen, Lagerflächen und ein Camp.

Die Lagerflächen dienen zur zeitweiligen Ablagerung eines Teils der ausgebaggerten Sedimente sowie geringerer Mengen abgeräumten Mutterbodens vom Deich. Die ausgebaggerten Sedimente dienen als vorläufiger Küstenschutzdeich zur Sicherung der dahinterliegenden Flächen. Die Ablagerungen wirken lärmbegrenzend und dienen zur zeitweiligen Aufbewahrung namentlich von ausgebaggerten Sedimenten, bis sie endgültig für die feste Fehmarnbeltquerung z. B. für die Auffüllung des Arbeitshafens verwendet werden.

Der Produktionsbereich ist für die Aufnahme der Produktionsanlage zur Herstellung von Standardelementen und Spezialelementen für den Absenktunnel ausgelegt. Die Standardelemente werden voraussichtlich auf mehreren einheitlichen Produktionslinien hergestellt, während die Spezialelemente auf einer besonderen Produktionslinie gefertigt werden.

Bei der Einrichtung der Produktionsanlage werden u. a. folgende vorläufige Gebäude und Anlagen errichtet, die nach Abschluss der Bauphase zurückgebaut werden:

- Bürogebäude
- Parkplätze
- Mannschaftseinrichtungen
- Hallen zur Vorfertigung von Bewehrung
- Hallen für das Gießen der Betonelemente
- Betonmischanlagen
- Zementsilos
- Lagerhallen
- Lagerung von Zuschlagmaterialien für die Betonherstellung
- Stromversorgung von der vorhandenen Trafostation in Rødbyhavn

Vor den Gießhallen werden seichte und tiefe Becken für das Aufschwimmen der Elemente angelegt, von denen aus durch Schwimmtoie und Zugangskanäle Zugang zum Fehmarnbelt besteht. Vor den äußeren Aufschwimmböcken werden Molen angelegt, die den Arbeitshafen und die Becken gegen Welleneinwirkungen schützen. Im Zusammenhang mit dem Arbeitshafen werden ca. 1.000 m Kai für die Schiffe, die Baumaterialien liefern, sowie für Fahrzeuge für marine Operationen angelegt.

Es besteht die Möglichkeit, dass die Spezialelemente nicht auf der Produktionsanlage bei Rødbyhavn gefertigt werden. In diesem Fall werden die bis zu 10 Spezialelemente wahrscheinlich zum Produktionsbereich bei Rødbyhavn gebracht, wo die abschließenden Arbeiten durchgeführt werden, bevor sie zur Tunnelrinne geschleppt werden. Falls die Spezialelemente als kombinierte Stahl-/Betonelemente hergestellt werden, ist es möglich, dass nur das Stahlskelett zum Produktionsbereich bei Rødbyhavn gebracht wird, wo es mit Beton ausgegossen wird, bevor das Element zur Tunnelrinne geschleppt wird. Die Spezialelemente sind so bemessen, dass sie in einem vorhandenen Trockendock oder Schwimmdock produziert werden können.

Es sind zwei vorläufige Arbeitshäfen geplant – einer bei Rødbyhavn und einer bei Puttgarden. Der Arbeitshafen bei Rødbyhavn ist Teil des Produktionsbereichs mit der Tunnelementfabrik. Der Großteil der Baumaterialien wird von See her angeliefert. Es ist geplant, die Arbeitshäfen nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zu entfernen. Der Arbeitshafen auf Lolland wird aufgefüllt und die Fläche wird Teil der geplanten Landgewinnungsflächen. Der Arbeitshafen auf Fehmarn wird in einem Gebiet angelegt, wo eine Vertiefung und nachfolgende Wiederauffüllung nicht erforderlich sind.

In der Bauzeit ist die Anlage bzw. Aufwertung von insgesamt ca. 5 km Asphaltstraßen mit zugehörigem Gemeinschaftsweg zur Tunnelementfabrik, den vorläufigen Wohneinrichtungen sowie der Baustelle für Portal und Rampen erforderlich.

Außerdem werden weitere vorläufige Straßen und Wege im Zuge der Durchführung des Bauvorhabens angelegt. Die wesentlichsten sind nachstehend genannt:

Es wird eine Umfahrung der Straße Færgevej angelegt, die nach der Verabschiedung des Baugesetzes (zu einer neuen Umfahrung) umgebaut wird. Die Umfahrung verläuft in einem Bogen zwischen den Straßen Gl. Badevej und Strandholmsvej, südlich der Straße Færgevej. Die vorläufige Umfahrung wird entfernt, wenn die Errichtung der neuen Straße Færgevej mit der Brücke über die künftige Eisenbahn und die Autobahn abgeschlossen ist. Die Kreuzung Gl. Badevej/Finlandsvej/Færgevej wird bei der Anlage der neuen Umfahrung umgebaut – ein „Abzweig“ wird bis zur neuen Umfahrung verlängert.

Es wurde eine Zufahrtsstraße zur Campsite von der Straße Færgevej aus angelegt, die im Verhältnis zur bestehenden Zufahrtsstraße zum Hof östlich von Strandholm verlegt wurde. Die Zufahrtsstraße nach Strandholm von der Straße Østersøvej aus wurde nach Westen verlegt. Die Straßen werden nach Ende der Bauphase wieder entfernt.

Es wird ein vorläufiger Weg entlang dem verlegten Hauptkanal angelegt. Der Weg ermöglicht den direkten Zugang vom Camp zum Eingang des Produktionsbereichs.

Es wird ein Gemeinschaftsweg von der Straße Færgevej östlich vom Zugang zum Produktionsbereich und östlich um den Produktionsbereich herum zum Deich angelegt, um die regionale Wegeverbindung aufrechtzuerhalten. Der Weg wird nach Wiederherrichtung des Küstendeichs eingezogen, und die regionale Wegeverbindung kann somit entlang dem Deich wiederhergestellt werden. Außerdem wird eine Zufahrtsstraße zum Arbeitshafen errichtet.

4. Ausgestaltung und Linienführung der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindung

4.1. Allgemeine Beschreibung der Eisenbahnhinterlandanbindung

Die gesamte Strecke zwischen Ringsted und Masnedø und zwischen Orehoved und südlich von Holeby ist zu elektrifizieren und im Hinblick auf bis 200 km/h fahrende Personenzüge zu modernisieren. Dies erfordert die Begradigung mehrerer Kurven der vorhandenen Bahnstrecke; die umfassendste ist die Verlegung der Bahn auf einer 4,4 km langen Strecke nördlich von Glumsø. Auf der gesamten Strecke wird die neue Signalanlage ERTMS2 in Bauabschnitten eingebaut, die mit der Modernisierung und dem Ausbau der Eisenbahnhinterlandanbindung koordiniert werden. Dies führt mit sich, dass die Bahn mit neuen Fahrstromanlagen auszustatten ist und dass zu diesem Zweck alle ca. 60 m ca. 7 m hohe Masten zu beiden Seiten der Bahnstrecke aufgestellt werden. An bestimmten Stellen sind Verteilerstationen zur Stromversorgung der Anlage vorzusehen.

Der Ausbau umfasst die Anlage eines zusätzlichen Gleises mit zugehörigen Anlagen auf den Bahnstrecken zwischen Vordingborg und Masnedø und zwischen Orehoved und südlich von Holeby. Damit entsteht nach dem Bau einer neuen Brücke über den Storstrøm eine zweigleisige Strecke zwischen Ringsted und südlich von Holeby.

Es werden eine neue feste zweigleisige Brücke über den Masnedø und östlich der bestehenden Brücke und eine eingleisige Klappbrücke über den Guldborgsund südlich und parallel zur bestehenden Kong Frederik IX.-Brücke gebaut. Da die Brücken über den Masnedø künftig nicht geöffnet werden können, wird eine 5 m tiefe und ca. 1.300 m lange Fahrrinne durch Masnedø Østflak ausgebaggert, so dass sichergestellt ist, dass größere Schiffe auch weiterhin den Hafen Stege und den Südhafen in Vordingborg anlaufen können.

Zwischen Ringsted und Glumsø, bei Orehoved und bei Holeby werden neue Überholgleise angelegt. Am Ladhavevej, südlich von Holeby, werden ein Überholgleis und zwei Bahnsteige angelegt. Es werden eine Bahnsteigbrücke mit Treppen und Aufzug und Windschutzhäuschen und Fahrradparkplatz errichtet und eine Zufahrtsstraße und ein Parkplatz für Busse und Autos angelegt.

Der Bahnübergang in Eskilstrup auf Falster wird aufgehoben. Die Straße auf beiden Seiten des Übergangs wird auf Dauer für den Querverkehr über die Eisenbahn gesperrt. Es werden eine neue Straßenbrücke über die Bahn südlich der bisherigen Überfahrt und eine neue Straße von Eskilstrup Vestergade/Kløvermarksgade zu Søndergade/Eskilstrup Nygade angelegt.

Auf der Strecke zwischen Ringsted und südlich von Holeby erfolgen der Abriss und die Wiedererrichtung sowie der Umbau einer größeren Anzahl von Straßen- und Gleisbrücken. Im Zuge von vorgezogenen Bauarbeiten wurde gemäß

Gesetz Nr. 609 vom 12. Juni 2013 über die Elektrifizierung der Eisenbahn (Elektrifizierungsgesetz) der Umbau von 18 Straßenbrücken auf Falster und Lolland in Angriff genommen.

4.1.1. Größere Modernisierungen

Der Ausbau der Bahn auf höhere Geschwindigkeiten beginnt bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Ringsted und folgt grundsätzlich der vorhandenen Bahnstrecke. Wegen des Ausbaus für Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h ist die Begradigung mehrerer Kurven erforderlich, indem die Gleise seitlich verlegt werden. An folgenden Stellen werden Kurven begradigt, wobei die Gleise um mehr als 0,2 m verlegt werden und daher bahntechnisch einen Umbau erfordern:

- Tyvelsevej: Seitliche Verlegung nach Osten um bis zu 1 m auf einer ca. 100 m langen Strecke
- Nördlich von Glumsø: Seitliche Verlegung nach Westen um bis zu 220 m auf einer Strecke von 4,5 km
- Südlich von Glumsø: Seitliche Verlegung nach Osten um bis zu 25 m auf einer Strecke von ca. 1 km
- Bei Herlufmagle: Am nördlichen Ortsrand von Herlufmagle werden die Gleise um bis zu 2 m auf einer Strecke von ca. 600 m nach Westen verlegt
- Nördlich von Næstved: Begradigung von drei Kurven durch eine seitliche Verlegung um zwischen 2 und 5 m nach Osten bzw. Westen je nach Richtung der Kurve
- Südlich von Lov: Seitliche Verlegung nach Westen um bis zu 1 m auf einer Strecke von ca. 300 m
- Ring: Seitliche Verlegung um bis zu 25 m nach Osten auf einer Strecke von ca. 1,1 km
- Eskilstrup: Begradigung der S-Kurve nach Westen bzw. Osten um bis zu ca. 20 m durch und südlich von Eskilstrup auf einer Gesamtstrecke von ca. 1,8 km

4.1.1.1. Ein zusätzliches Gleis

Von südlich des Bahnhofs Vordingborg bis Masnedø wird ein neues Gleis angelegt. Das Gleis wird auf der Ostseite des vorhandenen Gleises angelegt und überquert den Masnedesund auf einer neuen doppelgleisigen Brücke, die östlich von der bestehenden Klappbrücke errichtet wird. Die Anlage endet bei Kilometer 120,6, der Grenzfläche zum Bau der neuen Brücke über den Storstrøm. Das Gleis auf der vorhandenen Klappbrücke wird abgebaut, der Klappmechanismus wird gesperrt.

Es wird ein neues Gleis von Orehoved, Kilometer 200,55, entsprechend der südlichen Grenzfläche für das Bauvorhaben einer neuen Brücke über den Storstrøm, bis südlich von Holeby bei Kilometer 253,3 am Anfang der festen Fehmarnbeltquerung angelegt. Von Orehoved bis unmittelbar südlich von Nørre Alslev wird das neue Gleis westlich des vorhandenen Gleises angelegt. Auf der restlichen Strecke bis Holeby wird das neue Gleis östlich und südöstlich des vorhandenen Gleises angelegt.

4.1.1.2. Neue Überholgleise für Güterzüge

Es wird ein neues Überholgleis für mindestens 1.000 m lange Güterzüge zwischen Ringsted und Glumsø von Bolhave Skov im Norden bis Møllebækken bei Glumsø im Süden angelegt. Das Überholgleis liegt in der begradigten Kurve nördlich von Glumsø. Diese Lösung setzt voraus, dass im Zusammenhang mit einer niveaufreien Entflechtung östlich oder westlich vom Bahnhof Ringsted eine Überholmöglichkeit angelegt wird. Im entgegengesetzten Fall werden zwei Überholgleise bei Møllebækken angelegt. Bei Orehoved wird ebenfalls ein neues Überholgleis für mindestens 1.000 m lange Güterzüge angelegt. Das führt mit sich, dass die Gleisbrücke über den Gåbense Strandvej erweitert werden muss. Am Ladhavevej, südlich von Holeby, werden zwei neue Überholgleise angelegt – eines auf jeder Seite der Hauptstrecke – für mindestens 1.000 m lange Güterzüge.

4.1.1.3. Bahnhöfe

Die Gleise auf den Bahnhöfen werden elektrifiziert. Die Bahnsteige auf dem Bahnhof Glumsø werden wegen der Kurvenbegradigung, die es erlaubt, dass Züge mit 200 km/h durchfahren, verlegt. Die Bahnsteige werden ca. 200 m nach Süden verlängert, und die Fußgängerbrücke mit Aufzügen und Windschutzhäuschen u. a. m. wird nach Süden verlegt, während das Bahnhofsgebäude mit zugehörigen Einrichtungen nicht verlegt wird.

Auf dem Bahnhof Lundby erfolgt ein geringfügiger Gleisumbau, der eine kleinere Änderung der Bahnsteige erfordert.

Auf dem Bahnhof Vordingborg ist die Bahnsteigbrücke über Gleis 1 und 2 zu niedrig für die Anlage einer Fahrstromanlage. Die Brücke wird daher abgebaut. Stattdessen wird eine neue Bahnsteigbrücke mit Aufzügen südlich des Bahnhofsgebäudes mit Zugang vom Bahnhofsplatz zu allen Bahnsteigen und zum Kuskevej auf der entgegengesetzten Seite des Bahnhofs angelegt. Am Süden des Bahnhofs wird das Gleis begradigt, so dass eine

doppelgleisige Strecke über den Masnedund nach Masnedø angelegt werden kann. Das alte Hafengleis in Vordingborg wird völlig entfernt. Nur Gleise, die den doppelgleisigen Ausbau behindern, werden entfernt.

Beim Bahnhof Nørre Alslev wird der westliche Bahnsteig nach Süden verlegt, und beide Bahnsteige werden verlängert und erhöht. Es wird eine neue Fußgängerbrücke mit Treppen und Aufzügen zwischen den beiden Bahnsteigen über den Gleisen errichtet.

Auf dem Bahnhof Eskilstrup werden die Bahnsteige verlängert und erhöht. Auf dem westlichen Bahnsteig wird der Treppenzugang zum Bahnsteigtunnel entfernt, während die Rampe vom Kirkevej beibehalten wird, so dass die Bahnstrecke nach wie vor auch mit Fahrrädern, Kinderwagen usw. sowie für Gehbehinderte leicht zu überqueren ist. Unmittelbar nördlich des Bahnsteigtunnels wird eine Fußgängerbrücke über die Gleise mit Treppen und Aufzügen errichtet. Ergänzend kommt ein neuer Fahrradparkplatz an der Fußgängerbrücke auf der Ostseite hinzu.

Am Ladhavevej südlich von Holeby wird ein Personenbahnhof mit zwei Überholgleisen für mindestens 1.000 m lange Güterzüge und zwei Bahnsteigen errichtet. Es werden eine Bahnsteigbrücke mit Treppen und Aufzug sowie Windschutzhäuschen und Fahrradparkplätze errichtet. Für Busse und Autos werden eine Zufahrtsstraße und ein Parkplatz angelegt.

Südlich des Ladhavevej wird ein Gleisanschluss für einen Servicebereich für die Wartung u. a. m. der Festen Fehmarnbeltquerung errichtet.

4.1.1.4. Auswirkungen auf Brücken und Straßen

Die Anlage der Fahrstromanlage auf der gesamten Bahnstrecke führt mit sich, dass eine größere Zahl von Straßenbrücken über die Bahnstrecke, die nicht hoch genug sind, ersetzt werden müssen. Der Umbau von Straßenbrücken ist vom Gesetz Nr. 609 vom 12. Juni 2013 über die Elektrifizierung der Eisenbahn und nicht von dem vorliegenden Gesetz umfasst. Außerdem wird eine Reihe von Gleisbrücken erweitert, um Platz für ein zusätzliches Gleis zu schaffen, bzw. als Folge der Gleisbegradigung.

Die Brücken werden umgebaut, so dass es nachfolgend möglich ist, denselben Verkehr mit derselben Funktionalität über die oder unter der Brücke hindurchzuführen.

Es wurden Kofinanzierungsvereinbarungen für eine Reihe von Brücken mit der Kommune Næstved, der Kommune Vordingborg, der Kommune Guldborgsund und der Kommune Lolland abgeschlossen.

4.1.1.5. Brücken über den Masnedund und den Guldborgsund

Es wird eine neue, feste doppelgleisige Brücke über den Masnedund östlich der bestehenden Brücke angelegt. Die bestehende Brücke wird gesperrt, und das Gleis wird entfernt. Die Brücke erhält dieselbe lichte Höhe und dieselbe Breite von Brückensäulen und Brückenfächern wie die vorhandene Brücke.

Nach der Sperrung der Masnedund-Brücke und dem Bau einer neuen doppelgleisigen Brücke wird der Hauptteil des heutigen Schiffsverkehrs durch den Masnedund die Brückenverbindung nicht mehr passieren können. Dies führt mit sich, dass eine neue Fahrrinne im Masnedø Østflak zwischen Kalvestrømmen und Færgestrømmen ausgebaggert werden muss, so dass das Anlaufen des Hafens Stege und des Südhafens Vordingborg weiterhin möglich ist. Die Fahrrinne wird mit einer Breite von 45 m, einer Wassertiefe von 5 m und einer Länge von ca. 1.300 m angelegt. Im Færgestrømmen wird die Fahrrinne unter Berücksichtigung der Manövrierfähigkeit größerer Schiffe ausgeformt. In diesem Zusammenhang werden Seezeichen an Land errichtet. Die Fahrrinne wird bei der Ingebrauchnahme der Kommune Vordingborg übergeben.

Es wird eine neue Gleisklappbrücke südlich und parallel der Kong Frederik IX.-Brücke über den Guldborgsund gebaut. Die Brücke erhält dieselbe lichte Höhe und dieselbe Breite von Brückensäulen und Brückenfächern wie die vorhandene Brücke. Die Klappbrücken für Straße, vorhandenes Gleis und neues Gleis öffnen und schließen synchron. Wegen des künftig zunehmenden Zugverkehrs ist es nur möglich, die Züge alle zwei Stunden 10 Minuten anzuhalten, um die Brücke für die Durchfahrt zu öffnen.

5. Ausformung der dänischen Straßenhinterlandanbindung

Im Hinblick auf die Einrichtung einer Busverbindung zwischen Rødby und dem neuen Bahnhof südlich von Holeby muss die Brücke, die den Lundegårdsvej über die E47 führt, ersetzt werden, da deren Tragfähigkeit nicht ausreicht. Die neue Überführung wird eine offene Brücke mit drei Fächern mit Platz für eine Notspur und Notseitenstreifen in voller

Breite unter der Brücke. Gleichzeitig wird das Querprofil der Brücke so verbessert, dass künftig eine Fahrbahn von 7 m Breite mit 2 m breiten Bürgersteigen an jeder Seite vorliegt. Der Bau der Brücke erfolgt voraussichtlich, wenn die Autobahn in Betrieb ist, während Lundegårdsvej während der gesamten Bauzeit gesperrt wird.

Die Eröffnung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit den daraus folgenden Verkehrsänderungen mit größerer Entzerrung im Laufe des Tages und einer größeren Zahl von schweren Fahrzeugen wirkt sich auf das Tierleben entlang der Autobahn aus. Um die Beeinträchtigungen auszugleichen, werden Umweltmaßnahmen an der E47 zwischen Sakskøbing und Rødby durchgeführt.

Diese Maßnahmen bestehen u. a. aus der Anlage einer Überflughilfe für Fledermäuse, einem Durchlass unter der Autobahn an der Sakskøbing Å, der Anlage eines neuen Stillgewässers, der Reinigung von bestehenden Wasserlöchern und der Errichtung eines Amphibienzauns. Nähere Beschreibung der Umweltmaßnahmen siehe Abschnitt 15.3 über die Umweltauswirkungen.

Das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) geht davon aus, dass die Umweltmaßnahmen ohne Behinderung des Verkehrs auf der E47 durchgeführt werden können.

6. *Umweltaspekte*

6.1. *Durchführungsbeschreibung*

Das Bauvorhaben ist zum einen gemäß den Vorschriften des Gesetzentwurfes und zum anderen im Rahmen der durchgeführten Umweltprüfungen auszuführen, vgl. § 7. Da die Beschreibung im Gesetzentwurf auch unter Berücksichtigung des Umfangs des Bauvorhabens notwendigerweise vorrangig ist, wurde ergänzend zu den Bemerkungen zum Gesetz und der Projektbeschreibung in den Umweltverträglichkeitsprüfungen und den nachfolgenden UVP-Zusätzen eine Durchführungsbeschreibung ausgearbeitet, die eine zusammenfassende Beschreibung des Bauvorhabens enthält, das vom Folketing zu verabschiedet ist, darunter eine Gesamtstellungnahme zu wesentlichen alternativen Lösungen, die die Umweltverträglichkeitsprüfungen anführen, vgl. §§ 1 und 2.

In der Durchführungsbeschreibung wird ausgeführt, wie die Rücksicht auf die Natur und die Durchführung von Abhilfemaßnahmen aus Rücksicht auf die relevanten Naturinteressen, die vom Bauvorhaben berührt werden, zu erfolgen haben, darunter u. a. die Rücksichtnahme auf geschützte Arten und natürliche Lebensräume sowie Natura 2000-Gebiete, vgl. § 11 des Gesetzes. Der Zweck ist, eine effiziente und zielgerichtete Umsetzung dieser Abhilfemaßnahmen zu gewährleisten und dabei zu berücksichtigen, dass Teile der allgemeinen Umweltgesetzgebung keine Anwendung auf das Bauvorhaben finden.

Die Durchführungsbeschreibung enthält eine ausführlichere Anweisung, wie das Bauvorhaben, dem das Folketing zustimmt, in der Praxis ausgeformt wird. Die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg sind daher verpflichtet, das Bauvorhaben gemäß Gesetz und Durchführungsbeschreibung durchzuführen.

Änderungen des Inhalts der Durchführungsbeschreibung können und werden jedoch der Natur der Sache nach nach der Verabschiedung des Gesetzes aktuell werden. Z. B. können andere Abhilfemaßnahmen als die beschriebenen bei weiteren Felduntersuchungen der relevanten Bereiche und der näheren Ausformung des Vorhabens identifiziert werden. Derartige Änderungen können an die Stelle der in der Umweltverträglichkeitsprüfung und in der Durchführungsbeschreibung beschriebenen treten. Handelt es sich um eine Änderung, die möglicherweise umweltschädlich ist (§ 8) oder ein Natura 2000-Gebiet wesentlich beeinträchtigt (§ 9), so erfordert die Änderung oder Erweiterung die vorhergehende Genehmigung durch das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) gemäß §§ 8 und 9 des Gesetzentwurfes, vgl. Abschnitt 6.2. der allgemeinen Bemerkungen.

6.2. *Ergänzende Umweltprüfungen*

Mit der Verabschiedung des Bauvorhabens in Einzelheiten durch das Folketing werden die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg gleichzeitig ermächtigt, das Bauvorhaben gemäß §§ 1 und 2 des Gesetzentwurfes mit den Anlagen 1-4 zum Gesetz, der Projektbeschreibung in Abschnitt 3-5 des Gesetzentwurfes und der Durchführungsbeschreibung, die für die Ausführung der Arbeiten gilt, durchzuführen. Das Bauvorhaben kann danach auf der Grundlage des Baugesetzes durchgeführt werden, wobei das Gesetz von einer Reihe von Bestimmungen in der allgemeinen Natur- und Umweltgesetzgebung abweicht, die unmittelbar geltende Verbote von Änderungen des Zustands oder der Errichtung dauerhafter physischer Anlagen enthalten oder vor der Errichtung derartiger Anlagen eine Zulassung oder Genehmigung u. a. m. erfordern, vgl. § 12 des Gesetzentwurfes.

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt sind in den Umweltprüfungen des Bauvorhabens beschrieben und bewertet, das heißt in der Umweltverträglichkeitsprüfung mit Zusätzen und der Bewertung der Auswirkungen auf

Natura 2000-Gebiete durch das Bauvorhaben, die in Abschnitt 2 und 15 in den allgemeinen Bemerkungen beschrieben sind.

Das Bauvorhaben ist im Rahmen dieser Prüfungen seiner Umweltauswirkungen durchzuführen, vgl. die Vorschrift in § 7. Es obliegt somit den Bauherren (der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg) sicherzustellen, dass die Umweltauswirkungen des Bauvorhabens, darunter Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete, im Rahmen der durchgeführten Bewertungen in den genannten Umweltprüfungen des Vorhabens gehalten werden und dass das Bauvorhaben gemäß den Anweisungen durchgeführt wird, die sich aus der Durchführungsbeschreibung ergeben. Der Verkehrsminister führt die Aufsicht darüber.

Die Feste Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark ist ein Bauvorhaben von erheblichem Umfang und hoher Komplexität. Ungeachtet der umfassenden und gründlichen Projektierung der Anlage, die vor der Behandlung des Gesetzentwurfes im Folketing durchgeführt wurde, ist es unvermeidlich, dass nach Inkrafttreten des Baugesetzes bestimmte Justierungen oder Anpassungen u. a. m. des beschlossenen Vorhabens erforderlich werden.

Während der Bauzeit kann es erforderlich sein, Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens infolge z. B. aufgetretener technischer Komplikationen, neuen Wissens oder sonstiger Umstände vorzunehmen, die bei der Projektierung der Anlage – darunter in der Durchführungsbeschreibung – nicht vorherzusehen waren und die in Bezug auf die Umweltauswirkungen eventuell außerhalb des Rahmens der Bewertungen in den Umweltverträglichkeitsprüfungen und -zusätzen liegen, die der Verabschiedung des Baugesetzes zugrunde liegen.

In diesem Zusammenhang ist desweiteren zu berücksichtigen, dass der grenzüberschreitende Charakter des Bauvorhabens Projektänderungen usw. erforderlich machen kann. Das deutsche Genehmigungsverfahren kann somit dazu führen, dass die deutschen Behörden bei der weiteren Bearbeitung des Vorhabens zu der Einschätzung gelangen, dass der Bedarf für Justierungen besteht, die sich auf den dänischen Teil des Bauvorhabens auswirken.

Die Ausschreibung des Bauvorhabens für die Feste Querung beruht auf einem „Design and Build“-Modell, das beinhaltet, dass die bietenden Unternehmer die technisch und wirtschaftlich optimale Lösung unter Einhaltung der von dem Bauherrn aufgestellten Anforderungen vorschlagen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Expertise des Bauunternehmers in das Bauvorhaben einfließt. Es ist nicht auszuschließen, dass diese Einbeziehung zu bevorzugten technischen Lösungen oder Arbeitsverfahren führt, die außerhalb des Rahmens der durchgeführten Umweltprüfungen liegen, darunter auch bezüglich der zeitlichen Erstreckung des Bauvorhabens.

In §§ 7-9 des Gesetzentwurfes (Umweltprüfungen) wird ein klarer rechtlicher Rahmen für die Behandlung von Umweltfragen durch die Behörden in Bezug auf Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens festgesetzt. Die Vorschriften finden nur Anwendung während der Bauzeit bis zur Gesamtfertigstellung des Bauvorhabens. Danach unterliegt die Anlage und ein etwaiger Bedarf für die Vornahme von Änderungen oder Erweiterungen der Anlage den allgemeinen Vorschriften der Natur- und Umweltgesetzgebung.

Es ist nicht zu erwarten, dass ein Bedarf für die Durchführung sehr umfassender Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens – wie es in Abschnitt 3-5 des Gesetzentwurfes und der Durchführungsbeschreibung, die für die Ausführung des Bauvorhabens gilt, beschrieben ist – entsteht. Umgekehrt ist jedoch nicht auszuschließen, dass ein Bedarf für Änderungen z. B. der zeitlichen Erstreckung der Bauzeit entsteht, die Einfluss auf die durchgeführten Umweltprüfungen haben und daher gemäß §§ 8 und 9 des Gesetzentwurfes im Wege der Durchführung eines Änderungsverfahrens zum Bauvorhaben gehandhabt werden müssen. Der Verkehrsminister wird im Falle von Änderungen des Bauvorhabens u. a. m. eine konkrete Einschätzung vornehmen, ob wider Erwarten eine Situation vorliegt, die außerhalb der durch §§ 1 und 2 des Baugesetzes erteilten Ermächtigung liegt und die daher eine Änderung des Baugesetzes erfordert.

Die in §§ 7-9 vorgeschlagenen Vorschriften beziehen sich nur auf die umweltrechtliche Regelung etwaiger Projektänderungen u. a. m. und haben keine Bedeutung für das Delegationsverhältnis zwischen dem Verkehrsminister und der Femern A/S bzw. der A/S Femern Landanlæg, Banedanmark und dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) bezüglich der Bauherrnaufgaben.

§ 8 Abs. 1 und 2 und § 9 Abs. 1 und 2 des Gesetzentwurfes legen den übergeordneten Rahmen für die umweltmäßige Behandlung von etwaigen Projektänderungen u. a. m. fest. Aus diesen Vorschriften ergibt sich übergeordnet, dass Projektänderungen u. a. m., die schädlich für die Umwelt sein könnten, und/oder an sich oder im Zusammenhang mit anderen Plänen und Projekten sich wesentlich auf ein Natura 2000-Gebiet auswirken, nicht ohne die Genehmigung des Landesverkehrsamtes (Trafikstyrelsen) gegebenenfalls nach ergänzenden umweltmäßigen Bewertungen in Angriff genommen werden dürfen, siehe unten.

Es ist beabsichtigt, dass diese Vorschriften durch nähere Vorschriften über die Sachbearbeitung ergänzt werden, die nach Verhandlungen mit dem Umweltminister gemäß der Ermächtigung in § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 des Gesetzentwurfes vom Verkehrsminister festgesetzt werden. Gemäß § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 können u. a. Vorschriften über die Anmeldung durch die Ferner A/S und die A/S Ferner Landanlæg von Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens an die Landesverkehrsbehörde (Trafikstyrelsen) (UVP-Behörde), die Durchführung des Screenings und der etwaigen ergänzenden Umweltverträglichkeitsprüfung und/oder Habitatkonsequenzbewertung festgesetzt werden, darunter die Anhörung von Öffentlichkeit und Behörden, die Festlegung von Bedingungen für Genehmigungen und die Veröffentlichung von Entscheidungen und der Umweltprüfungen.

Die Vorschriften sollen sicherstellen, dass etwaige Projektänderungen u. a. m. unter Einhaltung der Anforderungen der UVP-Richtlinie und der Natura 2000-Richtlinien (Habitat und Vogelschutz) durchgeführt werden und bezüglich der Bearbeitung von Änderungen und Erweiterungen des Bauvorhabens an die Stelle der allgemeinen Vorschriften im dänischen Recht darüber treten, die die genannten Richtlinien durchführen, vgl. im Einzelnen § 8 Abs. 4 und § 9 Abs. 4 des Gesetzentwurfes.

Mit §§ 8 und 9 des Gesetzentwurfes wird somit eine Zulassungsregelung (Forderung nach vorheriger Zulassung) für die umfassten Projektänderungen u. a. m. eingeführt. Aus Artikel 2 Abs. 1 der UVP-Richtlinie ergibt sich, dass u. a. Änderungen oder Erweiterungen von bereits genehmigten Vorhaben der Verpflichtung für eine Zulassung unterliegen, wenn sie die Umwelt schädigen könnten. Bezüglich der Natura 2000-Vorschriften ergibt sich aus den materiellen Schutzvorschriften in Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie, dass die zuständigen Behörden Projektänderungen u. a. m., die dem Natura 2000-Gebiet (Ausweisungsgrundlage) schaden könnten, nicht genehmigen dürfen, es sei denn, dass die Voraussetzungen in Artikel 6 Abs. 4 der Richtlinie über den Verzicht auf den Schutz des Natura 2000-Gebiets erfüllt sind.

Es können Bedingungen für Genehmigungen gemäß § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 des Gesetzentwurfes festgesetzt werden. Gemäß § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 werden nähere Vorschriften darüber erlassen. Dabei handelt es sich namentlich um Bedingungen, dass der Bauherr bestimmte Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung oder Neutralisierung von Schadenswirkungen auf die Umwelt, die aus der ergänzenden Prüfung der Umweltauswirkungen hervorgehen, ergreift, wenn eine derartige Prüfung vorliegt. Außerdem können Bedingungen festgesetzt werden, die die Rücksichten gemäß den Vorschriften der Natur- und Umweltgesetzgebung wahrnehmen, von denen gemäß § 12 des Gesetzentwurfes abgewichen wird, so dass die Änderung des Bauvorhabens u. a. m. gemäß § 12 ohne eine ansonsten erforderliche Genehmigung, Zulassung oder Ausnahmegenehmigung nach dieser Gesetzgebung vorgenommen werden kann. Daher können auch Bedingungen über beispielsweise Abhilfemaßnahmen aus Rücksicht auf die Natur in den Fällen festgesetzt werden, wo eine Zulassung zu einer Änderung u. a. m. erteilt wird, ohne dass eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Prüfung der Umweltauswirkungen für ein Habitat durchgeführt wurde, weil das Screening ergab, dass keine UVP-Pflicht oder wesentliche Auswirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet vorliegen.

Die Kompetenz zur Bearbeitung und Entscheidung in Fragen über die Genehmigung von Projektänderungen u. a. m., die etwa umweltschädlich sind, darunter die Entscheidung, inwieweit ergänzende Umweltprüfungen u. a. m. durchzuführen sind, wird dem Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) zugewiesen. Die diesbezüglichen Vorschriften führen die neue Vorschrift des Artikels 9 a der UVP-Richtlinie durch, die durch Richtlinie 2014/52/EU eingeführt wurde. Es ergibt sich aus Artikel 9 a Abs. 1, dass die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben, dass die zuständige(n) Behörde(n) (UVP-Behörden) die sich aus der Richtlinie ergebenden Aufgaben auf objektive Weise durchführt/en und sich nicht in einer Lage befindet/en, die Anlass zu einem Interessenkonflikt gäbe. Außerdem ergibt sich aus Artikel 9 a Abs. 2, dass die Mitgliedstaaten zumindest im Zuge ihrer Strukturierung der verwaltungsmäßigen Kompetenzen, falls die zuständige Behörde auch der Bauherr ist, für eine sachgerechte Trennung zwischen unvereinbaren Funktionen bei der Wahrnehmung der Aufgaben, die sich aus der Richtlinie ergeben, sorgen.

Es wird vorgeschlagen, dass dem Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) auch die Kompetenz für die behördliche Bearbeitung von angemeldeten Projektänderungen u. a. m. bezüglich der Natura 2000-Vorschriften, vgl. § 9 Abs. 1 und 2, sowie die in § 9 Abs. 3 enthaltene Ermächtigung zu einem koordinierten und/oder gemeinsamen Verfahren für die ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung und die Habitatkonsequenzbewertung zugewiesen wird, wenn eine Änderung u. a. m. die Verpflichtung für Bewertungen nach sowohl UVP- als auch Natura 2000-Vorschriften auslöst. Diese Vorschriften führen Teile von Artikel 2 Abs. 3 der UVP-Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 2014/52/EU durch. Aus Artikel 2 Abs. 3 der UVP-Richtlinie ergibt sich u. a., dass für Projekte, für die die Verpflichtung für einer Prüfung der Umweltauswirkungen aus der UVP-Richtlinie und der Habitatrichtlinie herrührt, die Mitgliedsstaaten, soweit dies relevant ist, sicherzustellen haben, dass ein koordiniertes und/oder gemeinsames Verfahren festgesetzt wird, das die Anforderungen in beiden EU-Richtlinien erfüllt.

Es können Fälle eintreten, in denen etwaige Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens die Verpflichtung für eine ergänzende Prüfung der Auswirkungen nach § 8 (UVP) und § 9 (Natura 2000) auslösen. Aus administrativen Gründen ist es als zweckmäßig anzusehen, dass die Kompetenz zur Vornahme der Umweltprüfungen nach den UVP-

bzw. Habitatvorschriften derselben Behörde zugewiesen wird. Dazu wird auf § 46 des Gesetzentwurfes und die Bemerkungen dazu verwiesen.

Änderungen des Bauvorhabens u. a. m., die zweifellos nicht umweltschädlich sind, können ohne Anmeldung gemäß §§ 8 und 9 durchgeführt werden. Für sonstige Änderungen des Bauvorhabens hat die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg eine Anmeldung beim Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) vorzunehmen. Das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) beurteilt, ob die Umweltauswirkungen der angemeldeten Änderung des Bauvorhabens u. a. m. im Rahmen der bereits durchgeführten Bewertungen des Bauvorhabens und dessen Umweltauswirkungen liegen, vgl. § 7, und sich in Übereinstimmung mit der Durchführungsbeschreibung befinden. Gegebenenfalls teilt das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) mit, dass die angemeldete Änderung des Vorhabens ohne weitere Sachbearbeitung nach den Vorschriften in §§ 8 und 9 durchgeführt werden kann. Ist dies nicht der Fall, so hat das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) durch eine vorläufige Prüfung (Screening) zu beurteilen, ob ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen sind und/oder eine Prüfung der Auswirkungen auf ein Habitat (eine Habitatkonsequenzbewertung) auszuarbeiten ist. Falls ergänzende Prüfungen auszuarbeiten sind, werden diese Verfahren nach den Vorschriften in § 8 Abs. 2 bzw. § 9 Abs. 2 und den gemäß § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 festgesetzten Vorschriften durchgeführt.

Falls eine Änderung des Bauvorhabens u. a. m., die nach den Vorschriften in §§ 8 und 9 zulässig ist, gleichzeitig eine Zulassung nach anderen Vorschriften erfordert, die entsprechende Prüfungen der Folgewirkungen voraussetzen, so kann eine etwaige ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung und/oder eine Prüfung der Folgewirkungen der Änderung u. a. m. auf Habitate, die nach §§ 8 und 9 durchgeführt werden, auch die Grundlage für die behördliche Bearbeitung gemäß den sonstigen Vorschriften bilden.

Außerdem werden Bestimmungen vorgeschlagen, nach denen die Entscheidungen des Landesverkehrsamtes (Trafikstyrelsen) nicht der Beschwerde an andere Verwaltungsbehörden unterliegen, vgl. § 8 Abs. 5 und § 9 Abs. 6 des Gesetzentwurfes, da Beschwerdeverfahren erhebliche Risiken und Unsicherheiten für das Bauvorhaben in Form von Verzögerungen und Verteuerungen beinhalten können. Die Entscheidungen können bei den Gerichten angefochten werden, vgl. § 47 des Gesetzentwurfes.

Im Hinblick auf die Eindeutigkeit, welche UVP-Verfahren im Falle von Projektänderungen u. a. m. durchzuführen sind, wird abschließend vorgeschlagen, dass aus dem Baugesetz ausdrücklich hervorgeht, dass Projektänderungen u. a. m. keine Forderungen nach Prüfungen gemäß dem Gesetz über Umweltverträglichkeitsprüfungen von Plänen und Programmen (Umweltprüfungsgesetz), vgl. § 10 des Gesetzentwurfes, auslösen.

6.3. Verhältnis des Baugesetzes zur Natur- und Umweltgesetzgebung

6.3.1. Beachtung des Naturschutzes durch das Baugesetz und Regelung der Beschwerdemöglichkeiten

Wie aus Abschnitt 17.1 hervorgeht, muss das Bauvorhaben im Einzelnen verabschiedet werden, was u. a. beinhaltet, dass das Baugesetz die erforderliche Rechtsgrundlage enthält, so dass der Bauherr die konkreten Arbeiten und Eingriffe vornehmen kann, die die Voraussetzung für die Durchführung des Vorhabens sind. Die Ermächtigung der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg zur Durchführung des in §§ 1 und 2 genannten Bauvorhabens sieht vor, dass die Gesellschaften die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen konkreten Eingriffe in die Natur und die Landschaft vornehmen können, darunter Änderungen des Zustandes von Flächen, die Errichtung dauerhafter Anlagen und Installationen und die Durchführung von Abhilfemaßnahmen aus Rücksicht auf die Natur und das Tierleben. Diese Eingriffe werden gemäß den Vorschriften des Baugesetzes, der Durchführungsbeschreibung und im Rahmen der durchgeführten Umweltprüfungen vorgenommen.

Die Eingriffe, zu deren Vornahme die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg aufgrund des Baugesetzes ermächtigt sind, erfordern normalerweise nach den allgemeinen Vorschriften der Natur- und Umweltgesetzgebung eine vorherige Zulassung, Genehmigung oder Ausnahmegenehmigung, oder die Natur- und Umweltgesetzgebung kann Bestimmungen enthalten, die die Durchführung des Bauvorhabens verhindern würden. Es ist indessen beabsichtigt – in Übereinstimmung mit der normalen Praxis bei Baugesetzen – dass die Eingriffe ohne vorherige Zulassung, Genehmigung oder Ausnahmegenehmigung durchgeführt werden können – und zwar ohne Rücksicht auf derartige Verbote und Beschränkungen.

Um Klarheit darüber zu schaffen, dass das Baugesetz somit die erforderliche rechtliche Grundlage für die konkreten Eingriffe auf Flächen, die Errichtung der dauerhaften Installationen usw. und für die Ausführung von Abhilfemaßnahmen gemäß § 11 ausmacht, wird in § 12 vorgeschlagen, dass eine Reihe konkreter Vorschriften und Zulassungsanforderungen im Planungsgesetz, im Naturschutzgesetz, darunter in dem Erlass über den Artenschutz, dem Forstgesetz, dem

Museumsgesetz, dem Rohstoffgesetz, dem Landwirtschaftsgesetz und dem Küstenschutzgesetz durch das Baugesetz außer Kraft gesetzt werden.

Die Konsequenz der Abweichungen von sonstiger Gesetzgebung ist nicht, dass die planungsmäßigen, kulturhistorischen und natur- und umweltmäßigen Rücksichten, die den betreffenden Vorschriften zugrunde liegen, im Bauvorhaben nicht berücksichtigt werden. Die genannten Rücksichten werden stattdessen von der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg im Zuge des Bauvorhabens nach den Vorschriften des Baugesetzes wahrgenommen. Das Bauvorhaben ist gemäß den Bestimmungen des Baugesetzes in Übereinstimmung mit den Bemerkungen zum Gesetzentwurf und der Durchführungsbeschreibung durchzuführen. In u. a. der Durchführungsbeschreibung für das Bauvorhaben ist beschrieben, wie die einschlägigen Arbeiten durchgeführt werden, so dass die Rücksichten, die von den genannten Vorschriften wahrgenommen werden, auch im Zuge der Durchführung des Bauvorhabens beachtet werden.

Das Bauvorhaben ist außerdem im Rahmen dieser Bewertungen der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt durchzuführen, vgl. Abschnitt 6 in den allgemeinen Bemerkungen und die Bemerkungen zu § 7 des Gesetzentwurfes. Die natur- und umweltmäßigen sowie landschaftlichen Auswirkungen der materiellen Arbeiten und Eingriffe, die das Baugesetz vorsieht, sind in den Umweltprüfungen des Vorhabens eingehend beschrieben und bewertet, darunter in dem ausgearbeiteten UVP-Gutachten und der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Natura 2000-Gebiete.

Insbesondere bezüglich der Rücksichtnahme auf die Natur ist zu bemerken, dass in dem UVP-Gutachten und der Durchführungsbeschreibung auch eine Reihe konkreter Abhilfemaßnahmen genannt werden, die im erforderlichen Umfang ins Werk gesetzt werden, um die Rücksicht auf Naturgebiete und Vögel und andere Tierarten zu gewährleisten, darunter deren Rast- und Brutplätze. Vor diesem Hintergrund wird in § 11 vorgeschlagen, dass die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg Abhilfemaßnahmen bezüglich der Brut- und Rastgebiete der von Anlage 3 zum Gesetz über Naturschutz umfassten Arten durchführen. Außerdem führen sie Abhilfemaßnahmen durch, um zu verhindern, dass Vögel oder andere von Anlage 3 zum Gesetz über Naturschutz umfasste Arten mit schädlicher Wirkung für die Art oder den Bestand sowie aus Rücksicht auf Eier und Nester der Vögel gestört werden. Die Gesellschaften führen schließlich Abhilfemaßnahmen im Hinblick auf den Naturschutz im Übrigen durch. Es wird dazu auf Abschnitt 15.5.3 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Auf der Grundlage der durchgeführten Umweltprüfungen, der vorgesehenen Abhilfemaßnahmen und der in der Durchführungsbeschreibung vorgesehenen Errichtung von Ersatzbiotopen u. a. m. wird davon ausgegangen, dass die Durchführung des Bauvorhabens im Rahmen von Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie, §§ 29 a und 30 des Naturschutzgesetzes, darunter Erlass über den Artenschutz, sowie § 6 a Abs. 1 und 2 und § 7 des Gesetzes über Jagd und Wildverwaltung, die den Artenschutz gemäß Artikel 5 der Vogelschutzrichtlinie der EU und Artikel 12 der Habitatrichtlinie durchführen, erfolgen kann. Es wird auf § 11 des Gesetzentwurfes und die zugehörigen Bemerkungen verwiesen.

Die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg tragen – wie bereits ausgeführt – bei der Durchführung des Bauvorhabens die Verantwortung dafür, sicherzustellen, dass die Durchführung gemäß dem Baugesetz und den sich aus den Umweltprüfungen für das Bauvorhaben ergebenden Rahmen sowie den Richtlinien stattfindet, die aus der Durchführungsbeschreibung folgen. Der Verkehrsminister führt die Aufsicht darüber. Der Verkehrsminister kann nach der vorgeschlagenen Vorschrift in § 3 Abs. 3 der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg allgemeine und besondere Anweisungen über Fragen von wesentlicher Bedeutung für die Ausübung ihrer Tätigkeit erteilen.

Die übrige Natur- und Umweltgesetzgebung gilt weiterhin für das Bauvorhaben in dem Umfang, in dem diese Gesetze und Vorschriften nicht ausdrücklich durch das Baugesetz oder gemäß einem anderen Gesetz außer Kraft gesetzt sind. Dies gilt für die Vorschriften über die Ausführung von Bauarbeiten im Baugesetzbuch (Byggeloven), im Gesetz über Jagd und Wildverwaltung, im Gesetz über Naturschutz, im Gesetz über Wasserläufe, im Forstgesetz, im Gesetz über Wasserversorgung u. a. m., im Gesetz über Umweltschutz und im Gesetz über Rohstoffe sowie in nach diesen Gesetzen ausgestellten Vorschriften.

Die Vorschriften des Gesetzes über Wasserläufe finden wie ausgeführt Anwendung auf die Arbeiten, die im Zuge des Bauvorhabens durchgeführt werden. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Arbeiten, die in der Regel eine Genehmigung gemäß dem Gesetz über Wasserläufe erfordern, stattdessen durch Enteignungen gemäß dem Baugesetz durchgeführt werden können und dass daher keine Entscheidung gemäß dem Gesetz über Wasserläufe, vgl. § 64 Abs. 2 des Gesetzes über Wasserläufe, erforderlich ist. Die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg erwarten daher, dass sowohl mit den örtlichen Wasserlaufbehörden als auch mit der Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne) Einigkeit darüber erzielt werden kann, welche Maßnahmen bezüglich der Entwässerungsbedingungen konkret zu treffen sind.

Der Umstand, dass die allgemeine Gesetzgebung für das Bauvorhaben in weitem Umfang weiterhin gilt, bedeutet, dass eine Reihe konkreter Entscheidungen über Zulassungen und Genehmigungen u. a. m. gegenüber der Femern A/S, der A/S Femern Landanlæg, Banedanmark und dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) sowie deren Unternehmer

getroffen werden müssen. Die zuständigen Behörden haben auch weiterhin die Zuständigkeit für die Aufsicht bezüglich der Vorschriften, von denen in § 12 nicht ausdrücklich abgewichen wird. Es ist nicht auszuschließen, dass Auflagen, Verbote usw. bezüglich der Einhaltung der Entscheidungen oder der direkt geltenden Gesetzgebung ausgesprochen werden, die trotz des Baugesetzes auch weiterhin Anwendung auf das Bauvorhaben finden. Diese Entscheidungen können potenziell weitreichende Folgen für Verwirklichung und Fortschritt des Bauvorhabens haben. Nach der Gesetzgebung besteht die Beschwerdemöglichkeit gegen die betreffenden Entscheidungen u. a. an den Natur- und Umweltbeschwerdeausschuss (Natur- og Miljøklagenævnet). Einer solchen Beschwerde kommt in bestimmten Fällen möglicherweise eine aufschiebende Wirkung für das Bauvorhaben zu. Beschwerdeverfahren können daher erhebliche Risiken und Unsicherheiten für das Bauvorhaben in Form von Verzögerungen oder Verteuerungen in sich bergen.

Daher wird in § 13 vorgeschlagen, dass Entscheidungen von Kommunalvertretungen oder einer staatlichen Behörde bezüglich des Bauvorhabens, die gemäß dem Baugesetzbuch (Byggeloven), dem Gesetz über Jagd und Wildverwaltung, dem Gesetz über Naturschutz, dem Gesetz über Wasserläufe, jedoch mit Ausnahme von Kapitel 13, dem Forstgesetz, dem Gesetz über Wasserversorgung u. a. m., dem Gesetz über Umweltschutz und dem Gesetz über Rohstoffe sowie den nach diesen Gesetzen ausgestellten Vorschriften getroffen werden, nicht der Beschwerde an andere Verwaltungsbehörden unterliegen. Gleichzeitig wird die Möglichkeit eröffnet, dass die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg Entscheidungen der Kommunalvertretungen dem Verkehrsminister vorlegen können, falls die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg mit der getroffenen Entscheidung nicht einig geht, vgl. den Vorschlag für § 13 Abs. 2. Der Verkehrsminister besitzt – als oberster Verantwortlicher für das Bauvorhaben – konkretes Wissen über den Rahmen des Vorhabens, das soweit möglich in die Stellungnahme zu konkreten Beschwerden einbezogen werden kann. Außerdem wird aus demselben Grund vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister beschließen kann, die Befugnisse der Kommunalvertretungen nach den in Abs. 1 genannten Gesetzen in Angelegenheiten zu übernehmen, die sich auf das Bauvorhaben beziehen, vgl. § 13 Abs. 3.

Die Vorschrift betrifft nur Entscheidungen, die bezüglich Arbeiten u. a. m. im Hinblick auf das Bauvorhaben selbst zu treffen sind. Nach Errichtung der Anlagen und dem Abschluss des Vorhabens findet die Bestimmung keine Anwendung, ungeachtet der Frage, ob sich auch nach der Errichtung ein Bedarf für Entscheidungen nach den genannten Vorschriften ergibt. Der Vorschlag ändert außerdem nichts daran, dass die Entscheidungen wie bisher nach den Vorschriften der genannten Gesetze getroffen werden müssen. Es ändert somit nicht die Anforderungen, die ein Antrag enthalten muss, und die Anforderungen, die zu erfüllen sind, bevor die betreffenden Arbeiten durchgeführt werden können, sowie die Bedingungen, die in den Zulassungen gestellt werden. Soweit die Vorschriften der genannten Gesetze Ermessensbefugnisse enthalten, nach denen die Interessen des Bauherrn und der Gesellschaft an einem bestimmten Vorhaben zu berücksichtigen sind, gilt nach allgemeiner Auffassung, dass die Belange des Bauvorhabens mit erheblicher Gewichtung zu berücksichtigen sind. Diesem Kriterium kann der Verkehrsminister bei der Bearbeitung von Beschwerdefällen oder in Fällen, in denen der Minister die Zuständigkeit übernommen hat, entsprechendes Gewicht beimessen.

Es wird gleichzeitig eine Vorschrift vorgeschlagen, dass die Entscheidung des Verkehrsministers nicht der Beschwerde an eine andere Verwaltungsbehörde unterliegt. Jeder mit einem rechtlichen Interesse hat die Möglichkeit, Klage bei den Gerichten zu erheben.

Im Übrigen wird auf den Vorschlag für § 13 und die Bemerkungen dazu verwiesen.

6.3.2. Befugnis zur Regelung bestimmter Verschmutzungen und Belästigungen durch das Bauvorhaben

Die Durchführung des in §§ 1 und 2 genannten Bauvorhabens gibt Anlass zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die vom Umweltschutzgesetz umfasst sind. Es handelt sich u. a. um die Produktion von Tunnelementen in der Tunnelementfabrik, die Betonfertigungsanlage bei Portalbauwerk und Rampen, Staubbelästigung durch die Lagerung von Meeresbodensedimenten usw., Lärmbelästigung durch das Aufschütten von Landgebieten, Abfallproduktion durch das Bauvorhaben u. a. m. Hinzu kommt, dass namentlich die Anlage der von § 2 umfassten Hinterlandanbindung Anlass zu erheblichen Vibrationen, Lärm und Staub bei der Lagerung und der Reinigung von Schotter mit sich führen kann. Diese Aktivitäten fallen grundsätzlich nach dem Umweltschutzgesetz und den gemäß diesem ausgestellten Vorschriften in die Zuständigkeit der Kommunen. Grundsätzlich gilt auch weiterhin, dass das Umweltschutzgesetz Anwendung auf das Bauvorhaben findet.

Die Durchführung des Bauvorhabens wird so geplant, dass der Umgebung keine unnötigen umweltmäßigen Belästigungen zugefügt werden. Bei der Durchführung der Bautätigkeit wird sich jedoch kaum vermeiden lassen, dass zeitweise die Umgebung beispielsweise Lärm ausgesetzt wird, der als störend empfunden wird. Entsprechend ist nicht auszuschließen, dass beispielsweise die Lagerung von großen Mengen Meeresbodensedimenten von der festen Fehmarnbeltquerung bei ungewöhnlich trockenem und windigem Wetter zu Staubbelästigungen führen kann. Die Erfahrungen von anderen großen Bauvorhaben zeigen, dass die Vorschriften ein Risiko für wesentliche Verzögerungen für die Fertigstellung des Bauvorhabens mit erheblichen gesamtgesellschaftlichen Folgen in sich bergen können.

Gegebenenfalls kann sich ein Bedarf für die Handhabung der Probleme auf andere als in der normalen umweltrechtlichen Regelung vorgesehene Weise ergeben.

Es ist sicherzustellen, dass der Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung auf eine Art und Weise erfolgt, bei der Lärm und andere Belästigungen soweit wie möglich begrenzt werden und die Anlieger des Bauvorhabens die Möglichkeit für geeignete Entschädigungsmaßnahmen erhalten, z. B. in Form von Lärmdämmung oder der Möglichkeit, sich den Belästigungen und den potenziellen gesundheitsschädlichen Belastungen zu entziehen. Es ist indessen nicht möglich, ein Bauvorhaben dieser Größe durchzuführen, ohne den Anliegern des Bauvorhabens Belästigungen zuzumuten. Es kann sich daher als wichtig erweisen, einen sicheren rechtlichen Rahmen für die Anlieger des Bauvorhabens zu schaffen, so dass sie wissen, wie sie in Bezug auf Lärmpegel und andere Belästigungen, Verschmutzung, Schadensersatz, Ersatzwohnung usw. gestellt sind und entsprechende Vorkehrungen treffen können.

§ 14 des Gesetzentwurfes sieht vor, dass der Verkehrsminister nach einer konkreten Beurteilung Vorschriften über die Verschmutzung und die etwa entstehenden Belästigungen als Folge der Arbeiten in Verbindung mit der Durchführung des Bauvorhabens erlassen kann. In solchen Fällen finden die Vorschriften des Umweltschutzgesetzes und die danach ausgestellten Vorschriften sowie nach diesen getroffene Entscheidungen keine Anwendung auf das Bauvorhaben. Der Verkehrsminister wird in den Fällen, in denen er seine Befugnis nutzt, stattdessen die Angelegenheit gemäß dem Baugesetz regeln. In den Fällen, in denen die Befugnis genutzt wird und Bauarbeiten unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Fortschritt des Vorhabens ausgeführt werden sollen, die gleichzeitig beinhalten, dass die nachbarrechtlichen Duldungsgrenzen ungeachtet der Abhilfemaßnahmen wesentlich überschritten werden, wird eine Entschädigung geleistet, vgl. Vorschlag für § 15.

Die Vorschrift kann namentlich in zwei Hinsichten von Bedeutung sein. § 42 des Umweltschutzgesetzes enthält zum einen eine generelle Möglichkeit für kommunale Behörden, aufgrund einer konkreten Bewertung eine Auflage zu erteilen, dass Verschmutzungen, darunter Lärm oder Staub, zu mindern sind. Zum anderen müssen die Tunnelementfabrik und die Betonproduktionsanlage an Portalbauwerk und Rampen, die im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung errichtet werden, eine Umweltgenehmigung nach Kapitel 5 des Umweltschutzgesetzes, dem Genehmigungserlass sowie dem Erlass über Standardbedingungen besitzen. Der Betrieb des Arbeitshafens ist technisch und verschmutzungsmäßig mit der Tunnelementfabrik verbunden und daher den Umständen nach ebenfalls von der Umweltgenehmigung der Fabrik umfasst. Bei den Umweltgenehmigungen sind die erforderlichen Bedingungen festzusetzen, um zu sichern, dass die Tätigkeit keine unnötigen Belästigungen der Umgebung verursacht. Für Unternehmen, die von Erlass Nr. 669 vom 18. Juni 2014 über die Genehmigung aufgelisteter Tätigkeiten, Anlage 2, Punkt B 202 auf der Liste (Zementgießereien, Betongießereien, darunter Betonelementfabriken und Betonwarenfabriken, sowie Betonmischereien mit einer Produktion von über oder gleich 20.000 Tonnen pro Jahr, umfasst sind) gilt, dass die Genehmigungsbehörde ihren Ausgangspunkt in Standardbedingungen nimmt, wobei die Genehmigungsbehörde jedoch in jedem einzelnen Fall eine konkrete Bewertung der Relevanz der Standardbedingung vornimmt. Es ist zu erwarten, dass ein Bedarf für Abweichungen von bestimmten Standardbedingungen entsteht.

Durch die Ausstellung von Vorschriften gemäß dem Vorschlag für § 14 Abs. 1 durch den Verkehrsminister ist es möglich, die Regelung für Verschmutzung und Belästigungen aufgrund des Bauvorhabens zu ändern, die auf diese Weise festgesetzt wird, vgl. § 14 Abs. 2.

Die Befugnis des Verkehrsministers, die höchstzulässigen Verschmutzungen und Belästigungen durch das Bauvorhaben gemäß § 14 zu regeln, soll sich in Grenzwerten niederschlagen, jedoch dergestalt, dass die Vorschriften spezifisch auf das Bauvorhaben abzielen. Die Grenzwerte werden grundsätzlich nach der Methodik festgelegt, die sich aus den allgemeinen Vorschriften ergibt.

Die Grenzwerte für das Bauvorhaben beruhen so weit möglich auf bekannten maximalen Richtgrenzwerten u. a. des Landesumweltamtes (Miljøstyrelsen). Die Vorschrift ermöglicht es jedoch, Abweichungen zuzulassen, z. B. dass bezüglich von Lärm verlängerte Arbeitszeiten möglich sind. Wo eine etwaige örtliche Vorschrift oder eine Auflage beispielsweise eine erhebliche Verzögerung oder Verteuerung des Bauvorhabens verursachen kann, ermöglicht es die vorgeschlagene Vorschrift, dass die Bauarbeiten durch Entscheidung oder Festlegung von Vorschriften durch den Verkehrsminister einen höheren Stellenwert erhalten als die Berücksichtigung örtlicher Interessen, die in der Regel gemäß dem Umweltschutzgesetz oder gemäß diesen ausgestellten Vorschriften wahrgenommen werden. Dies kann beinhalten, dass die Prinzipien des Umweltschutzgesetzes mit zugehörigen Erlassen und der damit verknüpften Rechtsprechung durch die Befugnis des Verkehrsministers in § 14 des Gesetzentwurfes außer Kraft gesetzt oder zum Vorteil dieser Belange geringer gewichtet werden. Der Verkehrsminister hört in sachgemäßem Umfang das Landesgesundheitsamt (Sundhedsstyrelsen) und den Umweltminister sowie die Öffentlichkeit an, bevor Vorschriften nach der vorgeschlagenen Bestimmung erlassen werden.

Die Verschmutzungen und die Belästigungen, die durch das Bauvorhaben möglich werden, müssen innerhalb der Einschätzung der vorhandenen Umweltprüfung für das Bauvorhaben liegen, vgl. § 7, es sei denn, dass eine Projektänderung nach den Vorschriften in §§ 8 und 9 zugelassen wird.

Die Vorschrift in § 14 Abs. 2 sieht vor, dass in dem Umfang, in dem der Verkehrsminister Vorschriften erlässt, die Baustellen diesen unterliegen. Das Umweltschutzgesetz und die Vorschriften sowie Entscheidungen, d. h. Auflagen, Verbote und Ausnahmegenehmigungen, die demnach ausgestellt wurden, finden nicht länger Anwendung auf die davon umfassten Verschmutzungen und Belästigungen durch die Teile des Bauvorhabens, die von den vom Verkehrsminister erlassenen Vorschriften umfasst sind. Dies kann wie bereits ausgeführt u. a. bedeuten, dass Bedingungen in einer Umweltgenehmigung gemäß Kapitel 5 des Umweltschutzgesetzes keine Anwendung finden, falls der Umstand, der Gegenstand der Bedingung ist, durch nach dem Vorschlag für § 14 Abs. 1 ausgestellte Vorschriften geregelt wird.

Die ausgestellten Vorschriften sind von den Unternehmern der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg einzuhalten. Es werden Vorschriften festgesetzt, dass die Unternehmer auf eigene Rechnung eine Eigenkontrolle in Form von Messungen, Berechnungen u. a. m. vornehmen oder die Eigenkontrolle von autorisierten Sachverständigen durchführen lassen sowie derartige Messungen u. a. m. den Kommunen als Aufsichtsbehörden zugänglich machen, eventuell nach Vorschriften des Umweltschutzgesetzes oder danach ausgestellten Vorschriften.

Außerdem werden Vorschriften über Aufsicht, Handhabung und Bußen festgesetzt. Es ist beabsichtigt, dass die Aufsicht und die Handhabung in Form von Auflagen und Verboten wie bisher von den Kommunen wahrgenommen werden – eventuell nach den Vorschriften in oder durch bestimmte Vorschriften aus Kapitel 9 des Umweltschutzgesetzes.

Im Übrigen wird auf die Bemerkungen zu § 14 unten verwiesen.

Nach nachbarrechtlichen Vorschriften haben Nachbarn von Grundstücken Anspruch auf Entschädigung, wenn sie Belästigungen und Nachteilen ausgesetzt sind, die das überschreiten, was im Zuge der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung zu dulden ist. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass gesetzlich festgesetzte Entschädigungsregelungen für Bewohner und Ferienhausbesitzer eingeführt werden, die Belästigungen ausgesetzt werden, die das normalerweise nach dem Umweltschutzgesetz oder den gemäß diesem ausgestellten Vorschriften Zulässige überschreiten.

Die Entschädigungsregelung ist ein Angebot für die Nachbarn. Der Verkehrsminister kann umgekehrt in den Vorschriften festlegen, dass Entschädigung nach den Vorschriften des Gesetzentwurfes nur ausbezahlt wird, wenn der Bewohner freiwillig sich bereit erklärt, etwa bestehende Vereinbarungen zu kündigen. Die nach § 14 festgesetzten Vorschriften beeinflussen im Übrigen nicht die Anwendung der allgemeinen schadensersatzrechtlichen Vorschriften für Umstände, die von den erlassenen Vorschriften nicht umfasst sind.

In der Praxis wird eine Entschädigungsregelung so zu verwalten sein, dass die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg die betreffenden Nachbarn über die gemäß § 14 vorgeschlagenen Umweltvorschriften und über die zugehörige Entschädigungsregelung nach § 15 informieren. Es werden außerdem im erforderlichen Umfang öffentliche Bekanntmachungen der Entschädigungsregelung auf Homepages u. Ä. vorgenommen. Die Unterrichtung derjenigen, die Anspruch auf eine Entschädigung haben, erfolgt durch individuelle Kontaktaufnahme. Die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg übersendet die konkreten Entschädigungsangebote nach näheren Vorschriften an den Bewohner. Darüber hinaus werden Vorschriften über die Mitteilung von Informationen, darunter im Hinblick auf die Ausbezahlung, festgesetzt. Es ist vorgesehen, dass die Entschädigung auf der Grundlage des Angebots ausbezahlt wird, wenn der Bewohner dies ausdrücklich oder stillschweigend akzeptiert. Es handelt sich nicht um eine verbindliche Vereinbarung, da auch weiterhin die vom Verkehrsminister nach dem vorgeschlagenen § 15 festgesetzten Vorschriften als Grundlage für die Entschädigung dienen, auf die der Bewohner einen Anspruch hat.

Die Auszahlung der Entschädigung erfolgt zu gleichen Teilen an alle Mitglieder eines Hausstands. Die Entschädigung wird grundsätzlich auf das NemKonto des Bewohners überwiesen. Die Entschädigung wird in der Regel in dem Monat ausbezahlt, auf den sie sich bezieht. Es kann jedoch eine höhere Vorauszahlung erfolgen. Z. B. wird die erste Auszahlung in der Regel die Entschädigung für drei Monate im Voraus umfassen. Es werden Vorschriften erlassen, dass die Bewohner die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg unterrichten, wenn sie aus ihrer Wohnung ausziehen.

Teilt der Bewohner der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg mit, dass der Bewohner das übersandte Entschädigungsangebot nicht annimmt, oder entsteht Uneinigkeit über eine Entschädigungsvereinbarung, so hat die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg die Angelegenheit der Behandlung in der Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne) zuzuleiten. Die Enteignungskommission trifft danach die Entscheidung in der Angelegenheit nach den Vorschriften des Enteignungsverfahrensgesetzes mit den Anpassungen, die sich aus diesem Gesetz ergeben.

Obwohl eine Angelegenheit der Enteignungskommission zugeleitet wird, ist vorgesehen, dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg auch weiterhin die Entschädigung gemäß dem Angebot oder der Vereinbarung auszahlt, bis

die Entscheidung der Kommission vorliegt. Die Enteignungskommission muss die Angelegenheit nach diesem Gesetz und den Vorschriften über Entschädigung behandeln, die der Verkehrsminister nach dem vorgeschlagenen § 15 Abs. 1 und 2 erlassen kann. Die Enteignungskommission ist nicht vom Angebot an die Nachbarn oder an eine eingegangene Vereinbarung gebunden und nimmt ihre Beurteilung nach den tatsächlichen Umständen und den vom Verkehrsminister ausgestellten Vorschriften vor.

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass der Verkehrsminister Vorschriften über den Anspruch von Bewohnern auf eine Ersatzwohnung auf Kosten der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg erlassen kann. Die Ersatzwohnung kommt grundsätzlich für besonders betroffene Bewohner oder für Bewohner mit besonderen persönlichen Umständen in Frage, darunter nachgewiesene gesundheitliche oder besondere familiäre Umstände.

Die Vorgehensweise bei der Bereitstellung einer Ersatzwohnung ist voraussichtlich folgende: Der Bewohner wendet sich an die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg mit einem Vorschlag für eine geeignete Ersatzwohnung, die der Bewohner selbst gefunden hat. Die Wohnung muss mit der bisherigen Wohnung nach Größe, Lage und Preis vergleichbar sein. Die Kosten für eine Ersatzwohnung dürfen die Entschädigung nicht übersteigen, auf die der Bewohner in seiner eigenen Wohnung Anspruch hätte. Der Verkehrsminister kann festlegen, dass die Kommunalvertretung in der Wohnsitzkommune eine Ersatzwohnung anweist, falls der Bewohner selbst keine geeignete Ersatzwohnung findet.

Kann die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg den Vorschlag des Bewohners für eine Ersatzwohnung akzeptieren, so wird eine Vereinbarung über eine Ersatzwohnung geschlossen. Ist es nicht möglich, zu Einigkeit zwischen dem Bewohner und der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg zu kommen, und der Bewohner hält an seinem eigenen Vorschlag fest, so hat die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg die Angelegenheit einschließlich des letzten Vorschlags des Bewohners der Enteignungskommission vorzulegen, die daraufhin eine Entscheidung trifft.

Die vorgeschlagene Ersatzwohnungsordnung tritt insgesamt an die Stelle der potenziellen Zwangsvorschriften über Ersatzwohnungen nach der Unbewohnbarkeitserklärung von gesundheitsgefährdenden oder feuergefährlichen Wohnungen oder Aufenthaltsräumen u. a. m. nach dem Stadterneuerungsgesetz, vgl. Kapitel 9 und §§ 105 und 107. Der Vorschlag für § 15 Abs. 6 sieht somit vor, dass Kapitel 9 des Stadterneuerungsgesetzes keine Anwendung findet, soweit es sich um Lärm durch das Bauvorhaben handelt. Das bedeutet u. a., dass die Kommunalvertretungen nicht verpflichtet sind, die Aufsicht über die Immobilien aufgrund von Verschmutzungen und Belästigungen durch das Bauvorhaben zu führen, vgl. § 75 des Stadterneuerungsgesetzes. Ebenso kann die Kommunalvertretung kein Verbot gegen das Bewohnen aussprechen (Unbewohnbarkeitserklärung), vgl. § 76 des Stadterneuerungsgesetzes. Die Vorschrift hat keine Bedeutung für die Vorschriften des Stadterneuerungsgesetzes im Übrigen. Das Gesetz findet auch weiterhin Anwendung, z. B. bei Feuergefahr.

§ 15 Abs. 2 des Gesetzentwurfes beinhaltet außerdem, dass der Verkehrsminister Vorschriften über den Anspruch von Eigentümern, dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg ihre Wohnung übernimmt, erlassen kann, soweit Verschmutzungen und Belästigungen durch das Bauvorhaben gemäß § 14 ausgelöst werden. Der Verkehrsminister kann u. a. Vorschriften darüber erlassen, dass der Eigentümer von Wohneigentum, darunter Eigentums- oder Genossenschaftswohnungen, der einer bestimmten Verschmutzung oder Beeinträchtigung ausgesetzt ist, die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg darum ersuchen kann, die Wohnung zum Marktpreis zu erwerben.

Die Vorgehensweise wird näher in den vom Verkehrsminister gemäß dem Vorschlag für § 15 Abs. 2 zu erlassenden Vorschriften festgesetzt, wird jedoch voraussichtlich bedeuten, dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg auf Aufforderung des Eigentümers eine schriftliche Schätzung des Wertes der Immobilie im Handel und Wandel (Marktpreis) von einem unabhängigen staatlich autorisierten Immobilienmakler und Schätzer einholt. Die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg legt danach dem Eigentümer ein Angebot für die Übernahme der Immobilie unter Beilage der Schätzung vor. Kann der Eigentümer die Wertfestsetzung nicht akzeptieren, so kann der Betreffende verlangen, dass die Angelegenheit der Enteignungskommission vorgelegt wird. Wünscht der Eigentümer letzten Endes nicht, dass seine Wohnung auf der Grundlage der Preisfestsetzung übernommen wird, so ist der Eigentümer nicht dazu verpflichtet.

Es werden nähere Vorschriften darüber erlassen, dass die Übernahme vom Bewohner nicht verlangt werden kann, wenn eine Vereinbarung oder eine Entscheidung über Entschädigung oder eine Ersatzwohnung getroffen wurde, ebenso wie die Übernahme den Bewohner daran hindern kann, später Entschädigung oder eine Ersatzwohnung zu verlangen. Die Übernahme setzt weiter voraus, dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg die betreffende Wohnung rechtmäßig kaufen kann, was bestimmte Wohnungen je nach den für die jeweilige Wohnung geltenden Vorschriften und Satzungen ausschließt (Genossenschaftswohnungen, gemeinnützige Wohnungen). Es ist nicht vorgesehen, dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg durch Enteignung einen Rechtsgrund erwirbt, die Vorschriften der Satzung in Eigentümervereinen oder Wohnungsgenossenschaften zu missachten, um die Übernahme zu erzielen. Gegebenenfalls muss der Bewohner die Möglichkeit von Entschädigung oder Ersatzwohnung nutzen. Bei der Übernahme übernimmt die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg die betreffende Immobilie als Eigentum und kann sie zu einem späteren Zeitpunkt weiterverkaufen. Ein eventueller Verlust oder Gewinn bei einem späteren Verkauf betrifft den Bewohner nicht.

Im Übrigen wird auf § 15 Abs. 1-4 des Gesetzentwurfes und die zugehörigen Bemerkungen verwiesen.

6.3.3. *Besondere Vorschriften über Sedimente u. a. m.*

Im Zuge des Bauvorhabens wird der Meeresboden in mehreren Bereichen ausgetieft. Dabei wird Meeresbodenmaterial (Sediment) für das Bauvorhaben ausgebaggert, gelagert und genutzt.

Bei der Festen Fehmarnbeltquerung handelt es sich um Sediment, das für den Absenktunnel abgebaggert wird, d. h. am Tunnelportal und für den Cut-and-Cover-Tunnel bei Rødbyhavn, in der Tunnelrinne und im und um den Arbeitshafen bei Rødbyhavn. Im Zusammenhang mit diesem Teil des Bauvorhabens sind ca. 19 Mio. m³ Sediment zu bewegen. Es wird davon ausgegangen, dass ca. 8 Mio. m³ Sediment auf deutschem Hoheitsgebiet und 11 Mio. m³ Sediment auf dänischem Hoheitsgebiet ausgebaggert werden müssen. Es ist zu erwarten, dass ca. 2 Mio. m³ Sediment beim Bauvorhaben auf deutschem Gebiet und ca. 17 Mio. m³ Sediment beim Bauvorhaben auf dänischem Gebiet verwendet werden.

Dieser Aushub dient primär zur Gewinnung der neuen Landbereiche südlich von Lolland und bei Fehmarn. Als Teil der festen Fehmarnbeltquerung werden somit neue Landbereiche bei Lolland und Fehmarn angelegt. Die Bereiche werden als von einer Steinsetzung oder einer Küsteneinfassung abgegrenzten Halbinseln angelegt und durch Aufschütten von ausgebaggerten Sedimenten aus der Tunnelrinne, dem Arbeitshafen und dem Zufahrtskanal erstellt. Die Landgewinnungsfläche bei Lolland liegt zu beiden Seiten des Fährhafens bei Rødbyhavn und erstreckt sich ca. 3,5 km nach Westen und ca. 3,7 km nach Osten. Die Halbinseln reichen ca. 500 m weit in den Fehmarnbelt hinein, die durchschnittliche Breite des gesamten Bereichs ist ca. 430 m.

Darüber hinaus werden die Sedimente in dem zeitweiligen Baubereich gelagert, wo sie als vorläufige Küstenschutzdeiche zur Sicherung des dahinterliegenden Gebiets dienen. Die Lagerstätten wirken außerdem als Lärmabschirmung und dienen zur vorläufigen Aufbewahrung von Sedimenten, bevor diese für die feste Fehmarnbeltquerung verwendet werden, z. B. zum Auffüllen des Arbeitshafens. Schließlich werden Teile der Sedimente zur Errichtung von Rampen und zur Rückfüllung um die Konstruktionen verwendet.

Bei der Errichtung der dänischen Hinterlandanbindungen, vgl. § 2 – namentlich der Eisenbahnhinterlandanbindung – wird Material aus der neuen Fahrinne im Masnedø Østflak (240.000 m³) und von der Erweiterung des Eisenbahndamms im Guldborgsund (23.500 m³) ausgebaggert. Hinzu kommen kleinere Mengen von Aushub bei der Gründung von Brückenpfeilern der beiden neuen Brücken über den Masnedø Sund und den Guldborgsund (ca. 5.000 m³ je Brücke). Das Sediment aus der Fahrinne und von den Brücken wird verklappt, das Sediment von der Erweiterung des Damms wird verklappt oder auf einer nah gelegenen Landfläche abgelagert.

Die Anwendung von Sedimenten, namentlich zur Landgewinnung und zur Auffüllung des Arbeitshafens u. a. m., ist eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung des Bauvorhabens.

Ausgebaggerte Meeresbodensedimente können unter die Definition für Abfall fallen, vgl. Artikel 3 Abs. 1 Ziffer 1 der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2008/98/EG über Abfälle (Abfallrichtlinie) und § 2 Abs. 1 des Erlasses über Abfälle (Abfallerlass). Die Kommunalvertretung entscheidet gemäß § 4 Abs. 1 des Abfallerlasses, ob es sich bei einem Stoff oder einem Gegenstand um Abfall handelt.

Bezüglich des Meeresbodensediments, das am Tunnelportal und im Cut-and-Cover-Tunnel bei Rødbyhavn, in der Tunnelrinne und im und um den Arbeitshafen bei Rødbyhavn ausgebaggert wird, handelt es sich nach Einschätzung der Umweltbehörde nur bei 5 % des Materials (hauptsächlich Torf und Schlack mit minderwertigen geotechnischen Eigenschaften) um Abfall. Der weitaus größte Teil des Aushubs (ca. 95 %) besteht voraussichtlich aus Sand und Ton mit guten technischen Eigenschaften, die bewirken, dass er z. B. für Anlagen an Land genutzt werden kann, und dürfte voraussichtlich nicht Abfall sein, sondern ein Nebenprodukt, vgl. Artikel 5 der Abfallrichtlinie und § 2 Abs. 2 des Abfallerlasses.

Die ca. 5 % der Sedimente, die als Abfall zu bewerten sind, werden zur Landgewinnung in den Bereichen bei Lolland und Fehmarn verwendet. Diese Verwendung bedeutet, dass das Material damit dem Anwendungsbereich der Abfallrichtlinie entzogen ist, vgl. Artikel 2 Abs. 3 der Richtlinie. Daraus geht hervor, dass die Richtlinie nicht Sedimente umfasst, die innerhalb von Oberflächengewässern im Hinblick auf u. a. Landgewinnung umgelagert werden, sofern die Sedimente erwiesenermaßen nicht gefährlich sind. Die Vorschrift in Artikel 2 Abs. 3 der Abfallrichtlinie ist indessen nicht in dänisches Recht umgesetzt.

Daher wird in § 16 vorgeschlagen, dass die Abfallvorschriften in Kapitel 6 des Gesetzes über Umweltschutz und die daraus abgeleiteten Vorschriften keine Anwendung auf Sedimente finden, die innerhalb der Oberflächengewässer im Hinblick auf Landgewinnung umgelagert werden, wenn die Sedimente nicht gefährlich sind. Der Umstand, dass die

Sedimente unter diesen Umständen kein Abfall sind, bewirkt, dass die Verwendung der Sedimente z. B. auch keine Umweltgenehmigung gemäß Kapitel 5 des Umweltschutzgesetzes u. a. m. erfordert.

Die Vorschrift gilt nur für nicht gefährliche Sedimente. Gefährlicher Abfall ist in Artikel 3 Ziffer 2 der Abfallrichtlinie und § 3 Ziffer 22 des Abfallerlasses definiert. Der Verkehrsminister kann gemäß § 16 Abs. 2 nähere Vorschriften darüber erlassen, wann es sich um nicht gefährliche Sedimente handelt.

Soweit die Sedimente nicht vom Vorschlag für § 16 umfasst sind, sind sie nach den allgemeinen Vorschriften zu behandeln. Das bedeutet gegebenenfalls u. a., dass Teile der Sedimente von den Abfallvorschriften umfasst sind und dass je nach den Umständen eine Umweltgenehmigung für Lagerung oder Deponierung der Sedimente erforderlich ist. Außerdem kann gemäß dem Meeresumweltgesetz und dem Erlass Nr. 32 vom 7. Januar 2011 über die Verklappung von ausgebautem Sedimentmaterial (Verklappungserlass) eine Genehmigung für die Verklappung erforderlich sein.

Nach den Vorschriften in §§ 19 und 27 des Umweltschutzgesetzes können die Landgewinnung sowie die Anwendung von Sedimenten außerdem die Genehmigung der Kommunalvertretung erfordern, falls sie verunreinigende Stoffe enthalten. Gemäß § 19 des Umweltschutzgesetzes dürfen Stoffe, Produkte und Materialien, die Grundwasser, Erdboden und Untergrund verunreinigen können, nicht ohne Genehmigung im Boden vergraben, eingeleitet oder auf dem Boden abgelagert oder in den Untergrund abgeleitet werden. Nach § 27 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes dürfen Stoffe, die das Wasser verunreinigen können, nicht in Wasserläufe, Seen oder das Meer eingeleitet werden. Ebenso dürfen derartige Stoffe nicht so gelagert werden, dass die Gefahr von Verunreinigung des Wassers besteht. Aus § 27 Abs. 2 dieses Gesetzes ergibt sich weiter, dass Stoffe, die im Meer abgelagert werden, nicht ohne Zulassung so beeinflusst werden dürfen, dass sie das Wasser verunreinigen können.

Die vorliegenden Umweltprüfungen zeigen, dass die Sedimente, die bei der Ausführung der Arbeiten am Bauvorhaben anfallen, nicht verunreinigend sind; daher ist davon auszugehen, dass normalerweise keine Zulassung nach §§ 19 und 27 des Umweltschutzgesetzes für Landgewinnung bzw. Verwendung an Land erforderlich ist. Falls einzelne Teile der Sedimente sich dennoch als verunreinigend erweisen sollten, finden §§ 19 und 27 des Umweltschutzgesetzes sowie je nach den Umständen das Bodenverunreinigungsgesetz Anwendung. Für Entscheidungen nach §§ 19 Abs. 1 und 27 Abs. 2 und 3 des Umweltschutzgesetzes findet der Vorschlag für § 13 (Ausschluss der Beschwerdemöglichkeit) Anwendung.

Schließlich kann die Nutzung von Sedimenten eine Zulassung gemäß Kapitel 4 des Rohstoffgesetzes erfordern. Die Sedimente, die beim Bau des Absenktunnels und des Arbeitshafens anfallen, vgl. § 1 Abs. 2 Ziffer 1, verlangen jedoch nach dem Vorschlag für § 12 Abs. 3 keine Zulassung nach Kapitel 4 des Rohstoffgesetzes. Diese Vorschrift gilt jedoch nur für die Nutzung von Sedimenten, die bei den genannten Arbeiten am Absenktunnel oder am Arbeitshafen anfallen.

Sonstige Rohstoffgewinnung außerhalb des Projektbereichs erfordert eine normale Zulassung u. a. nach dem Rohstoffgesetz. Die Gewinnung von Sand und Kies für die Verwendung beim Bauvorhaben erfolgt grundsätzlich in den Bauherrenbereichen, die durch Erlass Nr. 136 vom 16. Februar 2012 der Rohstoffgewinnung vorbehalten sind (Kriegers Flak und Rønne Banke), wo die Femern A/S voraussichtlich Rohstoffe mit Zulassung des Umweltministers (Landesnaturschutzamt) (Naturstyrelsen) gewinnt.

Es ist somit nicht beabsichtigt, dass Rohstoffe in den Bereichen gewonnen werden, die gemäß dem Rohstoffgesetz als Gemeinschaftsbereich ausgewiesen sind. Gewinnung im Gemeinschaftsbereich sollte nur erfolgen, wenn der Bedarf für besondere Qualitäten von Rohstoffen entsteht, die in den Bauherrenbereichen nicht vorkommen. Gegebenenfalls muss die Gewinnung in einem so begrenzten Umfang wie möglich erfolgen. Die Femern A/S nimmt Kontakt zu den zuständigen Behörden im Hinblick darauf auf, falls die Gewinnung in den Gemeinschaftsbereichen aktuell wird.

6.3.4. Aufsicht, Handhabung u. a. m.

Der Verkehrsminister führt die Aufsicht darüber, dass das Bauvorhaben in Übereinstimmung mit dem Baugesetz durchgeführt wird, darunter mit den Richtlinien im Umsetzungserlass. Grundsätzlich haften die Bauherren dafür, sicherzustellen, dass das Bauvorhaben in Übereinstimmung mit dem Baugesetz durchgeführt wird. Dies gilt u. a. auch für die in § 11 genannten Abhilfemaßnahmen, darunter, dass die vorgesehene Ersatznatur sich entwickelt und gepflegt wird, bis der Zweck des Ersatzes erfüllt ist.

Durch den Vorschlag zu § 12 werden Arbeiten im Zuge des Bauvorhabens von einer Reihe von Vorschriften in der allgemeinen Natur- und Umweltgesetzgebung ausgenommen. Dies gilt indessen nur, solange die betreffenden Arbeiten im Zuge der Durchführung des Bauvorhabens, d. h. mit Rechtsgrund in den §§ 1 und 2 des Baugesetzes durchgeführt werden, darunter in Übereinstimmung mit der Projektbeschreibung in den Vorarbeiten und dem Umsetzungserlass. Führen die Bauherren Arbeiten durch, die nicht Teil dieser Beschreibung des Bauvorhabens sind, so findet die allgemeine

Natur- und Umweltgesetzgebung Anwendung, darunter die Vorschriften über Aufsicht, Handhabung und Strafen, es sei denn, dass erforderlichenfalls eine Projektänderung gemäß dem Vorschlag für §§ 8 und 9, vgl. § 17, genehmigt wurde.

Die normalen Aufsichtsbehörden können den Bauherren Auflagen u. a. m. nach den allgemeinen Vorschriften erteilen, vgl. jedoch § 13, falls die Bauherren Arbeiten ausführen, die nicht in Übereinstimmung mit dem Umsetzungserlass stehen und gleichzeitig eine Übertretung der allgemeinen Gesetzgebung ausmachen, die weiterhin Anwendung auf das Bauvorhaben findet. Ein Beispiel für eine derartige Situation ist, dass eine Arbeit im Widerspruch zu der Voraussetzung des § 11 ausgeführt wird, dass das Bauvorhaben nicht – mit den im Umsetzungserlass beschriebenen Abhilfemaßnahmen – eine Übertretung der Vorschriften des § 29 a des Naturschutzgesetzes, des Erlasses über den Artenschutz oder § 6 a Abs. 1 und 2 oder § 7 im Gesetz über Jagd und Wildverwaltung beinhaltet.

Im Vorschlag zu § 48 sind Vorschriften über Strafen festgesetzt, falls die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg §§ 8 oder 9 übertreten, indem sie die Anmeldung von Änderungen des Bauvorhabens, d. h. umweltmäßig relevante im Baugesetz, den Vorarbeiten dazu oder dem Umsetzungserlass beschriebene Abweichungen vom Bauvorhaben unterlassen.

7. Verkehrsmäßige Folgen

Der Fehmarnbelt liegt auf der nord-südlich verlaufenden Achse, die Skandinavien mit Kontinentaleuropa verbindet. Die Fehmarnbeltquerung spielt daher eine Schlüsselrolle für den effizienten Ausbau der europäischen Straßen- und Eisenbahnverbindungen. Gleichzeitig ist die Querung ein Teil des transeuropäischen TEN-T-Netzwerks, das die wichtigen Hauptkorridore durch Europa festlegt.

Es ist zu erwarten, dass der Personenverkehr und die Gütermengen in den kommenden Jahrzehnten weiter steigen. Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass Wirtschaftswachstum, verstärkte internationale Handelsbeziehungen sowie verbesserte Mobilität in der Gesellschaft voraussichtlich den Verkehr auf den dänischen und internationalen Eisenbahn- und Straßennetzen steigern. Der Bahnverkehr zwischen Skandinavien und dem Kontinent dürfte somit ebenfalls zunehmen.

Das Fehmarnbelt-Bauvorhaben führt weitaus flexiblere Transportmöglichkeiten mit sich und ergibt wesentliche Zeiteinsparungen für Personen und Güter, nicht zuletzt auf der Bahn. Einer der Hauptzwecke des Vorhabens ist eben die Stärkung der Eisenbahn, darunter des Gütertransports auf der Schiene. Im November 2014 wurde eine aktualisierte Verkehrsprognose für eine Feste Fehmarnbeltquerung ausgearbeitet. Aus dieser Verkehrsprognose geht hervor, dass für 2025 zu erwarten ist, dass 36 Personenzüge und 65 Güterzüge pro Tag insgesamt in beiden Richtungen auf der Feste Fehmarnbeltquerung verkehren. 2035 sind insgesamt 40 Personenzüge und 74 Güterzüge pro Tag auf der Fehmarnbeltquerung zu erwarten.

Mit einem Durchführungsplan für den Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahn, der mit dem Elektrifizierungs- und Signalprogramm kombiniert ist, besteht die Möglichkeit, die Strecke zwischen Ringsted und südlich von Holeby im Herbst 2019 für höhere Geschwindigkeiten und doppelgleisig einschließlich der neuen Signalanlage auf der gesamten Strecke zwischen Ringsted und Holeby über die bestehende Brücke über den Storstrøm zu eröffnen. Die Strecke zwischen Ringsted und Næstved wird somit 2019 elektrifiziert sein. Ende 2021 wird der Rest der Strecke elektrifiziert, und die neue Brücke über den Storstrøm wird mit der neuen Signalanlage und Elektrifizierung im selben Jahr in Gebrauch genommen.

Der Bau einer doppelgleisigen Strecke zwischen Vordingborg und der Landfeste am Fehmarnbelt bietet vor allem die Möglichkeit, die Zahl der Züge zwischen Dänemark und Deutschland zu steigern. Gleichzeitig bedeuten die Eisenbahnhinterlandanbindungen, dass die Bedingungen für den Güterverkehr auf der Strecke zwischen Ringsted und Holeby wesentlich verbessert werden. Neue Überholgleise für 1.000 m lange Güterzüge ergeben weit bessere Möglichkeiten, dass Personenzüge Güterzüge überholen können und damit wieder Pünktlichkeit (Normalverkehr) nach größeren Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb zu erzielen.

Bei Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb ist an Situationen gedacht, wo sich Züge infolge von Störungen an der Bahnanlage, z. B. Signal-, Fahrleitungs- und Gleisfehler, Fehlern am Zug oder von außen eintretenden Umständen wie das Überfahren von Personen, Witterung u. a. m. verspäten.

Die Eisenbahnhinterlandanbindungen werden somit in hohem Maße Auswirkungen auf den Güterzugsverkehr im Zusammenspiel mit dem Personenverkehr haben.

Die Elektrifizierung der Strecke zwischen Ringsted und Holeby wird ebenfalls bewirken, dass die einzelnen Eisenbahnbetreiber in größerem Umfang ihre Züge auf den übrigen elektrifizierten Strecken in Dänemark und Nordeuropa flexibler einsetzen können.

Der Ausbau der Eisenbahn hinterlandbindungen zwischen Ringsted und südlich von Holeby bedeutet somit eine markante Verbesserung für Personen- und Güterzüge. Es werden mehr Züge zwischen Dänemark und Deutschland und zwischen Kopenhagen und Nykøbing F verkehren. Die Reisezeit zwischen Deutschland und Dänemark und zwischen dem Großraum Kopenhagen und den Städten auf Südseeland, Lolland und Falster verkürzt sich.

Insgesamt gesehen ergeben diese Projekte neue Möglichkeiten für die gesamte Region zwischen Hamburg und Kopenhagen, aber auch allgemein für den Verkehr in der Region, da das Bauvorhaben Kapazitäten auf Fünen und in Jütland zur Stärkung der Kapazität zwischen West- und Ostdänemark freisetzt. Das Bauvorhaben trägt somit zu einer Stärkung der gesamten Infrastruktur zwischen West- und Ostdänemark zugunsten einer ausgewogenen Wachstums- und Beschäftigungsentwicklung bei. Außerdem ist die Querung ein schnellerer und direkterer Transportweg zwischen Skandinavien und dem kontinentalen Europa als die bisherigen Transportrouten für den Personen- und Güterverkehr.

Die Modernisierung der Eisenbahnstrecke ermöglicht außerdem Verbesserungen für den Pendlerverkehr mit der Bahn zwischen Lolland-Falster, Südseeland und dem Raum Kopenhagen. Das Bauvorhaben bedeutet daher auch für Reisende auf diesen Strecken kürzere Reisezeiten. Z. B. wird die kürzeste Reisezeit zwischen Nykøbing F und Kopenhagen unter einer Stunde liegen.

Die Fehmarnbeltquerung verkürzt die Reisezeit für Pkw und Lkw zwischen Kopenhagen und Hamburg um knapp eine Stunde. Für den Eisenbahnverkehr ermöglicht es die feste Fehmarnbeltquerung zusammen mit den sonstigen geplanten neuen Anlagen, die durchschnittliche Fahrzeit zwischen Kopenhagen und Hamburg um etwa zwei Stunden zu senken. Das heißt von 4 Stunden und 40 Minuten heute auf 2 Stunden und 40 Minuten nach der Eröffnung der Querung und der Modernisierung der deutschen Hinterlandanbindung.

Die Verkehrsteilnehmer sparen Zeit in Form von eingesparter Wartezeit an der Fähre und einer schnelleren Überquerung des Fehmarnbells im Vergleich zur bisherigen Fährüberfahrt. Neben den finanziellen Gewinnen durch die kürzere Transportzeit trägt das Bauvorhaben auch zur Herabsetzung der CO₂-Emissionen bei. Die jährliche CO₂-Emission wird voraussichtlich durch die Inbetriebnahme der Fehmarnbeltquerung wesentlich gemindert, da die Güterzüge und Lkw, die heute über Fünen und Jütland fahren, eine ca. 160 km kürzere Fahrtstrecke von Kopenhagen nach Hamburg erhalten. Darüber hinaus wird auch der Umstand, dass Kraftfahrzeuge nicht notwendigerweise mit der Fähre über den Fehmarnbelt transportiert werden müssen, ebenfalls eine Reduktion der CO₂-Emissionen mit sich führen.

8. Verkehr während der Bauzeit

Während der Bauzeit wird zusätzlicher Verkehr infolge des Lkw-Verkehrs mit Baumaterialien, Warenlieferungen, Abholen von Müll usw. sowie des Pkw- und Busverkehrs der Mitarbeiter und Besucher von und zum Produktionsbereich, zur Baustelle beim Portalbereich und zum Camp verursacht.

Der zusätzliche Straßenverkehr im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung verteilt sich auf Verkehr von und zu den verschiedenen Bereichen des gesamten Produktionsbereichs und den sonstigen Arbeitsplätzen: Verkehr von und zur Tunnелеlementfabrik, Verkehr von und zum Camp und Verkehr von und zum Arbeitsplatz am Tunnelportal. Der zusätzliche Verkehr besteht vor allem aus Lkw und Pkw. Aus Gründen der Vorsicht wird davon ausgegangen, dass der Verkehr allgemein gleichmäßig über den gesamten Tag an allen Tagen und das Jahr über verteilt ist. Es werden jedoch Spitzenzeiten für den Pkw-Verkehr drei Mal täglich erwartet.

Die Verkehrsabwicklung ohne unnötige Verzögerungen für die Verkehrsteilnehmer hat einen hohen Stellenwert bei der Planung der Bauarbeiten. Es wird angestrebt, dass die Arbeiten an der Anschlussanlage mit möglichst wenig Belästigungen für den Verkehr geplant werden. Der Verkehr zu den Baustellen wird voraussichtlich grundsätzlich direkt zwischen der E47 und dem Baubereich verlaufen, es wird jedoch zusätzlicher Verkehr von und zu dem Hafen Rødbyhavn während des Zeitraums der Anlage des Arbeitshafens für die feste Fehmarnbeltquerung anfallen.

Im Hinblick auf möglichst weitgehende Begrenzung des zusätzlichen Verkehrs wird weiter angestrebt, möglichst viele Baustoffe von See her anzuliefern. Daher werden zwei vorläufige Arbeitshäfen bei Rødbyhavn und Puttgarden angelegt. Die beiden Häfen tragen in hohem Maße zur Entlastung der Straßen und zur Verminderung des Umfangs des Schwerverkehrs bei. Außerdem werden u. a. Rad- und Gehwege im Gebiet angelegt, so dass die künftigen Mitarbeiter zwischen den künftigen Wohnbereichen und den Arbeitsbereichen radeln können.

Zur See entsteht zusätzlicher Verkehr durch die Ausbaggerung der Tunnelrinne, das Aufspülen des Neulands, den Bau der Tunnelteile sowie die genannte Lieferung von Baustoffen für das Bauvorhaben. Die Schifffahrtsbehörden haben eine Reihe von Anforderungen für Maßnahmen zur Sicherung des Schiffsverkehrs im Zusammenhang mit dem

Bauvorhaben gestellt, darunter u. a. eine Auflage bezüglich der Einrichtung und des Betriebs eines VTS-Systems (Vessel Traffic Service).

Auf den Eisenbahnstrecken im Anschluss an das Bauvorhaben entsteht zeitweise ein Bedarf für Sperrungen. Neben zeitweisem eingleisigem Verkehr und Nacht- und Wochenendsperrungen werden Vollsperrungen der Bahn auf folgenden Strecken in folgenden Zeiträumen erforderlich sein:

- Ca. 6 Monate Vollsperrung der Strecke zwischen Orehoved und Nykøbing Falster 2017.
- Ca. 8,5 Monate Vollsperrung der Strecke zwischen Nykøbing Falster und Rødby 2017.
- 13 Wochen Vollsperrung 2018 der Strecke zwischen Næstved und Vordingborg, wo zahlreiche Gleis- und Brückenerneuerungen im Rahmen des Bauvorhabens durchgeführt werden.
- Ca. 6 Monate Vollsperrung der Strecke zwischen Ringsted und Næstved 2019.
- Ca. 4,5 Monate Vollsperrung der Strecke zwischen Orehoved und Rødby 2019.

Siehe jedoch Abschnitt 11.2.2 über die Baukosten für die dänischen Hinterlandanbindungen bezüglich des übergeordneten Zeitplans.

9. Enteignung

Aus § 73 des dänischen Grundgesetzes geht hervor, dass das Eigentumsrecht unantastbar ist und dass niemand verpflichtet werden kann, sein Eigentum zu veräußern, es sei denn, dass das Allgemeinwohl es erfordert. Die Veräußerung kann nur aufgrund eines Gesetzes und gegen vollständige Entschädigung erfolgen.

Mit den vorgeschlagenen Vorschriften wird gemäß § 73 des Grundgesetzes ein Rechtsgrund geschaffen, um durch Enteignung die sonstigen benötigten Flächen und Rechte zur Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark zu erlangen. Die Enteignung kann nur erfolgen, falls es erforderlich ist, die betreffenden Flächen u. a. m. entweder zeitweilig oder auf Dauer zu erwerben, um das Bauvorhaben durchführen zu können.

Die Enteignungen gemäß dem Gesetzentwurf erfolgen im Grundsatz nach den diesbezüglichen Vorschriften im Gesetz über die Vorgehensweise bei Enteignungen von Immobilien. Bezüglich dieser Enteignungen nimmt die Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne) eine gründliche Prüfung vor, ob die jeweilige Enteignung erforderlich ist. Die Forderung, dass die Enteignung notwendig sein muss, ist der Ausdruck dafür, dass der allgemeine Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erfüllt sein muss. Die zwangsweise Veräußerung von Eigentum kann somit nicht durchgeführt werden, falls der Zweck der Enteignung auf eine für den Grundeigentümer weniger einschneidende Art und Weise erfüllt werden kann.

Enteignungen werden gemäß dem Gesetzentwurf im Hinblick auf die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark erfolgen, also zu einem Zweck, der öffentlichen Charakter hat und damit dem Allgemeinwohl dient.

Der Umfang der beabsichtigten Enteignungen wird durch die Bearbeitung der Flächennutzungsbedürfnisse des Bauvorhabens erhellt, die aus den UVP-Unterlagen für die in §§ 1 und 2 genannten Anlagen hervorgehen.

Die feste Fehmarnbeltquerung wird nach einem straffen Zeitplan durchgeführt, wobei eine Verzögerung des Bauvorhabens erhebliche gesamtgesellschaftliche Folgen hätte. Hinzu kommt, dass der besondere grenzüberschreitende Charakter und die erheblichen Dimensionen der festen Fehmarnbeltquerung es erforderlich machen, die größtmögliche Flexibilität in Bezug auf die Planung und die geschmeidige Durchführung der Arbeiten im Falle grenzüberschreitender Probleme während des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung zu erzielen. Diese Flexibilität soll von Seiten der Behörden durch konkrete Vorschriften im Baugesetz erzielt werden.

Im Hinblick auf den erforderlichen Ermessensspielraum während der Bauzeit enthalten §§ 29-33 des Gesetzentwurfes endgültige konkrete Enteignungsbeschlüsse, so dass im erforderlichen Umfang verhindert wird, dass Probleme in Bezug auf die Eigentumsverhältnisse – und insbesondere der Zeitaufwand für deren Lösung – ein Hindernis für den Fortschritt der festen Fehmarnbeltquerung mit erheblichen finanziellen Folgen darstellen.

Entsprechende konkrete Enteignungsbeschlüsse werden hinsichtlich der Hinterlandanbindungen des Bauvorhabens als nicht erforderlich betrachtet. Enteignungen, die für den Bau und den Betrieb dieser Anlagen erforderlich sind, können daher aufgrund des § 27 des Gesetzentwurfes durchgeführt werden.

Enteignungen, die für die feste Fehmarnbeltquerung erforderlich sind und die nicht von §§ 29-33 des Gesetzentwurfes umfasst sind, können ebenfalls mit Rechtsgrund in § 27 des Gesetzentwurfes vorgenommen werden.

Die Eingriffe, die in den endgültigen konkreten Enteignungsbeschlüssen der §§ 29-33 des Gesetzentwurfes vorgesehen sind, sind alle unabdingbar und für die feste Fehmarnbeltquerung zeitkritisch und müssten andernfalls nach der Verabschiedung des Baugesetzes durch eine Vereinbarung oder die Durchführung eines herkömmlichen Enteignungsverfahrens mit Gefahr von Verzögerungen des Bauprozesses durchgeführt werden. Die Notwendigkeit der Eingriffe wird erhellt durch die eingehende Bearbeitung der sich aus den UVP-Unterlagen für die feste Fehmarnbeltquerung ergebenden Flächennutzungsbedürfnisse der festen Fehmarnbeltquerung.

Bezüglich des Fortschritts der festen Fehmarnbeltquerung kann der Verkehrsminister gemäß § 34 des Gesetzentwurfes ohne weitere Ankündigung etwaige Gegenstände, Bepflanzung u. a. m. auf den von den endgültigen konkreten Enteignungsbeschlüssen in §§ 29-33 des Gesetzentwurfes betroffenen Flächen entfernen. Abgesehen von den Enteignungsbeschlüssen, die aufgrund der besonderen Bedingungen der festen Fehmarnbeltquerung für das Baugesetz vorgeschlagen werden, vgl. §§ 29-33, unterscheiden sich die Enteignungen nicht von sonstigen Enteignungen, die im Zuge des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung durchgeführt werden.

Die von §§ 29-33 des Gesetzentwurfes umfassten Enteignungseingriffe haben außerdem gemeinsam, dass die Flächen, die für die feste Fehmarnbeltquerung genutzt werden, überwiegend unbewohnte landwirtschaftliche Flächen sind, wo allerdings heute 31 Windgeneratoren stehen, die im Zuge des Bauvorhabens abgebaut werden müssen. Hinzu kommt der Deich auf beiden Seiten vom Hafen Rødbyhavn, der für die Bauarbeiten genutzt werden muss. Von den genannten Enteignungen werden keine Gebäude, darunter Wohngebäude, berührt.

Die Femern A/S wird versuchen, Vereinbarungen mit den Eigentümern der berührten Grundstücke über die betreffenden Eingriffe abzuschließen, darunter über Schadensersatz, Wiederherrichtung u. a. m. Selbst wenn der Abschluss einer Vereinbarung möglich ist, werden die Eingriffe durch die Verabschiedung des Baugesetzes durch das Folketing erfolgen, u. a. um sicherzustellen, dass der Schadensersatz für die Abtretung von Flächen nicht bei der Berechnung des steuerpflichtigen Einkommens des Eigentümers berücksichtigt wird, vgl. § 11 Abs. 1 des Gesetzes über die Besteuerung von Immobiliengewinnen.

Die Enteignungen gemäß dem Gesetzentwurf erfolgen nach den diesbezüglichen Vorschriften des Gesetzes über die Vorgehensweise bei der Enteignung von Immobilien. Soweit das Folketing keine Entscheidung über die Enteignung trifft, vgl. §§ 29-33 des Gesetzentwurfes, wird die Enteignungskompetenz der Enteignungskommission zugewiesen, die sowohl für die Prüfung des vorliegenden Bauvorhabens zuständig ist als auch die endgültige Entscheidung über die Enteignung trifft.

Ein Rechtsstreit über die Rechtmäßigkeit einer von der Enteignungskommission getroffenen Enteignungsentscheidung ist innerhalb von sechs Monaten nach der Entscheidung der Enteignungskommission über die Enteignung bei den Gerichten anzustrengen, vgl. § 15 Abs. 4 des Gesetzes über die Vorgehensweise bei Enteignungen von Immobilien. Die Gerichte können außerdem die Rechtmäßigkeit der konkreten Enteignungsentscheidungen des Gesetzentwurfes, vgl. §§ 29-33, prüfen.

Die Entscheidung über die Festsetzung der Entschädigung wird in allen Fällen von der Enteignungskommission getroffen. Die Entschädigung muss vollständig sein, was bedeutet, dass eine Entschädigung zu zahlen ist, die den Eigentümer finanziell so stellt, wie er gestellt wäre, wenn die Enteignung nicht erfolgt wäre.

Es werden vor allem Verluste infolge von Veräußerungen von Flächen und der Auferlegung von Dienstbarkeiten entstehen, die zu entschädigen sind. Aber auch andere Nachteile infolge der Enteignung – und zwar sowohl zeitweilige als auch dauerhafte – können Entschädigungen auslösen. Nicht nur der Eigentümer der zu enteignenden Immobilie, sondern auch beispielsweise Inhaber von Rechten sowie Nachbarn können Anspruch auf Entschädigung haben.

Im Zuge der Anhörung über den Gesetzentwurf hat die Femern A/S durch einen individuellen Brief die betreffenden Eigentümer über den Inhalt des Gesetzentwurfes informiert. Dem Brief lag eine Beschreibung der konkreten Eingriffe auf dem Grundstück sowie eine Karte bei, die den Umfang des Eingriffs veranschaulicht. Allen Eigentümern wurde außerdem die Kennzeichnung des Vorhabens in der Landschaft angeboten.

Soweit das Folketing einen Enteignungsbeschluss trifft, vgl. §§ 29-33 des Gesetzentwurfes, gilt als Voraussetzung, dass die Enteignungskommission unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes eine Versammlung einberuft, auf der die enteigneten Flächen u. a. m. durchgegangen werden. Die Versammlung wird im Hinblick auf die Festsetzung der Entschädigung abgehalten, die auf der Versammlung oder später erfolgen kann. Falls bereits vor der Verabschiedung des Gesetzes eine Vereinbarung getroffen wird, besteht in der Regel nicht die Notwendigkeit, weitere Versammlungen abzuhalten.

Trifft das Folketing einen Enteignungsbeschluss, vgl. §§ 29-33 des Gesetzentwurfes, und beantragt der Eigentümer in einem Fall, in dem keine Vereinbarung mit dem Eigentümer über die Höhe des Schadensersatzes getroffen wurde, eine Vorauszahlung der Enteignungsentschädigung, so zahlt die Femern A/S nach Inkrafttreten des Gesetzes abschlagsweise

einen Betrag aus, der dem entspricht, wozu die Femern A/S nach ihrer Einschätzung verpflichtet ist. Die Auszahlung erfolgt mit dem Vorbehalt einer Rückzahlung, falls die Enteignungskommission die Entschädigung auf einen niedrigeren Betrag als den ausbezahlten festsetzt. Die Enteignungskommission ist somit bei der nachfolgenden Festsetzung der Entschädigung nicht an die Anträge der Parteien, darunter an den abschlagsweise durch die Femern A/S ausgezahlten Betrag gebunden. Wurde eine Vereinbarung über die Höhe des Schadensersatzes getroffen, so entspricht die Zahlung dem vereinbarten Betrag.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Auszahlung einer abschlagsweisen Entschädigung an den Eigentümer eine Erklärung etwaiger Pfandgläubiger voraussetzt, dass der Betrag an den Eigentümer ausgezahlt werden darf. Widersetzen sich die Pfandgläubiger der Auszahlung, so wird die Entschädigung an die Pfandgläubiger nach deren Rangfolge ausbezahlt. Alternativ kann vereinbart werden, dass die Entschädigung an die Bank des Eigentümers unter der Bedingung ausgezahlt wird, dass die Bank das Verhältnis zu den Pfandgläubigern klärt und eventuell die Zahlung von Steuern und Abgaben zum Zeitpunkt der Veräußerung gewährleistet.

Es wird vorgeschlagen, dass durch das Gesetz die Möglichkeit eröffnet wird, dass der Verkehrsminister in besonderen Fällen Grundstücke vor dem Zeitpunkt der allgemeinen Enteignungen enteignen kann. Diese Möglichkeit wird aus Rücksicht auf eventuelle Eigentümer von zu enteignenden Grundstücken vorgeschlagen, wo besondere zwingende Umstände dafür vorliegen, dass die Enteignung vorgezogen wird, z. B. infolge von Krankheit u. Ä.

10. Organisations- und Eigentumsverhältnisse

Die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg werden ermächtigt, Bau, Betrieb und Finanzierung des Bauvorhabens durchzuführen und andere für die im Hinblick auf den Bau und den Betrieb des Bauvorhabens erforderlichen Dispositionen zu treffen.

Die Femern A/S ist vollständiges Eigentum der A/S Femern Landanlæg. Die A/S Femern Landanlæg ist vollständiges Eigentum der staatlichen Gesellschaft Sund og Bælt Holding A/S. Der Verkehrsminister kann allgemeine und besondere Anweisungen für die Ausübung der Tätigkeit der Gesellschaften erlassen, vgl. § 3 Abs. 3 des Gesetzentwurfes. Ebenso legt der Verkehrsminister die Höhe der Gebühren für die Benutzung des Fehmarnbelttunnels fest.

Die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg arbeiten seit der Verabschiedung des Projektierungsgesetzes an der Projektierung des Bauvorhabens. Die Femern A/S war hauptsächlich für die Planung der festen Fehmarnbeltquerung verantwortlich, während die A/S Femern Landanlæg hauptsächlich für die Planung des Ausbaus der dänischen Hinterlandanbindungen verantwortlich war. Banedanmark hat in der Praxis die Projektierung des Eisenbahnteils der dänischen Hinterlandanbindungen übernommen, während das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) in der Praxis die Projektierung des Straßenteils der dänischen Hinterlandanbindungen übernommen hat. Der Gesetzentwurf führt deshalb in Hauptzügen die Bestimmungen des Projektierungsgesetzes über die organisatorischen Regelungen weiter und münzt damit die Absicht des Projektierungsgesetzes aus, dass die Gesellschaften, die die Projektierungsarbeiten durchgeführt haben, verantwortlich für Bau, Betrieb und Finanzierung des Bauvorhabens sind.

Die Femern A/S wird verantwortlich für Bau, Betrieb und Finanzierung der festen Fehmarnbeltquerung, die Femern A/S wird Eigentümerin der festen Fehmarnbeltquerung. Die A/S Femern Landanlæg wird verantwortlich für Bau, Betrieb und Finanzierung der dänischen Hinterlandanbindungen, jedoch dergestalt, dass nach Abschluss der Bauzeit eine Aufteilung des Eigentums an den gesamten Anlagen auf der Strecke von Ringsted bis Rødby bei Holeby im Einzelnen vorgenommen wird. Davon sind sowohl die bestehenden Eisenbahn- und Straßenanlagen im Eigentum des Staates als auch die in § 2 genannten dänischen Hinterlandanbindungen umfasst.

§ 6 des Gesetzentwurfes eröffnet die Möglichkeit, Aufgaben an Banedanmark oder das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) zu übertragen. Nach der Verabschiedung des Projektierungsgesetzes hat Banedanmark die Projektierung des Eisenbahnteils der dänischen Hinterlandanbindungen, das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) die des Straßenteils der dänischen Hinterlandanbindungen übernommen. Es ist zu erwarten, dass Banedanmark damit betraut wird, die Eisenbahnhinterlandanbindungen zu etablieren, und dass das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) mit der Errichtung der Straßenhinterlandanbindung beauftragt wird.

Der Staat ist heute Eigentümer der bestehenden Eisenbahn- und Straßenanlagen. Die im Gesetz genannten Hinterlandanbindungen in Dänemark, vgl. § 2, werden in Form des Ausbaus oder der Modernisierung der bestehenden Anlagen errichtet, die bis zum Ende der Bauzeit Eigentum der A/S Femern Landanlæg sind.

Das Eigentumsrecht an den dänischen Hinterlandanbindungen wird gemäß § 39 des Gesetzentwurfes festgesetzt. Die A/S Femern Landanlæg ist daher bis zum Ende der Bauzeit Eigentümerin der in § 2 des Gesetzes genannten

Hinterlandanbindungen, während der Staat weiterhin Eigentümer der bestehenden Eisenbahn- und Straßenhinterlandanbindungen ist. Wird die Durchführung der Bauarbeiten nach § 2 des Gesetzes Banedanmark bzw. dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) übertragen, so sind diese Bauherren mit zugehörigen Rechten und Verpflichtungen.

Nach Ende der Bauzeit nimmt der Verkehrsminister eine Aufteilung des Eigentumsrechts an den gesamten Hinterlandanbindungen, d. h. den bestehenden Eisenbahn- und Straßenanlagen sowie den von § 2 des Gesetzes umfassten Anlagen, zwischen der A/S Femern Landanlæg und dem Staat vor. Jede Partei hat danach das Eigentumsrecht, darunter Betriebs- und Erhaltungsverpflichtungen für ihren jeweiligen Teil der Strecke.

Die Aufteilung des Eigentumsrechts an den Eisenbahnhinterlandanbindungen nach Ende der Bauzeit erfolgt nach einem Tauschmodell, wonach der Staat und die A/S Femern Landanlæg jeweils das Eigentum an einem Teil der gesamten Strecke von Ringsted bis Rødby bei Holeby entsprechend den jeweiligen Beiträgen der Parteien erhalten. Es ist zu erwarten, dass der Staat u. a. einen Beitrag in Form der bestehenden Eisenbahnanlagen leistet, während der Beitrag der A/S Femern Landanlæg aus den tatsächlich geleisteten Ausgaben beim Bau der neuen Gesamtstrecke besteht. Banedanmark übernimmt den Bau der in § 2 des Gesetzentwurfes genannten Eisenbahnhinterlandanbindung als Bauherrin. Banedanmark erhält zum Zwecke des Baus der Eisenbahnhinterlandanbindung die Finanzierung dazu gemäß einer Vereinbarung mit der A/S Femern Landanlæg.

Bezüglich der Straßenhinterlandanbindung ist das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) nach Abschluss der Bauzeit Eigentümerin der Straßenhinterlandanbindung, die sowohl die bestehende Straßenhinterlandanbindung als auch die ausgebauten und modernisierten Straßenhinterlandanbindungen nach § 2 des Gesetzes umfasst. Die Aufteilung des Eigentumsrechts an der Festen Fehmarnbeltquerung nimmt im Einzelnen der Verkehrsminister vor. Das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) übernimmt den Bau der in § 2 des Gesetzentwurfes genannten Straßenhinterlandanbindung als Bauherr. Das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) wird zum Zwecke des Baus der Straßenhinterlandanbindung deren Finanzierung gemäß einer Vereinbarung mit der A/S Femern Landanlæg durchführen. Das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) erhält keine Einkünfte von der A/S Femern Landanlæg im Hinblick auf den Betrieb der Straßenhinterlandanbindungen.

Die gewählte Organisationsform zielt nicht darauf ab, die Haftung des Staates für die genannten Bauarbeiten zu begrenzen. Daher wird im Gesetz festgesetzt, dass der Staat für die Verpflichtungen der Gesellschaften bezüglich Darlehen und sonstiger Finanzinstrumente, die für die Finanzierung und Refinanzierung der Vorbereitung, des Baus, des Betriebs und der Durchführung anderer erforderlicher Maßnahmen bei der Errichtung des Bauvorhabens angewandt werden, bürgt. Die Bürgschaft des Staates beinhaltet, dass die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg Darlehen zu denselben Bedingungen wie der Staat aufnehmen können.

Die Femern A/S führt die Gebührenerhebung für die Nutzung der Straßen- und Eisenbahnverbindung über den Fehmarnbelt durch. Die Gebühren werden vom Verkehrsminister festgesetzt, wobei jedoch die Femern A/S geltende allgemeine Rabattregelungen ändern und neue Rabattregelungen einführen kann, soweit dies nicht das Gebührenniveau wesentlich beeinflusst. Die Gebührenfestsetzung erfolgt unter Beachtung von Artikel 9 und 10 des Staatsvertrages.

11. Finanzierung des Bauvorhabens

11.1. Finanzierungsmodell

Das Bauvorhaben ist nutzerfinanziert. Die Bauzeit wird durch Darlehen, für die der dänische Staat bürgt, sowie durch Zuschüsse für das Vorhaben von der EU finanziert.

Im Rahmen des staatlichen Bürgschaftsmodells werden die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg ermächtigt, das Bauvorhaben durchzuführen, zu finanzieren und zu betreiben. Die Gesellschaften können entweder Darlehen direkt auf den Finanzmärkten und/oder indirekt aufnehmen, wobei die Darlehen vom Finanzministerium/Danmarks Nationalbank aufgenommen und an die Gesellschaften weitergereicht werden. Der dänische Staat bürgt für die finanziellen Verpflichtungen der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg, was Darlehensbedingungen ergibt, die denen für die Aufnahme dänischer Staatsanleihen entsprechen. Damit sind die Finanzierungskosten des Bauvorhabens so niedrig wie möglich.

An Danmarks Nationalbank ist eine jährliche Bürgschaftsprovision für die von der staatlichen Bürgschaft gedeckten Darlehen und/oder eine entsprechende Provision für Weitergabe der Darlehen zu entrichten. Es gilt als Voraussetzung, dass die Bürgschaftsprovision 0,15 Prozent der Darlehenssumme gemäß dem Gesetz über Provision für bestimmte mit staatlicher Bürgschaft aufgenommene Darlehen ausmacht.

Die Darlehen werden durch Nutzergebühren auf dieselbe Weise zurückgezahlt, wie es bei den festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund der Fall ist. Damit bezahlen die Nutzer des Fehmarnbelttunnels das Bauvorhaben.

11.2. Kosten

11.2.1. Baukosten für die feste Fehmarnbeltquerung

Im Februar 2011 beschlossen die Vertragsparteien des Bauvorhabens (Sozialdemokraten, Radikale Venstre, die Partei Venstre, die Dänische Volkspartei, die Sozialistische Volkspartei, Liberal Alliance und die Konservative Volkspartei) aufgrund einer Empfehlung der Femern A/S, dass ein Absenktunnel die vorzuziehende technische Lösung für das Bauvorhaben ist.

Im Juni 2011 beschlossen die Vertragsparteien aufgrund einer Empfehlung der Femern A/S, dass die Produktionsstätte für die Tunnelelemente bei Rødbyhavn in Dänemark anzulegen ist.

Die Femern A/S hat eine Ausschreibung für die vier großen Tunnelverträge durchgeführt, die auf etwa 75-80 Prozent des gesamten Baubudgets für die Feste Fehmarnbeltquerung veranschlagt werden. Am 22. Dezember 2014 gaben die präqualifizierten Unternehmen ihr Gebot ab. Das Ausschreibungsverfahren für das Fehmarnbeltvorhaben beinhaltet somit, dass ein Baubudget auf der Grundlage konkreter Angebotspreise der präqualifizierten Unternehmen aufgestellt werden kann. Damit wird die spätere Budgetunsicherheit gemindert.

Auf der Grundlage der eingegangenen eingepreisten Angebote der vier Tunnelverträge hat die Femern A/S ein Baubudget für die Feste Fehmarnbeltquerung in Höhe von 55,1 Mrd. DKK (2015-Preise) einschließlich Reserven von 3,7 Mrd. DKK gleich 7 Prozent aufgestellt. Das Budget umfasst auch zusätzliche Installations- und Eisenbahnverträge sowie Projektierungskosten u. a. m.

Da die eingepreisten Angebote insgesamt erheblich über der Schätzung der Femern A/S für die Baukosten für die betreffenden Arbeiten liegen, führt die Gesellschaft einen Verhandlungsdialo g mit den Bauunternehmern im Hinblick auf die Minderung der Baukosten durch.

Neben den noch nicht eingepreisten Gewerken besteht weiterhin Unsicherheit über den Zeitplan für die deutsche behördliche Genehmigung, die Anforderungen, die die deutschen Behörden etwa an die Durchführung des Bauvorhabens stellen, sowie die Höhe der gewährten EU-Förderung. Es wird EU-Förderung für die Bauphase des Bauvorhabens für den Zeitraum bis 2020 vor Ende der Antragsfrist am 26. Februar 2015 beantragt.

Der Ausbau der deutschen Eisenbahnhinterlandanbindungen im Anschluss an die Feste Fehmarnbeltquerung wird voraussichtlich erst 2024 fertiggestellt. Auf dieser Grundlage ist der Zeitplan für den Ausbau der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindungen neu zu bewerten.

Die genannten Unsicherheiten in Bezug auf die Finanzierung des Projekts sind voraussichtlich in der Hauptsache im Laufe des Herbstes 2015 näher abgeklärt. Es wird eine erneute Bewertung der Gesamtwirtschaftlichkeit des Bauvorhabens durchgeführt, darunter eine aktualisierte Risikobewertung, die den Vertragsparteien vor der Unterzeichnung der vier großen Tunnelverträge vorgelegt wird. Die Vertragsparteien müssen dabei auch Stellung zum weiteren Verlauf des Bauvorhabens nehmen, falls die deutsche behördliche Genehmigung noch nicht vorliegt.

11.2.2. Baukosten der dänischen Hinterlandanbindungen

Der konsolidierte Baukostenvoranschlag von August 2011 enthielt einen Baukostenvoranschlag für die dänischen Hinterlandanbindungen in Höhe von 8,5 Mrd. DKK (2008-Preise), was 9,6 Mrd. DKK in 2015-Preisen entspricht.

Im Zuge der Finanzanalyse von November 2014 passte Banedanmark seinen Baukostenvoranschlag auf 9,5 Mrd. DKK (2015-Preise) an. Die Minderung ist u. a. darauf zurückzuführen, dass seit 2011 die Gegebenheiten z. B. anhand geotechnischer Untersuchungen und Bohrungen im Unterbau näher geprüft wurden. Gleichzeitig wurde systematisch an effizienteren Lösungen und Optimierungen gearbeitet.

Im Baukostenvoranschlag für die dänischen Hinterlandanbindungen in Höhe von 9,5 Mrd. DKK sind, vgl. die Prinzipien in Ny Anlægsbudgettering, ein Anpassungszuschlag von 10 Prozent, was 0,7 Mrd. DKK entspricht, und 20 Prozent Reserven, die 1,5 Mrd. DKK entsprechen, enthalten. Damit sind insgesamt Reserven in Höhe von 30 Prozent der Baukosten vorgesehen.

Der Bundesverkehrsminister hat im Januar 2015 mitgeteilt, dass die Fertigstellung des Ausbaus der deutschen Eisenbahnhinterlandanbindung erst für 2024 zu erwarten ist. Gleichzeitig ist die Elektrifizierung der deutschen Eisenbahnhinterlandanbindungen voraussichtlich bei der zu erwarteten Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung nicht fertiggestellt. Ein konkreter Zeitplan für den Ausbau der deutschen Eisenbahnhinterlandanbindungen liegt noch nicht vor, so dass eine Erörterung mit den deutschen Behörden über die Konsequenzen noch aussteht. Der Zeitplan für den Ausbau der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindungen wird auf dieser Grundlage neu bewertet. Dies kann eine Änderung für den Zeitplan des Ausbaus bedeuten, darunter eine spätere Fertigstellung als bisher angenommen.

11.2.3. Kosten für Betrieb, Erhaltung und Reinvestitionen der festen Fehmarnbeltquerung

Die Kosten für Betrieb, Erhaltung und Reinvestitionen für die feste Fehmarnbeltquerung sind in der Finanzanalyse von November 2014 auf 540 Mio. DKK (2014-Preise) jährlich veranschlagt, berechnet als Jahresdurchschnitt auf der Grundlage der zu erwartenden Reinvestitionen in den ersten 40 Lebensjahren des Tunnels.

11.2.4. Kosten für Betrieb, Erhaltung und Reinvestitionen der dänischen Hinterlandanbindungen

In der Finanzanalyse von 2008/2011 und dem in der Analyse angewandten Baukostenvoranschlag für die dänischen Hinterlandanbindungen wurde kein gesonderter Voranschlag der Kosten für Betrieb, Erhaltung und Reinvestitionen ausgearbeitet, da zum damaligen Zeitpunkt davon ausgegangen wurde, dass das Eigentumsrecht an den Hinterlandanbindungen nach der Fertigstellung an den Staat übergehen würde und dass die Kosten für Betrieb und Erhaltung sowie Reinvestitionen der Hinterlandanbindungen somit nicht über die Gebühreneinnahmen der Festen Fehmarnbeltquerung finanziert werden müssten.

In § 39 des Gesetzentwurfes ist nunmehr vorausgesetzt, dass die Aufteilung des Eigentumsrechts an den Eisenbahnhinterlandanbindungen nach der Bauphase nach einem Tauschmodell erfolgt, wobei der Staat durch Banedanmark und die A/S Femern Landanlæg jeweils das Eigentumsrecht an einem Anteil der Gesamtstrecke von Ringsted bis südlich von Holeby entsprechend dem jeweiligen Beitrag der Parteien erhalten. Es wird erwartet, dass der Staat durch Banedanmark u. a. seinen Beitrag in Form der vorhandenen Eisenbahnanlagen leistet, während die A/S Femern Landanlæg ihren Beitrag in Form der tatsächlich getragenen Kosten bei dem Bau der neuen Gesamtstrecke leistet. Der Staat wird nach Ende der Bauphase Eigentümer der Straßenhinterlandanbindungen.

Infolge des geteilten Eigentumsrechts an den Hinterlandanbindungen geht die Finanzanalyse von November 2014 davon aus, dass die A/S Femern Landanlæg die Kosten für Erhaltung und Reinvestitionen entsprechend einem Eigentümeranteil von ca. 80 Prozent der Bahnstrecke Ringsted-Holeby zu tragen hat. Die Aufteilung des Eigentumsrechts und die Verteilung der Aufwendungen für Erhaltung und Reinvestitionen können jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden, so dass die hier veranschlagte prozentuelle Verteilung nicht endgültig ist. Die Aufwendungen werden primär durch Ertragsausschüttungen der Femern A/S finanziert.

Banedanmark hat 2014 eine Kostenanalyse für Erhaltung und Reinvestitionen auf der gesamten Strecke Ringsted-Holeby durchgeführt. Die durchschnittlichen jährlichen Kosten wurden auf dieser Grundlage auf 292 Mio. DKK (2014-Preise) für die gesamte Strecke berechnet. Das entspricht 234 Mio. DKK jährlich für den Teil der Strecke, der sich im Besitz der A/S Femern Landanlæg befindet und der primär über die Erträge der Festen Fehmarnbeltquerung finanziert wird. In den finanziellen Berechnungen sind somit Kosten von 234 Mio. DKK im Jahr dafür vorgesehen. Wie oben ausgeführt handelt es sich auch hier um eine Schätzung der Höhe der damit verbundenen Aufwendungen.

11.2.5. Verworfenne Lösungen

Es wurden vier technische Alternativen geprüft: ein Absenktunnel, ein gebohrter Tunnel, eine Schrägseilbrücke und eine Hängebrücke. Die Hängebrücke wurde indessen bereits zu einem frühen Zeitpunkt als technische Lösung verworfen, da man zu der Einschätzung gelangte, dass eine Schrägseilbrücke eine bessere und billigere technische Lösung im Vergleich zu einer Hängebrücke sei. Die Alternativen wurden gründlich geprüft und ihre Auswirkungen auf die Umwelt im Einzelnen analysiert.

Es wurden umfassende Vorbereitungsarbeiten für alle drei alternativen technischen Lösungen durchgeführt, darunter Überschlüsse der Baukosten sowie der jährlichen Kosten für Betrieb, Erhaltung und Reinvestitionen.

Mrd. DKK (2015-Preise)	Gebohrter Tunnel	Schrägseilbrücke
Geschätzte Baukosten*	65,5	52,5
Betrieb jährlich	0,8	0,5

* Einschließlich 30 Prozent Reserve

Im November 2010 teilte die Femern A/S dem Verkehrsminister mit, dass ein Absenktunnel die von der Gesellschaft bevorzugte Lösung für eine Feste Fehmarnbeltquerung zwischen Dänemark und Deutschland sei. Am 1. Februar 2011 beschlossen der dänische Verkehrsminister und die politischen Partner der Vereinbarung über das Bauvorhaben, der Empfehlung der Femern A/S, mit einem Absenktunnel als bevorzugter technischer Lösung weiterzuarbeiten, zu folgen.

Die Wahl des Absenktunnels als bevorzugte technische Lösung wurde nach einem Vergleich mit den alternativen technischen Lösungen nach folgenden sechs Parametern getroffen: 1) Umwelt, 2) Schifffahrtssicherheit, 3) Sicherheit und Notfallmanagement, 4) Technische Risiken, 5) Zeitaufwand und 6) Wirtschaftlichkeit. Die Wahl wurde auf der Grundlage einer Gesamtbewertung von Vorteilen und Nachteilen getroffen.

11.3. Einnahmen

Die Einnahmen aus der Festen Fehmarnbeltquerung werden von den Benutzern der Straßen- und Eisenbahnverbindung generiert.

11.3.1. Straßenverkehr und Gebühren

Die gesamten Straßenverkehrseinnahmen sind abhängig vom Verkehrsaufkommen auf der Querung und den von den Passanten zu entrichtenden Gebühren. Um eine aktuelle Grundlage für die Einnahmen aus der Festen Fehmarnbeltquerung zu schaffen, hat die Femern A/S eine aktualisierte Analyse der zu erwartenden Verkehrsentwicklung auf der Querung erstellen lassen. Die Analyse „Verkehrsprognose für eine Feste Fehmarnbeltquerung“ von November 2014 beruht auf den Ergebnissen und den Schlussfolgerungen einer Reihe von Berichten, deren zentrales Element – wie im Analysebericht „Fehmarnbelt Forecast 2014“ beschrieben – eine aktualisierte modellbasierte Berechnung der Verkehrsentwicklung auf einer Festen Fehmarnbeltquerung ist.

Im „Fehmarnbelt Forecast 2014“ werden ein Hauptszenario für die Verkehrsentwicklung auf einer Festen Fehmarnbeltquerung sowie ein Sensitivitätsszenario vorgestellt, das auf deutschen Schätzungen der Wirtschaftsentwicklung und der Entwicklung der Transportkosten beruht. In die Finanzanalyse ist das konkrete Verkehrsaufkommen aus dem Hauptszenario als Berechnungsgrundlage für die Verkehrseinnahmen eingeflossen.

Im Projektierungsgesetz gilt als Voraussetzung, dass der Preis für die Benutzung der Festen Fehmarnbeltquerung auf derselben Ebene wie die Überfahrtpreise von Rødby-Puttgarden 2007 liegt, angepasst nach der allgemeinen Preisentwicklung bis zur Eröffnung. 2007 betrug der Überfahrtpreis 420 DKK einschließlich MwSt. für einen Pkw. Das entspricht etwa 484 DKK einschließlich MwSt. in 2014-Preisen, was der Finanzanalyse von November 2014 zugrunde gelegt wurde. Der durchschnittliche MwSt.-Satz wird mit 19 Prozent angesetzt, da berechnungstechnisch vorausgesetzt wird, dass dänische MwSt. (25 Prozent) auf dänischem Hoheitsgebiet an Land, in den dänischen Hoheitsgewässern sowie in der dänischen Ausschließlichen Wirtschaftszone, deutsche MwSt. (19 Prozent) auf deutschem Hoheitsgebiet an Land und in den deutschen Hoheitsgewässern und keine MwSt. in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone erhoben werden.

Die in der Finanzanalyse von November 2014 angesetzte Gebühr für Lkw beträgt 2.059 DKK einschließlich MwSt. und beruht auf dem aktuellen Listenpreis der Scandlines für die Überfahrt Rødby-Puttgarden einschließlich eines variablen Ölzuschlags, zuzüglich 19 Prozent MwSt. und abzüglich eines Rabatts von 13 Prozent, dem höchstzulässigen im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie.

Gemäß dem Gesetzentwurf wird der Verkehrsminister die Gebühren für die Nutzung der Straßen- und Eisenbahnverbindung festlegen. Die endgültige Gebührensatzung erfolgt kurz vor der Eröffnung der Querung.

Die Einnahmen aus dem Straßenverkehr auf der Festen Fehmarnbeltquerung lassen sich nach diesen Voraussetzungen auf ca. 2,5 Mrd. DKK ohne MwSt. (2014-Preise) im Jahre 2025 berechnen, dem ersten Betriebsjahr mit vollem Verkehr auf der festen Querung. In den folgenden Jahren wächst der Betrag im Takt mit dem Verkehrsaufkommen.

11.3.2. Eisenbahngebühren

Die Einnahmen aus der Eisenbahn für die Benutzung der Festen Fehmarnbeltquerung werden als Wert der direkten Einsparungen der Eisenbahnbetreiber bei Nutzung der Festen Fehmarnbeltquerung statt der ca. 160 km längeren Route über die Querung des Großen Belts berechnet. Die Einsparungen bestehen aus eingesparten Infrastrukturabgaben und niedrigeren Betriebskosten durch weniger Fahrkilometer. Der Wert des Zeitgewinnes für Personen und Güter ist nicht eingerechnet. Es wurde die Schätzung der Verkehrsprognose für das Verkehrsaufkommen aufgeteilt nach Anzahl von Personen- und Güterzügen angewandt.

Die Einnahmegrundlage durch die Eisenbahn auf der Festen Fehmarnbeltquerung wurde in der Finanzanalyse 2014 auf 394 Mio. DKK ohne MwSt. (2014-Preise) jährlich veranschlagt und wird der allgemeinen Preisentwicklung angepasst. In der Betriebsphase hängen die Erlöse aus den Eisenbahnzahlungen von den Bahnabgaben und der Anzahl der Züge ab, die den Tunnel nutzen. Die tatsächlichen jährlichen Zahlungen der Eisenbahn kann somit von den 394 Mio. DKK, die in der Finanzanalyse angenommen werden, abweichen.

11.3.3. EU-Förderung

Als wesentlicher Teil der Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung erhält das Bauvorhaben Fördermittel von der Europäischen Kommission im Rahmen des TEN-T-Programms, das darauf abzielt, den Binnenmarkt u. a. durch die Förderung effizienterer grenzüberschreitender Transportkorridore zu stärken.

In der Finanzanalyse von November 2014 gilt als Voraussetzung, dass die feste Fehmarnbeltquerung EU-Fördermittel in Höhe von 18 Prozent der Baukosten erhält, während die dänischen Hinterlandanbindungen voraussichtlich Fördermittel in Höhe von 10 Prozent erhalten. Einschließlich der bereits gewährten Fördermittel für die Projektierungsphase wird das Gesamtprojekt somit insgesamt ca. 10,3 Mrd. DKK EU-Fördermittel erhalten.

11.4. Rentabilitätsberechnungen

Mit Ausgangspunkt in dem vorliegenden Baubudget von 55,1 Mrd. DKK (2015-Preise) für die Feste Fehmarnbeltquerung und einem Baubudget von 9,5 Mrd. DKK (2015-Preise) für die dänischen Hinterlandanbindungen wurden Rentabilitätsberechnungen auf der Grundlage einer Gesamtrückzahlung der aufgenommenen Darlehen zur Finanzierung der Aufwendungen für das Bauvorhaben vorgenommen. Die Rückzahlungszeit für das gesamte Bauvorhaben (für die Feste Fehmarnbeltquerung sowie die dänischen Hinterlandanbindungen) sind auf 39 Jahre bei einem Realzins von 3,0 Prozent pro Jahr berechnet. Die Berechnung der Rückzahlungszeit wird im Herbst 2015 im Zuge der erneuten Schätzung der Gesamtwirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, vgl. oben, aktualisiert.

11.5. Volkswirtschaftliche Bewertung des Bauvorhabens

Das Verkehrsministerium hat eine aktualisierte volkswirtschaftliche Analyse der Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark und Deutschland ausarbeiten lassen. Die Analyse wurde am 8. Januar 2015 veröffentlicht und zeigt, dass die Investition in die Fehmarnbeltquerung für alle Länder einen Nettogewinn von 26 Mrd. DKK (2014-Preise) oder einen volkswirtschaftlichen Ertrag von 5,0 Prozent pro Jahr ergibt. Für die dänische Volkswirtschaft ergibt die Investition in die Fehmarnbeltquerung einen Nettogewinn von 28 Mrd. DKK (2014-Preise) oder einen volkswirtschaftlichen Ertrag von 5,4 Prozent jährlich. Es wurden mehrere Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die zeigen, inwieweit die unterschiedlichen Voraussetzungen und Berechnungen das Ergebnis beeinflussen. In allen Sensitivitätsanalysen ist die Fehmarnbeltquerung volkswirtschaftlich rentabel. Der Nettogewinn ist insbesondere auf die markanten Reisezeitverkürzungen für den Straßen- und Bahnverkehr durch die Fehmarnbeltquerung zurückzuführen. Hinzu kommt ein Gewinn durch die Flexibilität, die Pkw, Busse, Lkw und Bahnreisende nach der Eröffnung der Querung erzielen. Ein weiterer volkswirtschaftlicher Gewinn ist, dass das Bauvorhaben die Einwirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima reduziert. Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass der Güterzugverkehr infolge des Bauvorhabens 160 km Umweg über den Großen Belt einsparen kann.

12. Finanzielle und administrative Auswirkungen für die öffentliche Hand

12.1. Finanzielle Auswirkungen für den Staat

Die Finanzierung der Baukosten für das Bauvorhaben – abgesehen vom durch EU-Zuschüsse finanzierten Teil – erfolgt durch die Aufnahme von Darlehen auf den internationalen Kapitalmärkten mit vom dänischen Staat gestellten Bürgschaften oder über staatliche weitgereichte Darlehen. Zinsen und Tilgung der Darlehen werden durch die Nutzerentgelte der festen Fehmarnbeltquerung und die Zahlungen von Banedanmark an die Gesellschaften für die Nutzung der Eisenbahnverbindung aufgebracht. Der dänische Staat bürgt für die aufgenommenen Darlehen und die sonstigen finanziellen Verpflichtungen der Gesellschaften während der Bauzeit.

Wie ausgeführt, erfolgt die Aufteilung des Eigentumsrechts an den Eisenbahnhinterlandanbindungen nach der Bauzeit nach einem Tauschmodell, bei dem der Staat und die A/S Femern Landanlæg jeweils das Eigentumsrecht an einem Teil der Gesamtstrecke von Ringsted bis südlich von Holeby entsprechend den jeweiligen Beiträgen der Parteien erhalten.

Es ist zu erwarten, dass der Staat u. a. einen Beitrag in Form der bestehenden Eisenbahnanlagen leistet, während der Beitrag der A/S Femern Landanlæg aus den tatsächlich geleisteten Ausgaben beim Bau der neuen Gesamtstrecke besteht.

Jede Partei erhält danach das Eigentumsrecht, darunter Betriebs- und Erhaltungsverpflichtungen für den jeweiligen Anteil an der Strecke.

Das Entgelt für die Benutzung der Festen Fehmarnbeltquerung ist mehrwertsteuerpflichtig. Das bedeutet, dass der Staat Mehrwertsteuereinnahmen aus der Durchfahrt von Pkw durch den auf dänischem Hoheitsgebiet liegenden Teil der Festen Querung erhält. Auf der bestehenden Fährroute zwischen Rødby und Puttgarden ist der Transport von Pkw nicht mehrwertsteuerpflichtig.

Die A/S Femern Landanlæg ist zuständig für die Finanzierung der jährlichen Aufwendungen für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung des Teils der Eisenbahnstrecke zwischen Ringsted und südlich von Holeby, deren Eigentümerin die Gesellschaft ist. Es wird veranschlagt, dass die durchschnittlichen jährlichen Aufwendungen 234 Mio. DKK (2014-Preise) betragen. Der Staat spart daher die Aufwendungen für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung der bisherigen Anlagen auf dieser Strecke.

12.2. Administrative Auswirkungen für den Staat

Im Gesetzentwurf wird das Küstenschutzgesetz für das Bauvorhaben außer Kraft gesetzt. Dies bedeutet eine administrative Erleichterung für das Küstendirektorat (Kystdirektoratet), das keine Genehmigung u. a. für das Aufspülen der Landbereiche erteilen muss. Der Verkehrsminister stellt sicher, dass der Zweck der Genehmigungsvorschriften des Küstenschutzgesetzes bei der Durchführung des Bauvorhabens erfüllt wird.

Im Gesetzentwurf ist festgelegt, dass die Ausnahme von Artikel 1 Abs. 4 der UVP-Richtlinie für die feste Fehmarnbeltquerung gilt. Die Vorschrift beinhaltet, dass die UVP-Richtlinie direkt auf das Bauvorhaben angewandt wird und dass durch das Gesetz die Sachbearbeitung erfolgt, die das Küstendirektorat (Kystdirektoratet) bzw. das Landesnaturschutzamt (Naturstyrelsen) ansonsten gemäß der dänischen Umsetzung der UVP-Richtlinie hätten vornehmen müssen. Der Staat vermeidet dadurch den damit verbundenen Verwaltungsaufwand.

12.3. Finanzielle Auswirkungen für die Kommunen

Der Vorschlag für § 24 beinhaltet, dass die Kommunen die Möglichkeit erhalten, unentgeltlich Flächen, Gebäude, Anlagen usw. von einem gewissen Wert zu übernehmen. Dies ergibt potenziell einen finanziellen Vorteil für die Kommunen.

Der Vorschlag für § 23 beinhaltet, dass den Kommunen auferlegt werden kann, eine private Gemeinschaftsstraße in eine öffentliche Straße umzuwidmen. Dies beinhaltet, dass die Kommunen die Instandhaltungsverpflichtung für die Straßen übernehmen und infolgedessen die damit verbundenen Kosten tragen müssen. Es sei jedoch angemerkt, dass der Verkehrsminister, falls er von der Möglichkeit Gebrauch macht, einer Kommune aufzuerlegen, eine Straße in eine öffentliche Straße umzuwidmen, gleichzeitig die Instandhaltung der Straße ganz oder teilweise übernehmen kann, vgl. § 22.

12.4. Administrative Auswirkungen für die Kommunen

Es ist zu erwarten, dass die vom Bauvorhaben betroffenen Kommunen administrative Aufgaben bei der Durchführung des Bauvorhabens in Form der Wahrnehmung von behördlicher Bearbeitung u. a. m. zugewiesen bekommen.

Das Baugesetz enthält jedoch besondere Vorschriften u. a. über Umweltbedingungen, die in einem gewissen Umfang bedeuten, dass administrative Aufgaben, die nach den allgemeinen Vorschriften bei den Kommunen liegen, stattdessen nach den Vorschriften des Baugesetzes wahrgenommen werden.

Der Vorschlag für § 22 beinhaltet, dass es nicht erforderlich ist, dass die Kommunen Entscheidungen über Anlage oder Änderung von Straßen treffen, die für die Durchführung und den Betrieb des Bauvorhabens erforderlich sind.

13. Finanzielle und administrative Auswirkungen für die Wirtschaft u. a. m.

Der Gesetzentwurf geht von positiven betriebswirtschaftlichen Folgen aus, da er die Anlage einer wesentlichen Infrastrukturverbindung zwischen Dänemark und Deutschland zum Wohle der Wirtschaft sicherstellt. Es ist zu erwarten, dass die Bauinvestitionen positive direkte und abgeleitete Wirkungen für die Wirtschaft entfalten, darunter insbesondere verstärkte Wirtschaftsaktivität und Ansiedlung im Nahbereich und in der Region.

Die feste Fehmarnbeltquerung führt außerdem voraussichtlich volkswirtschaftliche Gewinne mit sich, darunter kürzere Reisezeiten und weit flexiblere Transportmöglichkeiten. So wird die feste Fehmarnbeltquerung die Reisezeit zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa verkürzen, die heute ca. 45 Minuten mit der Fähre zwischen Rødbyhavn

und Puttgarden beträgt. Durch die feste Fehmarnbeltquerung wird die Reisezeit mit der Bahn über den Fehmarnbelt 7 Minuten betragen, während Autofahrer den Fehmarnbelt in 10 Minuten passieren. Die Reisezeit zwischen Kopenhagen und Hamburg wird für Autofahrer von heute 4,5 Stunden auf ca. 3 Stunden verkürzt, während die Reisezeit mit der Bahn um etwa 2 Stunden auf nur 2 Stunden 40 Minuten im Vergleich zu heute 4 Stunden 40 Minuten verkürzt wird.

Der Bau der festen Fehmarnbeltquerung wird viele tausend neue Arbeitsplätze schaffen. Hauptunternehmer und Zulieferer des Vorhabens werden laut einer Analyse von Copenhagen Economics eine Beschäftigung von ca. 55.000 Mannjahren insgesamt im Zeitraum 2008-2021 generieren. Die Arbeitsplätze auf den Baustellen für den Tunnel bestehen insbesondere aus Erd- und Betonarbeiten. Hinzu kommen Spezialaufträge für das Ausbaggern der Tunnelrinne im Meeresboden sowie den Transport und die Absenkung der Tunnelelemente. Das Bauvorhaben dürfte außerdem Arbeitsplätze bei lokalen und regionalen Lieferanten und für das lokale Gewerbe schaffen. Dies gilt in den Handwerksberufen ebenso wie in der Hotel- und Cateringbranche, für Sicherheits- und Reinigungsfirmen, örtliche Transporteinrichtungen u. a. m.

Der Gesetzentwurf hat keine administrativen Auswirkungen auf die Wirtschaft.

14. Administrative Auswirkungen für die Bürger

Der Gesetzentwurf hat keine administrativen Auswirkungen für die Bürger.

15. Umweltauswirkungen

Eine detaillierte Beschreibung der Umweltauswirkungen des Bauvorhabens befindet sich in den beiliegenden UVP-Unterlagen, die aus den ausgearbeiteten UVP-Gutachten mit zugehöriger Dokumentation, Anhörungsvermerken und Zusätzen zu den UVP-Gutachten bestehen.

15.1. Umweltauswirkungen der festen Fehmarnbeltquerung

Die Auswirkungen während der Bauzeit hängen insbesondere mit der Flächennutzung für Hoch- und Tiefbaumaßnahmen, Belästigungen während der Bauarbeiten, zeitweiligen Änderungen von existierenden Bedingungen und Sedimentaustritt von Ausschachtungs- und Landgewinnungsarbeiten zusammen.

Soweit möglich wird sichergestellt, die Bauarbeiten so zu planen, dass der Lärm während des Baus der Tunnelfabrik und der zugehörigen Anlagen begrenzt wird. Um Lärmbelastungen und Staus zu vermeiden, ist beabsichtigt, dass so viele Baustoffe wie möglich von See her angeliefert werden. Deshalb werden zu diesem Zweck zwei vorläufige Arbeitshäfen bei Rødbyhavn bzw. Puttgarden errichtet. Die beiden Häfen tragen damit zur Entlastung der Straßen und zur Verminderung der Zahl der Schwertransporte bei.

Bei den Baggerarbeiten wird eine gewisse Menge von Sediment austreten. Es ist in erster Linie entscheidend, dass der Austritt nicht in Bereichen oder zu Jahreszeiten erfolgt, in denen die Umwelt besonders verletzlich ist. Dafür sind gründliche Planung und Durchführungsverfahren entscheidend. Da im Fehmarnbelt zeitweise große Mengen Sediment natürlich im Wasser vorkommen, ist die Meeresumwelt ganz allgemein robust gegenüber den zusätzlichen und kurzfristigen Einträgen von Sediment durch die Baggerarbeiten.

Ein Absenktunnel ist eine umweltfreundliche Lösung, da keine sichtbaren dauerhaften Anlagen im Fehmarnbelt selbst errichtet werden. Der Meeresboden ist nach wenigen Jahren wieder im alten Zustand, was auch für das Tier- und Pflanzenleben auf dem Meeresboden gilt. Die Wasserdurchströmung in die und aus der Ostsee wird nicht reduziert.

Die dauerhaften Umweltauswirkungen auf die bestehende Natur an Land und im marinen Bereich stammen primär aus den Bereichen, die für das Bauvorhaben genutzt werden. Es ist davon auszugehen, dass sie von begrenztem Umfang und hauptsächlich von lokaler Bedeutung sind.

15.2. Umweltauswirkungen der Eisenbahnhinterlandanbindung

Die Umweltauswirkungen der Eisenbahnhinterlandanbindung ergeben sich aus den Hoch- und Tiefbauarbeiten sowie der Flächennutzung zum Zweck der Modernisierung, des Ausbaus und der Elektrifizierung.

Die durchgeführten Umweltprüfungen zeigen, dass die Eisenbahnhinterlandanbindung mit Abhilfemaßnahmen im Zuge des Bauvorhabens ohne wesentliche Beeinträchtigung von Naturbereichen und Lebensräumen von Tieren und

Pflanzen durchgeführt werden kann. Die Eisenbahnhinterlandanbindung wird so errichtet, dass sichergestellt ist, dass eine zusammenhängende ökologische Funktionalität für Brut- und Rastgebiete aufrecht erhalten bleibt, so dass keine wesentliche Beeinträchtigung von Naturbereichen und Lebensräumen von Tieren und Pflanzen entsteht. Ebenso ist das Bauvorhaben unschädlich für die Arten und natürliche Lebensräume, die die Grundlage für die Ausweisung der Natura 2000-Gebiete bilden, die die Eisenbahnhinterlandanbindung passiert oder in deren Nähe sie verläuft.

15.3. *Umweltauswirkungen der Straßenhinterlandanbindung*

Die Eröffnung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit daraus folgenden Änderungen des Verkehrs auf der E47 mit einer Entzerrung im Laufe des Tages und mehr schweren Fahrzeugen könnte sich auf das Tierleben entlang der Autobahn auswirken. Um die Auswirkungen zu begrenzen und auszugleichen, wurde ein Paket von Abhilfemaßnahmen zusammengestellt, das auf die von Anhang IV der Habitatrichtlinie der EU geschützten Arten entlang der E47 zwischen Saksøbing und Rødby abzielt.

Der Verlauf des Wasserlaufs Saksøbing Å ist ein wichtiger ökologischer Korridor und Leitlinie und verbindet Naturgebiete südlich und nördlich der Autobahn. Zur Sicherung der Passagemöglichkeiten für Amphibien und kleinere Säugetiere werden seitliche Randstreifen in der Unterführung (km 132) angelegt.

Das gesamte Gebiet südlich von Saksøbing und entlang des Wasserlaufs Saksøbing Å ist wie auch Holmeskov Dyrehave und Gut Krenkerup von nationaler Bedeutung für mehrere Fledermausarten, darunter die Mopsfledermaus. Entlang der Südseite der Autobahn wird der existierende Bewuchs mit heimischen Büschen und kleinen Bäumen auf einer ca. 400 m langen Strecke (km 132,0-132,4) erweitert, um sicherzustellen, dass die Flughöhe der Fledermäuse so groß ist, dass das Risiko von Zusammenstößen vermindert wird. Auf der Nordseite wird der gegenwärtige Waldbestand erhalten.

Das Gebiet zwischen Maribo und Binnitse enthält Bestände von Zwergfledermäusen, Mopsfledermäusen und einer unbestimmten Myotis-Art, die alle auf Leitlinien in der Landschaft angewiesen sind. Durch die Anpflanzung relativ hoher Büsche und Bäume unweit der Autobahn am Fælleshavevej (km 145,2) und Binnitsevej (km 147,8) ist damit zu rechnen, dass die Fledermäuse die Autobahn relativ hoch überqueren und damit leichter dem Verkehr entgehen.

Westlich der Saksøbing Å (km 133,1) liegt ein Amphibienwasserloch mit den Anhang IV-Arten Kammolch, Moorfrosch und Springfrosch. Am wichtigsten ist das Vorkommen des Moorfrosches, da es sich um einen kleinen, völlig isolierten Bestand handelt, der schon geringsten Einwirkungen gegenüber empfindlich ist. Es ist davon auszugehen, dass der Bestand am besten durch die Einrichtung eines neuen Wasserlochs weiter von der Autobahn entfernt (km 133,1), jedoch auch weiterhin mit Zugang zu der Pferdekoppel gesichert wird.

Im Bereich um Hillested und Håred (km 145,1-145,6) gibt es mehrere Wasserlöcher westlich der Autobahn mit Beständen der Anhang IV-Arten Springfrosch und Kammolch. Der Großteil des Brutbestands des Springfrosches in diesem Gebiet lebt in einem Stillgewässer ca. 250 m westlich der Autobahn. Es ist davon auszugehen, dass der Bestand am besten durch eine Reinigung und Rodung von Holzgewächsen in den drei Wasserlöchern weiter westlich erhalten bleiben kann, so dass die Springfrösche diese Wasserlöcher als Brutstätten wählen und die Brut- und Rastplätze der Art dadurch weiter von der Autobahn weg verlegt werden.

Um Bøgelundgård (km 146,3-146,7) enthalten die Wasserlöcher große Bestände der Anhang IV-Arten Kammolch und Springfrosch. Hier ist es nicht unmittelbar möglich, Verbesserungen für die Bestände weiter im Westen zu schaffen. Dafür wird ein 400 m langer Amphibienzaun an der Westseite der Autobahn errichtet, um eine erhöhte Sterblichkeit wegen des zunehmenden Verkehrs zu vermeiden.

15.4. *Umweltauswirkungen des Bauvorhabens in der Betriebsphase*

15.4.1. *Minderung der CO₂-Emissionen infolge des Bauvorhabens*

Insgesamt führt die Feste Fehmarnbeltquerung zu einem Rückgang der Emissionen aufgrund des Verkehrs. Potenziell werden jedes Jahr etwa 200.000 Tonnen CO₂ in einem Szenario eingespart, in dem eine Feste Fehmarnbeltquerung die Fährüberfahrt Rødby-Puttgarden ersetzt. Die reduzierten CO₂-Emissionen sind insbesondere auf drei Faktoren zurückzuführen: Verlegung des Gütertransports von der Straße auf die Eisenbahn, die kürzere Strecke zwischen Kopenhagen und Hamburg sowie die niedrigeren CO₂-Emissionen durch die Benutzung einer festen Querung statt des Transports der Fahrzeuge mit der Fähre über den Fehmarnbelt.

Generell wird die Anlage so ausgeformt, dass sie meistmöglich zur Verminderung des Energieverbrauchs der Verkehrsmittel beiträgt. Dies gilt z. B. für den Belag der Autobahn. Schätzungsweise 25 Prozent der CO₂-Emissionen auf dem Straßennetz sind auf den Rollwiderstand zurückzuführen. Durch die Anwendung von Asphalt höchster Qualität

verringern sich der Rollwiderstand und damit die CO₂-Emissionen. Niedriger Rollwiderstand ergibt jedoch auch weniger Straßenhaftung, so dass eine ausgewogene Lösung gefunden werden muss.

In Bezug auf den Eisenbahnverkehr werden die CO₂-Emissionen durch den Güterverkehr infolge des kürzeren Transportwegs reduziert. Ebenso führt die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Bahn zu einer Minderung, die ca. 11.000 Tonnen CO₂ pro Jahr beträgt. Dagegen führen die erhöhten Fahrgastzahlen zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Personenbahnverkehr von ca. 8.000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Insgesamt leistet die Eisenbahn einen Beitrag zur CO₂-Reduktion von ca. 3.000 Tonnen CO₂ pro Jahr.

15.4.2. Lärm und Vibrationen durch das Bauvorhaben

15.4.2.1. Lärm und Vibrationen durch die feste Fehmarnbeltquerung

Insgesamt wird die Zahl der lärmbelästigten Wohnungen infolge der festen Fehmarnbeltquerung vermindert. Dies ist namentlich darauf zurückzuführen, dass die Linienführung der neuen Eisenbahn und Autobahn östlich von Rødbyhavn verläuft, so dass der heutige Straßenverkehr durch den Ort zum Fährhafen nach Osten verlegt wird. Entsprechend wird der Eisenbahnverkehr östlich um Rødbyhavn herumgeführt. Der Verkehr durch den Ort wird dadurch – ungeachtet einer Fortsetzung des Fährbetriebs – erheblich reduziert.

In der Betriebsphase sind Lärmquellen im Gebiet voraussichtlich 1) vorhandener Lärm von Windgeneratoren, Industrie und Straßen- und Bahnverkehr, 2) Verkehrslärm der neuen Autobahn und Eisenbahn sowie 3) Lärm und Vibrationen durch Fähren bei Fortsetzung des Fährbetriebs.

Die Lärmberechnung wurde in einem dreidimensionalen Modell entlang der Autobahn und Eisenbahn sowie um den Fähranleger herum durchgeführt, das Gelände, Gebäude und andere für die Schallausbreitung relevante Objekte berücksichtigt. Die Lärmuntersuchungen zeigen die Zahl von Wohnungen und anderen lärmempfindlichen Gebäuden, die über die geltenden Richtgrenzwerte für die drei Typen von Lärmquellen hinaus belastet werden. Die kumulative Lärmbelastung wurde nicht berechnet, da verschiedene Grenzwerte für die drei Typen von Lärmquellen gelten und der Lärm nach unterschiedlichen Lärmindikatoren gemessen wird. Es gibt daher keine Methode für die Summierung der drei verschiedenen Lärmbeiträge zu einer Gesamtlärmbelästigung. Es wurden Berechnungen des Lärmniveaus mit und ohne Fortsetzung des Fährverkehrs durchgeführt.

Die Tabelle zeigt die Zahl der Wohnungen mit einer Lärmbelastung über den genannten Grenzwerten während des Betriebs des Absenktunnels 2025:

Lärmbelastung 2025	Eisenbahnlärm	Straßenverkehrslärm	Fährlärm (nachts)
Richtgrenzwert	$L_{den} = 64$ dB und $L_{max} = 85$ dB	$L_{den} = 58$ dB	$LA_{1/2h} = 40$ dB
Absenktunnel ohne Fährbetrieb	8	5	0
Absenktunnel mit Fährbetrieb	8	43	285

Der Lärm aus dem Straßen- und Eisenbahnverkehr wird durch den Lärmindikator L_{den} bezeichnet, eine Lärmeinheit, mit der der Lärm in den Tagesstunden 7-19 Uhr, des Abends 19-22 Uhr und des Nachts 22-07 Uhr berechnet wird. Diese drei Lärmbelastungen werden gemeinsam zu einem Tageswert L_{den} gewichtet, wobei der berechneten Lärmbelastung des Abends 5 dB und des Nachts 10 dB zugeschlagen werden. Dies entspricht besser der Art und Weise, wie der Lärm empfunden wird, da Menschen des Abends lärmempfindlicher und des Nachts am lärmempfindlichsten sind, da der Nachtschlaf gestört werden kann.

Für den Eisenbahnverkehrslärm gilt ebenfalls ein Richtwert für den maximalen Lärm L_{max} , der das maximale Lärmniveau für den geräuschvollsten Zug ist, der regelmäßig auf der Bahnstrecke verkehrt.

Der Lärmindikator $LA_{1/2h}$ ist das durchschnittliche A-gewichtete Schalldruckniveau während der lärmigsten halben Stunde in den Nachtstunden 22-07 Uhr. $LA_{1/2h}$ dient zur Bewertung externen Lärms von Unternehmen im Laufe der Nacht.

Bei der Berechnung „Absenktunnel mit Fährbetrieb“ in der Tabelle wurde zugrunde gelegt, dass die Hälfte des Straßenverkehrs die Fähren benutzt, während die andere Hälfte die Feste Fehmarnbeltquerung benutzt.

Vibrationen sind ausschließlich auf den Zugverkehr zurückzuführen, während der Straßenverkehr und die Fähren keine Vibrationen auslösen, die Wohnungen beeinflussen. Die Berechnungen zeigen, dass keine wesentlichen Vibrationen auftreten.

Der Fährverkehr des Nachts (die lärmigste halbe Stunde) verursacht ein Lärmniveau von 50-55 dB(A) im südlichen Teil des Ortes Rødbyhavn, während ein größerer Teil des Ortes 40-45 dB(A) ausgesetzt ist. Der Lärm ist als Durchschnitt für eine halbe Stunde während der Nachtzeit berechnet, in Wirklichkeit tritt der Lärm jedoch rund um die Uhr auf, weil die Fähren rund um die Uhr im Halbstundentakt verkehren. m

Nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung wird der Eisenbahnverkehr im Vergleich zu heute erheblich zunehmen. Die Zunahme bedeutet jedoch nicht, dass mehr Wohnungen Lärm ausgesetzt werden, weil die Eisenbahn gleichzeitig nach Osten und damit weg von den meisten Wohngebäuden in Rødbyhavn verlegt wird. Im Zuge des Baus der Eisenbahnstrecke der festen Fehmarnbeltquerung wird entlang der Eisenbahnlinie eine Dienstbarkeit in Bezug auf elektrischen Betrieb eingeführt. Das bedeutet beispielsweise, dass in einem Abstand von 10 m von der Gleismitte oder 7 m von den Fahrstrommasten normalerweise keine Gebäude stehen dürfen.

Die künftige Autobahn erzeugt wegen des größeren Abstands zu Wohngebieten weniger Lärmbelastigung als die bisherige.

15.4.2.2. Lärm, Vibrationen und elektromagnetische Einwirkungen durch die Eisenbahnhinterlandanbindung

In den Berechnungen des Eisenbahnlärms werden u. a. Verkehrsaufkommen, Zugtypen, Zuggeschwindigkeit, örtliche Geländebedingungen, meteorologische Umstände sowie Lärmabschirmung berücksichtigt. Die Berechnungen des Straßenlärms beruhen auf der Menge und der Zusammensetzung des Straßenverkehrs. Für die feste Fehmarnbeltquerung und die Eisenbahnhinterlandanbindung wurde dieselbe Berechnungsmethode angewandt.

Die Tabelle zeigt die Zahl der Wohnungen mit einer Lärmbelastung über den genannten Grenzwerten während des Betriebs der Eisenbahn zwischen Ringsted und südlich von Holeby 2025:

Lärmbelastung 2025	Eisenbahnlärm	Straßenverkehrslärm
Richtgrenzwert	$L_{den} = 64$ dB und $L_{max} = 85$ dB	$L_{den} = 58$ dB
Eisenbahnhinterlandanbindung	Ca. 1.500	Ca. 10

Aufgrund der Berechnungen werden im Zuge der Durchführung der Eisenbahnhinterlandanbindung Lärmschutzmaßnahmen gemäß dem Richtgrenzwert des Landesumweltamtes (Miljøstyrelsen) von 64 dB (als Tagesmittelwert) sowie einem Höchstwert von 85 dB durchgeführt.

Der Lärmschutz umfasst Lärmschutzwände auf Strecken mit hoher Wohndichte, ergänzt durch Fassadendämmung von Wohnungen entlang der Strecken mit Schutzwänden, wo die Lärmbelastung auch weiterhin den Grenzwert übersteigt, sowie Fassadendämmung von Wohnungen entlang der übrigen Strecke.

Die Ausführung der Fassadendämmung an lärmbelasteten Wohnungen wurde gemäß Aktstück vom 13. März 2013 in Gang gesetzt. Der Lärmschutz wird voraussichtlich im Zeitraum 2014-2016 durchgeführt. Das Angebot für Lärmschutz der einzelnen Wohnungen beruht auf einer Reihe von Kriterien mit Ausgangspunkt in der Praxis des Lärmschutzprojekts von Banedanmark (Banedanmarks Støjprojekt). Die Kosten für die Fassadendämmung werden vom Bauvorhaben als Teil der Gesamtbaukosten der Eisenbahnhinterlandanbindung übernommen. Die Regelung umfasst eine Größenordnung von 1.500 Wohnungen.

Die durchgeführten Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass ca. 19.000 m Lärmschutzwände aufzustellen sind, davon ca. 1.000 m mit einer Höhe von 2-3 m über den Gleisen.

Die Verlegung von Straßen beim Umbau von Brücken bewirkt allgemein eine Lärminderung an den betroffenen Wohnungen. Bei der Neuanlage in Eskilstrup werden einzelne Wohnungen entlang der neu angelegten Straße Lärm ausgesetzt, der über dem Grenzwert $L_{den} = 58$ dB liegt. Insgesamt sinkt die Zahl der von Straßenlärm über dem Grenzwert betroffenen Wohnungen.

Der Betrieb auf der ausgebauten und modernisierten Eisenbahnstrecke beeinflusst lärmäßig Erholungsgebiete entlang der Strecke.

Es gibt keine standardisierte Methode zur Berechnung von Vibrationen durch Eisenbahnen. Die Berechnungen der Vibrationen wurden daher auf der Grundlage eines auf Erfahrungen beruhenden Vibrationsmodells aufgrund von

Erfahrungen und Messungen an vorhandenen Eisenbahnanlagen durchgeführt. Die Berechnungen beziehen Zugtyp, Geschwindigkeit, Gebäudetypen (Einfamilienhäuser und Etagenhäuser) ein.

Die Schwelle für noch merkbare Vibrationen liegt bei 71-72 dB, was bedeutet, dass Vibrationen normalerweise zu spüren sind, auch wenn der Grenzwert eingehalten wird.

Die Möglichkeiten zur Minderung der Einwirkungen durch Vibrationen von der Eisenbahn sind beschränkt. Die Vibrationen durch Züge können bis zu einem gewissen Grad durch laufende Instandhaltung von Rädern und Gleisen reduziert werden. Bei Neubauten in der Nähe einer Eisenbahn kann die Gebäudekonstruktion angepasst werden, so dass etwaige Vibrationen vermindert werden. An existierenden Gebäuden bestehen jedoch wahrscheinlich keine realistischen Möglichkeiten für Konstruktionsänderungen.

Berechnungen des künftigen Vibrationsniveaus zeigen, dass 122 Wohnungen einem Vibrationsniveau über dem Grenzwert von 75 dB ausgesetzt werden. Davon werden 54 Wohnungen im Voraus übernommen.

Bei kräftigeren Vibrationseinwirkungen können Risse und Schäden an Gebäuden entstehen. Dies geschieht jedoch erfahrungsgemäß erst bei Einflüssen, die markant über der Grenze für merkbare Vibrationen liegen – und erheblich über den erfahrungsgemäß bei Eisenbahnen vorkommenden Vibrationen. Gebäudeschädigende Vibrationen werden durch den Betrieb der Eisenbahn nicht erwartet.

Der Strom, der durch die Fahrstromleitungen, Tragkabel, Rückleitungen sowie zum Teil durch Gleise/Boden läuft, erzeugt ein Magnetfeld um die Bahn herum. Ähnliche Magnetfelder entstehen auch um elektrische Haushaltsgeräte und Elektroinstallationen in Gebäuden herum.

Banedanmark hat im Zuge des Bauvorhabens die zu erwartende durchschnittliche Stärke des Magnetfelds um die künftige elektrifizierte Bahn berechnet. Ausgangspunkt ist der zu erwartende künftige Zugbetrieb auf der Strecke und die zu erwartende maximale Stromabnahme von Personen- und Güterzügen.

Die Berechnungen zeigen, dass die durchschnittliche Einwirkung durch Personen- und Güterzüge in einem Abstand von 7 m von den Fahrstrommasten ca. 0,4 μT beträgt. Dieser Wert ist kein eigentlicher Grenzwert, sondern Teil des Vorsichtsprinzips, das eine Peilmarke für eingehendere Untersuchungen darstellt.

Im Zuge der Elektrifizierung der Eisenbahn wird den Grundstücken entlang der Bahn eine Dienstbarkeit in Bezug auf den elektrischen Betrieb auferlegt, die z. B. beinhaltet, dass in einem Abstand von 10 m von der Gleismitte oder 7 m von den Fahrstrommasten normalerweise keine Gebäude stehen dürfen. Hinzu kommt, dass Wohnungen innerhalb dieses Abstands von der Bahn voraussichtlich enteignet werden, da der Grenzwert für spürbare Vibrationen überschritten wird.

Dem möglichen Risiko von den Magnetfeldern infolge der Elektrifizierung wird dadurch in ausreichendem Umfang begegnet.

15.4.3. Auswirkungen auf die Natur

15.4.3.1. Auswirkungen auf die Natur infolge der festen Fehmarnbeltquerung

Die dauerhafte Anlage führt zur Zerstörung oder Isolierung von Natur. Während die Zerstörung der Natur im Laufe der Bauzeit erfolgt, sind die Auswirkungen durch die Isolierung von Natur wegen der Ausgestaltung und Platzierung der dauerhaften Anlage in der Betriebsphase permanent. Die Zerstörung von Natur ist daher als einmaliges Ereignis nur unter Bauzeit beschrieben, während die Isolierung von Natur durch die dauerhafte materielle Anlage unter Betriebsphase beschrieben wird, obwohl sie während der Bauzeit eingetreten ist.

Die Auswirkungen auf die Natur durch die dauerhafte Anlage beziehen sich zum einen auf die Linienführung der neuen Eisenbahn und Autobahn auf Lolland, zum anderen auf die Linienführung auf See, wo der Tunnel eingetieft wird, sowie auf die Landgewinnung vor Lolland auf beiden Seiten von Rødbyhavn.

Die dauerhafte Anlage beansprucht insgesamt ca. 105 ha auf Lolland, darunter Flächen, die durch § 3 des Naturschutzgesetzes geschützt sind. Der Schutz beinhaltet grundsätzlich ein Verbot gegen Änderungen der geschützten natürlichen Lebensräume. Die dauerhafte Anlage wird sich außerdem auf geschützte oder unter Naturschutz stehende Arten auswirken – vor allem, weil die Anlage als Barriere oder Teilung der bestehenden Naturgebiete wirkt.

Die verschwundene Natur wird von neuer Natur ersetzt, und die neuen rekreativen Gebiete werden größer als die verschwundenen. Im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung werden drei Mal so große Naturgebiete angelegt wie die fertige Anlage in Anspruch nimmt. Etwa ein Drittel der neuen Natur wird auf dem bisherigen Landgebiet angelegt, darunter der neue See Strandholm Sø, während etwa zwei Drittel auf dem Neuland angelegt werden.

Nach Fertigstellung der neuen geplanten Natur sind zwei zusammenhängende Naturgebiete entstanden: eines von Bredfjed über den Deich und in den westlichen Teil des Neulands hinaus, und eines vom östlichen Teil des Neulands über die bestehende geschützte Natur bis Saksfjed und Hyllekrog. Die Landgewinnungsfläche westlich von Rødbyhavn besteht aus Strandwiesen, Ödland und Wasserlöchern. Östlich von Rødbyhavn werden ein Feuchtgebiet, Weiden und Ödland angelegt. Das Gebiet wird im Osten durch eine Steilküste aus Moränen von ca. 7 m Höhe begrenzt, wobei Erosion in kontrolliertem Umfang zugelassen wird, so dass Sand und andere Materialien von der Steilküste für die Küstenstrecke östlich des Landgebiets freigesetzt werden.

Durch das Bauvorhaben verschwinden 10 Wasserlöcher und weitere Wasserlöcher werden isoliert. Es werden 37-42 neue Wasserlöcher geschaffen, davon 10 vor dem eigentlichen Baubeginn. Der See Strandholm Sø wird in seiner bisherigen Größe ersetzt. Um den Ersatzsee herum ist ein Naturgebiet derselben Größe geplant.

Der Bau von Straßenanlagen und die Linienführung beeinflussen die Natur in Form von Zerstörungen geschützte lichtoffener Natur um und auf dem bestehenden Deich und Zerstörung des Sees Strandholm Sø. Die Linienführung kreuzt den geschützten Wasserlauf Næsbæk. Schließlich wird eine Reihe von geschützten Wasserlöchern zerstört oder isoliert.

Es ist der Bau von sechs Faunapassagen geplant, die auch weiterhin die Passage sichern, wo Natur ansonsten aus dem bestehenden Zusammenhang heraus isoliert werden würde.

Von der Verflechtung mit der vorhandenen Autobahn im Norden in Richtung Tunnelportal im Süden wird die Linienführung folgende Natur eindämmen:

Bei der neuen Anschlussstelle der E47 wird der geschützte Wasserlauf Næsbæk überquert, der kleineren Säugetieren und Amphibien als Wanderkorridor dient. Deshalb werden zwei Faunapassagen mit Randstreifen für kleinere Säugetiere und Amphibien errichtet, die den Durchfluss des Wasserlaufs unter der Autobahn und dem Ottelundevej sicherstellen.

Etwa 100 m östlich der neuen Autobahn werden zwei geschützte Wasserlöcher zwischen der neuen Autobahn und der neuen Eisenbahn isoliert. Das eine Stillgewässer ist Brutstätte für den Teichmolch, das andere Raststätte für Vögel.

Wo die Autobahn die Mautstation passiert, werden vier geschützte Wasserlöcher zwischen der neuen Autobahn und der bestehenden Autobahn isoliert. In zwei dieser Wasserlöcher brütet der Teichmolch.

Südlich des Færgevej verläuft die neue Autobahn östlich von zwei geschützten Wasserlöchern. Beide Wasserlöcher werden zwischen Autobahn und der bestehenden Eisenbahn isoliert. Die Wasserlöcher sind Brutstätten des Teichmolchs.

Südlich des Sees Stengård Sø und westlich des Gl. Badevej verläuft die neue Autobahn an vier geschützten Wasserlöchern vorbei, die zwischen Autobahn und der vorhandenen Eisenbahn isoliert werden. Eines der Wasserlöcher ist Brutstätte der Wechselkröte, der Erdkröte und des Laubfrosches. Etwa 200 m westlich von Gl. Badevej und direkt östlich des Hafens liegt ein weiteres geschütztes Stillgewässer, das zwischen der neuen Autobahn und der bestehenden Eisenbahn isoliert wird. Das Stillgewässer ist Brutstätte des Moorfrosches.

Außerdem wird eine weitere Faunapassage mit Randstreifen für kleine Säugetiere und Amphibien bei der Kreuzung der neuen Autobahn mit der vorhandenen Eisenbahn angelegt. Die neue Autobahn verläuft östlich des Sees Stengård Sø, der geschützt und Teil des vorliegenden Entwurfes für den Gewässerplan für das Gebiet ist und zwischen der neuen Autobahn und der bestehenden Eisenbahn isoliert wird. Der See ist Brutstätte des Teichmolchs, der Erdkröte und des Laubfrosches und ein mögliches Gebiet für die Nahrungssuche der Wasserfledermaus.

Insgesamt werden 13 geschützte Wasserlöcher, darunter der See Stengård Sø, infolge der Linienführung und der technischen Anlagen isoliert. Die Wasserlöcher sind Lebensräume der Wechselkröte, des Moorfrosches, des Teichmolchs und des Laubfrosches. Es werden an geeigneten Stellen neue Wasserlöcher angelegt, um die isolierten Bestände zu stärken.

Südlich der Mautstation und des Færgevej verläuft die neue Autobahn östlich des bestehenden Eisenbahngeländes. Das Eisenbahngelände, das nicht von der festen Fehmarnbeltquerung berührt wird, ist Raststätte der Wechselkröte und Lebensraum von seltenen Insekten u. a. des Nachtkerzenschwärmers. Es wurden Zwergfledermäuse, Große Abendsegler, Breitflügelfledermäuse und Wasserfledermäuse am Eisenbahngelände beobachtet. Die Beleuchtung in der Betriebsphase wird dergestalt angepasst, dass die Auswirkungen auf das Tierleben begrenzt sind. Es gibt keine Dauerbeleuchtung entlang der Autobahn im offenen Land. Wo Beleuchtung erforderlich ist, z. B. an der Mautstation, wird gelbes Licht benutzt, das keine Insekten anzieht.

Außerdem werden an relevanten Strecken dauerhafte Amphibienzäune entlang der Autobahn und eine breite kombinierte Weg- und Faunapassage südlich um das Tunnelportal herum angelegt, um einen Verbreitungskorridor für Amphibien und Säugetiere zu sichern.

Entlang der Linienführung werden im erforderlichen Umfang Schilder u. a. m. im offenen Land aufgestellt, die über die dauerhaften Anlagen, darunter Zufahrt, Mautstation usw. informieren.

Bei der Anschlussstelle zwischen der bestehenden und der neuen Eisenbahn wird der geschützte Zufluss zum Wasserlauf Næsbæk überquert. Es wird eine Faunapassage mit Randstreifen für kleinere Säugetiere und Amphibien angelegt, die den Durchfluss unter der vorhandenen Eisenbahn und der neuen Eisenbahn ermöglicht.

Nördlich der Mautstation wird eine Faunapassage mit Randstreifen für kleine Säugetiere und Amphibien angelegt, um einer weiteren Zerstückelung der Landschaft entgegenzuwirken und es Amphibien und kleineren Säugetieren zu ermöglichen, sich auf beiden Seiten der Autobahn und der Eisenbahn zu verbreiten.

Die feste Fehmarnbeltquerung führt mit sich, dass Seegebiete dauerhaft eingezogen werden. Der eingetieft Tunnel wird durch eine Steinschicht geschützt, die küstennah auf einer Strecke von 450 m über das bestehende Meeresbodenniveau aufragt. In größeren Wassertiefen ist davon auszugehen, dass der Meeresboden sich im Laufe einiger Jahre auf demselben natürlichen Niveau wie heute einpegelt. Der zeitweilige Verlust von Meeresboden hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tiergesellschaften im Fehmarnbelt.

Die beiden neuen Landgebiete zu beiden Seiten von Rødbyhavn, die gebildet werden, um die ausgeschachteten Meeresbodensedimente zur Schaffung eines neuen Naturgebiets zu nutzen, sind Teil der dauerhaften Anlagen. Ein Teil der neuen Natur wird auf diesem Neuland angelegt.

Westlich von Rødbyhavn entsteht ein neues Naturgebiet mit Strandwiesen, Ödland und Wasserlöchern. Östlich von Rødbyhavn entsteht ein Naturgebiet mit Feuchtgebiet, Weiden und Ödland. Das Gebiet im Osten wird durch eine ca. 7 m hohe Steilküste aus Moränenton begrenzt, wo Erosion zugelassen wird, so dass Sand für die Strecke östlich des Landgebiets ausgewaschen werden kann.

Die Anlage des Neulands führt einen dauerhaften Verlust von Meeresboden mit sich, der insbesondere die Rotalgengesellschaft im dänischen Teil des Fehmarnbelts berührt. Rotalgen sind in der westlichen Ostsee weit verbreitet, und der örtliche Verlust dürfte nicht kritisch für das Vorkommen von Rotalgengesellschaften und ihre Funktion in der westlichen Ostsee sein.

Die Landgewinnungsfläche berührt einen Bereich des Meeresbodens, wo Schweinswale und Seehunde nur in begrenztem Umfang registriert wurden und wo es keine Landungsstellen von Seehunden gibt.

Hinzu kommt ein begrenzter Verlust von Strandwiesen von ca. 1 ha infolge der Anlage von Zufahrtsstraßen für die neuen Strandgebiete. Die verlorengegangene Strandwiese wird jedoch im Verhältnis 1:2 ersetzt.

Der neue See Strandholm Sø wird in Saksfjed Inddämning in einem Gebiet angelegt, wo die Landschaftselemente unter Schutz stehen. Südlich und nördlich des Gebiets gibt es große zusammenhängende nach § 3 geschützte Naturgebiete in Form von Feuchtwiesen und Strandwiesen. Das ganze Gebiet ist als Natura 2000-Gebiet ausgewiesen. Es handelt sich um eine wesentliche Änderung der bestehenden landschaftlichen Verhältnisse. In Anbetracht der gegenwärtigen Nutzung der Flächen für landwirtschaftliche Zwecke handelt es sich jedoch um eine positive Änderung zugunsten der Natur.

Die Anlage des Sees und die damit verbundenen Bauarbeiten haben keine wesentlichen Folgen für Anhang II- und Anhang IV-Arten in den angrenzenden Bereichen. Auf der Fläche selbst, wo der See angelegt wird, wurden keine Vorkommen von Anhang II- oder Anhang IV-Arten festgestellt. Der See verbessert die botanischen Qualitäten des Gebiets und seinen Wert als Vogelschutzgebiet. Außerdem trägt er dazu bei, dass neue Wachstums- und Lebensräume für seltene Pflanzenarten und Säugetiere, Amphibien und Kriechtiere entstehen.

Die Anlage des neuen Sees Strandholm Sø erfolgt im Natura 2000-Gebiet Nr. 173. Aufgrund des vorhergehenden Screenings kann ausgeschlossen werden, dass die Anlage des Sees wesentliche negative Auswirkungen in Form von Schäden an Anhang II-Arten oder Anhang I-Habitatnaturtypen im Gebiet hat. Aufgrund des vorgenommenen Screenings ist auszuschließen, dass die Anlage des Sees Strandholm Sø wesentliche negative Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Gebiets hat. Im Gegenteil ist zu erwarten, dass der See dazu beiträgt, die Ziele der vorliegenden Natura 2000-Pläne für das Gebiet zu erfüllen, da der See voraussichtlich den Vogelarten im Gebiet sowie der Teichfledermaus, der Schmalen Windelschnecke und dem Kammolch zugutekommt.

15.4.3.2. Auswirkungen auf die Natur infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Banedanmark hat Untersuchungen von Naturgebieten vorgenommen und die möglichen Auswirkungen auf Naturgebiete und geschützte Tier- und Pflanzenarten durch den Betrieb der Eisenbahnhinterlandanbindung geprüft.

Die Zerstörung von Natur ist unter Bauzeit beschrieben, während die Isolierung von Natur, die auf die dauerhaften materiellen Anlagen zurückzuführen ist, unter Betriebsphase beschrieben ist.

Der Schutz der Natur ist einer der wesentlichen Faktoren, die bei der Planung und Projektierung der Eisenbahnhinterlandanbindung berücksichtigt wurden. Es ist jedoch unvermeidlich, dass das Vorhaben Auswirkungen auf die Umgebung hat. Daher werden Abhilfemaßnahmen ergriffen, die dazu beitragen, Umweltbeeinträchtigungen durch eine modernisierte und ausgebaute Eisenbahn zu vermeiden, zu vermindern oder zu kompensieren.

Die dauerhafte Eisenbahnhinterlandanbindung bezieht einzelne Flächen ein, die nach § 3 des Naturschutzgesetzes geschützt sind. Der Schutz beinhaltet grundsätzlich ein Verbot von Änderungen der geschützten natürlichen Lebensräume. Die dauerhaften Anlagen wirken sich außerdem auf geschützte oder total geschützte Arten durch eine verstärkte Barrierewirkung zwischen ihren natürlichen Lebensräumen aus. Der verstärkte Barriereeffekt ist primär auf die Verkehrszunahme auf der Eisenbahn und die Anlage eines zusätzlichen Gleises auf einem Teil der Strecke zurückzuführen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahnhinterlandanbindung werden 44 Faunapassagen verschiedener Art angelegt. Die Eisenbahnhinterlandanbindung führt außerdem mit sich, dass zwei Wasserlöcher wegfallen und mehrere Wasserlöcher isoliert werden. Daher wird die Anlage von 46 neuen Wasserlöchern baldmöglichst nach der Verabschiedung des Baugesetzes im Hinblick auf die Fertigstellung vor dem eigentlichen Baubeginn in Angriff genommen. Der Ausbau wird auch eine von § 3 des Naturschutzgesetzes umfasste Weidefläche berühren. Dafür wird eine ca. 0,85 ha große Ersatzfläche angelegt.

Wegen der Bauarbeiten müsse außerdem ca. 13 ha geschützter Wald gefällt werden. Es wird Ersatzwald von insgesamt ca. 26 ha angepflanzt.

Bei der Modernisierung und dem Ausbau der Eisenbahn werden zwei Natura 2000-Gebiete durchquert: das Habitatgebiet 194, wo die Unterführungen der Wasserläufe Valmosegrøften und Vasegrøften umgebaut werden, sowie das Natura 2000-Gebiet Nr. 173, wo ein Ausbau der Kong Frederik IX.-Brücke über den Guldborgsund und ein Ausbau der Bahn durch das Landgebiet Nagelsti Engmose auf Lolland erfolgen.

Aufgrund der Prüfung der Umweltauswirkungen ist davon auszugehen, dass die Bauarbeiten für den Ausbau der Eisenbahn keine wesentliche Beeinträchtigung von Arten und natürlichen Lebensräumen mit sich führen, für die die Natura 2000-Gebiete ausgewiesen wurden. Die Erfüllung der Erhaltungsziele wird damit nicht beeinträchtigt.

15.4.4. Auswirkungen auf kulturhistorische Gegebenheiten

15.4.4.1. Auswirkungen auf kulturhistorische Gegebenheiten infolge der festen Fehmarnbeltquerung

Die feste Fehmarnbeltquerung wird zu Lande und zu Wasser in Gebieten durchgeführt, in denen es verschiedene kulturhistorische Objekte in Form von geschützten vorgeschichtlichen Denkmälern, geschützten Deichen, Kirchenbereichen, Kulturgebieten und geschützten Flächen gibt. Soweit die feste Fehmarnbeltquerung dafür von Bedeutung ist, werden geeignete Maßnahmen ergriffen.

Nach den marinearchäologischen Untersuchungen liegen zwei Schiffswracks von Bedeutung in der Trasse der Festen Fehmarnbeltquerung. Das eine Wrack liegt in deutschen, das andere in dänischen Gewässern. Taucheruntersuchungen beider Wracks wurden im Sommer 2012 abgeschlossen.

Die feste Fehmarnbeltquerung beeinträchtigt voraussichtlich nicht die bekannten Wracks und Wrackbereiche in der Betriebsphase der Festen Fehmarnbeltquerung. Es kann jedoch erforderlich sein, zu kontrollieren, dass das Gebiet und die erfolgte In-situ-Sicherung von Wracks nicht negativ beeinflusst werden.

Die wertvollen Kulturmilieus im Untersuchungsbereich wurden vom Museum Lolland-Falster kartiert. Es wurden insgesamt 29 Kulturmilieus kartiert, davon sechs priorisierte Kulturmilieus, da sie als besonders wertvoll auf lokaler oder regionaler Ebene bewertet werden. Die sechs priorisierten Kulturmilieus sind Rødby als Marktort und Eisenbahnstadt, die Vogelfluglinie, der Sturmflutdeich, Rødbyhavn, das Kulturmilieu der Zuckerindustrie sowie der Rødbyfjord mit Lidsø.

Geschützte Stein- und Erddeiche, Kulturerbenflächen und die Schutzbereiche um Kirchen (Fernwirkung) haben ebenfalls hohe Bedeutung, darunter ein geschützter Grabhügel (Hyldehøj), die Kirche von Rødbyhavn und eine geschützte Schanze bei Lalandia.

Es ist außerdem davon auszugehen, dass die Einstellung des Fährbetriebs Folgen für die Kulturmilieus Rødbyhavn und Vogelfluglinie hat. Die Rolle des Ortes für die Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland wird sich markant ändern. Das Hafenummilieu in Rødbyhavn ist mit einem gewissen Schiffsverkehr verbunden und hängt somit zum Teil von der Aufrechterhaltung des Fährbetriebs ab.

Die feste Fehmarnbeltquerung beeinflusst keine geschützten vorgeschichtlichen Denkmäler, denkmalgeschützten Gebäude oder geschützten Stein- und Erddeiche. Dies gilt auch für Kirchen und ihre Umgebung sowie für archäologische Örtlichkeiten.

Im Verlauf der Eisenbahnstrecke muss die Hälfte eines Knicks entfernt werden. Da der Knick jedoch jünger ist und nicht in einem kulturhistorischen Zusammenhang steht, ist die Beeinträchtigung unwesentlich.

Der Deich als Kulturmilieu wird nur in begrenztem Umfang für das Tunnelportal einbezogen. Das Tunnelportal durchschneidet den Deich östlich von Rødbyhavn und bezieht dort 200-300 m ein. Damit ändert sich der visuelle Eindruck des Deiches markant. Das Tunnelportal ist vom Deich westlich von Rødbyhavn aus nicht zu sehen, wohl aber die Rampen, auf denen Autobahn und Eisenbahn vor der Einführung in den Tunnel verlaufen.

Wegen des Neulands liegt der lolländische Deich auf ca. 8 km seiner 63 km Länge nicht länger direkt am Meer. Der Deich wird jedoch seine Funktion in Bezug auf die Sturmflutabwehr behalten. Das Landgebiet beeinflusst den kulturhistorischen Wert des Deiches, da er nicht länger am Meer liegt. Auf der anderen Seite kann man die Landgewinnungsfläche als ein weiteres vom Menschen geschaffenes Element in der ausgeprägten Kulturlandschaft betrachten. Nach einer Reihe von Jahren wird das Landgebiet ein integraler Teil des Kulturmilieus sein.

Insgesamt lässt sich sagen, dass der Verlust von kulturhistorischen Werten begrenzt ist.

15.4.4.2. Auswirkungen auf kulturhistorische Gegebenheiten infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Die Eisenbahnhinterlandanbindung durchquert Gebiete mit verschiedenen kulturhistorischen Örtlichkeiten in Form von geschützten vorgeschichtlichen Denkmälern, geschützten Deichen, der Umgebung von Kirchen, Kulturbereichen und geschützten Gebieten. Die Umweltauswirkungen für das Kulturerbe in der Betriebsphase sind mit Auswirkungen auf ein geschütztes Gebiet und visuellen Auswirkungen auf die Umgebung von Kirchen und Kulturmilieus verbunden.

Die Eisenbahnhinterlandanbindung durchquert das geschützte Gebiet Østerskov östlich von Glumsø auf den Gütern Næsbyholm und Bavelse. Der Schutz soll u. a. sicherstellen, dass ein komplettes Gutgebiet, darunter Østerskov, im Wesentlichen in seinem jetzigen Zustand erhalten bleibt, so dass der Charakter als land- und forstwirtschaftliches Anwesen im Gutsbetrieb erhalten bleibt. Beim Betrieb ist die Erhaltung der landschaftlichen und naturwissenschaftlichen Werte zu berücksichtigen. Darüber hinaus muss der Öffentlichkeit der Zugang zu Straßen und Wegen in den Wäldern gesichert werden.

Die Begradigung der Kurven und die Errichtung von Masten und Leitungen im Zuge der Elektrifizierung erfolgen innerhalb des Landschaftschutzes und wirken sich auf den Eindruck des geschützten Gebiets aus. Das Bauvorhaben dürfte insgesamt jedoch nur mäßige Bedeutung für den Eindruck des geschützten Gebiets haben, obwohl Bäume im Wald entlang der Bahn gefällt werden, da der vorhandene Bewuchs zum Teil Masten und Leitungen verbirgt.

Die Elektrifizierung und der Ausbau der Eisenbahn berühren visuell die Umgebung mehrerer Kirchen. Bei der Passage der meisten Kirchen beeinträchtigt die Eisenbahnhinterlandanbindung nicht das Zusammenspiel zwischen Kirche und Landschaft oder Dorfmilieu wesentlich. Bei drei Kirchen erfolgt der Ausbau der Eisenbahn durch die Zone der Kirchenumgebung, was sich auf den visuellen Eindruck der Kirche in der offenen Landschaft auswirkt.

Es gibt insgesamt 19 geschützte Erddeiche in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnhinterlandanbindung. Im Zuge der Elektrifizierung und des Ausbaus der Eisenbahn werden vier Erddeiche – alle gerade Walddeiche – auf Dauer um bis zu 15 m an dem an die Eisenbahn angrenzenden Ende verkürzt. Die Auswirkungen auf die Deiche sind allgemein als relativ begrenzt anzusehen, da der Großteil der Deiche intakt bleibt, darunter ihr Verlauf und ihr Ausdruckswert in der Landschaft.

Entlang der Eisenbahn liegen Kulturmilieus, die wesentliche Züge der gesellschaftlichen Entwicklung widerspiegeln. Beim Ausbau der Eisenbahn werden 15 der ausgewiesenen Kulturmilieus direkt von einer geringfügigen Einziehung von Flächen entlang der Eisenbahn berührt.

Das Kulturmilieu um den ehemaligen Bahnhof Orehoved wird insbesondere von Fahrleitungsmasten und -leitungen beeinflusst, die das vorhandene Milieu stören. Auch der Wegfall der Wohnmöglichkeiten im Bahnhofsgebäude beeinflusst das Kulturmilieu. Die Auswirkungen infolge des Abbruchs des Bahnhofsgebäudes haben als wesentlich zu gelten. Das Kulturmilieu wird vor dem Abriss der Gebäude dokumentiert.

Das Kulturmilieu in Nørre Alslev grenzt an beiden Seiten an die Bahn an und ist in hohem Maße von der Eisenbahn geprägt. Elektrifizierung und Ausbau der Bahn beeinflussen die kulturhistorischen Elemente durch Flächeneinziehung, Errichtung von teilweise durchsichtigen Lärmschutzwänden, die vorherige Übernahme und den Wegfall der Bewohnbarkeit in 17 Gebäuden und den Abbruch mehrerer Gebäude. Die Auswirkungen haben als wesentlich zu gelten und verlangen die Dokumentation des Kulturmilieus vor dem Abbruch. Die Auswirkungen sind begrenzt, soweit das Bahnhofsgebäude, der gelbe Speicher und die Häuserreihe östlich des Bahnhofs erhalten bleiben.

Auch das Kulturmilieu in Eskilstrup grenzt an beiden Seiten an die Bahn an und ist in hohem Maße von der Eisenbahn geprägt. Elektrifizierung und Ausbau der Bahn beeinflussen die kulturhistorischen Elemente durch Flächeneinziehung, Errichtung von Lärmschutzwänden, die vorherige Übernahme und den Wegfall der Bewohnbarkeit in drei Gebäuden durch deren Abbruch. Es ist davon auszugehen, dass das Kulturmilieu nur in geringerem Umfang beeinflusst wird, da die betroffenen Gebäude im Kulturmilieu weniger wesentlich sind.

Der Bau einer Straßenbrücke über die Eisenbahn südlich des vorhandenen Bahnübergangs beeinflusst das Kulturmilieu in Eskilstrup in höherem Maße. Es wird ein Straßendamm angelegt, der relativ markant im Ortsbild ist. Außerdem werden Wohnungen enteignet. Die Einwirkung ist als wesentlich zu bewerten.

Im Kulturmilieu um den ehemaligen Bahnhof Tingsted sind die tragenden kulturhistorischen Elemente das alte Bahnhofsgebäude und das Dorfgemeinschaftshaus. Beide liegen unweit der Bahn. Infolge von Vibrationen fällt die Bewohnbarkeit weg, was zu Enteignungen führt. Auch Errichtung von Fahrleitungsmasten und -leitungen wird die Umgebung ändern und das kulturhistorische Milieu stören. Die Auswirkungen werden im Falle des Abbruchs des Bahnhofsgebäudes und des Dorfgemeinschaftshauses als wesentlich bewertet. Das Kulturmilieu wird vor dem Abbruch der Gebäude dokumentiert.

Durch den Ausbau der Kong Frederik IX.-Brücke über den Guldborgsund wird die Brücke dominierender. Insbesondere die Fahrstromanlage beeinflusst den mit dem Sund verbundenen kulturhistorischen Wert.

Von der Modernisierung und dem Ausbau der Eisenbahn sind keine denkmalgeschützten oder erhaltenswerten Gebäude direkt betroffen. Infolge des Vibrationsniveaus durch die Eisenbahn werden 13 Gebäude mit mittlerem bis hohem Erhaltungswert enteignet. Sie können nachfolgend für Wohn- oder andere Zwecke verkauft werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass beschränkte Möglichkeiten für Verkauf oder Vermietung bestehen. Daher ist zu erwarten, dass die meisten dieser Gebäude abgerissen werden.

Im Hinblick auf Möglichkeiten einer anderweitigen Nutzung der Gebäude ist zu erwarten, dass die enteigneten Gebäude den Standortkommunen angeboten werden, bevor der Abbruch in Angriff genommen wird.

15.4.5. Auswirkungen auf Wasserläufe und Entwässerung durch die feste Fehmarnbeltquerung

Ein Großteil der Flächen, die für dauerhafte Anlagen genutzt werden, sind eingedeicht und trockengelegter Fjordboden. Die Entwässerung erfolgt durch ein Netz von Gräben und Pumpen am Küstendeich zum Fehmarnbelt. Die Wasserläufe in diesem Gebiet haben das Aussehen von Gräben und sind zum Teil ganz oder teilweise verrohrt. Aus Rücksicht auf die dauerhafte Anlage wird ein Teil der vorhandenen Wasserläufe verlegt, u. a. auch im Hinblick auf die Entwässerung der dauerhaften Anlage.

Mehrere verrohrte und offene Wasserläufe werden im Hinblick auf die Linienführung von Autobahn und Eisenbahn auf Lolland verlegt. Dabei werden neue nasse Unterführungen angelegt. Dies gilt u. a. für den geschützten Wasserlauf Næsbæk, der unter der Linienführung und der neuen Zufahrtsstraße zur Autobahn, dem Ottelundevej, in einer Faunapassage hindurchgeführt wird.

Im Gebiet gibt es zwei große Seen, den Strandholm Sø und den Stengård Sø, die beide künstlich angelegt sind. Der Strandholm Sø liegt in der Linienführung unmittelbar nach der Anlandführung auf Lolland. Der See ist daher einzuziehen, wird jedoch an anderer Stelle vollauf kompensiert. Es ist davon auszugehen, dass der neue See in einem guten Zustand angelegt wird und einen guten ökologischen Zustand erreicht. Die Auswirkungen der Verlegung des Sees sind unter dieser Voraussetzung als nicht wesentlich zu bewerten.

Im Hinblick auf die dauerhafte Anlage und die zukünftige Entwässerung des Gebiets wird eine Reihe von Regenwasserbecken angelegt. Niederschläge, die auf befestigte Flächen (Autobahn, Rampen und Mautstation) fallen,

laufen via Entwässerungsschächte in Regenwasserbecken mit einer Verschlussvorrichtung und Ölabscheider. Auf diese Weise kann eine wesentliche Beeinflussung der Vorfluter, die Oberflächenwasser aufnehmen, vermieden werden.

Insgesamt sind die Folgen für Wasserläufe und die betroffenen Eigentümer der Ufer u. a. m. in der Betriebsphase nach den Abhilfemaßnahmen als nicht wesentlich zu bewerten.

15.4.6. Auswirkungen auf die Erholungsbedingungen durch das Bauvorhaben

15.4.6.1. Auswirkungen auf die Erholungsbedingungen durch die feste Fehmarnbeltquerung

Während ein Großteil der Küste für die Durchführung der festen Fehmarnbeltquerung während der Bauzeit eingezogen wird, werden die Erholungsbedingungen an der Küste bei Rødbyhavn in der Betriebsphase wesentlich verbessert.

Es wird ein Neuland mit erheblichen Naturwerten angelegt. Außerdem können besonders eingerichtete Strandflächen als Badestrand und für Sportaktivitäten genutzt werden. Dies ist ein Ergebnis der Landgewinnung infolge der Ausbaggerung der Tunnelrinne.

Außerdem wird der Weg auf der Deichkrone westlich und östlich von Rødbyhavn nach Ende der Bauzeit vollständig wieder hergerichtet und bildet damit einen Teil eines zukünftigen Wegesystems im Nahbereich. Im Zusammenhang mit der Wiederherrichtung des Deiches und des Weges auf der Deichkrone östlich von Rødbyhavn sichert ein neuer Weg auf einem Deich südlich um das Portalgebäude auch weiterhin den Zusammenhang des Wegesystems. Der neue Weg um das Tunnelportal verlängert den vorhandenen Weg um ca. 1 km.

Bezüglich der Fischerei treten in der Betriebsphase Beeinträchtigungen infolge der dauerhaften Flächeneinziehungen, eines neuen harten Substrats, das zum Schutz des Absenktunnels ausgebracht wird, und möglicher lokaler Änderungen der hydrographischen Bedingungen um die Landgewinnungsfläche herum ein. Es ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen auf die dänische und deutsche Fischerei durch den Bau und den Betrieb eines Absenktunnels ganz überwiegend in der Nahzone entlang der Tunneltrasse (festgesetzt auf 500 m zu beiden Seiten der Linienführung) und an den Küsten eintreten, wo Neuland aufgeschüttet wird. Verschiedene Typen von Fischerei wurden überprüft, darunter Trawl- und Netzfischerei sowie die Fischerei mit Stellnetzen. Danach ist davon auszugehen, dass das Bauvorhaben eine wesentliche und örtliche Einwirkung nur auf die Fischerei mit Stellnetzen hat. Die Auswirkungen betreffen die Gebiete, in denen Landgebiete aufgeschüttet werden und Netzfischereiplätze verlorengehen.

15.4.6.2. Auswirkungen auf die Erholungsbedingungen durch die Eisenbahnhinterlandanbindung

Die Eisenbahn grenzt an Freiluftbereiche verschiedener Art wie Wälder, Sportplätze und Parks, Rad- und Wanderwege, Wasserläufe, Küstenstrecken und Schrebergärten mit Erholungswert an. Die Beeinträchtigung der erholungsmäßigen Interessen entlang der Eisenbahn in der Betriebsphase rühren hauptsächlich vom Lärm durch den Zugverkehr her, siehe oben. Der visuelle Eindruck der Fahrstromleitungen und Masten lässt die Eisenbahn in der Landschaft sichtbar werden. Der Umfang der visuellen Auswirkungen hängt u. a. von der Vegetation entlang der Bahn ab. Daher wird die Beeinträchtigung am geringsten in Waldgebieten, wo der Bewuchs einen Teil der Eisenbahn verbirgt.

In der Betriebsphase sind die rekreativen Wegesysteme wie heute zugänglich. Es ergeben sich daher keine direkten Auswirkungen durch die Eisenbahnhinterlandanbindung, allerdings können indirekte Auswirkungen infolge der visuellen Belästigungen eintreten, die jedoch nur geringfügige Auswirkungen auf den Erholungswert generell haben könnten.

Auf einer ca. 200 m langen Strecke wird ein Weg bei Flintinge verlegt. Der Weg ist ein Teil der nationalen Fahrradrouten Nr. 8 Rudbøl-Møn. Der Wegetunnel unter der Eisenbahn wird geschlossen, stattdessen wird eine neue Verbindung entlang der Nordwestseite der Bahn zwischen Møllevvej und dem Weg angelegt, so dass die Route erhalten bleibt. Zwei Passagen, die nicht zu einem Wegenetz gehören, sowie der Hammersvej südlich von Lov werden geschlossen. Es handelt sich um den kommunalen Weg in Bangsebro, der Bangsebrovej mit Smalbyvej verbindet, und die Wegeunterführung an der privaten Straße Tunnelen bei Sløsse.

Die marinen Erholungsinteressen werden in höherem Maße beeinträchtigt, da die feste Brücke über den Masnedsund mit einer lichten Höhe von 5 m Begrenzungen für die Durchfahrts Höhe mit sich führt. Größere Schiffe und Freizeitboote können nicht unter der festen Brücke passieren. Sie müssen durch die neue Fahrinne von Kalvestrømmen zum Færgestrømmen fahren.

15.4.7. Auswirkungen auf Boden, Grundwasser und Oberflächenwasser durch die Eisenbahnhinterlandanbindung

In der Betriebsphase wird Roundup Bio mit dem Wirkstoff Glyphosat eingesetzt, der zur Verunreinigung von Erdboden, Grundwasser und Oberflächenwasser führen kann. Dies ist ein normales Element beim Eisenbahnbetrieb.

Banedanmark hat eine allgemeine Sondergenehmigung für das Versprühen von Pestiziden für die Instandhaltung von bestehenden Eisenbahnstrecken. Banedanmark verfolgt die Strategie, Versprühen so weit wie möglich zu begrenzen. Versprühen erfolgt nur im Gleiskasten, und die Dosierung ist geringer als auf den umgebenden landwirtschaftlichen Flächen.

Auf Grundlage ausländischer Untersuchungen ist Banedanmark der Ansicht, dass die relativ geringe Dosierung von Glyphosat keine merkbare Gefährdung des Grundwassers mit sich führt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass an Orten mit besonderen hydrogeologischen und geochemischen Bedingungen Pestizide ins Grundwasser einsickern können. Dies kann besonders kritisch in den sensitiven Bereichen mit einer dünnen Deckschicht über den Grundwasserspeichern sein. In Gebieten mit einer dünnen Deckschicht auf der Strecke zwischen Ringsted und Orehoved liegen keine größeren Wasservorkommen, die bedroht wären.

Zusätzlich lässt sich der Schutz des Grundwassers durch Freihalten der besonders sensitiven Strecken vom Versprühen erzielen, was insbesondere für Gebiete mit einer Deckschicht von weniger als 10 m gilt. Die betriebsmäßigen Folgen könnten sein, dass das Unkraut manuell entfernt und der Schotter öfter ausgetauscht werden muss. Im Zusammenhang mit der allgemeinen Instandhaltung wird geklärt, ob besondere versprühungsfreie Zonen auf der gesamten Bahnstrecke ausgewiesen werden.

Beim Eisenbahnbetrieb kann außerdem Verschmutzung durch Lokomotiven und Wagen u. a. durch Ölprodukte, Teer und Schwermetalle vorkommen. Diese Stoffe kommen nicht in Mengen vor, die Anlass zu merkbarer Beeinträchtigung des Grundwassers im Zusammenhang mit dem normalen Zugverkehr geben. Feste Einrichtungen, die Öl lagern oder anwenden, werden als emissionsgesicherte Anlagen geplant. Daher tritt keine wesentliche Änderung des Risikos von Verschmutzung des primären Grundwassers infolge des Ausbaus und der Elektrifizierung der Bahn ein.

Vor Inbetriebnahme der modernisierten Eisenbahn werden die in den Abhilfemaßnahmen beschriebenen Pläne für das Notfallmanagement aktualisiert, das bei Unfällen mit dem Austritt größerer Mengen umweltfremder Stoffe entlang der Bahnstrecke ausgelöst wird. Im Plan für das Notfallmanagement sind besonders sensitive Bereiche für Grundwasser und Natur anzugeben, so dass die Abhilfemaßnahmen angepasst werden können.

15.5. Umweltauswirkungen infolge des Bauvorhabens während der Bauzeit

15.5.1. Lärm, Vibrationen und Staub infolge des Bauvorhabens

15.5.1.1. Lärm, Vibrationen und Staub infolge der festen Fehmarnbeltquerung

Die feste Fehmarnbeltquerung hat während der Bauzeit Auswirkungen auf die Umgebung in Form von Lärm, Vibrationen und Staub.

Die Platzierung der festen Fehmarnbeltquerung, darunter insbesondere der Tunnelementfabrik, bedeutet, dass insgesamt Lärmbelastungen in einem begrenzten geografischen Gebiet bei Rødbyhavn mit niedriger Bevölkerungsdichte und in verhältnismäßig begrenzten Zeiträumen während der gesamten Bauzeit von ca. 6½ Jahren vorkommen. Es wurden daher bereits bei der Standortbestimmung für die Bauarbeiten, darunter insbesondere der Tunnelementfabrik, vorbeugende Maßnahmen ergriffen, damit die Lärmeinwirkungen auf umliegende Wohnhäuser und Unternehmen infolge der Bauarbeiten kein ernstes Problem während der Bauzeit ausmachen.

Einige Aktivitäten während der Bauzeit verursachen Lärm und beeinflussen die Umgebung für kürzere oder längere Zeit. Dabei handelt es sich namentlich um die Errichtung und den Betrieb der Tunnelementfabrik sowie die Landgewinnung westlich von Rødbyhavn.

Die Folgen durch den Lärm während der Bauzeit werden nach folgenden Lärmpegeln bewertet: 70 dB an Werktagen (07-18 Uhr) und 40 dB zu anderen Zeitpunkten.

Bei der Planung der Baumaßnahmen wurde eine Reihe von Lärmschutzmaßnahmen eingearbeitet. So ist geplant, dass

- die Bauarbeiten so weit wie möglich während der normalen Arbeitszeit durchgeführt werden,
- Maschinen und Methoden eingesetzt werden, die keinen unnötigen Lärm verursachen,
- die Produktionsanlagen laut Plan so entfernt wie möglich von bestehender dichter Bebauung platziert werden,
- um die Produktionsanlagen zum frühestmöglichen Zeitpunkt ein Deich errichtet wird, der als Lärmschutzwall dient,
- der Straßenverkehr durch die Anwendung von Seetransport begrenzt wird.

Es ist vorgesehen, permanente Lärmmessstationen an ausgewählten Referenzpositionen unweit der Bauarbeiten aufzustellen. Die Messungen werden laufend den Zusammenhang zwischen den Lärmschutzplänen und den tatsächlichen Gegebenheiten dokumentieren.

Den Bauunternehmern wird auferlegt, relevante Informationsunterlagen für den Fall besonders lärmintensiver Aktivitäten auszuarbeiten. Die Informationsunterlagen müssen von der Femern A/S genehmigt werden und werden an potenziell betroffene Bewohner und Unternehmen versandt, bevor die Aktivitäten durchgeführt werden.

Die Femern A/S wird in den Verträgen mit den Unternehmern, die den Zuschlag erhalten, technische Anforderungen für Geräte und Lärmfaktoren aufstellen und von den Unternehmern die Ausarbeitung konkreter Lärmschutzpläne verlangen. Diese Lärmschutzpläne dienen der gründlichen Planung und als Lastenheft für die Bauarbeiten und sind von der Femern A/S zu genehmigen. Die Lärmschutzpläne werden der Kommune Lolland übersandt, so dass die Kommune vor der Inangriffnahme der einzelnen Baumaßnahme relevante Angaben über die Baumaßnahme und den damit verbundenen Lärm besitzt.

Während der Bauzeit wird eine rund um die Uhr bemannte Wache für Anfragen von Bürgern und Unternehmen eingerichtet, falls diese Fragen oder Kommentare zu Lärm oder sonstigen Umständen infolge der Bauarbeiten haben.

Werden Bauarbeiten in der Nähe von Wohngebäuden durchgeführt, so werden lärm erzeugende Arbeiten eigens angekündigt. Wohnungseigentümern, die Lärm ausgesetzt werden, der die nachbarrechtliche Duldungsgrenze überschreitet, werden in allen Fällen relevante Abhilfemaßnahmen gemäß den nachbarrechtlichen Vorschriften angeboten.

Es wird davon ausgegangen, dass während der Bauzeit keine gebäudeschädigenden Vibrationen eintreten, da Wohnungen in unmittelbarer Nähe des Baubereichs bereits übernommen wurden oder voraussichtlich übernommen werden. Zur Sicherheit wird jedoch vor Beginn der Bauarbeiten eine fotografische Registrierung von Gebäuden unweit der Arbeitsstellen durchgeführt, so dass etwaige Schäden dokumentiert werden können.

Die Bauarbeiten für die Etablierung des westlichen Landgebiets bestehen in der Anlage einer Steinsetzung, die den Rahmen für die eigentliche Landgewinnung bildet. Die Landgewinnung wird laut UVP-Gutachten u. a. m. keinen Lärm verursachen, der 70 dB innerhalb der normalen Arbeitszeit übersteigt. Im Übrigen Zeitraum, darunter des Nachts, kann der Lärm bis zu 55 dB an Fassaden von Wohngebäuden, darunter insbesondere Lalandia, betragen. Diese Situation dauert für eine betroffene Wohnung 2-3 Monate an.

Die Bauarbeiten für die Tunnelementfabrik führen eine erhebliche Lärmbelastung mit sich. Die größte Lärmbelastung stammt namentlich von Ramm- und Spundarbeiten sowie Erdarbeiten mit Baumaschinen. Laut UVP-Gutachten u. a. m. führt der Bau der Tunnelementfabrik dazu, dass Wohnungen im südwestlichen Teil von Hyltøfte Østersøbad Lärm von bis zu 45 dB ausgesetzt sind. Andere Wohnungen werden keinem Lärm ausgesetzt, der außerhalb der normalen Arbeitszeit – gemessen an der Fassade – 40 dB übersteigt. Tagsüber während der normalen Arbeitszeit können mehr Geräte als im übrigen Zeitraum eingesetzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Lärm an Fassaden von Wohnungen 70 dB nicht übersteigen wird.

Der Betrieb des Arbeitshafens und der Tunnelementfabrik wird voraussichtlich wenige Jahre dauern. Es gibt lärm erzeugende Aktivitäten in Form u. a. von rund um die Uhr einlaufenden Schiffen, Transport von Kies und Steinen auf dem Fabrikgelände, das Brechen von überschüssigem und Abbruchbeton. Laut dem UVP-Zusatz wird der Lärm durch die Tunnelementfabrik während des Tages und der normalen Arbeitszeit sowie an Samstagen (07-14 Uhr) 70 dB und in den übrigen Zeiträumen 40 dB an Fassaden von Wohnungen nicht übersteigen.

Nach Abschluss der Tunnelementfertigung wird die Tunnelementfabrik wieder entfernt. Im Laufe eines Zeitraums von 9-12 Monaten werden die Betonfundamente und die Spundeisen entfernt. Die Arbeit wird tagsüber und innerhalb der normalen Arbeitszeit durchgeführt. Die Lärmbeeinflussung wird gemäß dem UVP-Zusatz an Fassaden von Wohnungen 70 dB nicht übersteigen.

Für die Anlage von Tunnelportal und Rampen wird eine Betonmischanlage eingerichtet. Der Lärm dieser Anlage ist mit dem Lärm der Tunnelementfabrik vergleichbar und benötigt wie diese eine Umweltgenehmigung. Laut dem UVP-Zusatz wird der Lärm durch die Tunnelementfabrik während des Tages und der normalen Arbeitszeit sowie an Samstagen (07-14 Uhr) 70 dB und in den übrigen Zeiträumen 40 dB an Fassaden von Wohnungen nicht übersteigen.

Die Anlage von Spundwänden an der Trafostation für die Eisenbahnhinterlandanbindung und die Mautstation wird voraussichtlich durch einen Vibrator innerhalb der normalen Arbeitszeit oder des Abends durchgeführt. Der Einbau mit Vibrator erzeugt wesentlich weniger Lärm als das Einrammen. Es ist jedoch nicht völlig auszuschließen, für diese Arbeiten Rammen setzen zu müssen. Muss das Rammen wider Erwarten des Abends erfolgen, so werden weniger als 15

freiliegende Wohnungen Lärm von mehr als 55 dB ausgesetzt. Es werden keine Wohnungen Lärm ausgesetzt, der 70 dB an der Fassade übersteigt.

Das Einrammen von Fahrleitungsmasten, Erdarbeiten, Gleisarbeiten, Aktivitäten auf Lagerflächen u. a. m. erfolgen vorzugsweise innerhalb normaler Arbeitszeit und abends. Grundsätzlich wird nicht erwartet, dass im Zuge der Anlage der Eisenbahn lärmzeugende Aktivitäten des Nachts durchgeführt werden. Werden jedoch wider Erwarten Baumaßnahmen wie Erdarbeiten, Gleisbau, Abriss oder Lageraktivitäten, jedoch nicht das Einrammen von Fahrleitungsmasten, des Nachts erforderlich, so werden weniger als 25 freiliegende Wohnungen Lärm von über 40 dB ausgesetzt. Es sei angemerkt, dass die Situationen, wo die Grundstücke pro Aktivität von Lärm über 40 dB betroffen werden, in kürzeren Zeiträumen von wenigen Wochen Dauer vorkommen können, wenn die Baumaßnahmen auf den Teilstrecken durchgeführt werden, die am dichtesten an den Grundstücken verlaufen. Der Lärm wird jedoch maximal 70 dB an der Fassade der betroffenen Wohnungen betragen.

Im Zuge der Errichtung der Anschlussanlage am Ottelundevej ergibt sich für ein Grundstück, das dicht an der Shunt-Verbindung der Anschlussanlage liegt, eine Lärmbeeinflussung von bis zu 80 dB (A) an Werktagen in den Tagesstunden (7-18 Uhr). Die Bauzeit wird maximal sechs Monate betragen.

Das Ausbaggern der Tunnelrinne, die Landgewinnung sowie die Bauarbeiten ganz allgemein erfordern im Arbeitsbereich die Einrichtung erheblicher Lager u. a. von Erdreich und Sedimenten, die für die feste Fehmarnbeltquerung, darunter hauptsächlich zur Landgewinnung, wiederverwendet werden.

Die Bauarbeiten werden so geplant, dass sie keine unnötigen Staubbelastigungen mit sich führen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass in trockenen Perioden bei Wind Staub von dem gelagerten Erdreich und den Sedimenten in die umliegende Umgebung geweht wird. Das Befahren der Arbeitsstraßen kann ebenfalls in solchen Perioden zu Staubentwicklung führen. Staubbelastigungen werden z. B. durch Bewässern zu vermeiden versucht, falls Belastigungen auftreten.

Darüber hinaus wird die Handhabung von Materialien im Zusammenhang mit der Produktion von Tunnelementen und bei der Betonproduktion für das Portalbauwerk und die Rampen Staub erzeugen. Ebenso kann Staub durch die gelagerten Materialien entstehen. Dies wird jedoch z. B. durch überdeckte Lagerung der Materialien eingedämmt.

15.5.1.2. Lärm und Vibrationen infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Die Bauarbeiten auf der Strecke von Ringsted bis südlich von Holeby führen Lärm mit sich, der die Anlieger der Eisenbahn belästigen kann. Die gesamte Bauzeit für die Eisenbahnhinterlandanbindung erstreckt sich voraussichtlich über insgesamt ca. 5 Jahre von 2014 bis 2019. Nach diesem Zeitraum werden weitere Maßnahmen für die Elektrifizierung der Bahn durchgeführt, wobei u. a. Fundamente für Fahrleitungsmasten auf der gesamten Strecke angebracht werden müssen.

Ein wesentlicher Teil der Bauarbeiten erfolgt kontinuierlich auf den Bahnstrecken und umfasst Maßnahmen, die sich die Gleise entlang weiterbewegen, darunter Vorbereitungsarbeiten, Erdarbeiten, Gleisarbeiten, Aufbereitung von Schotter, Montage von Fahrleitungen und Lärmschutzwänden. Der jeweilige Anlieger wird daher in vielen Fällen erleben, dass die Bauarbeiten und der Lärm zeitweise in der Nähe sind, während die Arbeiten in anderen Zeiträumen in größerem Abstand ausgeführt werden und damit weniger Lärm für den Einzelnen verursachen. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Bauarbeiten für Verlegung von Gleisen und größere Erdarbeiten gleichzeitig auf der gesamten Strecke erfolgen. Überschüssiges Erdreich und andere Materialien werden zeitweilig abgelagert, was zu länger andauernden Aktivitäten an derselben Stelle führt.

Die Lärmkonsequenzen während der Bauzeit haben grundsätzlich folgende Lärmpegel: 70 dB an Werktagen (07-18 Uhr) und 40 dB zu anderen Zeitpunkten.

Die Konsequenzbewertung beruht auf einer Beschreibung der Typen von Bauarbeiten, die an den einzelnen Standorten entlang der Strecke und in welchen Zeiträumen voraussichtlich vorkommen. Es wurde gleichzeitig ein Screening der Lärmfolgen durch den Transport von Materialien und Erdreich auf öffentlichen Straßen durchgeführt.

Es wurde eine Detailanalyse der Bauarbeiten zur Beschreibung der lärmmäßigen Folgen für die Anlieger der Eisenbahn während der Bauzeit durchgeführt. Die Analyse beruht auf der Identifikation der eingesetzten lärmzeugenden Geräte, z. B. Fahrzeuge, Baumaschinen, Einrammen von Spundwänden und Pfählen und Spezialmaschinen für Gleisarbeiten.

Ein großer Teil der Bauarbeiten erfordert die Sperrung der Gleise und die völlige Einstellung des Bahnverkehrs. Es gilt generell als Ziel, dass der Verkehr so kurzfristig wie möglich eingestellt wird. Das bedeutet indessen, dass die Bauarbeiten zum Teil rund um die Uhr an allen Tagen der Woche durchgeführt werden müssen.

Außerdem gibt es bestimmte Stellen, an denen die Bauarbeiten neben der eigentlichen Eisenbahn auch andere Konstruktionen umfassen, die Baumaßnahmen am selben Standort über einen längeren Zeitraum auslösen. Es handelt sich insbesondere um folgende:

- Gleisverlegung nördlich von Glumsø sowie umfassender Umbau des Bahnhofs Glumsø. Diese Arbeiten werden 2018-2019 durchgeführt.
- Umbau der Brücke über die Eisenbahn, Rampen in Næstved von Ende 2016 bis Ende 2017.
- Umbau der Brücke über die Eisenbahn, Østre Ringvej in Næstved vom 2. Quartal 2018 bis zum 2. Quartal 2019.
- Verlegung des Gleises südlich von und durch das Dorf Ring. Die Arbeiten werden vom 2. Quartal 2017 bis zum 3. Quartal 2018 durchgeführt.
- Umbau der Brücke über die Eisenbahn, Næstvedvej in Vordingborg, vom 2. Quartal 2016 bis zum 4. Quartal 2017.
- Der Bahnhof Vordingborg muss umgebaut werden. Dies erfolgt vom 1. Quartal 2017 bis zum 2. Quartal 2018.
- Neue Eisenbahnbrücke über den Masnedsund vom 1. Quartal 2016 bis zum 2. Quartal 2018.
- Umbau des Bahnhofs Nr. Alslev vom 2. Quartal bis zum 3. Quartal 2019.
- Umbau des Bahnhofs Eskilstrup in zwei Perioden vom 1. Quartal bis zum 3. Quartal 2016 und vom 2. Quartal 2017 bis zum 4. Quartal 2017.
- Umbau des Bahnhofs Nykøbing Falster vom 2. Quartal bis zum 3. Quartal 2017 und vom 2. Quartal bis zum 3. Quartal 2019.
- Umbau der Kong Frederik IX.-Brücke in Nykøbing Falster vom 1. Quartal 2017 bis zum 1. Quartal 2019.
- Bau eines Bahnhofs bei Holeby vom 2. Quartal 2016 bis zum 2. Quartal 2018.
- Umbau einer Reihe kleinerer Brücken im offenen Land auf der gesamten Strecke im Zeitraum 2014-2018.

Es ist zu erwarten, dass überall auf der Strecke von Ringsted bis südlich von Holeby darüber hinaus kleinere kurzfristige Aktivitäten vor und nach den eigentlichen Bauarbeiten vorkommen.

Die Untersuchung aller Örtlichkeiten und Strecken verdeutlicht, dass die Wohnungen, die sehr dicht an der Bahn und den Bauarbeiten liegen, Lärm von mehr als 70 dB(A) ausgesetzt werden können. An den einzelnen Stellen beträgt die Zahl der betroffenen Wohnungen von 0 bis 200 in den größeren Orten. Die sehr lärmintensive Aufbereitung des Schotters kann kurzfristig Lärm über 70 dB(A) für jeweils 300-400 Wohnungen entlang langen Strecken oder entlang Strecken durch einen größeren Ort, z. B. Næstved, mit sich führen.

Wenn die lärmintensiven Baumaßnahmen außerhalb der Tagesstunden erfolgen und die Lärmbelastung mit der Einsatzgrenze von 40 dB(A) verglichen wird, so kann die Zahl der Wohnungen, die erheblichem Lärm ausgesetzt sind, einen wesentlich größeren Umfang annehmen. Die Gesamtzahl der Wohnungen, die kurzfristig Lärm von über 40 dB(A) ausgesetzt werden können, wie z. B. beim Einrammen von Fundamenten für Fahrleitungsmasten oder Schotteraufbereitung, kann bis zu ca. 25.000 Wohnungen entlang der gesamten Strecke betragen. Die genannten Aktivitäten sind jedoch in der Regel für die einzelne Wohnung kurzfristig, da Ramm- und Gleisarbeiten und Schotteraufbereitung Aktivitäten von kürzerer Dauer vor der jeweiligen Wohnung sind, weil sie sich entlang den Gleisen bewegen.

Insgesamt kann somit eine große Zahl von Wohnungen Lärm durch die Baumaßnahmen ausgesetzt werden. Ob sie wesentlichen Lärmbelastungen ausgesetzt werden, hängt von einer Vielzahl von Umständen ab.

Ganz allgemein wird von den Unternehmern verlangt, dass sie eine sachgerechte Planung der Arbeiten unter Einsatz von Geräten und Arbeitsmethoden, die wenig Lärm verursachen, wo immer dies möglich ist, vornehmen. Um die Lärmbelastungen zu begrenzen, wird angestrebt, die Bauarbeiten in den Tagesstunden durchzuführen, wo sie unweit von Wohnungen erfolgen.

Statt des Einrammens von Spundwänden mit einer hydraulischen Ramme können z. B. Vorbohren und/oder Vibrieren eingesetzt werden. Alternativ können die Arbeitsvorgänge in Bezug auf den Lärm abgeschirmt werden, selbst wenn es kompliziert und kostenaufwendig ist. Insbesondere beim Einrammen von Masten/Pfählen sind eine Abschirmung des Rammbocks oder bewegliche Lärmschutzwände zur Minderung der Lärmbelastung möglich. Erfahrungsmäßig ist jedoch nicht zu erwarten, dass eine Dämpfung von mehr als 5-7 dB erfolgen kann.

In der Praxis ist es indessen schwierig, den Lärm unter den Kriterien für große Bauvorhaben zu halten, weil es nur wenige Möglichkeiten gibt, weniger lärmintensive Arbeitsverfahren einzusetzen, und weil die Arbeiten notwendigerweise unweit von Wohngebieten durchgeführt werden müssen.

Um die Anlieger auf die Bauarbeiten vorzubereiten, wird die Baubehörde laufend über die Art und Dauer der Arbeiten informieren, ergänzt durch besondere Informationen vor der Inangsetzung der Bauarbeiten, die wesentliche Lärmbelastigungen mit sich führen können.

Wo die Bauarbeiten in der Nähe von Wohngebäuden durchgeführt werden, werden lärmintensive Arbeiten gesondert angekündigt.

Die Bauarbeiten geben außerdem Anlass zu verstärktem Verkehr auf einigen kleineren Straßen mit in der Regel geringem Verkehr. Der verstärkte Schwerverkehr während der Bauzeit, die auch Zeiträume des Abends und in der Nacht umfasst, führt zu einem erhöhten Verkehrslärmpegel entlang den betroffenen Straßen. Es handelt sich jedoch nur um neun Straßenabschnitte, wo der Lärm merklich um mehr als 3 dB steigt. Entlang zweier dieser Straßenabschnitte liegt der Lärm auch weiterhin unter 58 dB, dem Richtwert für Straßenlärm.

Wenn der Verkehr auf größere Straßen verteilt wird, wird er entzerrt und hat nur geringe oder in der Praxis keine Bedeutung für den Straßenlärm insgesamt.

Aufgrund des Vorstehenden ist davon auszugehen, dass die Lärmbelastigungen durch den Verkehr während der Bauzeit von begrenztem Umfang sind, da der Lärm nur auf wenigen Straßenabschnitten für einen begrenzten Zeitraum merklich erhöht ist.

Voraussichtlich geben die Bauarbeiten keinen Anlass zu Vibrationen, deren Stärke Gebäudeschäden verursachen könnte.

Vor der Ausführung von vibrationsintensiven Arbeiten bei der Errichtung der Eisenbahnhinterlandanbindung wird eine Fotoregistrierung der Gebäude vorgenommen, die sehr dicht an den Baustellen liegen. Außerdem kann in besonderen Fällen eine laufende Überwachung der am stärksten betroffenen Gebäude während der Bauarbeiten durchgeführt werden. Dadurch wird sichergestellt, dass während der Bauarbeiten Schäden kontrolliert werden können und ihnen vorgebeugt werden kann und die Arbeiten im erforderlichen Umfang zeitweilig eingestellt werden können.

15.5.2. Abfälle infolge der festen Fehmarnbeltquerung

Es ist davon auszugehen, dass das Abfallaufkommen infolge der festen Fehmarnbeltquerung keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt hat, da der Abfall nach geltenden Vorschriften behandelt wird und die Abfallmengen nicht die Mengen übersteigen, die entweder vor Ort (hausmüllähnlicher Gewerbeabfall und evtl. kleinere Mengen gemischter Gewerbeabfall) oder national (Beton- und Metallabfall sowie Asphalt und Verbundmaterialien) bearbeitet werden können.

Der Transport des Abfalls macht im Vergleich zu den umweltlichen Vorteilen durch die Wiederverwendung des Abfalls einen geringen Teil der Umweltauswirkungen der Abfallbehandlung aus. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass die Zahl der Transporte im Verhältnis zum gesamten Straßen- und Schiffstransport in der Region unbedeutend ist.

15.5.3. Auswirkungen auf die Natur infolge des Bauvorhabens

15.5.3.1. Auswirkungen auf die Natur durch die feste Fehmarnbeltquerung

Die Auswirkungen auf die Natur während der Bauzeit beziehen sich auf die Linienführung auf Lolland beim Bau der neuen Eisenbahn und Autobahn, die Linienführung in den Hoheitsgewässern, wo der Tunnel eingetieft wird, das Projektgebiet mit namentlich der Tunnelementfabrik und dem Camp sowie auf die Landgewinnung vor Lolland auf beiden Seiten von Rødbyhavn.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass erhebliche Auswirkungen auf Naturinteressen während der Bauzeit eintreten, insbesondere infolge der Einziehung von Naturgebieten für Produktionseinrichtungen. Durch die geplanten Abhilfemaßnahmen, darunter namentlich die Anlage neuer Natur, dürften diese Auswirkungen jedoch ausgeglichen werden, so dass sich auf längere Sicht gleichwertige Naturwerte im Nahbereich entwickeln und die ökologische Funktionalität aufrechterhalten wird.

Während der Bauzeit werden ca. 239 ha zeitweilig in einem Gebiet eingezogen, das u. a. eine ökologische Verbindung und mehrere Naturgebiete enthält. Wie oben ausgeführt werden ca. 101 ha für die dauerhaften Anlagen eingezogen. Flächen in Natura 2000-Gebieten, geschützten Gebieten oder besonderen örtlichen Naturgebieten, die im kommunalen Bebauungsplan ausgewiesen sind, werden nicht eingezogen.

Beim Anschluss der bestehenden Autobahn an die neue Autobahn wird der geschützte Wasserlauf Næsbæk im Zuge des Baus der Anschlussanlage gekreuzt. Der Wasserlauf dient als Wanderkorridor für Amphibien und kleinere Säugetiere.

Östlich des Strandholmsvej verschwindet ein geschütztes Stillgewässer ca. 600 m südlich der Anschlussanlage für die bestehende Autobahn. Das Stillgewässer ist Brutstätte und Lebensraum des Kammmolchs. Zwei geschützte Wasserlöcher südlich der Kreuzung zwischen der bestehenden Eisenbahn und der neuen Autobahn und ca. 300 m westlich der T-Kreuzung zwischen Strandholmsvej und Humlegårdsvej werden aufgefüllt. Eines davon ist Brutstätte und Lebensraum des Teichmolchs. Insgesamt verschwinden drei geschützte Wasserlöcher infolge der Linienführung und der technischen Anlagen.

Um den gesamten Baubereich südlich der Mautstation werden provisorische Amphibienzäune aufgestellt, um sicherzustellen, dass wandernde Amphibien nicht vom Bauverkehr überfahren werden.

Der See Strandholm Sø sowie die umliegenden Flächen mit Strandwiesen werden eingezogen. Der See ist künstlich angelegt und insbesondere im Winter Raststätte mehrerer Vogelarten. Am See brütet der Neuntöter. Der See wird im Verhältnis 1:1 bezüglich der Seefläche wiederhergestellt. Um den See wird ein Naturgebiet derselben Größe angelegt, wodurch sich eine Gesamtfläche mit neuer Natur im Verhältnis 1:2 ergibt. Die Strandwiesenflächen werden auf bestehenden Landflächen 1:1 und außerdem 1:2 auf den künftigen Landgewinnungsflächen südlich der jetzigen Küste von Lolland neu angelegt.

Der lolländische Deich wird auf Dauer auf dem für das Tunnelportal benötigte Teilstück entfernt. Auf dem Deich gibt es den geschützten natürlichen Lebensraum Strandödland. Der Deich ist Raststätte der Wechselkröte und Lebensraum für eine Reihe seltener Pflanzen und Insektenarten u. a. Ackerwachtelweizen und Wegerich-Schneckenfalter. Um das Tunnelportal wird ein neuer Deich errichtet. Der Oberboden des ursprünglichen Deiches wird hauptsächlich auf dem Teil des Deiches ausgelegt, der bei der Tunnelementfabrik wiederhergerichtet wird, um die Möglichkeiten zu verbessern, dass sich Natur mit ähnlichen Werten wie der beeinträchtigten entwickelt. Darüber hinaus wird neue Natur für die eingezogenen Strandwiesenflächen am Deich auf bestehenden Landflächen im Verhältnis 1:1 und auf den künftigen Landgewinnungsflächen südlich der lolländischen Küste im Verhältnis 1:2 angelegt. Die gesamte neue Natur wird damit ein Verhältnis 1:3 erreichen.

Ein Teil des Deiches auf Lolland wird im Zuge der Errichtung der Tunnelementfabrik entfernt, abgesehen von dem Teil, der im Hinblick auf das Tunnelportal entfernt wird. Insgesamt wird der Deich auf einer Strecke von 2,5 km entfernt. Die Wege, die zwischenzeitlich von der Tunnelementfabrik und den übrigen Bauarbeiten betroffen sind, werden während der Bauzeit durch Wege um die betroffenen Gebiete herum ersetzt. Nach der Bauzeit wird die Tunnelementfabrik abgebaut. Der Deich wird, abgesehen von der 200-300 m langen Strecke, wo der Tunnel an Land geführt wird, wiedererrichtet. Das Oberflächenerdreich wird wieder auf dem Deich ausgelegt. Die Wiederherrichtung des Deiches und der umliegenden Flächen ist ein wesentlicher Teil der langfristigen Abhilfemaßnahmen für die Küstenlandschaft, darunter deren Bedeutung für das Tier- und Pflanzenleben.

Die Flächen, die nach § 3 des Naturschutzgesetzes geschützt sind und die zeitweilig während der Bauzeit eingezogen werden, sind im Übrigen:

- ca. 21,6 ha Strandwiesen
- ca. 0,5 ha Moor
- ca. 7,3 ha Wiese
- ca. 0,3 ha Ödland
- 10 Wasserlöcher
- 3,3 km Wasserläufe/Wassergräben

Mehrere Schmetterlingsarten auf der roten Liste verlieren während der Bauzeit einen Teil ihres Lebensraums auf dem Deich. Außerdem wird während der Bauzeit eine Barriere zwischen dem Eisenbahngelände und Saksfjed Inddämning bestehen. Die Passagemöglichkeiten und die Lebensräume auf dem Deich werden in hohem Maße während der Betriebsphase wiederhergestellt.

Während der Bauzeit werden größere Bereiche mit neuer Natur angelegt, die u. a. Lebensräume für die geschützten Arten sicherstellen sollen. Darüber hinaus wird im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung sichergestellt, dass zeitweilige Amphibienzäune um das Baugebiet und die Zufahrtsstraßen angelegt werden, die verhindern, dass die Amphibienbestände und andere kleine Tiere während der Bauarbeiten geschädigt werden.

Austritt von Sediment von den Bagger- und Einbauarbeiten im Fehmarnbelt wirken sich im Nahbereich vorübergehend erheblich auf den Inhalt des Wassers an suspendiertem Sediment aus. Die Folgen für das marine Pflanzen- und Tierleben dürften jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf die Meeresumwelt haben.

Die Sichtverschlechterung im Wasser infolge des Sediments verursacht während der ersten Jahre der Bauzeit ein verringertes Wachstum von küstennahen Makroalgenesellschaften und Seegras in der Rødsand Lagune, ohne jedoch deren Verbreitung zu mindern. Die schlechtere Sicht im Wasser dürfte auch rastenden Vögeln die Nahrungssuche erschweren. Da die Nahrungsmenge im Gebiet groß ist und die Sichtverschlechterung relativ kurzfristig ist, dürfte dies jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf die Sterblichkeit der Vogelarten haben.

Während der Bauzeit wird außerdem lokal die natürliche Sedimentablagerung verstärkt, was die Pflanzen- und Tierwelt auf dem Meeresboden beeinflussen wird. Die lokale Sedimentablagerung ist jedoch so gering, dass nicht davon auszugehen ist, dass sie wesentliche Auswirkungen für Pflanzen- oder Tiergesellschaften hat.

Es ist nicht davon auszugehen, dass der Bau des Absenktunnels wesentliche Auswirkungen auf die Fischarten im Fehmarnbelt hat, darunter Laichen, Aufwuchs, Nahrungssuche und Wanderung der Fische.

Von den Meeressäugern wird nur der Schweinswal von der festen Fehmarnbeltquerung beeinflusst, da Untersuchungen des Bewegungsmusters von Seehunden ergeben haben, dass Seehunde primär Nahrung weit weg vom Baubereich suchen.

Für Schweinswale ist während der Bauzeit zeitweise eine gewisse Beeinflussung wegen vermehrten Lärms unter Wasser infolge von Baggerarbeiten und Einrammen von Pfählen zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass Seehunde und Schweinswale sich aus den am meisten vom Lärm betroffenen Gebieten zurückziehen, d. h. aus den Gebieten in der Nähe der Bagger- und Rammarbeiten. Das Einrammen von Pfählen erfolgt mit „weichem Start“ als Abhilfemaßnahme oder durch eine separate Lärmquelle, die vor Arbeitsbeginn die Tiere verscheucht. Da die Lärmbelästigung vorübergehend und räumlich begrenzt ist, ist jedoch nicht davon auszugehen, dass Lärm während der Bauzeit wesentliche Auswirkungen auf die Meeressäuger hat.

Während der Bauzeit wird Sediment im Zuge der Landgewinnung vor den Küsten austreten. Die Wirkungen bezüglich Schweinswal und Seehund werden als unbedeutend bewertet, da die Tiere in trübem Wasser jagen können und die Flächen, die kurzzeitig von austretendem Sediment betroffen sind, einen unbedeutenden Teil des Gebiets für die Nahrungssuche der Tiere ausmachen.

15.5.3.1.1. Neue Natur im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung

15.5.3.1.1.1 Neue Natur (Anhang IV-Arten)

Insgesamt werden 10 Wasserlöcher verfüllt. Sieben Wasserlöcher sind bekannte Brutstätten von Amphibien. Die restlichen drei Wasserlöcher sind potenziell als Brutstätten geeignet. Bei den Untersuchungen wurden jedoch keine Amphibien festgestellt. Darüber hinaus werden 13 Wasserlöcher zwischen der bestehenden Autobahn und Eisenbahn und der künftigen neuen Autobahn und Eisenbahn isoliert. Drei der isolierten Standorte sind bekannte Brutstätten von Amphibien. Um die Auswirkungen auf Amphibien infolge des Bauvorhabens während der Bau- und der Betriebsphase zu mindern, wird eine Reihe von Abhilfemaßnahmen getroffen.

Insgesamt werden 37-42 Wasserlöcher als Ersatz für die trockengelegten und isolierten Brutstätten für Amphibien angelegt. Die Ausformung der Wasserlöcher ist für die Bedürfnisse der Wechselkröte, des Moorfrosches, des Springfrosches und des Kammmolchs optimiert. Im Grunde eignen sich die Wasserlöcher auch für andere Amphibienarten, darunter beispielsweise Kreuzkröte und Laubfrosch. Es werden große und kleine Wasserlöcher angelegt. Wird das einzelne Stillgewässer zu groß, so zieht es Vögel an, und das Risiko, dass Eier und Brut der Amphibien gefressen oder gestört werden, vergrößert sich. Die Größe des einzelnen Stillgewässers beträgt stets über 100 m².

Die Wasserlöcher für den Moorfrosch sollen küstennah angelegt werden und auf längere Sicht eine Verbreitung südlich um das Tunnelportal herum fördern. Zwei Wasserlöcher werden in einem unter Naturschutz stehenden Natura 2000-Gebiet angelegt. Aufgrund einer vorläufigen Beurteilung ist auszuschließen, dass die Anlage von Wasserlöchern das Natura 2000-Gebiet wesentlich beeinträchtigt. Die Wasserlöcher gelten als vereinbar mit dem Schutzzweck.

Bei Wasserlöchern für die Wechselkröte ist es besonders wichtig, dass die Vegetation um das Stillgewässer niedrig gehalten wird. Um die Geschwindigkeit des Zuwachsens in den Wasserlöchern zu vermindern, wird der Zuwachs von breitblättrigem Rohrkolben, Schilfrohr und anderen kräftigen Pflanzen in den ersten beiden Jahren nach der Anlage manuell entfernt.

Es werden dauerhafte Amphibienzäune entlang der Tunnelrampe angelegt, um Verkehrstopfer unter den Amphibien zu verhindern.

Die Wasserlöcher werden außerhalb der Brutzeit der Amphibien verfüllt (d. h. im Zeitraum 1. Oktober bis 1. Februar). Vor der Verfüllung von Wasserlöchern werden soweit möglich 10 Wasserlöcher nach dem Prinzip: Anlage mindestens eine Brutsaison vor der Verfüllung eines bestimmten Stillgewässers geschaffen. So ist es möglich, eine Saison vor der Verfüllung des Stillgewässers mit brütenden Anhang IV-Arten Eier aus dem zu verfüllenden Stillgewässer in die neu angelegten Wasserlöcher zu verbringen.

Um die ökologische Funktionalität des Gebiets für Anhang IV-Amphibien zu verbessern, werden in der ersten Hälfte der Bauzeit weitere 13 Ersatzwasserlöcher angelegt.

In der zweiten Hälfte der Bauzeit werden weitere 14-19 Wasserlöcher angelegt, um dadurch die zeitliche Verschiebung bei der Anlage neuer Natur gegenüber dem Wegfall von Brutstätten zu kompensieren. Dies erfolgt im Takt mit der Fertigstellung des Neulands und der Stilllegung der Tunnelementfabrik.

15.5.3.1.1.2 *Faunapassagen und Anhang IV-Arten*

Es werden drei Faunapassagen mit Randstreifen am Wasserlauf Næsbæk angelegt, die den Durchfluss unter Autobahn, Eisenbahn und Ottelundevej sicherstellen. Diese Passagen werden 0,5 m hoch und 5 m breit.

Darüber hinaus wird eine weitere Faunapassage unter der Eisenbahn (0,5 x 0,5 m) und der Autobahn (0,5 x 1,5 m) angelegt. Schließlich wird eine kombinierte Fauna- und Wegepassage vor dem Tunnelportal angelegt (75 m breit).

Die Passagen werden gemäß der Anleitung für Fauna- und Menschenpassagen (Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) 2011) gestaltet.

15.5.3.1.1.3 *Neue Natur (§ 3-natürliche Lebensräume)*

Insgesamt werden ca. 116,9 ha Strandwiesen/Wiese/Ödland und ca. 1,5 ha Moor angelegt. Ein Teil der ausgewiesenen Strandwiesen besteht aus dem Untertyp Strandödland. Dieser natürlicher Lebensraum soll neu angelegt werden.

Neue Natur wird zum einen auf bisherigem Land auf Lolland auf heutigen landwirtschaftlichen Flächen in entwässerten Förden, primär mit sandigem Oberboden, zum anderen auf dem Neuland vor der Küste angelegt.

Grundsätzlich werden die neuen natürlichen Lebensräume so gestaltet, dass ihr Inhalt dem der eingezogenen Flächen entspricht. Das Verhältnis zwischen süßen und salzigen natürlichen Lebensräumen auf dem Neuland hängt vom Salzgehalt des Sediments für die Landgewinnungsfläche und der künftigen Salzeinwirkung vom Meer her ab.

Neue Natur auf bestehenden Landgebieten sind für Bereiche mit geeigneten physikalischen, chemischen und biologischen Bedingungen geplant. Dies sind in der Praxis sandige Gebiete in den heute trockengelegten ehemaligen Förden und Lagunen.

Neue Natur, die sich auf dem Neuland entwickelt, entsteht grundsätzlich auf tonigen Sedimenten. Um die Entwicklung von Natur mit denselben Charakteristika wie die entfernte Natur zu fördern, wird auf Teilflächen bis zu 0,5 m Sand aufgeschüttet.

Je nach Zustand des betreffenden Gebiets wird ein Pflegeplan für das Gebiet ausgearbeitet. Grundsätzlich soll sich die Vegetation im Gebiet natürlich entwickeln können, eventuell ergänzt durch die Auslage von örtlicher Heumahd. In einigen Teilbereichen erfolgt eine Bepflanzung mit heimischen und nicht-invasiven Arten, um der Erosion vorzubeugen. Außerdem kann der Oberboden z. B. durch Tiefpflügen mechanisch vorbehandelt werden. Die genauen Maßnahmen hängen von der Struktur des Sediments ab, aus dem die Landgewinnungsfläche aufgeschüttet wird. Die Landgewinnungsfläche und die neue Natur darauf werden wahrscheinlich abschnittsweise angelegt. Daher können bis zum Abschluss der Bauzeit die Pflegepläne für Bereiche mit neuer Natur den Erfahrungen aus den zuerst angelegten Teilbereichen angepasst werden. Soweit es notwendig ist, umfasst der Pflegeplan für Gebiete mit neuer Natur oder bei besonderen Wünschen für die Natur Beweidung und Heumahd.

Neben den erwünschten natürlichen Lebensräumen nach § 3 ist davon auszugehen, dass die neuen Naturgebiete (Ödland, Strandwiese, Wiese, Moor und See) auf bestehenden und neuen Landflächen sich zu geeigneten Lebensräumen für Amphibien, Vögel, Schmetterlinge, Laufkäfer und Hasen sowie eine Vielzahl anderer Arten entwickeln.

Es ist zu erwarten, dass die Gebiete die ökologische Funktionalität bewahren und dass diese auf lange Sicht gestärkt wird. Entsprechendes gilt für die Arten auf der roten Liste und die gesamte Biodiversität im Gebiet. Die neue Natur wird

in der Nähe von der § 3-Natur angelegt, so dass sie sich so weit wie möglich mit bestehenden Naturgebieten verbindet und dadurch die ökologische Funktionalität aufrechterhält oder verbessert.

Die neue Natur wird so angelegt, dass ein Band von Naturgebieten entlang der Südküste von Lolland entsteht und der ökologische Zusammenhang im Gebiet zum Wohle der Biodiversität verbessert wird. Nach Westen hin werden Naturgebiete in Kramnitse gestärkt, und auf längere Sicht wird eine Verbindung in Richtung Rødbyhavn zum Neuland geschaffen. Nach Osten hin wird die Natur in Saksfjed Inddæmning gestärkt, und es wird neue Natur um das Ferienhausgebiet Hyldtofte Østersøbad angelegt, die im Laufe der Zeit Saksfjed Inddæmning mit den Naturgebieten auf dem Neuland verbindet.

Insgesamt wird neue Natur im Verhältnis 1:3 angelegt. Im ersten Teil der Bauzeit wird lichtoffene Natur im Verhältnis 1:1 angelegt. Dies umfasst 28,4 ha neue Natur.

Im letzten Teil der Bauzeit wird weitere neue Natur auf dem Neuland im Takt mit dessen Fertigstellung im Verhältnis 1:2 angelegt, was 56,8 ha neuer Natur entspricht. Es ist wahrscheinlich, dass noch größere Gebiete auf dem Neuland sich zu Natur entwickeln, diese Bereiche sind jedoch nicht als neue Natur eingerechnet.

Die Wasserfläche des Sees Strandholm Sø wird in der ersten Hälfte der Bauzeit im Verhältnis 1:1 ersetzt. Um den See entsteht ein Naturgebiet derselben Größe, so dass sich eine Gesamtfläche mit neuer Natur für den See im Verhältnis 1:2 ergibt (16,4 ha insgesamt, davon 8,2 ha See und 8,2 ha Wiese/Moor). Der Ersatz für den See Strandholm Sø wird in Saksfjed Inddæmning platziert. Die Kriterien für die Platzierung des Ersatzes für den See Strandholm Sø waren, dass die Flächen ähnliche Bedingungen wie der bisherige See haben, d. h. küstennah in eingedeichten Förden mit vergleichbaren Bodentypen und in der Nähe von bestehenden geschützten Naturgebieten. Schließlich hatte bei der Anlage des Ersatzsees ein begrenztes Einzugsgebiet einen hohen Stellenwert. Dadurch wird sichergestellt, dass der See eine gute Wasserqualität bekommt. In Saksfjed erfolgt die Anlage in einem Natura 2000-Gebiet, weshalb die Anlage des Ersatzes für den See Strandholm Sø eine vorläufige Natura 2000-Konsequenzbewertung erfordert. Der See wird auf Feldern im Wechselbetrieb angelegt. Natürliche Lebensräume, die die Grundlage für die Ausweisung bilden, werden somit von Einwirkungen freigehalten.

Wasserläufe werden im Verhältnis 1:1 ersetzt, und zwar vor oder gleichzeitig mit der Trockenlegung bestehender Wasserläufe (Maßnahmen über 3 km an Wasserläufen). Bei der Anlage von Faunapassage werden zusätzliche ca. 0,3 km Wasserlauf (Næsbæk) wiederhergerichtet.

15.5.3.1.1.4 Neue Natur im Übrigen

Auf den 2 km, wo der Deich abgegraben wird, wird der Oberboden vom Deich abgeräumt und während der Bauzeit separat gelagert. Nach der Bauzeit wird der Boden auf dem neu angelegten Deich und eventuell dem Landgebiet verteilt, um die Wahrscheinlichkeit zu verstärken, dass sich eine Natur mit ähnlichen Werten wie die betroffene Natur entwickelt.

Es wird eine einmalige Rodung von Gebüsch auf dem Eisenbahngelände in Rødbyhavn durchgeführt, um den Bestand der gefährdeten Schmetterlingsart Wegerich-Schreckenfalter zu sichern. Ein Teil seines Lebensraums auf dem Deich wird während der Bauzeit zerstört. Die Maßnahme kommt auch Nachlichtschwärmern zugute.

15.5.3.1.1.5 Zusammenfassung neuer Natur

	Phase 1 – vor der Verfüllung	Phase 2 – Bauzeit, 1. Hälfte	Phase 3 – Bauzeit, 2. Hälfte	Insgesamt
Wasserlöcher, insgesamt	10	13	14-19	37-42
Strandwiese	-	58,5 ha	58,4 ha	116,9 ha
Wiese				
Ödland				
Moor	-	1,5 ha	-	1,5 ha
Strandholm Sø	-	16,4 ha	-	16,4 ha
Wasserläufe	Ca. 3 km	Ca. 0,3 km	-	Ca. 3,3 km

15.5.3.2. Auswirkungen auf die Natur infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Die Auswirkungen auf die Natur während der Bauzeit entstehen durch die dauerhafte Einziehung von Flächen für den Ausbau der Eisenbahnhinterlandanbindung und die zeitweilige Inanspruchnahme von Arbeitsflächen während der

Bauzeit. Bei der zeitweiligen Inanspruchnahme von Flächen für die Bauarbeiten werden die Auswirkungen grundsätzlich durch eine zweckmäßige Platzierung der Arbeitsbereiche meistmöglich begrenzt. Bei der dauerhaften Einziehung von Flächen für den Ausbau der vorhandenen Eisenbahn bestehen bei der Durchquerung von Gebieten mit Naturinteressen nur begrenzte Möglichkeiten, Flächeneinziehungen zu vermeiden.

Die wichtigsten Naturgebiete entlang der Strecke, wo das Bauvorhaben Beeinträchtigungen verursacht und Abhilfemaßnahmen durchgeführt werden, sind:

- Das Gebiet bei Østerskov südlich von Glumsø, das von einer Naturschutzdeklaration umfasst ist, nämlich dem Landschaftsschutz der Güter Næsbyholm und Bavelse, 1957
- Valmosegrøften sowie Vasegrøften und ihre Umgebung nördlich von Næstved, die Teil eines Natura 2000-Gebiets sind
- Alslev Skov, ein alter Laubwald mit hohem Naturwert, wo ein Standort der seltenen Orchidee schmallippige Stendelwurz festgestellt wurde
- Die Waldgebiete Bruntofte Skov, Bangsebro/Systofte Skov und Teglskov/Østerskov auf Falster
- Der Guldborgsund, der ein Natura 2000-Gebiet ist
- Nagelsti Engmose unmittelbar westlich von Guldborgsund, ein Natura 2000-Gebiet und regionales Naturschutzgebiet mit § 3-geschützten Wiesen, Moor und See
- Flintinge Å auf Lolland
- Das Moor Musse Mose, ein wertvolles Naturgebiet
- Die Maribo-Seen, die auf einer 2 km langen Strecke ca. 200 m nördlich der Bahn liegen. Das Gebiet ist als Natura 2000-Gebiet ausgewiesen

Hinzu kommt eine Reihe kleinerer Lokalitäten, die in der Regel von § 3 des Naturschutzgesetzes umfasst sind.

Bei der Modernisierung und dem Ausbau der Eisenbahn berühren die Bauarbeiten Natura 2000-Gebiete an drei Stellen, und zwar an der Kreuzung von Valmosegrøften, Vasegrøften und Guldborgsund, darunter das auf Lolland gelegene Gebiet Nagelsti Engmose.

Bei den Unterführungen von Valmosegrøften und Vasegrøften werden Deicharbeiten ausgeführt und neue Brücken mit einer Faunapassage errichtet. Valmosegrøften und Vasegrøften und die Umgebungen gehören zum Habitatgebiet 194.

Bei Valmosegrøften wird während der Brückenarbeiten der Wasserlauf vorübergehend verlegt. Die Wasserführung des Wasserlaufs wird während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten. Das Querschnittprofil der neuen Unterführung ist erheblich größer als bisher. Eine kleinere Fläche innerhalb des Natura 2000-Gebiets wird vorübergehend als Arbeitsfläche im Zuge der Errichtung der Faunapassagen einbezogen. Unterhalb des Bahndamms wird vorübergehend eine Gesamtfläche von ca. 300 m² des Habitatgebiets einbezogen.

An Vasegrøften ist es heute Tieren nicht möglich, unter der Bahn hindurch zu passieren. Der Status und das Potenzial der Stelle als Verbindung zwischen Tierbeständen stromaufwärts und -abwärts sowohl im Natura 2000-Gebiet als auch in anderen biologisch wertvollen Landschaften lassen indessen die Stelle als geeignet für eine Faunapassage erscheinen. Es wird eine Faunapassage angelegt, die die Barrierenwirkung des verstärkten Bahnverkehrs kompensiert. Die Ausformung der Passage wird mit der Verlegung des Wasserlaufs Vasegrøften koordiniert, die im Zuge der Anlage einer nördlichen Umgehungsstraße bei Næstved durch das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) durchgeführt wurde.

Die Anlage einer neuen Eisenbahnbrücke südlich der Kong Frederik IX.-Brücke sowie der Ausbau des bestehenden Damms nach Süden in den Guldborgsund führen dazu, dass ein Stück vom Meerboden auf Dauer eingezogen wird. Der Guldborgsund gehört zum Natura 2000-Gebiet Nr. 173, das das Smålands-Gewässer nördlich von Lolland, den Guldborgsund, Bøtø Nor und Hyllekrog-Rødsand umfasst. Die neue Brücke mit zugehörigen Dämmen durch das Natura 2000-Gebiet Guldborgsund betrifft eine Fläche von gut 5.000 m², was 0,0008 Prozent der Gesamtfläche der natürlichen Lebensräume „Sandbänke mit flacher dauerhafter Bedeckung von Meerwasser“ und „Größere seichte Buchten und Wicken“ im Natura 2000-Gebiet entspricht. Die natürlichen Lebensräume sind von der Ausweisungsgrundlage für das Natura 2000-Gebiet umfasst.

Entlang dem Damm an Land im Gebiet Nagelsti Engmose, das im selben Natura 2000-Gebiet liegt, wird nicht tragfähiger Boden ausgetauscht.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass das Bauvorhaben mit den beschriebenen Abhilfemaßnahmen ohne wesentliche Beeinflussung von Beständen oder Lebensbedingungen dieser Bestände durchgeführt werden kann. Ebenso werden Modernisierung und Ausbau der Bahn keine Schäden an den natürlichen Lebensräumen und Arten verursachen, für die

die Natura 2000-Gebiete ausgewiesen wurden. Die Möglichkeiten, die Erhaltungsziele zu erreichen, werden nicht vermindert.

Die Anlage der Fahrrinne durch Masnedø Østflak erfordert das Ausbaggern von ca. 245.000 m³ Sediment. Beim Ausbaggern wird Sediment aufgewirbelt. Die größeren Partikelfractionen lagern sich entlang der Fahrrinne ab, wo ein dichter Bewuchs von Seegras besteht. In einem schmalen Gürtel entlang der Fahrrinne werden zeitweilig negative Folgen für das Seegras eintreten. Aber da die Wachstumsbedingungen als überaus gut zu bezeichnen sind, ist eine schnelle Erholung im Laufe weniger Jahre zu erwarten. Außerdem wird keine wesentliche Beeinträchtigung von Arten oder natürlichen Lebensräumen eintreten, für die die Natura 2000-Gebiete im Nahbereich des Projektgebiets ausgewiesen wurden. Das ausgebagerte Sediment wird auf einem genehmigten Verklappungsplatz deponiert.

Entlang der Eisenbahn ist Bepflanzung von insgesamt ca. 13 ha geschütztem Wald im Hinblick auf die Bauarbeiten und für die Elektrifizierung der Eisenbahn zu fällen. Die Aufforstung erfolgt an Standorten, die für Fledermäuse wichtig sind und wo die Eisenbahn eine Barriere bilden kann. Außerdem erfolgen Wiederaufpflanzungen an vorhandenen und neuen Schneeschutzgürteln. Müssen Bäume, die mögliche Brut- oder Rastplätze von Fledermäusen sind, gefällt werden, so werden Fledermauskästen und künstliche Überwinterungsstellen als kurzfristige Zwischenlösung eingerichtet.

Fahrverkehr, das Abstellen von Maschinen, die Ablagerung von Materialien u. a. m. können Naturbiotopen zeitweilig oder auf Dauer Schäden zufügen. Diese Aktivitäten werden daher in Gebieten vermieden, die von § 3 des Naturschutzgesetzes umfasst sind, soweit dies bautechnisch möglich ist. Wo es nicht möglich ist, werden Maßnahmen ergriffen, um die Auswirkungen auf die Gebiete zu begrenzen. Dabei handelt es sich um das Freihalten besonders interessanter Örtlichkeiten innerhalb des Gebiets, verminderte Breite der Zufahrtsstraßen, Anwendung von Fahrplatten oder Abräumen von Oberboden mit nachfolgender Wiederherrichtung. Diese Maßnahmen werden in Gebieten durchgeführt, die gemäß § 3 des Naturschutzgesetzes geschützt sind.

15.5.3.2.1. Neue Natur und Faunapassagen im Zuge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Modernisierung und Ausbau der Eisenbahnhinterlandanbindung umfassen Abhilfemaßnahmen in Form der Anlage neuer Natur (Anlage von Wasserlöchern und Wiesen sowie Wiederaufforstung) und Naturpflege bestehender Naturgebiete. Hinzu kommt die Einrichtung von Faunapassagen in bestehenden Verbreitungskorridoren oder bei Fragmentierung von Lebensräumen von Tieren, um die Barrierenwirkung der Bahn zu begrenzen – in der Regel an Stellen, wo die Bahn Wasserläufe überquert.

Der Umfang der Abhilfemaßnahmen beruht auf der Kartierung im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfungen. Die Kartierung hat ergeben, dass auf der Strecke zwischen Ringsted und Rødby geschützte Tierarten vorkommen, die von Anhang IV der Habitatrichtlinie der EU umfasst sind. Es wurden vier Amphibienarten und eine größere Anzahl Fledermausarten gefunden. Außerdem sind Zauneidechse, Nachtkerzenschwärmer und Bachmuschel bekannt.

Abhilfemaßnahmen wie die Anlage neuer Leitlinien, Ersatzwasserlöcher, Naturpflege und sonstiger Ersatzbiotope werden erst im Laufe einer Reihe von Jahren ihre Wirkung entfalten. Damit sie so schnell wie möglich bezüglich der Umweltauswirkungen durch die Eisenbahn greifen, werden Abhilfemaßnahmen möglichst früh im Verlauf des Vorhabens ergriffen.

Wo die Bahn modernisiert und umgebaut wird und Verbreitungskorridore durchquert, werden Faunapassagen angelegt, die die Tiere für die Passage quer über die Eisenbahn nutzen können. Es wird zwischen verschiedenen Typen von Faunapassagen unterschieden: Amphibienpassagen, Faunapassagen für kleine und mittelgroße Säugetiere und Passagen für größere Säugetiere. Kleinere Säugetiere, die nicht Anhang IV-Arten sind, wie Fuchs, Dachs, Igel, Marder und Nager, können ebenfalls die Amphibienpassagen benutzen.

Die Faunapassagen wirken dem verstärkten Barriereneffekt der Eisenbahn für die Wanderung und Verbreitung der Tiere in der Landschaft entgegen. Faunapassagen sind am wirkungsvollsten, wenn sie in Verlängerung vorhandener natürlicher Leitlinien wie z. B. Knicks, Waldrändern und Wasserläufen angelegt werden. Die Faunapassagen werden daher möglichst dort angelegt, wo sich bereits natürliche Leitlinien befinden. Faunapassagen für größere Säugetiere werden durch kleine Leitbepflanzungen, Knicks oder Wildzäune ergänzt. Die Faunapassagen werden auf der Grundlage der Anleitung über Fauna- und Menschenpassagen (Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) 2011) gestaltet, wobei die Abmessungen notwendigerweise dem Verlauf der Bahn im Gelände angepasst werden müssen.

Um das Risiko von verkehrstoten Rehen und anderen Säugetieren zu mindern, werden nach näherer Prüfung Wildzäune um mehrere Faunapassagen entlang der Eisenbahn errichtet. Amphibienzäune werden im Zusammenhang mit Amphibienpassagen benutzt, um die Amphibien zur Passage zu leiten.

Die erhöhte Barrierenwirkung durch die Eisenbahn wird durch die Anlage von 17 Faunapassagen kompensiert. Davon werden acht für größere Säugetiere (Rehe/Hirsche) dimensioniert und der Rest für mittelgroße und kleine Säugetiere. Darüber hinaus wird eine Reihe eigentlicher Amphibienpassagen angelegt. Bei den Passagen für Rehe/Hirsche werden Leitzäune und an insgesamt 13 Passagen Amphibienzäune errichtet.

Ersatzwasserlöcher werden angelegt, wo vorhandene Wasserlöcher aufgefüllt werden, oder als Kompensation für allgemeine Belästigungen von Lebensräumen und Verbreitungsmöglichkeiten. Ersatzwasserlöcher werden mit einer Wasserfläche von 200-300 m² je nach örtlichen Geländebedingungen und ihrer Funktion angelegt. Die Anlage erfolgt in Zusammenarbeit mit der betreffenden Kommune. Ersatzwasserlöcher können die Auswirkungen auf Amphibien und Fledermäuse durch die Eisenbahn kompensieren, weil sie sich im Laufe weniger Jahre zu geeigneten Lebensräumen für Amphibien und Jagdgebieten für Fledermäuse entwickeln. Statt der Anlage neuer Wasserlöcher kann an bestehenden Wasserlöchern Naturpflege durchgeführt werden, um den Zustand der Lebensräume für bestimmte Arten zu verbessern.

Neue Natur wird grundsätzlich im Verhältnis 1:2 nach näherer Vereinbarung mit der jeweiligen Kommune angelegt. Im Zuge der Modernisierung und des Ausbaus der Eisenbahn werden insgesamt 47 neue Wasserlöcher angelegt. Die Durchführung von Naturpflege von bestehenden Wasserlöchern kann in bestimmten Fällen die Anlage neuer ersetzen.

Aus Rücksicht auf die Zauneidechse werden auf gewissen Strecken nach Süden gerichtete Bahnabhänge mit sandgemischtem Boden angelegt. Die Abhänge werden offen gehalten und nur mit einzelnen Büschen bepflanzt.

Um die Bedürfnisse der Fledermäuse wahrzunehmen, wird das Fällen von Bäumen bei den Bauarbeiten so weit wie möglich reduziert. Es werden besondere Maßnahmen ergriffen, um das Risiko der Entfernung von Raststätten in Bäumen und Störungen von Leitlinien zu mindern. Die Arbeitsbereiche werden so weit wie möglich außerhalb von Bewuchs angelegt. Auf besonderen Teilstrecken werden neue Bäume als Ersatz für die zu fallenden Bäume gepflanzt. In Fällen, wo für Fledermäuse geeignete Bäume gefällt werden, erfolgt dies – aus Rücksicht auf überwinternde Fledermäuse und um eine Beeinträchtigung der Fledermausjungten zu vermeiden – im September und Oktober.

Wo das Fällen von Bäumen unvermeidlich ist, die für Fledermäuse zum Rasten geeignet sind, werden Fledermauskästen angebracht. Es wird ein Gesamtplan für Fledermäuse ausgearbeitet, der die Anpassung von Leitlinien, Erhaltung von alten Bäumen und die Anbringung von Fledermauskästen umfasst.

Nagelsti Engmose ist ein Natura 2000-Gebiet und ein regionales Schutzgebiet mit nach § 3 geschützten Wiesen, Moor und See. Das Gebiet wird heute von den beiden Eisenbahnstrecken nach Rødby bzw. Nakskov durchschnitten. Bei der Modernisierung und dem Ausbau der Eisenbahn werden Amphibienpassagen und Ersatzwasserlöcher angelegt und/oder Naturpflege in diesem Gebiet durchgeführt.

Bei Aufhebung der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung von geschütztem Wald und Fällen von geschütztem Wald ist Wiederaufforstung durchzuführen, die grundsätzlich im Verhältnis 1:2 erfolgt. Die Modernisierung, der Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahn bedeuten, dass insgesamt ca. 13 ha geschützter Wald gefällt werden, die Wiederaufforstung erfordern.

Der Wasserlauf Kirkenorsløbet verläuft bei Holeby auf einer 2 km langen Strecke an der Nordseite der Bahn und kreuzt die Bahn zwei Mal. Im Zuge der Modernisierung und des Umbaus der Bahnstrecke wird der Wasserlauf verlegt, wodurch das Gefälle auf der Strecke verbessert wird und damit die Bedingungen geschaffen werden, dass der Wasserlauf die umweltmäßige Zielsetzung auf dieser Strecke erfüllt und gleichzeitig die Verbreitungsmöglichkeiten der Tierwelt verbessert werden. Das Projekt wird durch Anlage eines kleinen Autals nördlich der Bahn sowie einen etwas gewundenen Verlauf durchgeführt, so dass ein naturmäßig gutes Projekt entsteht.

15.5.3.2.1.1 Zusammenfassung bezüglich neuer Natur im Zuge der Eisenbahnhinterlandanbindung

	So früh wie möglich während der Bauzeit	Während der Bauzeit
Wasserlöcher, insgesamt	47	
Wiesen	0,85 ha	
Faunapassagen		17
Amphibienpassagen		10
Aufforstung von geschütztem Wald		26 ha
Verlegung von Wasserläufen		Ca. 2 km

15.5.4. Auswirkungen auf kulturhistorische Gegebenheiten infolge des Bauvorhabens

15.5.4.1. Auswirkungen auf kulturhistorische Gegebenheiten durch die feste Fehmarnbeltquerung

Der Bau der neuen Autobahnstrecke im unmittelbaren Anschluss an die Feste Querung führt mit sich, dass ein erhaltungswertes Gebäude abgerissen wird. Obwohl der Abbruch des Hauses eine markante Einwirkung ist, wird die Konsequenz als nicht wesentlich beurteilt, da das Haus nicht Teil eines zusammenhängenden Kulturmilieus ist.

In einem Gebiet im Windpark Syltholm östlich von Rødbyhavn wurde außerdem im Zusammenhang mit geologischen Untersuchungen Sedimente gefunden, das darauf schließen lässt, dass hier früher ein Moor gelegen hat. Das Moor liegt 2-5 m unter der Erdoberfläche in einem Gebiet, das bis ins Wasser hinaus verläuft. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht bekannt, wie alt das Moor ist oder ob es um das Moor herum menschliche Siedlungen gab. Ist dies der Fall, so birgt das Moor möglicherweise Grabfunde. Es sind weitere archäologische Voruntersuchungen und archäologische Untersuchungen in diesem Gebiet durchzuführen.

Abgesehen von einem geschützten Erddeich, der von der östlichen Zufahrtsstraße zum Auffüllgebiet an der westlichen Seite von Rødbyhavn durchschnitten wird, werden keine geschützten Stein- oder Erddeiche und keine denkmalgeschützten Gebäude durch die feste Fehmarnbeltquerung während der Bauzeit beeinflusst. Auch Kirchen und ihre Umgebung werden nicht beeinflusst. Für den lolländischen Deich als Kulturmilieu hat die Bauzeit erhebliche Folgen auf den 2,5 km des Deiches, die zeitweilig entfernt werden. Die Anlage des Neulands wird sich insgesamt auf eine 8 km lange Strecke des lolländischen Deiches in Form von Fahrverkehr, Störungen und teilweiser Entfernung für bis zu ca. 6½ Jahren auswirken.

Es gibt keine geschützten vorgeschichtlichen Denkmäler oder Kulturerbeflächen, die von den Arbeiten während der Bauzeit berührt werden. Ein Teil der Tunnelementfabrik liegt in einem Gebiet, das vom Museum Lolland-Falster als archäologisches Interessengebiet ausgewiesen wurde, da die Möglichkeit von Funden als hoch zu gelten hat. Vor Beginn der Bauarbeiten führen Archäologen deshalb archäologische Untersuchungen auf der Fläche durch, wo die feste Fehmarnbeltquerung, darunter die Tunnelementfabrik, angelegt wird.

Während der Bauzeit können das Wrack im dänischen Hoheitsgebiet und das umliegende Wrackgebiet sowohl bei Baggerarbeiten als auch bei der Absenkung von Tunnelementen durch Stützbeine, Anker und Ankerketten von Baufahrzeugen potenziell direkt beeinflusst werden. Das Landeskulturamt (Kulturstyrelsen) weist daher ein Gebiet aus, das von bestimmten Baumaßnahmen freizuhalten ist. Außerdem wurde nach Vereinbarung mit dem Landeskulturamt (Kulturstyrelsen) im Sommer 2012 eine in-situ-Sicherung des Wracks durchgeführt. Das Wrack wurde dabei mit 0,5 m Sand und 20-30 cm Kieseln abgedeckt. Im Übrigen wird dazu auf Abschnitt 15.4.4.1 verwiesen.

Ca. 180 m von der Mittellinie des projektierten Tunnels wurde außerdem ein älterer Eisenstockanker entdeckt. Der gefundene Eisenstockanker ist vom Museumsgesetz umfasst, wenn er zum Zeitpunkt der Bauarbeiten mehr als 100 Jahre alt ist.

15.5.4.2. Auswirkungen auf kulturhistorische Gegebenheiten infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Der Bau der Fahrstromanlage führt nur in begrenztem Umfang zu einer Beeinträchtigung von kulturhistorischen Interessen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Masten auf dem Großteil der Strecke innerhalb des bestehenden Bahngeländes errichtet werden. Daher besteht kein Risiko für Objekte von kulturhistorischem Wert, vorgeschichtliche Denkmäler u. a. m., da die Bauarbeiten begrenzt sind.

Auf Strecken, wo zeitweilig Arbeitsplätze, Arbeitsstraßen, Überholstellen, Rückhaltebecken oder Verteilerstationen mit zugehörigen unterirdischen Kabeln angelegt werden, besteht ein Risiko für eine direkte Beeinträchtigung von Funden, vorgeschichtlichen Denkmälern, Deichen u. a. m.

Die Eisenbahnhinterlandanbindung berührt Schutzlinien einer Reihe von vorgeschichtlichen Denkmälern. Bei Glumsø gibt es zwei geschützte Grabkammern in dem geschützten Wald Østerskov, wo die Schutzlinie der vorgeschichtlichen Denkmäler in einem Fall an die Eisenbahn angrenzt, während der Abstand zum anderen ca. 50 m beträgt. Südlich von Herlufmagle liegt ein geschütztes und überwachsenes vorgeschichtliches Denkmal in Form eines Langdolmens ca. 50 m von der Eisenbahn entfernt. Südlich von Gangesbro führt die Eisenbahn dicht an zwei geschützten vorgeschichtlichen Denkmälern vorbei. In einem kleineren Laubwald gibt es einen baumbestandenen Rundhügel und unter dem Sorøvej eine Steinkiste (Brücke). Westlich von Pederstrup und Mogenstrup liegt ein geschützter Grabhügel, der Stejlehøj, ca. 80 m von der Bahnstrecke entfernt. Ein einzelnes geschütztes vorgeschichtliches Denkmal, ein Steindolmen bei Bruntofte, liegt nur ca. 24 m von der bestehenden Bahnstrecke entfernt. Bei den Bauarbeiten wird sichergestellt, dass die vorgeschichtlichen Denkmäler und der Steindolmen nicht berührt oder auf andere Weise beschädigt werden.

Eine Anzahl von Deichen wird von dem Vorhaben während der Bauzeit beeinflusst, wo Kabel für Verteilerstationen verlegt, Brücken erweitert oder neue Gleise im Zusammenhang mit der Anlage von Überholspuren und der Begradigung von Kurven außerhalb des bestehenden Eisenbahngeländes verlegt werden. Generell wird angestrebt, die Arbeitsfläche klein zu halten, um Deichdurchbrüche zu beschränken und die Auswirkungen zu reduzieren.

Mehrere an die Eisenbahn angrenzende Deiche sind bereits von Durchbrüchen der Bahn geprägt. In anderen Fällen, wo Kurven begradigt oder Kabel in offenem Land verlegt werden, werden zusammenhängende Deiche durchbrochen. Die Deiche werden in derselben Form und mit denselben Materialien wie vor dem Ausbau und der Modernisierung der Eisenbahn wiedererrichtet.

Darüber hinaus wird eventueller Bewuchs mit denselben heimischen Bäumen und Büschen wie im übrigen Bewuchs auf dem Deich wieder hergestellt, so dass die Deiche nach einer Reihe von Jahren als visuelle Einheit erscheinen.

Laut der archivalischen Kontrolle, die vom Museum Vestsjælland und Museum Sydøstdanmark in Vordingborg durchgeführt wurde, ist in Anbetracht von Funden von kulturhistorischen Gegenständen an bestimmten Stellen zu erwarten, dass weitere wertvolle Gegenstände gefunden werden. Daher werden vor Inangriffnahme der Bauarbeiten archäologische Untersuchungen durchgeführt.

Werden während der Bauarbeiten Gräber, Grabplätze, Siedlungen, Ruinen oder sonstige vorgeschichtliche Denkmäler oder Funde entdeckt, so wird die Arbeit gemäß Museumsgesetz unverzüglich eingestellt. Der Fund wird danach dem Kulturministerium und gleichzeitig dem Verkehrsministerium gemeldet. Das Verkehrsministerium wird daraufhin das Landeskulturamt (Kulturstyrelsen) in die Bewertung einbeziehen, inwieweit die Arbeiten weitergeführt werden können oder eingestellt werden müssen, bis eine nähere Untersuchung stattgefunden hat.

Während der Bauzeit werden Arbeitsplätze und Arbeitsflächen wie Bodendeponien zeitweilig die ausgewiesenen Bereiche beeinflussen. Während der Bauarbeiten hat das Vorhaben nur geringere visuelle Bedeutung für die Kulturmilieus und ihre Ausweisungsggrundlage, die geschützten Gebiete und die Umgebung von Kirchen.

Der Ausbau der Bahn berührt keine Kirchen, es werden jedoch Bauarbeiten innerhalb der Kirchenschutzzone durchgeführt. Entlang der Bahn wird eine Arbeitsstraße durch mehrere ausgewiesene Kirchengumgebungszonen angelegt, und es wird eine Versorgungsleitung verlegt, die zwei Kirchenschutzzonen berührt. Die Beeinträchtigung wird als unbedeutend bewertet, da die Flächen nach Ende der Bauarbeiten wiederhergerichtet werden.

Entlang der Eisenbahn liegen mehrere erhaltenswerte Gebäude, von denen ein Teil sehr dicht an der Eisenbahn und an den kreuzenden Straßen liegt, wo Brücken umgebaut oder erneuert werden müssen. Grundsätzlich werden in das Bauvorhaben Abhilfemaßnahmen in Form von Lösungen, die die Erhaltung der Gebäude berücksichtigen, eingearbeitet. Dies kann u. a. geschehen durch eine Reduktion der Arbeitsflächen auf kritischen Strecken, so dass eine direkte Beeinträchtigung vermieden oder minimiert wird.

Für acht Gebäude mit mittlerem Bewahrungswert und ein einzelnes Gebäude mit hohem Bewahrungswert führen die Bauarbeiten, primär durch den Bau neuer Rampenanlagen, dazu, dass die Gebäude abgerissen werden müssen.

Entlang der Eisenbahnstrecke sind über 20 Brücken älter als 50 Jahre. Das Landeskulturamt (Kulturstyrelsen) hat ihren Bewahrungswert geprüft und keine davon unter Schutz gestellt.

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten werden mehrere Kulturmilieus von einer 7 m breiten Arbeitsstraße entlang der Bahn berührt. Sonstige Arbeitsflächen werden so weit möglich außerhalb der Kulturmilieus geplant. Dies ist jedoch an drei Stellen nicht möglich: auf einigen kleineren Flächen südlich des Gåbensevej in Gåbense, auf einer Arbeitsfläche im Bahnhofsbereich in Nørre Alslev, auf Arbeitsflächen auf dem Bahnhof Eskilstrup und westlich der Bahn zur neuen Straße hin. Die Beeinträchtigung wird als begrenzt bewertet, da die Flächen nach Ende der Bauarbeiten wiederhergerichtet werden.

15.5.5. Grundwassersenkung infolge des Bauvorhabens

15.5.5.1. Grundwassersenkung infolge der festen Fehmarnbeltquerung

In namentlich zwei Fällen ist eine Grundwassersenkung im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung erforderlich. Neben den nachstehend genannten Grundwassersenkungen werden eine Reihe anderer Arbeitsschritte vorkommen, wo eine zeitweilige Grundwassersenkung erforderlich ist, darunter z. B. durch den Einbau von Erdankern.

Der Cut-and-Cover-Tunnel auf Lolland wird auf einer eingedeichten Fläche unmittelbar südlich der bestehenden Küstenlinie gebaut. Im Zusammenhang damit ist eine zeitweilige Grundwassersenkung für bis zu zwei Jahre Dauer erforderlich. Das Gebiet der Grundwassersenkung hat eine Größe von ca. 500 x 250 m. Das Zentrum des Abpumpens im

Zuge der zeitweiligen Grundwassersenkung liegt südlich des bestehenden Deiches. Es ist erforderlich, das Grundwasser abzusenken, und es ist davon auszugehen, dass mehr als 100.000 m³ pro Jahr abgeleitet werden. Das Grundwasser wird durch einen Sandfang geleitet und danach vor der Einleitung in den Vorfluter, der voraussichtlich der Fehmarnbelt ist, mit Sauerstoff angereichert.

Bei der Einrichtung des Produktionsbereichs müssen Betonbalken (skidding beams) angebracht werden, auf denen die Tunnelelemente ruhen, wenn sie aus den Produktionshallen zu den oberen Aufschwimmbecken geschoben werden. Aufgrund des Gewichtes der Tunnelelemente und der Anforderungen an minimale Deformationen während der Produktion der Elemente kann es sich als notwendig erweisen, die Betonbalken direkt auf intaktem Moränenton zu gründen, was eine Grundwassersenkung erfordert. Bei einer Flachgründung kann es erforderlich sein, eine zeitweilige Grundwassersenkung in einem ca. 1.000 m x 350 m großen Gebiet durchzuführen. Eine solche Grundwassersenkung dürfte bis zu einem Jahr dauern.

15.5.5.2. Grundwassersenkung infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Es ist grundsätzlich nur in geringem Umfang zu erwarten, dass eine zeitweilige Grundwassersenkung im Zusammenhang mit der Ausschachtung für Fundamente neuer Gebäude oder Bauwerke, die erweitert oder umgebaut werden müssen, erforderlich ist. Es ist somit nicht damit zu rechnen, dass durch die möglichen Grundwassersenkungen wesentliche Auswirkungen auf den primären Grundwasserspeicher eintreten bzw. Auswirkungen auf den primären Grundwasserspeicher eintreten, die die Wassergewinnung beeinträchtigen.

In den Fällen, in denen zeitweilige Grundwassersenkungen erforderlich werden, um Baugruben während der Bauzeit trocken zu halten, werden die Grundwassersenkungen so ausgeführt, dass sie die Wassergewinnungsinteressen in den berührten Gebieten so wenig wie möglich beeinträchtigen. Zeitweilige Grundwassersenkungen werden nach Vereinbarung mit den Kommunen und den betroffenen Wassergewinnungswerken durchgeführt.

Es müssen lokale Grundwassersenkungen im Zusammenhang mit der Reinigung von zwei Ölverschmutzungen durchgeführt werden. Falls das hochgepumpte Wasser verschmutzt ist, wird es nach den geltenden Vorschriften behandelt.

Die Grundwassersenkungen im Anschluss an Moorgebiete können Flora und Fauna im Nahbereich beeinflussen. Wo eine Senkung des Wasserstandes unakzeptable Beeinträchtigungen der Natur auslöst, wird nicht tragfähiger Boden abgetragen, so dass der Bedarf für eine Grundwassersenkung gemindert wird. Ein mögliches Verfahren ist der Aushub von nicht tragfähigem Boden bei schrittweisem Einbau von Kies. Bei diesem Verfahren ist davon auszugehen, dass kein Bedarf für eine Grundwassersenkung beim Austausch von nicht tragfähigem Boden in empfindlichen Moorgebieten entsteht. Die Bauarbeiten können unter dieser Voraussetzung ohne wesentliche Folgen durchgeführt werden.

15.5.6. Wasserläufe und Entwässerung infolge der festen Fehmarnbeltquerung

Auf der Linienführung auf Lolland werden mehrere offene und verrohrte Wasserläufe sowie der See Strandholm Sø beeinflusst, wie bezüglich der Folgen in der Betriebsphase beschrieben wurde. Die genannten Änderungen, darunter die Trockenlegung des Sees Strandholm Sø, werden während der Bauzeit durchgeführt.

Das Gebiet, in dem die Tunnelementfabrik liegt, ist Teil der Strandholm Landvindingslag. Hier erfolgen Änderungen in der Entwässerung des Gebiets, u. a. infolge der Verlegung von gut 3 km Wasserläufen. Die Änderung wird das Dränageniveau nicht ändern.

Es sind eine Reihe von Abhilfemaßnahmen geplant, um die Auswirkungen auf das Oberflächenwasser zu vermindern oder zu kompensieren, die die feste Fehmarnbeltquerung im Baubereich, darunter insbesondere Absenktunnel, Hafen und Tunnelementfabrik, auslöst.

Für alle offenen Wasserläufe und Seen in der Nähe der Bauarbeiten besteht das Risiko einer hydraulischen Beeinflussung und des Zuflusses von verunreinigtem Wasser durch Auslaufen oder Unfälle während der Bauzeit. Die geplanten Abhilfemaßnahmen in Bezug auf das Auffangen von Oberflächenwasser in Regenwasserbecken vor der Ausleitung vermindern dieses Risiko. Die sanitären Abwässer vom Produktionsbereich, darunter aus dem Camp, werden in der kommunalen Kläranlage gereinigt.

15.5.7. Gewinnung von Sedimenten aus der Tunnelrinne u. a. m. infolge der festen Fehmarnbeltquerung

Beim Bauvorhaben sind ca. 19 Mio. m³ Sedimente zu bewegen. Es wird veranschlagt, dass ca. 8 Mio. m³ Sedimente auf deutschem Gebiet und 11 Mio. m³ Sedimente auf dänischem Gebiet ausgebaggert werden müssen. Es ist zu erwarten, dass ca. 2 Mio. m³ Sedimente für das Bauvorhaben auf deutschem Gebiet und ca. 17 Mio. m³ Sedimente für das Bauvorhaben auf dänischem Gebiet verwendet werden.

Die Auswirkungen des Ausbaggerns von Sedimenten beziehen sich namentlich auf den zeitweiligen Verlust von Flora und Fauna auf dem Meeresboden sowie den Sedimentaustritt mit sich daraus ergebender verringerter Sicht und Lichtdurchlässigkeit des Wassers.

Der Cut-and-Cover-Tunnel auf Lolland wird auf einer eingedeichten Fläche unmittelbar südlich der bestehenden Küste gebaut. Zunächst werden vorläufige wasserdichte Deiche um das Gebiet gezogen, wo der Cut-and-Cover-Tunnel und die Rampe des Cut-and-Cover-Tunnels angelegt werden. Nach der Trockenlegung des eingedeichten Gebiets wird bis auf das Niveau der Unterkante des Cut-and-Cover-Tunnels ausgeschachtet. Diese Schachtarbeiten beeinflussen damit nicht die Meeresumwelt.

Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind ca. 15 Mio. m³ Sedimente vom Ausbaggern einer Rinne für den Absenktunnel zwischen Rødbyhavn und Puttgarden zu bewegen. Das Sediment wird für das Bauvorhaben genutzt, darunter beispielsweise für Neuland auf dänischer und deutscher Seite, für die Rückverfüllung um die Tunnelportale und zur Anlage von zeitweiligen Arbeitshäfen auf dänischer und deutscher Seite sowie von Autobahn- und Eisenbahndämmen.

Die Fahrrinne zum Arbeitshafen beim Produktionsgebiet und das Hafenbecken sind auszutiefen, so dass die Tunnelelemente vom Produktionsbereich zur Tunnelrinne geschleppt werden können, wo sie eingebaut werden. Darüber hinaus müssen Materialien für die Betonproduktion zum Produktionsgebiet gebracht werden. Die Tiefe des Hafens hängt von der Größe der Tunnelelemente ab und ist auf durchschnittlich 12 m geplant. Insgesamt ist zu erwarten, dass ca. 4 Mio. m³ Sedimente bei der Austiefung des Arbeitshafens u. a. m. bei Rødby ausgebaggert werden.

Das Ausbaggern erfolgt unter Berücksichtigung u. a. der geologischen, tiefenmäßigen und schiffahrtsmäßigen Gegebenheiten sowie der Umwelt, wobei der Sedimentaustritt durch die Baggararbeiten so weit wie möglich begrenzt werden soll.

Die Produktion der Betonelemente erfordert erhebliche Mengen Sand und Kies. Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung der UVS wurden Kriegers Flak und Rønne Banke als mögliche Gebiete für die Sandgewinnung für das Vorhaben ausgewiesen. In diesen Gebieten besteht die Möglichkeit, bis zu 6 Mio. m³ Sand von Kriegers Flak als stabiles Füllmaterial um die Elemente des Absenktunnels und bis zu 1 Mio. m³ Sand von Rønne Banke für das Betongießen zu gewinnen.

Die Sandgewinnung auf Kriegers Flak führt zu einem zeitweiligen Verlust von Faunahabitaten am Meeresboden und einer Störung des Meeresbodens im Gewinnungsgebiet selbst. Bodennahe Strömungen und der eintretende Sedimenttransport werden jedoch den Meeresboden innerhalb von 5-10 Jahren ausgleichen. Unmittelbar nach der Gewinnung erholt sich das Faunahabitat, und die Rekolonisierung der Bodenfauna findet statt. Bodenfauna mit kurzem Lebenszyklus wird im Laufe von 1-2 Jahren wieder vorhanden sein, die volle Erholung der Bodenfaunagesellschaft dürfte innerhalb von 5 Jahren erfolgen.

Auf der Grundlage der schnellen Erholung und der Größe des beeinflussten Gebiets ist davon auszugehen, dass keine dauernden oder wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Bodenfauna auf Kriegers Flak eintreten. Die übrigen direkten und indirekten Umweltauswirkungen durch die Sandgewinnung innerhalb und außerhalb des Gewinnungsgebiets selbst sind gering. Auf Grundlage der Einschätzungen potenzieller Auswirkungen auf die Umwelt, darunter Auswirkungen auf den Meeresboden, die Küstenmorphologie, die Wasserqualität, die Bodenflora, die Bodenfauna, Vögel, Meeressäuger und Fische, sowie potenzieller Auswirkungen auf Fischerei, Schifffahrt, Erholungsinteressen, Kultur und materielle Werte, wird gefolgert, dass auch in diesen Bereichen keine wesentlichen oder dauerhaften negativen Auswirkungen auf die Umwelt eintreten. Außerdem wird auf der Grundlage des Natura 2000-Screenings des Marinenhabitatgebiets H207 Klinteskov Kalkgrund davon ausgegangen, dass keine wesentlichen Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet infolge des Bauvorhabens eintreten.

Die Sandgewinnung auf Rønne Banke wird ebenfalls zu einem zeitweiligen Verlust von Bodenfaunahabitaten und einer Störung des Meeresbodens im Gewinnungsgebiet selbst führen. Bodennahe Strömungen und eintretender Sedimenttransport werden jedoch den Meeresboden im Laufe von 3-5 Jahren ausgleichen.

Unmittelbar nach der Gewinnung erholt sich das Faunahabitat, und die Rekolonisierung der Bodenfauna findet statt. Bodenfauna mit kurzem Lebenszyklus wird im Laufe von 1-2 Jahren wieder vorhanden sein, die volle Erholung der Bodenfaunagesellschaft dürfte innerhalb von 5 Jahren erfolgen. Auf der Grundlage der schnellen Erholung und der geringen Größe des beeinflussten Gebiets ist davon auszugehen, dass keine dauernden oder wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Bodenfauna auf Rønne Banke eintreten.

Die übrigen direkten und indirekten Umweltauswirkungen durch die Sandgewinnung innerhalb und außerhalb des Gewinnungsgebiets selbst sind gering. Auf Grundlage der Einschätzungen potenzieller Auswirkungen auf die Umwelt, darunter Auswirkungen auf den Meeresboden, die Küstenmorphologie, die Wasserqualität, die Bodenflora, die

Bodenfauna, Vögel, Meeressäuger und Fische, sowie potenzieller Auswirkungen auf Fischerei, Schifffahrt, Erholungsinteressen, Kultur und materielle Werte, wird gefolgert, dass auch in diesen Bereichen keine wesentlichen oder dauerhaften negativen Auswirkungen auf die Umwelt eintreten.

Außerdem ist auf der Grundlage der vorliegenden Natura 2000-Bewertung der Gebiete Adler Grund, Rønne Banke, Bakkebrædt, Bakkegrund, Pommersche Bucht, Westliche Rønne Bank und Oder Bank davon auszugehen, dass keine wesentlichen Einwirkungen auf Natura 2000-Gebiete infolge des Bauvorhabens eintreten.

Die Bodenflora hat als die Komponente zu gelten, die am ehesten von Sedimentaustritt durch die Baggerarbeiten beeinflusst wird. Daher wurde im Zuge der UVS geprüft, welche Faktoren beim Sedimentaustritt die größte Bedeutung für Auswirkungen auf die Bodenflora haben. Auf dieser Grundlage lässt sich folgern, dass der Abstand des Sedimentaustritts von der Küste bei den marinen Baggerarbeiten entscheidend für den Transport ausgetretenen Sediments in die Rødsand Lagune und für die Auswirkungen auf die küstennahe Bodenflora ist. Außerdem hat die Jahreszeit der Baggerarbeiten Bedeutung für die Auswirkungen auf die Bodenflora in der Rødsand Lagune und in den übrigen küstennahen Habitaten. Allgemein ist die größte Auswirkung durch Baggerarbeiten in den Frühjahrs- und Sommermonaten zu erwarten.

Die durchgeführten Sensitivitätsprüfungen zeigen, dass gute Möglichkeiten für die Weiterentwicklung des grundsätzlichen Baggerszenarios der festen Fehmarnbeltquerung bestehen und gleichzeitig sichergestellt werden kann, dass die Auswirkungen des Sedimentaustritts in allen Teilen des Einflussesgebiets der festen Fehmarnbeltquerung weiterhin ausreichend durch die UVS beleuchtet wurden und dass insgesamt keine zusätzlichen wesentlichen Umweltauswirkungen eintreten.

Die Maschinen für das Ausbaggern des Absenktunnels bestehen aus verschiedenen mechanischen Bagger-, Schneide- und Saugmaschinen, die Lärm verursachen, der über und unter Wasser zu hören ist. Vögel, Fische und Meeressäuger können von Lärm und Störungen beeinflusst werden und Fluchtverhalten an den Tag legen. Die Auswirkungen hängen von der Empfindlichkeit der entsprechenden Arten ab und nehmen im Laufe der Bauzeit ab.

15.5.8. Auswirkungen auf die Erholungsbedingungen infolge des Bauvorhabens

15.5.8.1. Auswirkungen auf die Erholungsbedingungen infolge der festen Fehmarnbeltquerung

Während der Bauzeit hat die Einbeziehung der Küste und die Anlage des Neulands Auswirkungen auf das Freizeitleben und sonstige Entfaltungsmöglichkeiten unweit der Küste. Die wesentlichen Auswirkungen und Begrenzungen treten während der Bauzeit auf, während in der Betriebsphase mehrere neue rekreative Möglichkeiten für Bürger und Besucher des Gebiets geschaffen worden sind.

Während des Großteils der Bauzeit wird der Zugang zur Küste auf einer ca. 8 km langen Strecke unmittelbar östlich und westlich von Rødbyhavn nicht möglich sein. Der Strand unmittelbar westlich von Rødbyhavn und bei Lalandia kann wegen der Bauarbeiten und der Anlage des Neulands nicht benutzt werden. Es wird jedoch auch weiterhin Zugang zu bestehenden Stränden außerhalb des Projektgebiets bestehen.

Um den Auswirkungen durch den Verlust der Strandgebiete entgegenzuwirken, werden die Bauarbeiten so geplant, dass der westlichste Teil des Landgebiets frühzeitig in der Bauzeit angelegt wird, um unmittelbar westlich davon im Laufe der ersten beiden Jahre der Bauzeit einen neuen Strand zu schaffen. Der neue Strand dient als Alternative zu den eingezogenen Stränden, bis der restliche Teil der Landgewinnung mit dem Lagunenstrand und dem Planschstrand in der inneren Lagune angelegt wird.

Die zeitweilige und dauerhafte Flächeneinziehung auf Lolland durch das Bauvorhaben führt zur zeitweisen oder dauernden Unterbrechung einer Reihe bestehender Wege um Rødbyhavn.

Der Deich westlich von Rødbyhavn sowie von Rødbyhavn nach Gl. Badevej ist während der Bauzeit für Fußgänger und Radfahrer über bestehende Straßen und Wege zugänglich. Die Aussicht für Fußgänger und Radfahrer vom Deich aufs Meer wird indessen im Vorland zum Meer hin mit einem Blick auf die Bauarbeiten auf dem Neuland kombiniert.

Während der Bauzeit besteht auf der Strecke östlich von Rødbyhavn von Gl. Badevej bis westlich des Ferienhausgebiets Hyldtofte Østersøbad kein Zugang zum Deich. Um den Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Freizeitleben zu begegnen, darunter Auswirkungen auf Fahrradrouten und Zugang zu Erholungsgebieten, wird während der Bauzeit und in der Betriebsphase eine Reihe von Abhilfe- und Entschädigungsmaßnahmen durchgeführt. U. a. wird sichergestellt, dass die regionale Fahrradroute 38 (Ostseeweg) durch die Anlage eines Wegs rund um die Tunnelementfabrik und auf öffentlichen Straßen während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten wird.

Auf Lolland und Fehmarn gibt es eine Reihe von Yachthäfen, beispielsweise Nysted, Rødbyhavn, Kramnitse, Burgtiefe, Burgstaaken, Lemkenhafen, Orth, Großenbroder Fähre und Fehmarnsund. Es gibt keine präzisen Messungen des Umfangs des Sportbootsverkehrs im Fehmarnbelt, aber allein für die Ostsee ist davon auszugehen, dass ca. 850.000 registrierte Segler jährlich die Ostsee befahren, darunter auch den Fehmarnbelt. Mit über 170.000 gemeldeten Übernachtungen 2007 in den dänischen Yachthäfen Rødbyhavn, Lundeheje, Errindlev Havn, Stubberup und Kramnitse und etwas über 50.000 gemeldeten Übernachtungen in den sechs Yachthäfen auf Fehmarn ist der Fehmarnbelt ein gut besuchtes Gebiet für Segler. In der Bauzeit können Lärm und Störungen durch die Arbeitsbereiche zur See und sonstiger baubezogener Schiffsverkehr und Lärm die Segler und andere Erholungssuchende im Fehmarnbelt beeinflussen. Um die möglichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf diese Aktivitäten zu mindern, wird eine Reihe von Abhilfemaßnahmen durchgeführt, die dazu beitragen, während der Bauzeit in diesem Gebiet mehr Sicherheit für Segler als zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu schaffen. Infolgedessen wird nur von unbedeutenden Auswirkungen auf den Segelsport und sonstige Freizeitaktivitäten zur See während der Bauzeit und von keinen Auswirkungen in der Betriebsphase ausgegangen.

Der Fehmarnbelt dient heute sowohl zur Berufsfischerei als auch zur Sportfischerei. Die feste Fehmarnbeltquerung kann potenziell die Fischbestände und den Zugang zu Fischplätzen während der Bauzeit infolge der Flächeneinziehungen und Auswirkungen von Sedimentaustritt, Lärm u. a. m. beeinflussen.

15.5.8.2. Auswirkungen auf die Erholungsbedingungen infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Die Eisenbahnhinterlandanbindung grenzt an Freizeitgebiete unterschiedlichen Charakters wie Wälder, Sportplätze und Parks, Wegverbindungen, Wasserläufe und Küsten mit rekreativem Wert an.

Alle Freizeitbereiche und sonstigen Erholungsgebiete entlang der Bahn bleiben während der Bauzeit zugänglich. Die Freizeitbereiche und sonstigen Erholungsinteressen unweit der Bahn können durch Staubbelastung durch die Bauarbeiten beeinflusst werden. Die Auswirkung ist als gering bis mäßig zu bewerten, da es sich um zeitweilige Aktivitäten in einem relativ begrenzten Zeitraum handelt. Etwaige Staubbelastung durch Erdarbeiten und Transport werden durch Wässern und sonstige Maßnahmen gemindert.

Die direkten Auswirkungen auf die Erholungsgebiete werden als relativ begrenzt bewertet, da die Bauarbeiten keine Änderungen der rekreativen Nutzung der Gebiete, darunter der Möglichkeit für den Zugang und den Aufenthalt in den Gebieten mit sich führen.

Die Auswirkungen auf die rekreativen Fahrradrouten und Wege werden insgesamt als verhältnismäßig begrenzt bewertet, da der Großteil davon während der Bauzeit zugänglich bleibt oder Umleitungen bestehen. Allerdings werden mehrere Passagen in kürzeren oder längeren Zeiträumen gesperrt, und in einzelnen Fällen wird eine Umleitung bis zu 10 km lang. Im weiteren Verlauf des Bauvorhabens werden die Möglichkeiten für die Begrenzung der Umleitungen geprüft.

Die Bauarbeiten werden so geplant, dass der Zugang und die Durchfahrt auf den rekreativen Fahrradrouten und Wegen in größtmöglichem Umfang aufrechterhalten werden. Eine Fahrradroute, die die Bahn in Flintinge kreuzt, wird auf Dauer verlegt, und es wird eine neue Verbindung auf der Nordwestseite der Bahn zwischen Møllevvej und dem Weg angelegt, so dass die Durchfahrt während der Bauzeit aufrechterhalten wird.

Das geschützte Erholungsgebiet Orekysten Strand westlich der Eisenbahn wird von der festen Brücke über den Masnedund nicht direkt beeinflusst. Die rekreative Wegeverbindung Sjællandsleden, die unter der Brücke hindurch verläuft, wird während der Bauzeit gesperrt. Bei der nördlichsten Kurvenbegradigung bei Næstved liegen zwei geschützte überwachsene Rundhügel in einem Wäldchen unweit der bestehenden Bahn. Das Ausbaggern des Bahngeländes vor den vorgeschichtlichen Denkmälern kann somit die archäologischen Schichten beeinflussen.

Beim vorgeschichtlichen Denkmal westlich von Pederstrup und Mogenstrup wird ein zeitweiliger Arbeitsplatz auf der Ostseite der Eisenbahnhinterlandanbindung angelegt. Die Eisenbahn selbst liegt ebenfalls innerhalb der Schutzlinie. Östlich von Åsø bei Glumsø, südlich von Glumsø bei Østerskov und südlich von Herlufmagle werden die Bauarbeiten die Schutzlinien von drei vorgeschichtlichen Denkmälern berühren oder tangieren.

15.5.9. Auswirkungen auf Boden, Grundwasser und Trinkwasser infolge der Eisenbahnhinterlandanbindung

Allgemein sind die primären Grundwasserspeicher an der Eisenbahnstrecke von Ringsted bis Rødby gut geschützt. In einzelnen Gebieten ist der Grundwasserspeicher jedoch empfindlicher, und die Dicke der Tonschicht insgesamt über dem primären Grundwasserspeicher liegt unter 10 m. Die Bauarbeiten erfolgen in den empfindlichen Gebieten südlich von Glumsø, nördlich von Næstved sowie beim Höhenrücken Mogenstrup Ås.

Es sind eine Anzahl kleinerer gemeinnütziger Wasserwerke und eine anderweitige Wassergewinnungsanlage in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnstrecke von Ringsted nach Orehoved registriert.

Allgemein ist der primäre Grundwasserspeicher bei den Wasserwerken in der Nähe gut geschützt – allerdings mit Ausnahme des Wasserwerks Holmager 52 südlich von Glumsø. Hier ist bei den Bauarbeiten bei der Einrichtung von Arbeitsstellen in Bezug auf Tankanlagen und potenzielle Emissionen besondere Rücksicht zu nehmen.

Es sind Bauarbeiten innerhalb der 300-m-Schutzzone von sechs Wassergewinnungsbohrungen vorzunehmen. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass Trinkwasserbohrungen infolge des Baus der Eisenbahnhinterlandanbindung aufgegeben werden müssen, und es werden keine dauerhaften Grundwassersenkungen erwartet.

Bei einer Gewinnungsbohrung des Wasserwerks Ring, die heute ca. 10 m vom bestehenden Gleis entfernt liegt, werden Bauarbeiten vorgenommen. Die Bohrung wird nach Abschluss der Arbeiten weiter entfernt vom Gleis liegen, da dies von der Bohrung weg verschoben wird. Die Bohrung braucht daher voraussichtlich nicht stillgelegt zu werden.

Bei den Bauarbeiten wird das Gleis seitlich verschoben und nach Abtragen von bis zu 10 m der obersten Bodenschichten auf der Strecke vor der Gewinnungsbohrung des Wasserwerks Åsø verlegt. Das Gebiet um die Gewinnungsbohrung des Wasserwerks Åsø ist gegen einsickernde Verschmutzung durch eine 30 m dicke Tonschicht bei der Bohrung und dickere Tonschichten im Gebiet um die Bohrung gut gesichert. Obwohl bei der Anlage der Eisenbahn bis zu 10 m abgebaggert werden, liegt auch weiterhin eine Tonschicht von mindestens 20 m Stärke über dem primären Grundwasserspeicher, der damit nach wie vor gegen etwaige einsickernde Verschmutzung gut geschützt ist.

16. Verhältnis zu sonstiger Gesetzgebung

16.1. Das Baugesetzbuch (Byggeset) in Bezug auf die feste Fehmarnbeltquerung

Die feste Fehmarnbeltquerung enthält eine Vielzahl von Elementen, die vom Bebauungsbegriff des Baugesetzbuches (Byggeset) umfasst sind, wobei jedoch Zweifel in Bezug auf die Auslegung auftreten können, inwieweit die Dauer der zeitweiligen Elemente der festen Fehmarnbeltquerung bedeuten, dass sie von der Vorschrift des Baugesetzbuches (Byggeset) bezüglich der Genehmigungen umfasst sind. Falls ja, unterliegt das Bauwerk grundsätzlich dem Baugesetzbuch (Byggeset) und den Bauvorschriften. Es handelt sich jedoch in hohem Maße um ein Bauwerk, das beispielsweise aufgrund seines zeitweiligen Charakters oder physischen Ausformung nicht sinnvoll nach dem Baugesetzbuch (Byggeset) oder gemäß den Anforderungen der Bauvorschriften beispielsweise bezüglich Isolierung behandelt werden kann. Es handelt sich um ein besonderes und langfristiges Bauvorhaben, das Bauwerke umfasst, bei denen die Normen des Baugesetzbuches (Byggeset) und der Bauvorschriften keine geeignete Grundlage für die Bearbeitung einer Bausache abgeben. Daher ist es entscheidend, die Anwendung des Baugesetzes und der Bauvorschriften auf die feste Fehmarnbeltquerung zu präzisieren.

Allgemein ist zu bemerken, dass das Baugesetz und die nach diesem Gesetz ausgestellten Vorschriften keine Anwendung auf Konstruktionen, Anlagen usw. finden, die in den Hoheitsgewässern errichtet werden. Dies führt u. a. mit sich, dass der Tunnel mit zugehörigem in-situ-Tunnel, Tunnelportal, Tageslichtabschirmung und Rampen für die Tunnelabfahrt, die zum Zeitpunkt der Errichtung in den Hoheitsgewässern liegen, nicht vom Baugesetzbuch (Byggeset) und den demgemäß ausgestellten Vorschriften umfasst sind.

Die feste Fehmarnbeltquerung beinhaltet die Errichtung einer Reihe von dauerhaften Anlagen, Konstruktionen und Gebäuden, die vom Baugesetzbuch (Byggeset) und den Bauvorschriften umfasst sind. Im Zuge des Tunnelbaus selbst sind in-situ-Tunnel, Tunnelportal, Tageslichtabschirmung und die Rampe für den Tunnelabfahrt zu errichten. Diese Anlagen sind aufgrund ihrer Platzierung in den Hoheitsgewässern nicht vom Baugesetzbuch (Byggeset) und den Bauvorschriften umfasst. Entsprechend folgt auch aus der Ausnahmeregelung in Kapitel 1.2 Abs. 1 der Bauvorschriften, dass die Vorschriften nicht für Tunnel und andere Verkehrsanlagen gelten, die von anderen Behörden als der Baubehörde oder einer Gesellschaft ausgeführt oder genehmigt werden, die durch Gesetz für die Bauarbeiten verantwortlich ist. Die genannten Anlagen sind daher auch gemäß dieser Vorschrift von der Forderung nach einer Baugenehmigung gemäß Baugesetzbuch (Byggeset) und Bauvorschriften befreit.

Es sind indessen auch eine Mautstation sowie Gebäude zu errichten, die von den Finanzbehörden (SKAT) und der Polizei zu Aufsichtszwecken genutzt werden. Hinzu kommen Gebäude für das Verkehrskontrollcenter, das auch Einrichtungen für das Betriebs- und Wartungspersonal sowie Einrichtungen für das Verkehrskontrollcenter beherbergt, die bei Bedarf in Störfällen o. Ä. zum Einsatz kommen. Die Gebäude enthalten außerdem eine Kantine und andere Serviceeinrichtungen für das Personal. Diese Gebäude sind gemäß Baugesetzbuch (Byggeset) und Bauvorschriften zu errichten.

Es kann jedoch, soweit dies mit dem Zweck einer bestimmten Vorschrift vereinbar ist, eine Ausnahmegenehmigung vom Baugesetzbuch (Byggeset) und den Bauvorschriften gemäß § 22 des Baugesetzbuches (Byggeset) erteilt werden.

Gebäude und Konstruktionen, die im Projektbereich errichtet und für einen Zeitraum von ca. 6,5 Jahren benutzt werden, werden zu dem besonderen Zweck der Durchführung eines größeren Tunnelbauvorhabens errichtet, zu dem u. a. eine eigens entworfene Tunnelementfabrik gehört, die nach der Durchführung der festen Fehmarnbeltquerung wieder entfernt wird. Die Bauzeit für die feste Fehmarnbeltquerung ist verhältnismäßig lang, was Anlass zu Zweifeln geben könnte, inwieweit Bauwerke, die für längerdauernde Bauvorhaben errichtet werden, als vorläufig im Sinne der Bauvorschriften gelten.

Kapitel 1.2 Abs. 1 der Bauvorschriften schreiben jedoch vor, dass die Vorschriften nicht für u. a. ein Tunnelbauwerk gelten. Entsprechend ergibt sich aus der Vorschrift, dass vorläufige Konstruktionen und Anlagen, die in diesem Fall für das Tunnelbauwerk erforderlich sind, nicht von den Bauvorschriften umfasst sind. Dies bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die vorläufigen Konstruktionen, Anlagen und Gebäude, die im Projektbereich errichtet werden und der Durchführung des Tunnelbauwerks dienen, darunter Tunnelementfabrik und Arbeitshafen mit zugehörigen Produktionseinrichtungen, nicht von den Bauvorschriften umfasst sind. Die Ausnahme in Kapitel 1.2 Abs. 1 der Bauvorschriften ist daher in Bezug auf die feste Fehmarnbeltquerung so auszulegen, dass es jedwede Konstruktion, Anlage oder Gebäude umfasst, die zeitweilig und ausschließlich zum Zwecke der Anlage der festen Fehmarnbeltquerung errichtet werden.

Dazu zählen beispielsweise Schuppen für Wachpersonal am Eingang, Schuppen für das Verwaltungspersonal des Bauunternehmers, Kantinegebäude, Mannschaftsunterkünfte, Betonstationen, Werkstätten, Lagereinrichtungen, Kontrollcenter, bauliche Einrichtungen für Erste Hilfe und Notfallmanagement sowie Einrichtungen für die Unterbringung und rekreative Aktivitäten.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Arbeitsschutzgesetzgebung, darunter die Bekanntmachungen der Gewerbeaufsicht (Arbejdstilsynet), die Anforderungen für die Einrichtung von Baustellen, Bauwagen, festen Arbeitsplätzen usw. umfasst, Anwendung auf die vorläufigen Gebäude der festen Fehmarnbeltquerung finden. Die Vorschriften legen Anforderungen an u. a. Konstruktion und Einrichtung fest, so dass u. a. sicherheits- und gesundheitsmäßig ordnungsgemäße Rahmen für die Ausführung der Arbeit berücksichtigt werden. Die Vorschriften stellen außerdem sicher, dass u. a. die erforderlichen Aufenthaltsbereiche und sanitären Einrichtungen vorgesehen werden. Entsprechend muss die feste Fehmarnbeltquerung die Brandschutzgesetzgebung und den Starkstromerlass einhalten. Damit gilt, dass diese Vorschriften Anwendung auf die feste Fehmarnbeltquerung finden, jedoch auch die Möglichkeit, eine Sondergenehmigung zu beantragen, wo dies erforderlich erscheint.

16.2. Hafengesetz im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung

Das Hafengesetz gilt für Häfen, „die für die gewerbliche Abfertigung von Gütern, Fahrzeugen, Personen und Anlandungen von Fisch genutzt werden“, vgl. § 1 Abs. 1 des Hafengesetzes. Derartige Häfen werden in der Praxis als „Gewerbehäfen“ bezeichnet. Der Arbeitshafen, der im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung angelegt wird, ist kein Gewerbehafen im Sinne des Hafengesetzes, da er ausschließlich von der Femern A/S beim Bau der Festen Fehmarnbeltquerung genutzt wird. Daher handelt es sich nicht um „gewerbliche Abfertigung“, da die Hafenaktivitäten nicht im Hinblick auf zu erzielendem Gewinn, sondern auf die Durchführung des Bauvorhabens erfolgen. Der Arbeitshafen ist daher nicht vom Hafengesetz allgemein, sondern nur von §§ 3, 4 und 15 des Hafengesetzes umfasst, die für alle Häfen gelten, darunter die ansonsten nicht vom Gesetz umfassten, vgl. § 1 Abs. 2.

Auf der Grundlage von § 15 des Hafengesetzes wurden Erlass Nr. 9139 vom 15. April 2002 über ein Standardreglement für die Aufrechterhaltung der Ordnung in dänischen Yachthäfen und kleineren Fischereihäfen sowie Erlass Nr. 1146 vom 25. November 2004 über ein Standardreglement für die Aufrechterhaltung der Ordnung in dänischen Gewerbehäfen ausgestellt. Diese Vorschriften gelten nicht für den Arbeitshafen, weshalb der Verkehrsminister für den Arbeitshafen auf Vorschlag der Femern A/S eine individuelle Hafenordnung erlassen wird, vgl. § 15 Abs. 2 des Hafengesetzes. Die individuelle Hafenordnung wird voraussichtlich wie auch das Standardreglement für Gewerbehäfen Vorschriften bezüglich der Zuweisung von Liegeplätzen, Entfernung von aus dem Verkehr gezogenen Schiffen usw. enthalten, so dass der Arbeitshafen von der Femern A/S sachgerecht verwaltet werden kann.

Da ausschließlich §§ 3, 4 und 15 des Hafengesetzes Anwendung auf den Arbeitshafen finden, ist er nicht von § 14 a des Hafengesetzes bezüglich der Sicherung der Hafeneinrichtungen und Häfen sowie den auf dieser Grundlage ausgestellten Erlassen umfasst (Erlass Nr. 896 vom 9. Juli 2010 über die Sicherung von Häfen und Erlass Nr. 414 vom 8. Mai 2012 über die Sicherung von Hafeneinrichtungen).

2002 wurde Kapitel XI-2 über die maritime Sicherheit in das SOLAS-Übereinkommen der UN-Seefahrtsorganisation IMO eingefügt, wobei gleichzeitig der ISPS-Code für Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen eingeführt wurde. Die EU beschloss durch Verordnung 725/2004/EG, das SOLAS-Kapitel XI-2 und den ISPS-Code direkt für Schiffe und Hafeneinrichtungen in den Mitgliedsstaaten gelten zu lassen; und 2005 erweiterte die EU durch Richtlinie 2005/65/EG die maritime Sicherheit auch auf Häfen.

Der Zweck der Vorschriften für die maritime Sicherheit ist die Sicherung der internationalen Seetransportkette. Daher sind Schiffe im internationalen Verkehr über einer gewissen Größe nach den Vorschriften zu zertifizieren, und diese Schiffe müssen danach Hafeneinrichtungen anlaufen, die ebenfalls nach den Vorschriften über maritime Sicherheit genehmigt sind. Die Häfen, die gesicherte Schiffe aufnehmen wollen, müssen somit gesicherte genehmigungsfähige Einrichtungen schaffen und laufend den Anforderungen der Vorschriften über maritime Sicherheit anpassen.

Obwohl der Arbeitshafen von der Verordnung 725/2004/EG umfasst ist, da diese unmittelbare Rechtswirkung in den Mitgliedsstaaten hat, wird in § 26 vorgeschlagen, dies zu verdeutlichen und festzulegen, dass der Hafen wie andere gesicherte Häfen und Hafeneinrichtungen nach den aufgrund von § 14 a Abs. 1 des Hafengesetzes ausgestellten Vorschriften zu behandeln und zu genehmigen ist und dass die Vorschriften in § 14 a Abs. 2 und 3 des Gesetzes Anwendung finden.

16.3. Arbeitsschutzgesetzgebung im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung

Ausgangspunkt ist, dass die Durchführung des Bauvorhabens gemäß der Arbeitsschutzgesetzgebung erfolgt. Indessen sind insbesondere mit dem Bau des Absenktunnels selbst gewisse Herausforderungen verbunden, da dieser nach einer gewissen Zeit ein Arbeitsplatz unter dem Meeresboden ein erhebliches Stück von der Küste entfernt sein wird. Dies ergibt Herausforderungen bezüglich der Anforderungen der Arbeitsschutzgesetzgebung u. a. für die Einrichtung von Arbeitsplätzen.

Es ist daher vorherzusehen, dass praktische Schwierigkeiten in Bezug auf die Erfüllung der geltenden Bestimmungen eintreten, dass Personen nicht z. B. Lärm-, Staub- oder Gefahrstoffemissionen von Arbeitsprozessen in der Nähe ausgesetzt werden dürfen. Es wird davon ausgegangen, dass die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um die Ausführung der Arbeiten zu gewährleisten, ohne dass Sicherheit und Gesundheit von Menschen gefährdet werden. Die Ausgestaltung dieser Maßnahmen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Gewerbeaufsicht (Arbejdtilsynet).

16.4. Gesetz über TV-Überwachung u. a. m. im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung

Durch §§ 43 und 44 des Gesetzes erhält die Femern A/S die Befugnis, zum einen eine TV-Überwachung gewissen Umfangs und zum anderen eine automatische Erfassung von Nummernschildern vorzunehmen.

16.4.1. Beschreibung der TV-Überwachung

Die Einrichtung einer TV-Überwachung auf der Festen Fehmarnbeltquerung dient zwei Zwecken. Der eine Zweck ist die Überwachung des Verkehrs auf dem Autobahnabschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung im Hinblick auf die Beobachtung der aktuellen Verkehrssituation, die Entdeckung und Bewertung unnormaler Verkehrsabwicklung, die Vornahme erforderlicher Maßnahmen, darunter die Anforderung des Beistands der Notfallmanagementbehörden sowie Informationen und Warnungen an die Verkehrsteilnehmer.

Der zweite Zweck ist die Überwachung der Mautstation im Hinblick auf die allgemeinen Kontrollzwecke, um die Dokumentation für die Nutzung der festen Querung und Entrichtung der Gebühren, die Dokumentation zum Zwecke von Angelegenheiten über fehlende oder nicht rechtmäßige Gebührenerichtung sowie in Fällen von Raub, Gewalttätigkeit u. a. m. für die von Personen bedienten Teile der Mautstation zu sichern.

Die TV-Überwachung findet auf der Festen Fehmarnbeltquerung, darunter der Mautstation, statt und umfasst Filmaufnahmen und Stillbilder.

Außerdem kann während der Bauzeit aufgrund von § 44 des Gesetzes eine TV-Überwachung der für die feste Fehmarnbeltquerung genutzten Flächen sowie einzelner Straßenkreuzungen und -strecken im Gebiet eingerichtet werden. Die zeitweilige TV-Überwachung der Flächen für die feste Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Landflächen hat den Zweck, Arbeitsunfällen, Diebstahl, Sachbeschädigung usw. auf den für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung dienenden Flächen vorzubeugen, während die zeitweilige TV-Überwachung von Straßenkreuzungen und -strecken in dem Gebiet bezweckt, die Abwicklung des zusätzlichen Straßenverkehrs während der Bauzeit zu erleichtern.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Behandlung – darunter Speicherung, Weitergabe und Löschung – von persönlichen Informationen der TV-Überwachung, die gemäß den Vorschriften in Kapitel 9 des Gesetzes stattfindet, in Übereinstimmung mit sonstiger geltender Gesetzgebung, darunter insbesondere dem Gesetz über personenbezogene Daten (Gesetz Nr. 429 vom 31. Mai 2000 über die Behandlung von personenbezogenen Daten), zu erfolgen hat. Die allgemeinen Vorschriften des Personendatengesetzes, darunter die Vorschriften für die Bearbeitung und die Rechte des Registrierten, gelangen somit in relevantem Umfang zur Anwendung. Der Zweck der Einführung spezifischer Vorschriften für die TV-Überwachung im Gesetz sind somit zum einen eine Ausnahme der TV-Überwachung vom

allgemeinen Verbot des TV-Überwachungsgesetzes in Bezug auf die TV-Überwachung von Privatpersonen, zum anderen die Schaffung der erforderlichen Grundlage, dass die beschriebene TV-Überwachung und die weitere Behandlung der persönlichen Informationen im Rahmen des Personendatengesetzes stattfinden können. Es obliegt der einzelnen Gesellschaft, die eine TV-Überwachung vornimmt, die Einhaltung der dafür geltenden einschlägigen Gesetzgebung sicherzustellen.

Der Umstand, dass die Bearbeitung und die Weitergabe von personenbezogenen Daten im Rahmen des Gesetzes über personenbezogene Daten stattfinden müssen, beinhaltet u. a., dass die Femern A/S in konkreten Fällen personenbezogene Informationen in Form von Aufnahmen der TV-Überwachung oder daraus abgeleitete Angaben im Rahmen der Bearbeitungsvorschriften des Gesetzes über personenbezogene Daten an die Polizei weitergeben kann, vgl. Kapitel 4 des genannten Gesetzes.

16.4.1.1. TV-Überwachung im Zusammenhang mit der Verkehrsabwicklung u. a. m.

Es ist vorgesehen, eine Betriebszentrale einzurichten, von wo aus die Signale an die zuständigen Polizei- und Katastrophenschutzbehörden in Dänemark und Deutschland weitergeleitet werden.

In Dänemark ist es außerdem möglich, eine gemeinsame Videoüberwachungszentrale für alle Gesellschaften einzurichten, die vollständig oder teilweise, direkt oder indirekt im Besitz der Sund og Bælt Holding A/S sind. Außerdem kann die örtliche Polizei über Monitore in den Polizeidienststellen den Verkehr auf der Festen Fehmarnbeltquerung überwachen.

Grundsätzlich erfolgt eine Aufzeichnung (Speicherung) der Aufnahmen der TV-Überwachung lediglich für 72 Stunden. Die Aufzeichnungen werden somit laufend gelöscht, wenn sie 72 Stunden alt sind. Damit wird sichergestellt, dass unmittelbarer Zugriff auf die Aufnahmen möglich ist, um den erforderlichen Überblick im Falle von besonderen Vorkommnissen, z. B. liegengeliebene Fahrzeuge, die Auslösung von Feuersalarm oder der Gebrauch von Nottelefonen, zu sichern. Gleichzeitig lässt sich auf Grundlage der Aufnahmen konkret bewerten, ob es erforderlich ist, Aufnahmen im Hinblick auf die Lösung der Aufgaben der Betriebszentrale und der zuständigen Behörden in Bezug auf die Vorbeugung von Unfällen und die Sicherstellung einer zweckmäßigen Verkehrsabwicklung u. a. m. zu speichern oder weiterzugeben. Ein Beschluss über die Speicherung der Aufzeichnungen für mehr als 72 Stunden – oder ihre Weitergabe – beruht stets auf einer konkreten Ermessensentscheidung. Es ist jedoch grundsätzlich von der Annahme auszugehen, dass im Falle eines Ersuchens der zuständigen Behörden nach Zugriff auf die Aufzeichnungen zum Zwecke der Wahrnehmung ihrer Aufgaben die Weitergabe erfolgen kann.

Alle Aufzeichnungen werden in der Betriebszentrale aufbewahrt.

Der Verkehrsminister erhält durch eine Sonderbestimmung die Möglichkeit, zu entscheiden ob deutsche Polizei- und Katastrophenschutzbehörden Zugang zur TV-Überwachung und den Aufzeichnungen haben.

16.4.1.2. TV-Überwachung an der Mautstation

Es ist beabsichtigt, eine TV-Überwachung bei der Durchfahrt durch die Mautstation einzurichten. Die Aufnahmen werden zu Dokumentationszwecken in Bezug auf die Nutzung der Querung und der Gebührenentrichtung aufgezeichnet und 180 Tage lang gespeichert, jedoch länger, falls die Aufnahmen als Dokumentation für eine Streitigkeit oder ein Gerichtsverfahren u. a. m. dienen sollen. Derartige Streitigkeiten und Gerichtsverfahren können sich erfahrungsgemäß auf ganz unterschiedliche Typen von Angelegenheiten und Vorkommnissen beziehen, darunter u. a. die Durchfahrt durch die geschlossenen Schranken, Verkehrsunfälle, Raub, fehlende Gebührenentrichtung oder Einspruch gegen nicht ermächtigte Gebührenentrichtung.

Es sei angemerkt, dass einzelne Aufzeichnungen der TV-Überwachung aufbewahrt werden können, solange dies erforderlich ist, um sicherzustellen dass eine korrekte Mauterhebung für die Nutzung der Festen Querung stattfindet. Falls es z. B. aus technischen oder praktischen Gründen nicht möglich ist, eine konkrete Mautzahlung durchzuführen, können die registrierten Angaben also aufbewahrt werden, solange dies im Hinblick auf die Mautzahlung erfolgt. Die Angaben müssen in solchen Fällen spätestens dann gelöscht werden, wenn die Forderung mit Sicherheit wegen Verjährung gemäß den jeweils dafür geltenden Vorschriften hinfällig geworden ist.

Der Verkehrsminister erhält durch eine Sonderbestimmung die Möglichkeit, zu entscheiden ob deutsche Polizei- und Katastrophenschutzbehörden Zugang zur TV-Überwachung und den Aufzeichnungen haben.

16.4.2. TV-Überwachung während der Bauzeit

16.4.2.1. TV-Überwachung der für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung genutzten Flächen

In Anbetracht der Größe und der Dauer des Bauvorhabens haben Maßnahmen als angemessen zu gelten, die eine laufende TV-Überwachung des Projektgebiets gewährleisten. Eine derartige Überwachung kann zum einen dazu beitragen, Arbeitsunfälle zu verhindern, und zum anderen, Kriminalität auf dem Gelände vorzubeugen. Die Aufzeichnungen werden nur 30 Tage lang gespeichert, es sei denn, dass es aus Gründen der Behandlung einer konkreten Streitigkeit länger erforderlich ist. Dadurch wird zum einen sichergestellt, dass die Aufzeichnungen für die schwerwiegenden Zwecke genutzt werden, für die sie gespeichert werden, und zum anderen, dass nur eine begrenzte Datenerfassung erfolgt. Eine derartige Speicherungszeit für die TV-Überwachung entspricht im Übrigen den geltenden Vorschriften für entsprechende TV-Überwachung gemäß dem Personendatengesetz. Durch Beschilderung oder auf andere deutliche Art und Weise ist kenntlich zu machen, dass auf den für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung genutzten Flächen TV-Überwachung stattfindet. Nach Ende der Bauzeit wird die TV-Überwachung eingestellt.

16.4.2.2. TV-Überwachung von Straßenabschnitten

Wie oben hervorgeht, fällt während der Bauzeit zusätzlicher Straßenverkehr infolge des Lkw-Verkehrs mit Baustoffen, Warenlieferungen, Abholen von Abfällen u. a. m., Pkw- und Busverkehr durch Mitarbeiter und Besucher vom und zum Produktionsbereich, der Arbeitsstelle im Portalbereich und dem Camp an.

Um zu gewährleisten, dass die Abwicklung des zusätzlichen Straßenverkehrs während der Bauzeit ohne unnötige Verzögerungen für die Verkehrsteilnehmer verläuft, wurde es als notwendig erachtet, die Möglichkeit zur TV-Überwachung der Verkehrsabwicklung in den Bereichen zu eröffnen, die von den Bauarbeiten insbesondere betroffen sind. Die betroffenen Bereiche umfassen konkret einzelne Straßenkreuzungen und Straßenabschnitte im Gebiet am Abschluss der Rampe an die E47 (Ausfahrt 50), der Zufahrt zur E47 vom Færgevej sowie der Ausfahrt 49 der E47.

Es findet keine Aufzeichnung (Speicherung) dieser Überwachung statt, da der Zweck ausschließlich die Durchführung einer laufenden Überwachung der Verkehrsabwicklung ist. Zum Unterschied von der oben beschriebenen TV-Überwachung besteht dagegen nicht die Pflicht, durch Beschilderung kenntlich zu machen, dass eine TV-Überwachung der Verkehrsabwicklung durchgeführt wird. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass es als unverhältnismäßig schwierig zu gelten hat, eine effiziente Beschilderung für betroffene Verkehrsteilnehmer durchzuführen, und zum anderen, dass sowohl der Charakter als auch das Ausmaß der stattfindenden TV-Überwachung als verhältnismäßig bescheiden gelten können. Nach Ende der Bauzeit wird die TV-Überwachung eingestellt.

16.4.3. Beschreibung der automatischen Erfassung von Nummernschildern

Aufgrund einer automatischen Erfassung der Nummernschilder der Kraftfahrzeuge, die die Feste Fehmarnbeltquerung nutzen, sowie der Daten aus dem Kraftfahrzeugregister (Køretøjsregisteret) ist es möglich, die Zahlung anzumahnen. Dies ist als Ergänzung zu dem primären Einziehungssystem aufzufassen, das voraussichtlich auf Mikrowellentechnologie beruhen und ein wesentliches Element der endgültigen Infrastruktur für die Zahlungsmodalitäten bilden wird.

Die genaue technische Ausformung und praktische Umsetzung dieser Lösung erfolgen, wenn die Bauzeit weit genug fortgeschritten ist. Der Gesetzentwurf dient somit ausschließlich dem Zweck, die erforderliche Rechtsgrundlage für eine automatische Erfassung von Nummernschildern im Hinblick auf die Gebührenentrichtung einzuführen.

Die Bearbeitung der Angaben bei der automatischen Erfassung von Nummernschildern erfolgt – genau wie die der durch die geplante TV-Überwachung erfassten Angaben – unter Beachtung der geltenden Gesetzgebung, darunter des Personendatengesetzes. Die Angaben werden nur 180 Tage gespeichert, es sei denn, dass im Hinblick auf die Behandlung einer konkreten Streitigkeit bezüglich einer Zahlung oder zur Wahrnehmung anderer anerkannter Zwecke Abweichendes erforderlich ist, vgl. die entsprechende Aufzählung oben.

Aufzeichnungen einzelner Angaben von Nummernschildern – wie auch die durch die TV-Überwachung der Mautstation erfassten Angaben – können so lange gespeichert werden, wie dies erforderlich ist, um die korrekte Gebührenentrichtung für die Nutzung der festen Querung sicherzustellen. Falls es z. B. aus technischen oder praktischen Gründen nicht möglich ist, eine konkrete Mautzahlung durchzuführen, können die erfassten Angaben aufbewahrt werden, solange dies im Hinblick auf die Mautzahlung erfolgt. Die Angaben von Nummernschildern müssen in solchen Fällen spätestens dann gelöscht werden, wenn die Forderung mit Sicherheit wegen Verjährung gemäß den jeweils dafür geltenden Vorschriften hinfällig geworden ist.

17. Verhältnis zum EU-Recht

17.1. UVP-Richtlinie

Das Bauvorhaben ist grundsätzlich von den Vorschriften über die Prüfung der Auswirkungen auf die Umwelt und die Beteiligung der Öffentlichkeit umfasst, wie sie sich aus der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2011/92/EU vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten („UVP-Richtlinie“) ergeben. Die Richtlinie wurde durch die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2014/52/EU vom 16. April 2014 über die Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten geändert.

Gemäß Artikel 1 Abs. 4 der UVP-Richtlinie (2011/92/EU) findet die Richtlinie keine Anwendung auf Projekte, die im Einzelnen durch ein besonderes Gesetz genehmigt werden, da die Ziele der Richtlinie, darunter die Bereitstellung von Informationen, im Wege des Gesetzgebungsverfahrens erreicht werden. Aufgrund des Projektierungsgesetzes wurde das Bauvorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen und für die Verabschiedung durch das Folketing durch ein Baugesetz gemäß geltender Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes bezüglich der Anwendung von Artikel 1 Abs. 4 der UVP-Richtlinie vorbereitet.

Gemäß § 4 des Projektierungsgesetzes wurden UVS und -Zusätze für die Feste Fehmarnbeltquerung und die zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark ausgearbeitet. Wie es in den besonderen Bemerkungen zu § 4 des Entwurfes für das Projektierungsgesetz vorgesehen ist, wurden die Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt und die UVS in Übereinstimmung mit den Anforderungen der UVP-Richtlinie für eine allgemeine Prüfung der Umweltauswirkungen gemäß der Richtlinie ausgearbeitet. Abschnitt 15 des Gesetzentwurfes enthält eine Zusammenfassung der in den UVP-Unterlagen geprüften Auswirkungen auf die Umwelt.

Außerdem wurden Anhörungen von Behörden und der Öffentlichkeit über die UVS und Zusätze für das Bauvorhaben durchgeführt, die die allgemeinen Anforderungen der Richtlinie für derartige Anhörungen erfüllen, darunter die Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden in den betroffenen Mitgliedsstaaten gemäß den Vorschriften der Richtlinie über Verfahren bei Projekten mit grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen, vgl. Artikel 7. Dies erfolgte im Zuge des angewandten Verfahrens gemäß dem Espoo-Übereinkommen, vgl. Abschnitt 18.7 in den allgemeinen Bemerkungen.

Das Bauvorhaben, das so zur Verabschiedung im Folketing im Einzelnen durch Gesetz vorbereitet wurde, ergibt sich aus §§ 1 und 2 des Gesetzentwurfes mit Anlagen 1-4 zum Gesetz, der Projektbeschreibung in Abschnitt 3-5 des Gesetzentwurfes und der Durchführungsbeschreibung, die für die Ausführung der Arbeiten gilt. Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt sind in den Umweltprüfungen des Bauvorhabens beschrieben und bewertet, darunter die UVS mit Zusätzen und die Bewertung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf Natura 2000-Gebiete.

Mit der Verabschiedung des Baugesetzes durch das Folketing werden die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg zur Durchführung des Bauvorhabens in Übereinstimmung mit dieser Projektbeschreibung ermächtigt. Das Baugesetz bildet die Planungsgrundlage für das Bauvorhaben und tritt an die Stelle der UVP-Genehmigung, die das Bauvorhaben ansonsten gemäß den allgemeinen UVP-Vorschriften hätte haben müssen. Das Bauvorhaben wird demnach ohne Zulassungen, Genehmigungen oder Sondergenehmigungen und ohne Berücksichtigung unmittelbar geltender Verbote gegen Änderungen des Zustands oder die Anlage von physischen Anlagen in der von § 12 umfassten Natur- und Umweltgesetzgebung durchgeführt. Außerdem können während der Bauphase Straßen angelegt und Änderungen an bestehenden Straßen gemäß § 22 des Gesetzentwurfes vorgenommen werden, ohne dass eine Entscheidung darüber gemäß der Straßengesetzgebung getroffen werden müsste.

Die UVP-Richtlinie wurde wie angeführt durch die Richtlinie 2014/52/EU geändert. Damit ist Artikel 1 Abs. 4 aufgehoben. Stattdessen wurde eine neue Bestimmung in Artikel 2 Abs. 5 der UVP-Richtlinie eingefügt, aus der hervorgeht, dass die Mitgliedsstaaten unbeschadet des Artikels 7 in Fällen, in denen ein Projekt durch einen einzelstaatlichen Gesetzgebungsakt zugelassen wird, das betreffende Projekt von den Bestimmungen dieser Richtlinie, die sich auf die Beteiligung der Öffentlichkeit beziehen, ausnehmen dürfen, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Ziele dieser Richtlinie verwirklicht werden. Die neue Vorschrift beinhaltet somit, dass die allgemeinen Vorschriften der UVP-Richtlinie auch für Projekte gelten, die durch einen besonderen einzelstaatlichen Gesetzgebungsakt zugelassen werden, dass jedoch in diesen Fällen die Möglichkeit besteht, von der Vorschrift über öffentliche Anhörung – abgesehen von den Vorschriften über die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden in anderen Mitgliedsstaaten bei Projekten mit grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen (Artikel 7) – abzusehen.

Die Richtlinie 2014/52/EU trat am 15. Mai 2014 in Kraft und muss von den Mitgliedsstaaten spätestens am 16. Mai 2017 umgesetzt werden. Die Richtlinie enthält in Artikel 3 Übergangsbestimmungen, die namentlich darauf abzielen, sicherzustellen, dass die geänderten Anforderungen an UVS u. a. m. nicht Anwendung auf Projekte finden, für die das UVP-Verfahren vor der Frist für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht eingeleitet wurde. So ergibt sich aus Artikel 3 Abs. 2 a), dass die bisher geltenden Vorschriften der Richtlinie 2011/92/EU bezüglich des Inhaltes der UVS und des Verfahrens für die Genehmigung von UVP-pflichtigen Anlagen weiterhin Anwendung auf Projekte finden, für die die UVS vor dem 16. Mai 2017 vorliegt.

Damit ergibt sich aus den Übergangsbestimmungen in Richtlinie 2014/52/EU, dass das Bauvorhaben vom Folketing unter Anwendung der bisher geltenden Vorschriften der Richtlinie 2011/92/EU beschlossen werden kann, darunter Artikel 1 Abs. 4 über Projekte, die im Einzelnen durch einen besonderen einzelstaatlichen Gesetzgebungsakt genehmigt werden, so dass die Änderungen in der Richtlinie 2014/52/EU keine Anwendung auf den diesbezüglichen Beschluss finden.

Der Gesetzentwurf enthält in §§ 7-9 und 46 Bestimmungen, die Teile der UVP-Richtlinie auf dem Gebiet des Baugesetzes umsetzen bzw. den Verkehrsminister zur Umsetzung ermächtigen.

Dabei handelt es sich namentlich um Vorschriften bezüglich des Screenings und ergänzender Umweltverträglichkeitsprüfungen von Änderungen und Erweiterungen des Bauvorhabens nach Inkrafttreten des Baugesetzes, darunter dass etwa umweltschädliche Änderungen u. a. m. nicht ohne Genehmigung der UVP-Behörde in Angriff genommen werden dürfen (§ 8). In diesem Zusammenhang enthalten §§ 8 und 46 des Gesetzentwurfes ebenfalls Vorschriften über eine Sonderung zwischen der UVP-Behörde und dem Bauherrn, darunter über eine selbstständige Kompetenz des Landesverkehrsamtes (Trafikstyrelsen), die die neue Vorschrift des Artikels 9 a der UVP-Richtlinie umsetzen, die durch Richtlinie 2014/52/EU eingeführt wurde.

§ 8 Abs. 3 des Gesetzentwurfes enthält die Ermächtigung, dass der Verkehrsminister nach Verhandlungen mit dem Umweltminister nähere Vorschriften über die UVP-Behandlung von Projektänderungen u. a. m. erlassen kann, darunter die Anmeldung derartiger Änderungen u. a. m. durch den Bauherrn an das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen), die Durchführung des Screenings, der Inhalt einer etwaigen ergänzenden UVS sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit und anderer Behörden.

Außerdem enthält § 9 Abs. 3 des Gesetzentwurfes die Ermächtigung, dass der Verkehrsminister nach Verhandlungen mit dem Umweltminister nähere Vorschriften, u. a. über ein koordiniertes und/oder gemeinsames Verfahren für die Prüfungen erlassen kann, bei denen etwaige Projektänderungen u. a. m. sowohl nach den UVP-Vorschriften als auch den Habitatvorschriften zu bewerten sind.

Gemäß diesen Ermächtigungen in § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 des Gesetzentwurfes können ebenfalls Vorschriften erlassen werden, die, soweit sie relevant für die Durchführung des Bauvorhabens sind, die neuen Vorschriften der Richtlinie 2014/52/EU auf dem Gebiet des Baugesetzes umsetzen.

Die Vorschriften in §§ 7-9 und 46 des Gesetzentwurfes sowie die gemäß § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 erlassenen Vorschriften treten in Bezug auf die Behandlung von Änderungen und Erweiterungen des Bauvorhabens an die Stelle der allgemeinen UVP-Vorschriften der dänischen Gesetzgebung, darunter die UVP-Vorschriften im Planungsgesetz, im Küstenschutzgesetz und im Rohstoffgesetz sowie die gemäß dem Planungsgesetz, dem Rohstoffgesetz und dem Küstenschutzgesetz ausgestellten Erlasse über UVP. Es wird auf § 8 Abs. 4 und § 9 Abs. 4 des Gesetzentwurfes sowie auf die zugehörigen Bemerkungen verwiesen.

Es ist beabsichtigt, dass ein Erlass mit gemäß § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 des Gesetzentwurfes erlassenen Vorschriften unmittelbar nach Inkrafttreten des Baugesetzes in Kraft tritt.

17.2. SUP-Richtlinie (Richtlinie über Strategische Umweltprüfung)

Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2001/42 vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) erlegt den für die Ausarbeitung von derartigen von der Richtlinie umfassten „Plänen“ und „Programmen“ zuständigen Behörden die Durchführung einer Umweltprüfung auf, bevor der Plan oder das Programm endgültig genehmigt oder verabschiedet wird. Die SUP-Richtlinie wurde durch das Umweltprüfungsgesetz (Miljøvurderingsloven), vgl. Gesetzesbekanntmachung Nr. 939 vom 3. Juli 2013 über Umweltprüfung von Plänen und Programmen, in dänisches Recht umgesetzt.

Die SUP-Richtlinie legt Vorschriften für eine Umweltprüfung auf einer höheren strategischeren Ebene als die UVP-Richtlinie fest, die sich auf konkrete Projekte bezieht.

Der Gesetzentwurf betrifft ein konkretes Bauvorhaben für eine Feste Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark. Dieses Bauvorhaben ist vorbereitet, so dass es im Einzelnen vom dänischen Folketing gemäß den Vorschriften der UVP-Richtlinie über die Genehmigung von Projekten durch einen einzelstaatlichen Gesetzgebungsakt genehmigt werden kann. Das Bauvorhaben liegt damit außerhalb der Ziele der Richtlinie über strategische Umweltprüfung von Plänen und Programmen, die für spätere Entscheidungsverfahren maßgebend sind.

Der bisher einzige Bericht der Europäischen Kommission über Anwendung und Wirkung der Richtlinie über strategische Umweltprüfung geht außerdem davon aus, dass weder Gesetze, Gesetzentwürfe oder Politiken von den Begriffen „Pläne“ und „Programme“ der Richtlinie und damit vom Geltungsbereich der Richtlinie, vgl. „Bericht der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Anwendung und Wirksamkeit der Richtlinie über die strategische Umweltprüfung“ (KOM/2009/0469) umfasst sind.

In Dänemark haben die Behörden in der Praxis den Geltungsbereich des Umweltprüfungsgesetzes entsprechend ausgelegt, so dass im Anschluss an die Umweltverträglichkeitsprüfungen keine strategische Umweltprüfung nach diesem Gesetz in Bezug auf konkrete Bauvorhaben, die vom Folketing durch ein Baugesetz beschlossen werden müssen, vorgenommen wurde.

Es wurde somit kein Umweltprüfungsverfahren gemäß den SUP-Vorschriften des Gesetzentwurfes oder des Bauvorhabens für eine Feste Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark vorgenommen.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass auch in der vorhergehenden projektvorbereitenden Phase bis 2008 umfassende Voruntersuchungen für eine Feste Fehmarnbeltquerung durchgeführt wurden, darunter ein gemeinsames deutsch-dänisches Umweltberatungsverfahren mit Öffentlichkeitsphase im Jahre 2006, das jedoch nicht den formalen Charakter einer strategischen Umweltprüfung gemäß der SUP-Richtlinie hatte. Es wird auf die Beschreibung der durchgeführten Untersuchungen in den allgemeinen Bemerkungen Abschnitt 2.1 im Gesetzentwurf über die Projektierung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark verwiesen.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass der Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland, der 2008 abgeschlossen wurde, Gegenstand einer Voruntersuchung der Europäischen Kommission war (EU Pilot 785 und 786/10/ENVI), da die Kommission prüfen wollte, ob vor dem Vertragsabschluss ein Umweltprüfungsverfahren gemäß der SUP-Richtlinie hätte durchgeführt werden müssen. Die Antworten der Bundesrepublik und des dänischen Staates auf die gestellten Fragen wurden von der Kommission im Oktober beziehungsweise November 2010 akzeptiert und die Angelegenheit im April 2011 seitens der Kommission abgeschlossen.

Bezüglich der Bauzeit wird in § 10 des Gesetzentwurfes, um Klarheit über das Verhältnis zum Umweltprüfungsgesetz zu schaffen, ausdrücklich eine Bestimmung vorgeschlagen, dass Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens nicht nach den Vorschriften des Umweltprüfungsgesetzes zu beurteilen sind. Dies ist in Übereinstimmung mit der obigen Auslegung der geltenden Vorschriften, wonach die SUP-Richtlinie und die Verfahren des Umweltprüfungsgesetzes keine Anwendung auf konkrete Bauvorhaben wie das vorliegende finden. Die Bestimmung dient namentlich dem Zweck klarzustellen, dass etwaige Beschlüsse über Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens nach Verabschiedung des Gesetzes keine Forderung nach Screening oder Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltprüfungsgesetz auslösen, ungeachtet ob derartige Änderungen u. a. m. eine Forderung nach einem ergänzenden UVP-Verfahren und/oder Habitatprüfung gemäß §§ 8 und 9 des Gesetzentwurfes auslösen.

17.3. Die Habitatrichtlinie und die Vogelschutzrichtlinie (Natura 2000)

Gemäß der Habitat- und der Vogelschutzrichtlinien wurde in Dänemark eine Reihe von besonderen Schutzgebieten (Natura 2000-Gebiete) ausgewiesen. Aus Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie ergibt sich, dass im Zusammenhang u. a. mit Bauvorhaben eine Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Natura 2000-Gebiet („Konsequenzbewertung“) durchzuführen ist, falls die Wahrscheinlichkeit besteht, dass das Projekt nach einer vorläufigen Prüfung wesentliche Auswirkungen auf das Gebiet haben könnte. Falls die Konsequenzbewertung zeigt, dass das Vorhaben dem Natura 2000-Gebiet (Ausweisungsgrundlage) schaden kann, kann das Vorhaben nicht durchgeführt werden, es sei denn, dass die Voraussetzungen in Artikel 6 Abs. 4 der Richtlinie vorliegen, um vom Schutz des Natura 2000-Gebiets abzuweichen.

In diesem Fall bildet die Verabschiedung des Baugesetzes die Genehmigung des Bauvorhabens gemäß Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie, und die erforderlichen Prüfungen der Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Natura 2000-Gebiet sind daher vor der Verabschiedung des Baugesetzes durchzuführen, eventuell im Anschluss an das UVP-Verfahren. So wurden im Zusammenhang mit den Umweltverträglichkeitsprüfungen des Bauvorhabens die erforderlichen Habitatprüfungen der Auswirkungen des Vorhabens auf die genannten Natura 2000-Gebiete durchgeführt.

Nach der Ausnahmebestimmung in Artikel 6 Abs. 4 kann ein Projekt, das einem Natura 2000-Gebiet schaden könnte, dennoch bei Vorliegen bestimmter qualifizierter Voraussetzungen und nach einem Verfahren durchgeführt werden, das eine Mitteilung an die Europäische Kommission umfasst, oder, sofern das Projekt sogenannten prioritären Arten und natürlichen Lebensräumen (insbesondere seltenen oder speziellen) schaden könnte, die Einholung einer Stellungnahme der Kommission, es sei denn, dass das Projekt aus Rücksicht auf die Gesundheit des Menschen und die öffentliche Sicherheit oder aufgrund von wesentlichen positiven Auswirkungen auf die Umwelt durchgeführt wird.

Das Ausnahmeverfahren in Artikel 6 Abs. 4 wurde bei der Vorbereitung des Bauvorhabens für die Verabschiedung im Folketing nicht angewandt, da die genannten Habitatprüfungen zeigen, dass das Bauvorhaben den Natura 2000-Gebieten nicht schadet. Die Prüfungen wurden im Rahmen von Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis durchgeführt.

Der Europäische Gerichtshof hat mit Urteil vom 14. Mai 2014 in der Sache C-521/12, T.C. Briels u. a. nach Vorlage der UVP-Gutachten für das von diesem Gesetzentwurf umfasste Bauvorhaben zum ersten Mal zur Abgrenzung zwischen Artikel 6 Abs. 3 und Abs. 4 im Verhältnis zur Anwendung sogenannter Abhilfemaßnahmen Stellung genommen. Im Urteil stellte das Gericht u. a. fest, dass Schutzmaßnahmen, die in einem Projekt im Hinblick auf den Ausgleich negativer Auswirkungen des betreffenden Projekts auf ein Natura 2000-Gebiet vorgesehen sind, im Zusammenhang mit der Bewertung der Wirkungen des betreffenden Projekts nicht in Betracht kommen, wie es in Artikel 6 Abs. 3 vorgeschrieben ist. Der Gerichtshof kam zu dem Ergebnis, dass Maßnahmen, die nicht auf die Vermeidung oder die Minderung der negativen Auswirkungen für die natürlichen Lebensräume abzielen, aber im Nachhinein deren Schadenswirkungen kompensieren (z. B. durch die Anlage von Ersatznatur) den Charakter von Abhilfemaßnahmen gemäß Artikel 6 Abs. 4 haben. Diese Situation ist nach den Ausnahmebestimmungen der Richtlinie zu behandeln und setzt daher voraus, dass die Bedingungen in Artikel 6 Abs. 4 vorliegen.

Es ist davon auszugehen, dass das Bauvorhaben ohne Anwendung des Verfahrens in Artikel 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie durchgeführt werden kann. Es wird somit davon ausgegangen, dass das Bauvorhaben auch ohne Einbeziehung kompensierender Maßnahmen aus Rücksicht auf die Natur keinen Schaden an Natura 2000-Gebiete gemäß Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie mit sich führt. Das bedeutet, dass das Bauvorhaben vom Folketing verabschiedet werden kann, ohne dass die Voraussetzungen für Abweichungen vom Schutz gemäß Artikel 6 Abs. 4 der Richtlinie erfüllt sind.

§ 9 Abs. 1-3 des Gesetzentwurfes über die Auswirkungen auf Habitate durch etwaige Projektänderungen u. a. m. nach Inkrafttreten des Baugesetzes enthalten Vorschriften, die Teile des Artikels 6 der Habitatrichtlinie auf dem Gebiet des Baugesetzes umsetzen beziehungsweise den Verkehrsminister zu deren Erlass ermächtigen.

Artikel 12-16 der Habitatrichtlinie enthält Vorschriften über den Schutz bestimmter Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang IV der Richtlinie aufgenommen wurden („Anhang IV-Arten“).

Nach Artikel 12 der Habitatrichtlinie müssen die Mitgliedsstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Einführung einer strengen Schutzregelung in dem natürlichen Verbreitungsgebiet der Tierarten treffen, die von Anhang IV Buchstabe a) umfasst sind, u. a. durch ein Verbot vorsätzlicher Störungen dieser Arten oder Schädigung oder Vernichtung ihrer Brut- und Rastgebiete. Eine entsprechende Verpflichtung gilt gemäß Artikel 13 bezüglich der Pflanzenarten, die von Anhang IV Buchstabe b) umfasst sind. Die Mitgliedsstaaten können gemäß Artikel 16 der Richtlinie von den Bestimmungen in Artikel 12 und 13 abweichen, falls es keine andere brauchbare Lösung gibt und die Abweichung den Erhaltungsstatus des betreffenden Bestands in seinem natürlichen Verbreitungsgebiet nicht verhindert. Eine Abweichung kann nur in bestimmten qualifizierten Fällen erfolgen, die in Artikel 16 abgegrenzt sind.

Eine entsprechende Schutzregelung mit Bestimmungen über Abweichungen gilt nach Artikel 5 und 9 der Vogelrichtlinie für Vögel, die in wildem Zustand ihren natürlichen Aufenthalt auf dem Territorium der Mitgliedsstaaten in Europa haben, wo der EU-Vertrag Anwendung findet.

Artikel 12 der Habitatrichtlinie und Artikel 5 der Vogelschutzrichtlinie wurden durch eine Reihe von Bestimmungen in dänisches Recht umgesetzt, darunter das generelle Verbot in § 29 a des Naturschutzgesetzes und §§ 6 a und 7 des Gesetzes über Jagd und Wildverwaltung, von dem durch diesen Gesetzentwurf nicht abgewichen wird.

In der Durchführungsbeschreibung für das Bauvorhaben werden Abhilfemaßnahmen beschrieben, u. a. Maßnahmen im Hinblick auf den Ausgleich von Auswirkungen oder Schäden an Natura 2000-Gebieten. Mit der Verabschiedung des Baugesetzes durch das Folketing wird die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg zur Durchführung dieser Maßnahmen ohne weitere Zulassung, Genehmigung oder Ausnahmegenehmigung u. a. m. nach anderer Gesetzgebung ermächtigt, wie es im Einzelnen aus §§ 11 und 12 des Gesetzentwurfes hervorgeht.

Wie in Abschnitt 6.3.1 ausgeführt, ist aufgrund der durchgeführten Umweltprüfungen, der vorgesehenen Abhilfemaßnahmen und der im Umsetzungsbericht vorgesehenen Einrichtung von Ersatzbiotopen u. a. m. davon auszugehen, dass die Durchführung des Bauvorhabens im Rahmen dieser allgemeinen Vorschriften der Gesetzgebung liegen, die den Artenschutz nach den genannten EU-Vorschriften durchführen.

§ 9 Abs. 5 des Gesetzentwurfes enthält die Ermächtigung für den Verkehrsminister, nach Verhandlung mit dem Umweltminister Vorschriften über den Schutz von Arten zu erlassen, die in Anlage IV der Habitatrichtlinie aufgenommen wurden, darunter über Abweichungen vom Schutz durch Entscheidungen über die Genehmigung von

Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens nach Inkrafttreten des Baugesetzes. Es ist beabsichtigt, Vorschriften zu erlassen, die in wesentlichen Zügen der Schutzregelung in § 11 des Habitaterlasses und der damit verbundenen Abweichungsvorschrift in § 12 des Erlasses entsprechen. Es wird auf § 9 Abs. 5 des Gesetzentwurfes mit zugehörigen Bemerkungen verwiesen.

Gemäß § 9 Abs. 5 festgesetzte Vorschriften werden daher dazu beitragen, sicherzustellen, dass Änderungen des Bauvorhabens u. a. m. in der Bauphase unter Einhaltung der Verpflichtungen zum Artenschutz nach den genannten Richtlinien erfolgen.

17.4. Wasserrahmenrichtlinie und Meeresstrategierichtlinie

Aus der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2000/60/EG vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik – EU-Amtsblatt 2000 Nr. L327, Seite 1) geht hervor, dass das gesamte Oberflächenwasser grundsätzlich 2015 einen guten Zustand erreichen muss. Im Zuge der Ausarbeitung der UVS wurde bewertet, dass die Durchführung der festen Fehmarnbeltquerung auf dänischer Seite im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie erfolgen kann. Bezüglich des Sees Strandholm Sø wurde die Ausnahmegvorschrift in Artikel 4 Abs. 7 der Wasserrahmenrichtlinie angewandt. Der Strandholm Sø kann auf dieser Grundlage eingezogen werden, da die Voraussetzungen für die Anwendung der Ausnahmebestimmung, darunter namentlich, dass die Einziehung mit Rücksicht auf wesentliche gesellschaftliche Interessen erfolgt und dass die Maßnahmen infolge der festen Fehmarnbeltquerung eine Verbesserung bezüglich des vorgeschlagenen Einsatzprogramms nach dem staatlichen Wasserplan bedeuten, der im Wasserplan für die Ostsee (Vandplan for Østersøen) näher beschrieben ist, erfüllt sind. In diesem Zusammenhang wird ein neuer See in einem nahe gelegenen Gebiet mit ergänzender Natur angelegt.

Aus der Meeresstrategierichtlinie (Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2008/56/EG vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategierichtlinie) – EU-Amtsblatt 2008 Nr. L 164, Seite 19) folgt, dass in allen europäischen Meeresgebieten spätestens 2020 ein guter Zustand zu erreichen oder zu bewahren ist. Im Zuge der Ausarbeitung der UVS war die Einschätzung, dass die feste Fehmarnbeltquerung primär Auswirkungen auf örtliche Gegebenheiten hat und u. a. deshalb kein Hindernis für die Erzielung eines guten Zustands in dem berührten Meeresgebiet besteht.

17.5. Abfallrichtlinie

Der Gesetzentwurf setzt die Ausnahme in Artikel 2 Abs. 3 der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2008/98/EG vom 19. November 2008 über Abfall und die Aufhebung bestimmter Richtlinien (EU-Amtsblatt 2008 Nr. L 312, Seite 3) in dänisches Recht für das Bauvorhaben um. Es wird auf Abschnitt 6.3.3. oben verwiesen.

17.6. Richtlinie über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt

Der Gesetzentwurf setzt Teile der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates (2008/99/EG) vom 19. November 2008 über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt um (Umweltstrafrechtsrichtlinie).

Nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe h der Umweltstrafrechtsrichtlinie müssen die Mitgliedsstaaten sicherstellen, dass jedwedes Verhalten, das eine erhebliche Beschädigung von Lebensräumen in einem geschützten Gebiet verursacht, eine strafbare Handlung darstellt, falls sie widerrechtlich ist und vorsätzlich oder zumindest durch grobe Fahrlässigkeit begangen wird. Unter „Lebensraum innerhalb eines geschützten Gebiets“ sind alle Lebensräume von Arten zu verstehen, für die ein Gebiet als besonders geschütztes Gebiet gemäß Artikel 4 Abs. 1 oder 2 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG) klassifiziert ist, oder alle Naturtypen oder Lebensräume von Arten, für die ein Bestandort als besonderes Erhaltungsgebiet gemäß Artikel 4, Abs. 4 der Habitatrichtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) ausgewiesen ist.

Nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe f der Umweltstrafrechtsrichtlinie müssen Mitgliedsstaaten sicherstellen, dass die Tötung, die Vernichtung, der Besitz oder das Einfangen/Sammeln von geschützten wilden Tier- oder Pflanzenarten eine strafbare Handlung ausmachen, wenn sie widerrechtlich sind und vorsätzlich oder zumindest durch grobe Fahrlässigkeit begangen werden. Es sei denn, dass das Verhalten sich auf eine unbedeutende Zahl derartiger Arten bezieht und nur unbedeutende Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Arten hat. Die genannten Tier- und Pflanzenarten sind diejenigen, die in Anhang IV der Habitatrichtlinie und Anhang I der Vogelschutzrichtlinie genannt und in Artikel 4 Abs. 2 beschrieben sind.

Die Vorschriften wurden durch § 48 Abs. 1 des Gesetzentwurfes sowie durch die weitere Geltung der allgemein geltenden Verbote in § 29 a des Naturschutzgesetzes, des Erlasses über den Artenschutz und des Gesetzes über Jagd und

Wildverwaltung für die Arbeiten im Zuge der Durchführung des Bauvorhabens umgesetzt. Es wird auf die Bemerkungen zu § 9 Abs. 5, § 11 und § 48 Abs. 1 verwiesen.

17.7. Espoo- und Helsinki-Übereinkommen

Dänemark ist einer Reihe internationaler Konventionen über den Schutz u. a. der Meeresumwelt in dänischen Gewässern beigetreten, darunter dem Helsinki-Übereinkommen (HELCOM) über den Schutz der Meeresumwelt im Ostseeraum und dem Übereinkommen über die Bewertung von Auswirkungen auf die Umwelt im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Übereinkommen).

Gemäß dem Espoo-Übereinkommen müssen Regierungen Staaten unterrichten und konsultieren, deren Hoheitsgebiet umweltmäßig von einem Projekt beeinflusst werden könnte. Dänemark und Deutschland sind daher verpflichtet, sämtlichen Ländern, die potenziell von der festen Fehmarnbeltquerung berührt sind, die Möglichkeit zur Bewertung von dessen möglichen Auswirkungen zu eröffnen. Dänemark und Deutschland haben die Ostseeanrainerstaaten (Schweden, Polen, Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Russland) sowie Norwegen unterrichtet und angehört.

Das Hauptziel des Helsinki-Übereinkommens ist es, zum Schutz der Meeresumwelt in der Ostsee gegen Verschmutzung beizutragen. Gemäß den Bestimmungen des Helsinki-Übereinkommens muss ein Land die Helsinki-Kommission und die Staaten, deren Hoheitsgebiet in der Ostsee umweltmäßig von einem Projekt wesentlich negativ beeinflusst werden könnte, unterrichten. Dänemark hat die Helsinki-Kommission und danach die Ostseeanrainerstaaten unterrichtet.

Der Verkehrsminister hat die Antworten der Anhörungen erhalten und bearbeitet. Der Verkehrsminister hat unter Einhaltung der Verfahren gemäß den beiden Übereinkommen die eingegangenen Antworten auf die Anhörungen berücksichtigt. Es wird auf den ausgearbeiteten Vermerk zu den Anhörungen verwiesen.

Die endgültige Entscheidung bezüglich Artikel 6 des Espoo-Übereinkommens wird durch das Gesetz getroffen. Die berührten Länder erhalten in Übereinstimmung mit Artikel 6 Abs. 2 des Espoo-Übereinkommens das Gesetz mit Bemerkungen sowie den ausgefertigten Anhörungsvermerk, der die Stellungnahmen und die Einarbeitung der Anhörungsantworten in das Bauvorhaben für die feste Fehmarnbeltquerung beschreibt.

17.8. Vergaberichtlinie

Das Bauvorhaben unterliegt den EU-Vorschriften bezüglich Vergabe, darunter der Richtlinie 2004/18/EG (Vergaberichtlinie) und der Richtlinie 2004/17/EG (Versorgungsunternehmensrichtlinie), umgesetzt durch Erlass Nr. 712 vom 15. Juni 2011 bzw. Erlass Nr. 936 vom 16. September 2004, die Anwendung auf Waren, Dienstleistungen und Hoch- und Tiefbauaufgaben finden.

Die Vergaberegeln der EU gelten für staatliche und örtliche Behörden sowie öffentliche Unternehmen. Außerdem gelten die Richtlinien für Organe, die von der öffentlichen Hand kontrolliert werden – die sogenannten öffentlich-rechtlichen Organe – die besonders im Hinblick auf die Deckung der Bedürfnisse der Allgemeinheit, jedoch nicht zu industriellen oder kommerziellen Zwecken gegründet wurden.

Die Vergaberegeln der EU umfassen eine Pflicht für den Auftraggeber, besondere Verfahren beim Abschluss bestimmter öffentlicher Verträge einzuhalten. Nur entgeltliche Verträge, bei denen der Auftraggeber sich gegenüber einem Wirtschaftsakteur verpflichtet, eine vereinbarte Geldsumme oder ein wirtschaftliches Entgelt anderer Art für eine Leistung zu bezahlen, sind von der Vergaberichtlinie umfasst.

Aus dem Begriff „entgeltlich“ ergibt sich, dass die Beziehungen zwischen den Parteien typisch auf einer privatrechtlichen Grundlage beruhen. Die Richtlinien finden somit nur Anwendung auf Leistungen auf der Grundlage der Auftragsvergabe. Leistungen auf einer anderen Grundlage, z. B. Gesetze oder Verwaltungsbestimmungen, sind grundsätzlich nicht davon umfasst, soweit es nicht erforderlich ist, die gesetzliche Grundlage durch einen Vertrag, der die präzisen Verpflichtungen der Akteure beschreibt, auszufüllen.

Die Verträge, die Banedanmark, das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) und dem Umweltministerium nachgeordnete Einrichtungen infolge dieses Gesetzes beispielsweise mit beratenden Ingenieuren, Bauunternehmern und externen Beratern abschließen können, sind dagegen nach den geltenden EU-Vorschriften zu vergeben.

17.9. Mehrwertsteuerrichtlinie

Das Bauvorhaben erstreckt sich von Norden über das dänische Landgebiet, die Hoheitsgewässer und die Ausschließliche Wirtschaftszone weiter in die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone, die deutschen Hoheitsgewässer und das deutsche Landgebiet hinein. Das dänische bzw. deutsche Landgebiet und die Hoheitsgewässer gehören gemäß der Grundlage der Mehrwertsteuerrichtlinie zum Mehrwertsteuergebiet der Staaten. Nach geltender nationaler Mehrwertsteuergesetzgebung besteht im dänischen Teil Mehrwertsteuerpflicht auf dem Landgebiet und in den Hoheitsgewässern, während im deutschen Teil Mehrwertsteuerpflicht auf dem Landgebiet, nicht jedoch in den Hoheitsgewässern besteht. Lieferungen, die mehrwertsteuerrechtlich dem dänischen Staatsgebiet oder den dänischen Hoheitsgewässern zuzurechnen sind, werden somit mit dänischer Mehrwertsteuer belegt, während Lieferungen, die dem deutschen Landgebiet zuzurechnen sind, mit deutscher Mehrwertsteuer belegt werden. Lieferungen, die den deutschen Hoheitsgewässern zuzurechnen sind, werden nicht mit Mehrwertsteuer belegt.

Lieferungen im Rahmen der Bauverträge, abgesehen von zeitweiligen Installationen gemäß dem Vertrag für Portale, Rampen und Landarbeiten, sind in mehrwertsteuerrechtlicher Hinsicht dem Ort zuzurechnen, an dem die Lieferung erfolgt. Im einschlägigen Umfang wird eine vertragliche Leistung auf mehrere Lieferungen aufgeteilt, wenn sie mehrwertsteuerrechtlich sowohl dem Landgebiet als auch den Hoheitsgewässern u. a. m. zuzurechnen ist. Zeitweilige Installationen gemäß dem Vertrag für Portale, Rampen und Landarbeiten sind dem Produktionsbereich der Femern A/S, d. h. dem dänischen Landgebiet, zuzurechnen.

Die Unternehmer stellen bei Lieferungen laufend Abschlagsrechnungen gemäß dem Zahlungsplan der Verträge aus, und soweit die Waren mehrwertsteuerpflichtig sind, wird laufend deutsche oder dänische Mehrwertsteuer bei der Lieferung abgerechnet.

Da die Nutzung der fertigen Querung durch die Femern A/S – Lieferung des Durchfahrtsrechts gegen Gebühr – mehrwertsteuerpflichtig ist, hat die Gesellschaft nach den allgemeinen Vorschriften der Mehrwertsteuergesetzgebung das volle Recht, die Mehrwertsteuer auf gekaufte Lieferungen während der Bauzeit in Abzug zu bringen. Entsprechend erhält die A/S Femern Landanlæg das Recht zum vollen Vorsteuerabzug gemäß den allgemeinen Vorschriften der Mehrwertsteuergesetzgebung für Mehrwertsteuer von zugekauften Lieferungen während der Bauzeit infolge der Einkünfte der Gesellschaft von den Eisenbahnbetreibern, vgl. § 41 und die zugehörigen Bemerkungen. Dies gilt für die dänische Mehrwertsteuer gemäß dem dänischen Mehrwertsteuergesetz. Die deutschen Behörden haben mitgeteilt, dass Entsprechendes für die deutsche Mehrwertsteuer gilt. Die Femern A/S wird daher nicht von Mehrwertsteuer belastet, abgesehen von der Liquiditätsverschiebung, die vom Zeitpunkt der Erhebung der Mehrwertsteuer durch einen Unternehmer bis zum Zeitpunkt des Abzugs durch die Gesellschaft entstehen kann, in den Fällen, in denen der Unternehmer und nicht die Femern A/S selbst die Mehrwertsteuer gegenüber dem Finanzamt abrechnet. Bei allen Rechnungen, für die Mehrwertsteuer abzurechnen ist, kann die Femern A/S somit die Mehrwertsteuer in ihrer dänischen oder deutschen Mehrwertsteuerabrechnung absetzen.

17.10. EETS-Richtlinie

Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2004/52/EG vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme der Gemeinschaft (EETS-Richtlinie) findet Anwendung auf alle Formen von elektronischer Gebührenerfassung innerhalb der EU, darunter auf dem Straßennetz, in Stadtgebieten oder zwischen größeren Orten, auf Autobahnen, größeren und kleineren Straßen sowie verschiedenen Anlagen wie z. B. Tunneln, Brücken und Fähren.

Soweit eine elektronische Gebührenerfassung im Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung erfolgt, finden die EETS-Richtlinie sowie die Entscheidung der Europäischen Kommission (2009/750/EG) vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (EETS) somit Anwendung, wie es auch der Fall für die Querungen des Großen Belts und des Öresunds ist.

17.11. Verhältnis zu den Regelungen der EU für staatliche Beihilfen

Es wird davon ausgegangen, dass das in Abschnitt 11.1 beschriebene Finanzierungsmodell nicht beinhaltet, dass der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg staatliche Beihilfen gewährt werden, da die Unternehmen keine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne von Artikel 107 Abs. 1 AEUV ausüben, und dass eventuelle staatliche Beihilfen für diese Unternehmen aufgrund von Artikel 107 Abs. 3 Buchstabe b unter allen Umständen von der Kommission genehmigungsfähig wären. Weiter wird davon ausgegangen, dass die Kommission nicht die Auffassung der Regierung teilt, dass der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg keine staatlichen Beihilfen gewährt werden. Aufgrund dessen und aufgrund der oben genannten Zusagen wurde das Finanzierungsmodell am 22. Dezember 2014 gegenüber der Kommission notifiziert. Die Genehmigung der Kommission für das Finanzierungsmodell des Bauvorhabens ist eine Voraussetzung für dessen Durchführung.

Am 16. März 2009 unterrichteten die dänischen Behörden die Kommission von dem geplanten Finanzierungsmodell für die Planungsphase der Festen Fehmarnbeltquerung. Am 14. Juli 2009 traf die Kommission eine Entscheidung in der Sache. In ihrer Entscheidung führte die Kommission aus, dass die Femern A/S „bezüglich der Beteiligung der Gesellschaft am Planungsprozess für die Infrastruktur als öffentliche Behörde handelt“ und dass die Förderung für diesen Zweck daher keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87(1) AEU, jetzt Artikel 107(1) AEUV, ausmacht. Indessen konnte die Kommission auf der vorliegenden Grundlage nicht ausschließen, dass die öffentliche Förderung für die Planungsphase auch Beihilfen für den künftigen Betreiber beinhalten könnte.

Daher führte die Kommission eine Prüfung durch, ob die gemeldete Finanzierung, falls staatliche Beihilfen gemäß Artikel 107(1) AEUV vorliegen sollten, gemäß der Ausnahmeregelung in Artikel 107(3)(b) AEUV genehmigungsfähig ist, die es ermöglicht, staatliche Beihilfen für wichtige Projekte von Gemeinschaftsinteresse zu gewähren. Die Kommission kam dabei zu dem Ergebnis, dass „die Feste Fehmarnbeltquerung in der gegenwärtigen Phase und unter allen Umständen in der Planungsphase“ die Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß Artikel 107 (3)(b) erfüllt.

Insgesamt war die Schlussfolgerung der Entscheidung der Kommission also die, dass die Finanzierungsmaßnahmen „vermutlich keine in Artikel 87(1) AEU genannte staatliche Beihilfe ausmachen und dass sie unter allen Umständen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind“. Die Kommission unterstrich im Übrigen, dass der Beschluss die Beurteilung künftiger Finanzierungsmaßnahmen bezüglich des Bauvorhabens nicht präjudiziert. Darüber hinaus nahm die Kommission die Zusage der dänischen Behörden zur Kenntnis, das Finanzierungsmodell für das Bauvorhaben während der Bau- und Betriebsphasen zu notifizieren, bevor das Modell in Kraft tritt.

Die Kommission traf am 15. Oktober 2014 eine Entscheidung im Zusammenhang mit einer Beschwerde über angebliche widerrechtliche staatliche Beihilfen für das Øresundsbro Konsortiet, die besonderen Abschreibungsregeln und die Möglichkeit eines Verlustvortrags, die Teile des Sund og Bælt-Konzerns heute haben. In diesem Zusammenhang haben die Regierung und die schwedischen Behörden die Kommission davon unterrichtet, dass nicht beabsichtigt ist, dass Øresundsbro Konsortiet staatliche Beihilfen erhält, nachdem die Schuldverpflichtungen vollständig abgewickelt sind. Die Regierungen haben sich daher verpflichtet, die vorherige Genehmigung der Kommission einzuholen, falls wider Erwarten nach 2040 ein Bedarf für staatliche Beihilfen an das Øresundsbro Konsortiet entstehen sollte. Daher sind die Sondervorschriften über steuerliche Abschreibungen und Verlustvortrag spätestens 2040 aufzuheben. In dem gleichzeitig eingebrachten Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über die Sund og Bælt Holding A/S, das Gesetz über die Projektierung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark und des Gesellschaftssteuerrechts werden diese Sonderregelungen bereits mit Wirkung vom Einkommensjahr 2016 an aufgehoben.

Auf der Grundlage der Entscheidung der Kommission im Zusammenhang mit der Beschwerde über angeblich staatliche Beihilfen für das Øresundsbro Konsortiet wird davon ausgegangen, dass die Bürgschaften, die der Staat der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg gewährt, zeitlich begrenzt sind.

17.12. Verhältnis zum Aarhus-Übereinkommen

Der Gesetzentwurf entspricht den Anforderungen des Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, die Beteiligung der Öffentlichkeit an Entscheidungsprozessen sowie den Zugang zu Beschwerden und die gerichtliche Prüfung im Umweltbereich (Aarhus-Übereinkommen). Die EU ist Vertragspartner des Aarhus-Übereinkommens, und das Übereinkommen ist daher auch in EU-Recht umgesetzt, vgl. hierzu die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2003/35/EG vom 26. Mai 2003 über die Möglichkeit für die Beteiligung der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit der Ausarbeitung bestimmter Pläne und Programme im Umweltbereich und über die Änderung der Richtlinien des Rates 85/337/EWG (die frühere UVP-Richtlinie) und 96/61/EG, soweit sie die Beteiligung der Öffentlichkeit und den Zugang zu Beschwerden und gerichtlicher Prüfung betreffen.

Bezüglich des Bauvorhabens findet das Aarhus-Übereinkommen u. a. Anwendung auf die Prüfungen der Umweltauswirkungen, die nach der UVP-Richtlinie erforderlich sind, darunter Änderungen des Bauvorhabens, die wesentliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Die Genehmigung des Landesverkehrsamtes (Trafikstyrelsen) von Änderungen u. a. m. des Bauvorhabens nach der vorgeschlagenen Vorschrift in § 8 tritt an die Stelle einer normalen UVP-Genehmigung gemäß § 11 g Abs. 4 des Planungsgesetzes und bildet bezüglich der UVP-Richtlinie die Genehmigungsgrundlage für Projektierung und Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung. Diese Entscheidung ist daher von Artikel 6 und 9 Abs. 2 des Aarhus-Übereinkommens und Artikel 11 der UVP-Richtlinie umfasst. Dasselbe gilt für die vorgeschlagenen Vorschriften über eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung im Vorschlag für § 8 Abs. 2.

Das Übereinkommen findet weiter Anwendung auf das Baugesetz. Da das Baugesetz gemäß den Bedingungen für die Anwendung der Ausnahmebestimmung in Artikel 1 Abs. 4 der UVP-Richtlinie (früher) beschlossen wird, erfüllt das Baugesetz, darunter die Durchführungsbeschreibung, gleichzeitig die Verpflichtung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß dem Aarhus-Übereinkommen.

Nach Artikel 9 Abs. 2 des Aarhus-Übereinkommens muss jeder Vertragspartner des Übereinkommens im Rahmen seiner nationalen Gesetzgebung sicherstellen, dass Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit, die ein ausreichendes Interesse besitzen, Zugang haben, bei einem Gericht und/oder einem anderen gesetzmäßig eingerichteten und unabhängigen, unparteiischen Organ die materielle und verfahrensrechtliche Gesetzmäßigkeit jeder Entscheidung, Handlung oder Unterlassung prüfen zu lassen, die von den Bestimmungen in Artikel 6 des Übereinkommens umfasst sind. Was ein ausreichendes Interesse ist, wird nach den allgemeinen Vorschriften des dänischen Rechts und dem Ziel festgesetzt, der berührten Öffentlichkeit breiten Zugang zur gerichtlichen Prüfung im Rahmen des Übereinkommens zu sichern. Nicht-staatliche Organisationen, die für die Förderung des Umweltschutzes arbeiten und alle Anforderungen gemäß der nationalen Gesetzgebung erfüllen, gelten als Organisationen mit ausreichendem Interesse, vgl. auch Artikel 2 Abs. 5 des Übereinkommens.

Aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 18. Oktober 2011 in den vereinigten Sachen C-128/09 - C-131/09, C-134/09 und C-135/09, Boxus und Roua u. a. m., Randbemerkung 57, geht hervor, dass Artikel 9 Abs. 2 des Aarhus-Übereinkommens und Artikel 11 der UVP-Richtlinie so auszulegen sind, dass, falls ein Projekt, das von dem Geltungsbereich dieser Vorschriften umfasst ist, durch Gesetz beschlossen wurde, die Frage, inwieweit dieses Gesetz die Bedingungen in Artikel 1 Abs. 4 (jetzt Artikel 2 Abs. 5) der UVP-Richtlinie gemäß nationalen Verfahrensvorschriften erfüllt, durch ein Gericht oder ein laut Gesetz eingerichtetes unabhängiges und unparteiisches Organ überprüft werden kann. Weiter ergibt sich aus Artikel 9 Abs. 3 des Übereinkommens, dass Mitglieder der Öffentlichkeit, die etwaige Kriterien im nationalen Recht erfüllen, Zugang zu administrativen oder rechtlichen Verfahren haben, um Handlungen oder Unterlassungen von Privatpersonen oder öffentlichen Behörden anzufechten, die im Widerspruch zu nationalen Umweltbestimmungen stehen. Auch diese Verpflichtung hat bezüglich des vorliegenden Gesetzentwurfes durch den allgemeinen Zugang im dänischen Recht, eine Zivilklage zu erheben, als erfüllt zu gelten. Gemäß Artikel 9 Abs. 4 des Aarhus-Übereinkommens müssen Verfahren, die von den Vorschriften in Abs. 1-3 umfasst sind, ausreichende und wirkungsvolle Rechtsmittel zur Verfügung stellen, darunter - soweit dies als angemessen erscheint - vorläufige Rechtsmittel, die angemessen und gerecht sowie rechtzeitig und nicht unangemessen kostspielig sind.

Das Verfahren vor dänischen Gerichten entspricht den Anforderungen des Aarhus-Übereinkommens. Nach dänischer Rechtsprechung kann jeder, der nach den allgemeinen Vorschriften dänischen Rechts ein rechtliches Interesse hat, darunter auch Organisationen, die von Artikel 2 Abs. 5 des Aarhus-Übereinkommens umfasst sind, somit u. a. die Frage, ob ein Baugesetz mit z. B. der UVP-Richtlinie vereinbar ist, den dänischen Gerichten vorlegen. Entsprechendes gilt für Entscheidungen, die gemäß dem Baugesetz oder gemäß Gesetzen und Vorschriften, die vom Vorschlag für § 14 umfasst sind, getroffen wurden. Im Lichte des Urteils des Europäischen Gerichtshofes vom 13. Februar 2014 in der Sache C-530/11, Kommission gegen Großbritannien, wird in § 47 des Gesetzentwurfes unterstrichen, dass das Gericht bei Verfahren über umweltbezogene Fragen, die vom Gesetz umfasst sind, darauf zu achten hat, dass die Prozesskosten für die betreffenden Parteien nicht unangemessen hoch sind. Diese Verpflichtung obliegt sämtlichen Instanzen.

18. Angehörte Behörden und Organisationen u. a. m.

Ein Entwurf des Gesetzentwurfes war im Zeitraum vom 28. November 2014 bis 5. Januar 2015 zur Anhörung bei folgenden Behörden und Organisationen u. a. m.:

Bornholms Regionskommune, Danske Regioner, Kommune Faxe, Kommune Guldborgsund, KL, Kommune Køge, Kommune Langeland, Kommune Lolland, Kommune Næstved, Region Sjælland, Kommune Ringsted, Kommune Slagelse, Kommune Sorø, Kommune Stevns, Kommune Svendborg, Kommune Vordingborg, Advokatsamfundet, Asfaltindustrien, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, BAT-Kartellet, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks Vækstråd, Danish Operators c/o Maersk Olie og Gas, CyklingDanmark.dk, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Idrætsforbund, Danmarks Jægerforbund, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks, Skibsmæglerforening, Danmarks Sportsfiskeforbund, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Akvakultur, Dansk Amatørfiskerforening, Dansk Botanisk Forening, Dansk Byggeri, Cyklistforbundet, Dansk Energi, Dansk Energi Brancheforening, Dansk Erhverv, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Gartneri, Dansk Industri, DI Transport, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Sejlunion, Dansk Skovforening, Dansk Sportsdykker Forbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Maritime, DANVA (Dansk Vand- og Spildevandsforening), Det økologiske råd og selskab, DONG Energy, DSB Energi- og Olieforum, ENERGINET. DK, Fagligt Fælles Forbund (3F), Fonden Femern Belt Development, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af rådgivende ingeniører, Foreningen af Vandværker i Danmark, Fritidshusejernes Landsforening, Friluftsrådet, Green Network, Greenpeace Danmark, Landsorganisationen i Danmark (LO), Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Movia, Mærsk Olie & Gas A/S, NOAH, DB Schenker A/S, Rederiforeningen af 1895, Scandlines Danmark ApS, Sund og Bælt Holding A/S, Spildevandsteknik Forening, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Vindmølleindustrien, Visit Denmark, WWF Verdensnaturfonden und Øresundsbro Konsortiet.

Inoffizielle Übersetzung vom Dänischen ins Deutsche

19. Zusammenfassende Übersicht

	Positive Auswirkungen/Minderausgaben	Negative Auswirkungen/Mehrausgaben
Finanzielle Auswirkungen für Staat, Kommunen und Regionen	Der Staat erhält Mehrwertsteuereinnahmen aus der Durchfahrt von Pkw durch den auf dänischem Hoheitsgebiet liegenden Teil der Festen Querung. Die A/S Femern Landanlæg finanziert die jährlichen Aufwendungen für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung des Teils der Eisenbahnstrecke zwischen Ringsted und südlich von Holeby, deren Eigentümerin die Gesellschaft ist. Es wird veranschlagt, dass die durchschnittlichen jährlichen Aufwendungen 234 Mio. DKK (2014-Preise) betragen. Der Staat spart daher die Aufwendungen für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung der bisherigen Anlagen auf dieser Strecke.	Die vom Bauvorhaben berührten Kommunen vor Ort und die einschlägigen staatlichen Behörden erhalten administrative Aufgaben im Zuge des Bauvorhabens, die geringfügige Mehrausgaben verursachen.
Administrative Auswirkungen für Staat, Kommunen und Regionen	Keine.	Die vom Bauvorhaben berührten Kommunen vor Ort und die einschlägigen staatlichen Behörden erhalten administrative Aufgaben im Zuge des Bauvorhabens.
Finanzielle Auswirkungen für die Wirtschaft	Das Bauvorhaben führt voraussichtlich betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Gewinne mit sich.	Keine.
Administrative Auswirkungen für die Wirtschaft	Keine.	Keine.
Umweltauswirkungen	Insgesamt führt das Bauvorhaben eine geringere CO ₂ -Emission mit sich.	Eingriffe in Flächen, Sperrwirkungen und Störungen von Natur, Landschaft und Kulturmilieu, weil das Bauvorhaben u. a. eine neue Lärmquelle und Hindernisse für Menschen und Tiere bedeutet.
Administrative Auswirkungen für die Bürger	Keine.	Keine.
Verhältnis zum EU-Recht	Die durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen und Anhörungen erfüllen die Anforderungen des EU-Rechts. Der Gesetzentwurf entspricht darüber hinaus den Anforderungen in dem Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, öffentliche Beteiligung an Entscheidungsprozessen sowie den Zugang zu Beschwerde- und Klageerhebungsmöglichkeiten auf dem Umweltgebiet (Aarhus-Übereinkommen).	

Bemerkungen zu den Einzelvorschriften des Gesetzentwurfes

Zu § 1

Die vorgeschlagene Bestimmung in *Abs. 1* ermächtigt die Femern A/S zum Bau und Betrieb einer Festen Fehmarnbeltquerung sowie zur Vornahme der Dispositionen, die im Hinblick auf deren Durchführung erforderlich sind, darunter Änderungen der Anlagen, vgl. §§ 8 und 9.

Mit den Parteien, die die Feste Fehmarnbeltquerung mittragen, ist jedoch vereinbart, dass die Femern A/S nicht befugt ist, die vier großen Tunnelverträge zu unterzeichnen, bevor den Parteien eine erneute Prüfung der Gesamtwirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, darunter eine aktualisierte Risikobewertung, vorgelegt wurde, vgl. Näheres in Abschnitt 11.2.1 in den allgemeinen Bemerkungen zum Gesetzentwurf.

Die Vorschrift ist im Zusammenhang mit § 11 des Gesetzentwurfes zu sehen, der die Femern A/S zu einer Reihe von Abhilfemaßnahmen verpflichtet. Mit der Ermächtigung kann die Femern A/S den Bau der erforderlichen Anlagen und Einrichtungen übernehmen und sonstige erforderliche Dispositionen im Hinblick auf den Bau und den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung treffen.

Die Femern A/S hat seit der Verabschiedung des Projektierungsgesetzes die Vorbereitung, Untersuchung und Projektierung der festen Fehmarnbeltquerung durchgeführt. Bei der Verabschiedung des Projektierungsgesetzes wurde erwartet, dass die Femern A/S auch für Bau und Betrieb der festen Fehmarnbeltquerung zuständig sein würde, was mit dieser Bestimmung vorgeschlagen wird. Die Finanzierung der festen Fehmarnbeltquerung erfolgt gemäß § 4 des Gesetzentwurfes.

Das Gesetz hat bezüglich der Flächennutzung ausschließlich Rechtswirkung auf dänischem Hoheitsgebiet, und die Bestimmung in *Abs. 1* bildet daher in Bezug auf den Teil der festen Fehmarnbeltquerung, der auf deutschem Hoheitsgebiet durchgeführt werden soll, nur die Ermächtigung, die erforderlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung deutschen Rechts zu treffen. Durch die Bestimmung wird die Femern A/S somit bezüglich des Teils der festen Fehmarnbeltquerung, der auf deutschem Hoheitsgebiet durchgeführt werden soll, ermächtigt, als Bauherrin die erforderlichen Flächen zu erwerben und die erforderlichen Konstruktionen, Anlagen usw. zu errichten.

Die Femern A/S muss daher Zulassungen u. a. m. gemäß den geltenden deutschen Vorschriften auf normale Art und Weise einholen. Dies stimmt mit dem Staatsvertrag überein, der in Artikel 1 *Abs. 1* festlegt, dass Dänemark das Bauvorhaben errichtet und betreibt und dass Dänemark die Kosten dafür trägt. Die Aufgabenverteilung zwischen Dänemark und Deutschland wird in Artikel 3 *Abs. 1* des Staatsvertrages im Einzelnen ausgeführt. Deutschland übernimmt den Ausbau der Hinterlandanbindungen auf deutschem Hoheitsgebiet. Die Ermächtigung der Femern A/S ermöglicht also gemäß Artikel 1 *Abs. 1* des Staatsvertrages ausschließlich die Durchführung des Teils der festen Fehmarnbeltquerung auf deutschem Hoheitsgebiet, der nicht unter den Ausbau der Hinterlandanbindungen auf deutschem Hoheitsgebiet fällt, und die Kosten dafür zu tragen.

Die Anlagen, deren Errichtung Deutschland übernimmt, ergeben sich aus Artikel 5 *Abs. 2* des Staatsvertrages. Die Abgrenzung zu den Anlagen, die die Femern A/S bzw. Deutschland auf deutschem Hoheitsgebiet errichtet, ergeben sich namentlich aus Artikel 2 *Abs. 4* und 6 des Staatsvertrages.

In *Abs. 2* werden die Hauptelemente der Ermächtigung der Femern A/S zum Bau und zum Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung aufgelistet.

In *Abs. 2 Ziffer 1* wird vorgeschlagen, einen Absenktunnel zwischen Puttgarden in Deutschland und Rødbyhavn mit einer kombinierten Bahn- und Straßenverbindung aus einer doppelgleisigen, elektrifizierten Eisenbahn und einer vierstreifigen Autobahn mit zugehörigen Anlagen zu errichten.

In *Abs. 2 Ziffer 2* wird vorgeschlagen, Neuland auf dänischem Hoheitsgebiet vor Rødbyhavn aufzuschütten. Die Bestimmung in § 1 ermächtigt die Femern A/S zur Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zwecks Anlage von Neuland vor Rødbyhavn. Die Ermächtigung beinhaltet außerdem, dass die Femern A/S in Übereinstimmung mit dem allgemein geltenden Zugewinnprinzip über die Erbringung von Werten, die dem Erbringer zufallen, als Eigentümerin des Neulands zu betrachten ist.

Aus *Abs. 3* geht hervor, dass die Linienführung an Land, durch den Fehmarnbelt und die von *Abs. 2* umfassten Projektgebiete sich aus der dem Gesetz als Anlage 1 beiliegenden Karte ergibt.

Aus *Abs. 4* geht hervor, dass das von *Abs. 2* umfasste Neuland auf dänischem Hoheitsgebiet sich aus der dem Gesetz als Anlage 2 beiliegenden Karte ergibt.

In *Abs. 5* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister Vorschriften für die Flächennutzung des gemäß *Abs. 2 Ziffer 2* gewonnenen Landgebiets, das nicht für dauerhafte Anlagen genutzt wird, erlassen kann. Der Zweck der Vorschrift ist u. a., dass der Verkehrsminister die Möglichkeit erhält, den Zugang der Öffentlichkeit zu dem Landgebiet zu sichern und zu regeln, da es hauptsächlich aus Erholungsgebieten und Natur besteht. Der Verkehrsminister wird bei der Anwendung der Bestimmung die Kommune Lolland konsultieren. Nach *Abs. 5* festgesetzte Vorschriften haben laut dieser Bestimmung dieselben Rechtswirkungen wie eine Landesplanungsrichtlinie und sind daher von der Kommune Lolland bei der Ausformung der untergeordneten Planung zu respektieren. Die kommunalen und Bebauungspläne der Kommune Lolland dürfen daher nicht gegen die Vorschriften des Verkehrsministers für die Flächennutzung verstoßen, vgl. dazu §§ 11-13 des Plangesetzes. Falls bereits bestehende gültige Pläne nicht mit den nach *Abs. 5* festgesetzten Vorschriften übereinstimmen, hat die Kommune Lolland die Pläne dergestalt zu ändern, dass der Gemeindeplan bei der nächsten Revision geändert wird.

Zu § 2

Die vorgeschlagene Bestimmung in *Abs. 1* ermächtigt die A/S Femern Landanlæg zum Bau und zum Betrieb der dänischen Hinterlandanbindungen sowie zur Vornahme der Dispositionen, die im Hinblick auf deren Durchführung erforderlich sind, darunter Änderungen der Anlagen, vgl. §§ 8 und 9. Die Vorschrift ist im Zusammenhang mit § 11 des Gesetzentwurfes zu sehen, der die A/S Femern Landanlæg zur Durchführung einer Reihe von Abhilfemaßnahmen verpflichtet. Mit der Ermächtigung kann die A/S Femern Landanlæg den Bau der erforderlichen Hinterlandanbindungen und Einrichtungen übernehmen und sonstige erforderliche Dispositionen im Hinblick auf den Bau und den Betrieb der dänischen Hinterlandanbindungen treffen.

Die A/S Femern Landanlæg hat seit der Verabschiedung des Projektierungsgesetzes die Vorbereitung, Untersuchung und Projektierung der dänischen Hinterlandanbindungen durchgeführt. Bei der Verabschiedung des Projektierungsgesetzes wurde erwartet, dass die A/S Femern Landanlæg auch für Bau und Betrieb der dänischen Hinterlandanbindungen zuständig sein würde, was mit dieser Bestimmung vorgeschlagen wird. Die Finanzierung der festen Fehmarnbeltquerung erfolgt gemäß § 4 des Gesetzentwurfes.

Die A/S Femern Landanlæg hat in der Projektierungsphase Banedanmark für die Vorbereitung von Aufgaben für die dänischen Eisenbahnhinterlandanbindungen hinzugezogen, während das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) für Aufgaben bezüglich der dänischen Straßenhinterlandanbindungen hinzugezogen wurde, was während der Bauzeit voraussichtlich weitergeführt wird.

In *Abs. 2* werden die Hauptelemente der Ermächtigung der A/S Femern Landanlæg zum Bau und Betrieb der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindungen aufgelistet. In *Abs. 2 Ziffer 1* wird vorgeschlagen, die Eisenbahnanlage von Vordingborg nach Masnedø und von Orehoved nach Rødby um ein neues Gleis zu erweitern. Die Anlage folgt der ursprünglichen Linienführung entlang des vorhandenen Gleises, wobei an bestimmten Stellen Begradigungen von Kurven erfolgen, um sicherzustellen, dass Personenzüge mit bis zu 200 km/h verkehren können.

In *Abs. 2 Ziffer 2* wird vorgeschlagen, die Eisenbahnhinterlandanbindungen von Ringsted nach Masnedø und von Orehoved bis südlich von Holeby zu modernisieren, so dass Personenzüge sie mit 200 km/h befahren können. Die Eisenbahn wird elektrifiziert und mit der neuen Signalanlage ERTMS2 ausgestattet.

In *Abs. 2 Ziffer 3* wird vorgeschlagen, einen neuen Personenbahnhof am Ladhavevej südlich von Holeby zu errichten. Der Bahnhof erhält zwei Bahnsteige, und es werden eine Bahnsteigbrücke mit Treppen und Aufzug sowie Windschutzhäuschen und Fahrradparkplätze angelegt. Es werden eine Zufahrtsstraße und ein Parkplatz für Busse und Pkw angelegt.

In *Abs. 2 Ziffer 4* wird vorgeschlagen, eine neue Eisenbahnbrücke über den Masnedø Sund und eine eingleisige Eisenbahnklappbrücke über den Guldborgsund anzulegen.

Aus *Abs. 3* geht hervor, dass die Eisenbahnstrecke und die von *Abs. 2* umfassten Anlagen sich aus der dem Gesetz als Anlage 3 beiliegenden Karte ergeben.

In *Abs. 4* werden die Hauptelemente der Ermächtigung der A/S Femern Landanlæg zum Bau und Betrieb der dänischen Straßenhinterlandanbindungen aufgelistet. In *Abs. 4 Ziffer 1* wird vorgeschlagen, im Zuge der Anlage eines neuen Personenbahnhofs am Ladhavevej südlich von Holeby eine neue Brücke über die E47 am Lundegårdsvej zu errichten.

In *Abs. 4 Ziffer 2* wird vorgeschlagen, umweltmäßige Verbesserungen an der bestehenden Autobahn auf der Strecke zwischen Saksøbing und Rødbyhavn durchzuführen.

In *Abs. 5* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister beschließen kann, die E47 auf der Strecke zwischen dem Anschlusspunkt der festen Querung und Rødbyhavn als Hauptverkehrsstraße einzuziehen, falls eine Prüfung nach der Eröffnung der Festen Querung ergibt, dass das Verkehrsaufkommen auf ein Niveau gefallen ist, das verkehrs- und funktionsmäßig einer Gemeindestraße entspricht. Wird die Strecke von einer Staatsstraße herabgestuft, so ist sie in einen geeigneten Standard umzubauen.

Die Folge einer derartigen Entscheidung ist, dass die bisherige vierstreifige Autobahnstrecke eingezogen und auf einer kurzen Strecke nördlich des Anschlusses des Ottelundevej abgebaggert, während die vierstreifige Autobahnstrecke nach Rødbyhavn zu einer zweistreifigen Straße in einem geeigneten Zustand umgebaut wird. Die genannten zweistreifigen Straßenabschnitte werden nach ihrer Anlage als Gemeindestraßen klassifiziert, während die Teile des vierstreifigen Autobahnabschnitts, die als Staatsstraße eingezogen und nicht Teil der zweistreifigen Gemeindestraße werden, eingezogen und abgebaggert werden.

Aus der in *Abs. 6* vorgeschlagenen Bestimmung geht hervor, dass die in *Abs. 5* genannte Strecke sich aus der dem Gesetz als Anlage 4 beiliegenden Karte ergibt.

In *Abs. 7* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister ermächtigt wird, bei der Ingebrauchnahme der neuen, modernisierten Eisenbahn die bestehende Eisenbahnstrecke von Rødby Havn bis zu dem Punkt, wo die neue, modernisierte Eisenbahn zur Tunnelöffnung hin abbiegt, einzuziehen. Nach der Errichtung der neuen, modernisierten Eisenbahn werden die Züge über die neue, modernisierte Strecke zur Tunnelöffnung geführt, so dass kein Zugverkehr zum Hafen Rødby aufrechterhalten wird. Die Ermächtigung beinhaltet, dass die eingezogene Eisenbahnstrecke zurückgebaut werden kann, falls dies als relevant erscheint.

Zu § 3

In *Abs. 1* der Bestimmung wird vorgeschlagen, dass für die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg die Gesellschaftsgesetzgebung mit den sich aus *Abs. 2* und *3* der Vorschrift ergebenden Änderungen gilt. Die Bestimmung führt beispielsweise mit sich, dass die Vorschriften über Gewinnausschüttung, Kapitaländerungen und Mitarbeitervertretung in den Aufsichtsräten („bestyrelser“) der Gesellschaften vom Gesellschaftsgesetz reguliert werden.

In *Abs. 2* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister die Satzung der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg und deren Änderungen genehmigen muss. Nach dem Gesellschaftsgesetz ist die Genehmigung von der Hauptversammlung zu erteilen. Nach Verabschiedung des Gesetzes werden die bisherigen Satzungen der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg in Übereinstimmung mit diesem Gesetz geändert.

In *Abs. 3* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister in Fragen von wesentlicher Bedeutung der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg allgemeine und besondere Anweisungen für die Ausübung der Tätigkeit der Gesellschaften erteilen kann. Nach dem Gesellschaftsgesetz haben die Aktionäre lediglich die Möglichkeit, ihren Einfluss auf der Hauptversammlung geltend zu machen. Die Bestimmung beinhaltet somit, dass der Verkehrsminister in wesentlichen Fragen auch außerhalb der Hauptversammlung den Gesellschaften Anweisungen erteilen kann. Diese Bestimmung zielt nicht darauf ab, dem Verkehrsminister Eingriffe in den laufenden Betrieb der Gesellschaften, wohl aber in Angelegenheiten von größerer Bedeutung zu ermöglichen.

Diese Anweisungsbefugnis beinhaltet ebenfalls, dass der Verkehrsminister die Befugnis hat, der Femern A/S aufzuerlegen, die vier großen Tunnelverträge nicht zu unterschreiben, bevor eine erneute Prüfung der Gesamtwirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, darunter eine aktualisierte Risikobewertung von den Parteien, die das Vorhaben tragen, vorgelegt worden ist, vgl. Näheres dazu Abschnitt 11.2.1 über die Baukosten der festen Fehmarnbeltquerung.

Zu § 4

Die Bestimmung in *Abs. 1* gewährt der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg die umfassende Befugnis, Darlehen aufzunehmen und sonstige finanzielle Instrumente zu benutzen, darunter auf den internationalen Kapitalmärkten und durch Anwendung bestehender und etwaiger zukünftiger finanzieller Instrumente, beispielsweise verschiedene Formen von Derivaten.

Darlehen und sonstige finanzielle Instrumente sind zur Finanzierung und Refinanzierung von Projektierung, Bau und Betrieb und anderen erforderlichen Dispositionen im Hinblick auf den Bau und den Betrieb des Bauvorhabens aufzunehmen. Darlehen werden nach näherer Bestimmung des Finanzministers im Hinblick auf die Erzielung der bestmöglichen Bedingungen aufgenommen.

In *Abs. 2* wird der Finanzminister ermächtigt, für die Verpflichtungen der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg bezüglich Darlehen und sonstiger finanzieller Instrumente aus der Staatskasse zu bürgen. Der Inhalt der Bestimmung entspricht § 7 Abs. 3 des Projektierungsgesetzes.

Gemäß *Abs. 3* ist der Staat außerdem berechtigt, staatliche Darlehen nach näherer Bestimmung des Finanzministers weiterzureichen. In den Bewilligungsgesetzen wird eine Vorschrift eingefügt, dass der Staat die genannten Darlehen weiterreichen kann. Der Darlehensbetrag wird von der Staatskasse ausbezahlt, und die abgeleiteten Finanzierungsbedürfnisse werden durch laufende Ausstellung von staatlichen ‚On-the-run Issues‘ (Låneviftepapirer) gedeckt. Die Gesellschaften zahlen Zinsen und Tilgungen an den Staat.

Gemäß *Abs. 4* bürgt der dänische Staat ohne besondere Mitteilung im Einzelfall der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg für finanzielle Verpflichtungen, für die er nicht nach *Abs. 2* bürgt. Die staatliche Bürgschaft ist gemäß dieser Vorschrift auf die Verpflichtungen beschränkt, die die beiden genannten Gesellschaften bezüglich der Durchführung des Bauvorhabens übernommen haben, gelten jedoch auch für die Verpflichtungen im Zuge der Durchführung des Bauvorhabens, die die Gesellschaften vor Ingebrauchnahme der Anlagen übernommen haben, wobei jedoch die Verpflichtungen der Gesellschaften erst nach dem Zeitpunkt der Ingebrauchnahme enden.

Die Bestimmung beinhaltet, dass z. B. schiedsrichterliche Verfahren bezüglich Arbeiten am Bauvorhaben, die bis zur Ingebrauchnahme der Festen Querung ausgeführt wurden, von der Haftung des Staates umfasst sind, obwohl das schiedsrichterliche Verfahren erst nach Ingebrauchnahme abgeschlossen oder angestrengt wird.

Umgekehrt sind Verpflichtungen für z. B. Reparaturen, Betrieb und Erhaltung der Festen Querung und etwaige neue Arbeiten, die nach der Ingebrauchnahme ausgeführt werden, nicht von der Haftung des Staates gemäß *Abs. 4* umfasst. Ebenso werden finanzielle Verpflichtungen, die die Gesellschaften während der Bauzeit übernommen haben, die jedoch nicht in Verbindung mit der Durchführung des Bauvorhabens selbst stehen, nicht von der Haftung des Staates umfasst.

Zu § 5

Nach den Bestimmungen in *Abs. 1* und *2* tragen die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg jeweils die Kosten für Projektierung, Bau und Betrieb und andere erforderliche Dispositionen im Hinblick auf Bau und Betrieb der von §§ 1 und 2 umfassten Anlagen. Darunter fallen auch Kosten infolge der Durchführung der Arbeiten, beispielsweise eventuelle Schadensersatzverpflichtungen der Gesellschaften.

Die Bestimmung in *Abs. 3* legt fest, dass mit dem Betrieb der in § 2 Abs. 4 und 5 genannten Anlage verbundene Kosten vom Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) getragen werden.

Das Eigentumsrecht an den Anlagen, Aktiva, Immobilien u. a. m., für die die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg die Erwerbskosten im Zuge der Wahrnehmung der Aufgaben der Gesellschaften übernehmen, die Abgrenzung des Eigentumsrechts an der Festen Fehmarnbeltquerung im Einzelnen zwischen den Gesellschaften, die nähere Abgrenzung in Bezug auf den Teil der Eisenbahn hinterlandanbindungen, deren Eigentümer voraussichtlich der Staat bzw. die A/S Femern Landanlæg wird, sowie in Bezug auf die Straßen hinterlandanbindungen in Dänemark werden von §§ 38 und 39 geregelt.

Die Bestimmung ist in Übereinstimmung mit Artikel 6 und 8 des Staatsvertrages.

Zu § 6

Die Bestimmung in *Abs. 1* beinhaltet, dass der Verkehrsminister seine Befugnisse aus diesem Gesetz der Femern A/S bzw. der A/S Femern Landanlæg übertragen kann, soweit dies zweckmäßig erscheint.

Die Bestimmung in *Abs. 2* eröffnet die Möglichkeit, dass der Verkehrsminister festlegen kann, dass bestimmte Aufgaben bezüglich der Bau- und Betriebsarbeiten, die der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg etwa gemäß §§ 1 und 2 obliegen, von Banedanmark, dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) oder Einrichtungen des Umweltministeriums übernommen werden.

Da die eisenbahnfachlichen Kompetenzen bei Banedanmark liegen, kann der Verkehrsminister nach § 6 Abs. 2 des Gesetzentwurfes anordnen, Aufgaben bezüglich des Baus und des Betriebs der Eisenbahnanlagen Banedanmark zu übertragen. Entsprechend liegen die straßenfachlichen Kompetenzen beim Landesstraßenamt (Vejdirektoratet), weshalb der Verkehrsminister nach § 6 Abs. 2 des Gesetzentwurfes anordnen kann, Aufgaben bezüglich des Baus und des Betriebs der Straßenanlagen dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) zu übertragen. Außerdem können Aufgaben Institutionen des Umweltministeriums, darunter dem Landesnaturschutzamt (Naturstyrelsen) übertragen werden, falls dies im Hinblick auf die umweltfachlichen Kompetenzen dieser Einrichtungen zweckmäßig erscheint.

Der Verkehrsminister erlässt nähere Vorschriften für die Abgrenzung der Aufgaben im Einzelnen, die von Banedanmark, dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) und Institutionen des Umweltministeriums in Bezug auf Aufgaben übernommen werden, die von der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg auszuführen sind. Es gilt jedoch als Voraussetzung, dass für die Aufgaben, die Banedanmark, dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) und Institutionen des Umweltministeriums etwa übertragen werden, diese Institutionen als Bauherren mit daraus folgender Haftung, Verpflichtungen und Rechten gelten, darunter eine optimale zeit- und kostenmäßige Steuerung der Aufgaben.

In den Fällen, in denen der Verkehrsminister festlegt, Banedanmark und dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) Aufgaben zu übertragen, hat der Verkehrsminister im Übrigen im Einzelnen die Grundlage für die Festlegung des Eigentumsrechts in Übereinstimmung mit § 39 des Gesetzentwurfes festzulegen.

Es gilt als Voraussetzung, dass zusammen mit dem Beschluss des Verkehrsministers über die Übertragung von Aufgaben die Finanzierung erfolgt. In das Bewilligungsgesetz wird eine besondere Bewilligungsbestimmung eingefügt, dass Banedanmark und das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) Einnahmen gemäß Vereinbarungen mit den Gesellschaften erhalten und Ausgaben in Übereinstimmung damit tätigen können. Entsprechendes gilt für Aufgaben, die Institutionen des Umweltministeriums übertragen werden.

Soweit Banedanmark, das Landesstraßenamt und Institutionen des Umweltministeriums private Unternehmen für die Ausführung dieser Aufgaben hinzuziehen, werden die entsprechenden Verträge nach den geltenden nationalen Vorschriften und den EU-Vorschriften ausgeschrieben.

Laut § 3 Abs. 3 des Gesetzentwurfes kann der Verkehrsminister in Fragen von wesentlicher Bedeutung den Gesellschaften allgemeine oder besondere Anweisungen für die Ausübung ihrer Tätigkeit erteilen. Diese Anweisungsbefugnis findet ebenso Anwendung in Bezug auf die Delegation gemäß § 6.

Zu § 7

Laut der vorgeschlagenen Bestimmung in § 7 ist das Bauvorhaben im Rahmen der durchgeführten Prüfungen der Umweltauswirkungen des Bauvorhabens durchzuführen.

Mit der Verabschiedung des Baugesetzes durch das Folketing werden die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg zur Durchführung des Bauvorhabens gemäß den Bestimmungen in §§ 1 und 2 des Gesetzentwurfes mit Anlage 1-4 zum Gesetz, der Projektbeschreibung in den allgemeinen Bemerkungen Abschnitt 3-5 des Gesetzentwurfes und der für die Ausführung der Arbeiten geltenden Durchführungsbeschreibung ermächtigt. Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt wurden in den Umweltprüfungen des Bauvorhabens beschrieben und bewertet, d. h. den UVP-Gutachten mit Zusätzen und der Bewertung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf Natura 2000-Gebiete, die der Verabschiedung des Gesetzes durch das Folketing zugrunde liegen. Das Baugesetz tritt an die Stelle der UVP-Genehmigung, die das Bauvorhaben ansonsten nach den allgemeinen UVP-Vorschriften benötigt hätte; ebenso bildet das Baugesetz die Genehmigung des Bauvorhabens in Bezug auf Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie.

Anlagen, die im Einzelnen durch ein besonderes Gesetz beschlossen werden, sind von den normalen Vorschriften des Planungsgesetzes über UVP ausgenommen, vgl. § 11 h des Planungsgesetzes. Bei der Erteilung einer UVP-Genehmigung nach den allgemeinen Vorschriften wäre es eine Voraussetzung, gegebenenfalls als Bedingung formuliert, dass das Bauvorhaben in Übereinstimmung mit den Voraussetzungen durchgeführt wird, die der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde liegen, und sich somit in Übereinstimmung mit den Umweltprüfungen befindet, die aus dem Gutachten hervorgehen (wobei die Grenzen jedoch in anderen Bedingungen oder Entscheidungen u. a. m. bezüglich des Bauvorhabens enger gezogen sein können).

Die Bestimmung in § 7 verfolgt einen entsprechenden Zweck bezüglich der Durchführung des Bauvorhabens. Gemäß dieser Bestimmung obliegt es somit der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg (Banedanmark und dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet)), und in der Praxis deren Unternehmern, die betreffenden Hoch- und Tiefbauarbeiten auf eine solche Art und Weise auszuführen, dass die Auswirkungen auf die Umwelt, darunter Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete, im Rahmen der durchgeführten Prüfungen der Umweltauswirkungen des Bauvorhabens gehalten werden, vgl. oben. Der Verkehrsminister ist Aufsichtsbehörde.

Die umweltmäßigen Auswirkungen der Hoch- und Tiefbauarbeiten, die in Übereinstimmung mit der Durchführungsbeschreibung durchgeführt werden, liegen voraussichtlich in der Regel innerhalb des Rahmens der durchgeführten Prüfungen der Umweltauswirkungen des Bauvorhabens in den UVP-Gutachten mit Zusätzen. Sind in der Durchführungsbeschreibung Anweisungen u. a. m. über die Ausführung des Bauvorhabens gegeben, so gelten diese

Anweisungen ohne Rücksicht darauf, ob sie restriktiver für den Bauherrn sind als die Grenzen u. a. m., die aus den durchgeführten Prüfungen der Umweltauswirkungen des Bauvorhabens hervorgehen oder ihnen zugrunde liegen.

Wie aus dem Hinweis auf §§ 8 und 9 hervorgeht, beinhaltet die Bestimmung in § 7 keine Beschränkung des Zugangs zur Durchführung von Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens, wenn dies in Übereinstimmung mit den Vorschriften in §§ 8 und 9 erfolgt.

Zu § 8

In *Abs. 1* wird vorgeschlagen, dass Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens, die die Umwelt schädigen können, nicht ohne Genehmigung des Landesverkehrsamts (Trafikstyrelsen) in Angriff genommen werden dürfen.

Die Bestimmung zielt hauptsächlich auf Änderungen u. a. m. während der Bauzeit ab, die die Umwelt schädigen können und nicht im Rahmen der durchgeführten Prüfungen der Umweltauswirkungen des Bauvorhabens in den vor dem Baugesetz erstellten UVP-Gutachten mit Zusätzen oder in ergänzenden UVP-Gutachten zu halten sind, die etwa gemäß § 8 erstellt wurden. Dabei kann es sich sowohl um Änderungen der physischen Anlagen als auch um Änderungen der Baumaßnahmen während der Bauzeit handeln. Die Bestimmung findet nur Anwendung während der Bauzeit bis zur Fertigstellung des Bauvorhabens in seiner Gesamtheit. Danach werden die Anlage und etwa erforderliche Änderungen oder Erweiterungen der Anlage von den allgemeinen Vorschriften der Natur- und Umweltgesetzgebung geregelt.

Die Bestimmung gilt für Änderungen oder Erweiterungen, wenn diese die Umwelt schädigen können, was Ziffer 13 a in Anlage II der UVP-Richtlinie entspricht. Es ist nicht zu erwarten, dass es sich um von Anlage I der UVP-Richtlinie umfasste Änderungen oder Erweiterungen (obligatorische UVP-Pflicht) handelt. Gegebenenfalls sind auch diese von der Bestimmung umfasst. Aus Artikel 2 Abs. 1 der UVP-Richtlinie folgt, dass u. a. derartige Änderungen oder Erweiterungen bereits genehmigter Projekte einer Zulassungspflicht unterliegen.

Der Begriff „Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens, die die Umwelt schädigen können“ ist gemäß dem entsprechenden Begriff in Anlage II Ziffer 13 a der UVP-Richtlinie und des Erlasses Nr. 1184 vom 6. November 2014 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter öffentlicher und privater Anlagen gemäß dem Gesetz über Planung (UVP-Erlass) Anlage 2 Ziffer 14 zu verstehen. Projektänderungen u. a. m., die eine Abweichung von der Durchführungsbeschreibung beinhalten, sind grundsätzlich stets von Abs. 1 umfasst. Die gemäß Abs. 3 Ziffer 1 festgesetzten Anmeldevorschriften erfordern daher die Anmeldung u. a. derartiger Projektänderungen u. a. m.

Die Pflicht vorheriger Zulassung gilt auch in den Fällen, in denen ein Screening nach Abs. 2 dazu führt, dass keine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) kann auch Bedingungen für eine derartige Zulassung nach den gemäß Abs. 3 Ziffer 4 festgesetzten Vorschriften erlassen, vgl. unten.

Aus der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 2* ergibt sich, dass das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) auf der Grundlage einer Anmeldung der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg entscheidet, ob eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, bevor die Genehmigung nach Abs. 1 (Screening) erteilt wird. Die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg arbeitet in diesem Fall die ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung aus. Das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) übernimmt die Veröffentlichung des Gutachtens im Hinblick auf die Anhörung der Öffentlichkeit und der betroffenen Behörden.

Das beabsichtigte Verfahren beinhaltet, dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg als Bauherrin Änderungen und Erweiterungen des Bauvorhabens, die die Umwelt schädigen können, anmelden muss. Die Vorschriften im Einzelnen für die Anmeldung werden in Vorschriften gemäß Abs. 3 Ziffer 1 festgesetzt. Die Anmeldung muss im Voraus erfolgen, und Projektänderungen und -erweiterungen, die die Umwelt schädigen können, dürfen nicht in Angriff genommen werden, bevor das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) seine Entscheidung gemäß Abs. 1 getroffen hat.

Änderungen und Erweiterungen des Bauvorhabens, die zweifellos die Umwelt nicht schädigen, können ohne vorherige Anmeldung gemäß § 8 durchgeführt werden. Für sonstige Projektänderungen u. a. m. hat die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg eine Anmeldung an das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) vorzunehmen. Das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) prüft daher in Zweifelsfällen auf der Grundlage der Anmeldung und etwaiger ansonsten eingeholter Auskünfte, ob die Umweltauswirkungen der angemeldeten Projektänderung u. a. m. innerhalb des Rahmens der bisher ausgeführten Prüfungen der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt liegen, vgl. § 7, und sich in Übereinstimmung mit der Durchführungsbeschreibung befinden. Gegebenenfalls teilt das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) mit, dass die angemeldete Projektänderung u. a. m. durchgeführt werden kann. Ist dies nicht der Fall, so hat das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) durch ein Screening zu prüfen, ob eine ergänzende UVP durchzuführen ist.

Die Entscheidung des Landesverkehrsamtes (Trafikstyrelsen) darüber, inwieweit eine Pflicht zur Ausarbeitung einer ergänzenden UVS (Screening) vorliegt, ist in Übereinstimmung mit den allgemeinen Kriterien in Anlage III der UVP-

Richtlinie zu treffen. Es sind Vorschriften dafür gemäß Abs. 3 Ziffer 3 festzusetzen. Die Entscheidung ist gemäß den nach Abs. 3 Ziffer 5 festgesetzten Vorschriften zu veröffentlichen.

In Übereinstimmung mit der UVP-Richtlinie wurde festgesetzt, dass das ergänzende UVP-Gutachten vom Bauherrn auszuarbeiten ist. Je nachdem welchen Teil des Vorhabens die Änderungen u. a. m. betreffen, ist das Gutachten somit von der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg zu erstellen. Es sind Situationen denkbar, in denen eine Projektänderung u. a. m. mehrere Bauherren berührt. In diesem Fall wird das Gutachten von diesen gemeinsam ausgearbeitet.

Gemäß Abs. 3 Ziffer 2 werden Vorschriften erlassen, dass das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) andere Behörden, darunter Banedanmark und das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet), sowie die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg um einschlägige Angaben und Bewertungen zum Zwecke des Screenings und – im Falle einer UVP-Pflicht – zum Zwecke der ergänzenden Umweltverträglichkeitsprüfung ersuchen kann.

Das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) hat dafür Sorge zu tragen, dass das ergänzende UVP-Gutachten die in der Beschreibung enthaltenen Anforderungen einhält, die sich aus den gemäß Abs. 3 Ziffer 3 erlassenen Vorschriften in Übereinstimmung mit Artikel 5 der UVP-Richtlinie ergeben, vgl. Anhang IV der Richtlinie.

Das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) übernimmt die Veröffentlichung der ergänzenden UVS im Hinblick auf die Anhörung der Öffentlichkeit und der betroffenen Behörden und nimmt die Behandlung eingehender Antworten wahr. In Fällen von Projektänderungen u. a. m. mit grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen hat das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) für die Anhörung der Öffentlichkeit und der Behörden in den berührten Mitgliedstaaten gemäß der UVP-Richtlinie und dem Espoo-Übereinkommen Sorge zu tragen.

Auf der Grundlage der vorgenommenen Anhörung trifft das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) die Entscheidung darüber, inwieweit die Projektänderung u. a. m. zulässig ist, eventuell unter bestimmten Bedingungen. Es sind Vorschriften dafür gemäß Abs. 3 Ziffer 4 zu erlassen. Die Entscheidung ist gemäß den nach Abs. 3 Ziffer 5 festgesetzten Vorschriften zu veröffentlichen.

In Abs. 3 wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister nach Verhandlungen mit dem Umweltminister nähere Vorschriften über die Sachbearbeitung erlassen kann, darunter über die Durchführung des Screenings und der ergänzenden Umweltverträglichkeitsprüfung sowie über Entscheidungen gemäß Abs. 1 und 2. Die Bestimmungen in Abs. 1 und 2 treten zusammen mit den gemäß Abs. 3 mit Wirkung für das Bauvorhaben festgesetzten Vorschriften an die Stelle der allgemeinen UVP-Vorschriften der dänischen Gesetzgebung, vgl. Bemerkungen zu Abs. 4 unten. Die Vorschriften gemäß Abs. 3 werden in Übereinstimmung mit der UVP-Richtlinie festgesetzt.

Es ist vorgesehen, dass ein Erlass mit nach Abs. 3 und § 9 Abs. 3 festgesetzten Vorschriften unmittelbar nach Inkrafttreten des Baugesetzes in Kraft tritt.

Nach Ziffer 1 können gemäß Abs. 2 Vorschriften für die Anmeldung von Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens für das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) erlassen werden, darunter über Form und Inhalt der Anmeldung durch den Bauherrn. Es können u. a. Vorschriften darüber erlassen werden, welche Angaben für die Vornahme eines Screenings erforderlich sind, und dass der Bauherr für die Anmeldung einen bestimmten Vordruck benutzen muss.

Nach Ziffer 2 können Vorschriften für die Verpflichtung anderer Behörden, der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg, die für die Bewertung von Änderungen und Erweiterungen gemäß Abs. 2 erforderlichen Angaben zu machen, erlassen werden. Die Vorschriften verpflichten andere Behörden, darunter Banedanmark und das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) sowie die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg dazu, auf Begehren des Landesverkehrsamtes (Trafikstyrelsen) relevante Angaben und Beurteilungen zum Zwecke des Screenings und – im Falle der UVP-Pflicht – zum Zwecke der ergänzenden Umweltverträglichkeitsprüfung weiterzugeben. Die Angaben sind dem Bauherrn zur Verfügung zu stellen, der die Anmeldung beziehungsweise die Ausarbeitung der ergänzenden UVS, vgl. Abs. 2, durchführt.

Gemäß Ziffer 3 können Vorschriften über die Durchführung von Prüfungen nach Abs. 2 und über den Inhalt der UVS erlassen werden. Die Bestimmung betrifft sowohl die einleitende Beurteilung, ob eine UVP-Pflicht (Screening) besteht als auch – soweit erforderlich – die Durchführung der ergänzenden Umweltverträglichkeitsprüfung, darunter die Ausarbeitung der ergänzenden UVS und die Anhörung der Öffentlichkeit und der betroffenen Behörden zu diesem Gutachten.

Es ist beabsichtigt, Vorschriften zu erlassen, die in wesentlichem Umfang dem Inhalt von § 3 des UVP-Erlasses entsprechen, vgl. Anlage 3 (Entscheidung über UVP-Pflicht/keine UVP-Pflicht), § 4 (Festlegung des Inhalts der UVS,

(Scoping)), § 5, vgl. Anlage 4 (UVP-Gutachten) und § 6 (Anhörung der Öffentlichkeit zum UVP-Gutachten). Beim Erlass der Vorschriften ist jedoch zu berücksichtigen, dass sie sich nur auf dieses Bauvorhaben beziehen, so dass u. a. eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem Baugesetz nicht im Zusammenhang mit einem kommunalen Planungsprozess durchzuführen ist, wie es in der Regel bei Umweltverträglichkeitsprüfungen nach dem Planungsgesetz der Fall ist. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass § 8 ausschließlich Projektänderungen u. a. m. und ergänzende Umweltprüfungen bezüglich der UVP-Unterlagen betrifft, die Gegenstand öffentlicher Anhörungen u. a. m. waren. Das ergänzende UVP-Gutachten kann aus diesen Gründen einen im Zusammenhang begrenzten Umfang haben.

Bezüglich der Anhörung der Öffentlichkeit kann ebenfalls eine Frist festgesetzt werden, die kürzer ist als nach dem UVP-Erlass (8 Wochen), da die UVP-Richtlinie eine Mindestfrist von 30 Tagen festlegt.

Im Anschluss an diese Vorschriften sind ebenfalls Vorschriften zu erlassen, die die Verfahrensanforderungen in Artikel 7-9 der UVP-Richtlinie erfüllen, wenn eine Projektänderung u. a. m. voraussichtlich grenzüberschreitende Umweltauswirkungen auslöst, darunter die Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden in den betroffenen Mitgliedstaaten, vgl. die Bemerkungen zu Abs. 2.

Nach Ziffer 4 können Vorschriften erlassen werden, dass das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) Bedingungen für die Entscheidung über eine Genehmigung nach Abs. 1 festsetzen kann, darunter über den Inhalt derartiger Bedingungen. Es müssen Bedingungen festgesetzt werden können, dass der Bauherr bestimmte Maßnahmen im Hinblick auf die Vermeidung, Minderung oder Neutralisierung der Schadenswirkungen auf die Umwelt ergreift, die aus der ergänzenden Prüfung der Umweltauswirkungen hervorgehen, wenn eine derartige Prüfung durchgeführt worden ist. Es müssen außerdem Bedingungen festgesetzt werden können, die die Rücksicht gemäß den Vorschriften der Natur- und Umweltschutzgesetzgebung erfüllen, von denen durch § 12 des Gesetzentwurfes abgewichen wurde, wobei die Projektänderung u. a. m. gemäß § 12 ohne eine ansonsten erforderliche Zulassung, Genehmigung oder Ausnahmegenehmigung nach dieser Gesetzgebung durchgeführt werden kann. Außerdem müssen die Bedingungen festgesetzt werden können, die als wesentliche Voraussetzungen für die Genehmigung der Projektänderung u. a. m. zu gelten haben.

Es müssen auch Bedingungen festgesetzt werden können, z. B. über Abhilfemaßnahmen aus Rücksicht auf die Natur in den Fällen, wo eine Genehmigung für die Änderung u. a. m. erteilt wird, ohne dass eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, weil das Screening zu dem Ergebnis kam, dass keine UVP-Pflicht besteht.

Nach Ziffer 5 können Vorschriften über die Veröffentlichung, darunter ausschließlich digitale Bekanntmachung von Entscheidungen gemäß Abs. 1 und 2 und der ergänzenden UVS erlassen werden. Die Vorschriften müssen die Anforderung der UVP-Richtlinie in Bezug auf Veröffentlichung der Umweltprüfungen und deren Grundlage sowie über die Veröffentlichung der betreffenden Entscheidungen, darunter auch Entscheidungen, dass keine UVP-Pflicht besteht, umfassen. Die Bestimmung in Bezug auf eine etwaige ausschließlich digitale Bekanntmachung entspricht § 11 g Abs. 2 Satz 3 und § 11 h Abs. 2 des Planungsgesetzes.

In Abs. 4 wird vorgeschlagen, dass Bestimmungen in sonstiger Gesetzgebung, die Anforderungen in Bezug auf die Prüfung der Umweltauswirkungen festlegen (UVP), keine Anwendung auf von Abs. 1 umfasste Änderungen und Erweiterungen finden. Die Bestimmungen in Abs. 1 und 2 sowie die Vorschriften gemäß Abs. 3 treten somit an die Stelle der normalen UVP-Vorschriften der dänischen Gesetzgebung, darunter der UVP-Vorschriften im Planungsgesetz, im Küstenschutzgesetz und im Rohstoffgesetz sowie der Bekanntmachung Nr. 764 vom 23. Juni 2014 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter öffentlicher und privater Anlagen (UVP-Erlass) gemäß Planungsgesetz, Bekanntmachung Nr. 579 vom 29. Mai 2013 über die umweltmäßige Prüfung bestimmter Anlagen und Maßnahmen in den Hoheitsgewässern, die gemäß u. a. dem Küstenschutzgesetz ausgestellt wurden, und der Bekanntmachung Nr. 1422 vom 12. Dezember 2011 über die umweltmäßige Prüfung von Rohstoffgewinnung auf dem Meeresboden, die gemäß dem Rohstoffgesetz ausgestellt wurden.

In Abs. 5 wird vorgeschlagen, dass Entscheidungen des Landesverkehrsamtes (Trafikstyrelsen) gemäß Abs. 1 und 2 nicht der Beschwerde an andere Verwaltungsbehörden unterliegen. Die Bestimmung umfasst sowohl Entscheidungen in Bezug auf Screening, inwieweit eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (UVP-Pflicht) als auch Entscheidungen über die UVP-Genehmigung, darunter die Bedingungen für eine derartige Genehmigung. Der Vorschlag in Bezug auf den Wegfall der Beschwerdemöglichkeit wurde als notwendig im Hinblick auf Fortschritte und Finanzierung des Bauvorhabens erachtet, sowie um Sicherheit in Bezug auf die Bedingungen für Bauvorhaben und Anwohner u. a. m. während der Bauzeit zu schaffen. Die Entscheidungen können dagegen den ordentlichen Gerichten vorgelegt werden, vgl. § 47 des Gesetzentwurfes.

In Abs. 1 und 2 wird vorgeschlagen, dass Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens, die an sich oder in Verbindung mit anderen Plänen und Projekten wesentliche Auswirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet haben, nicht ohne Zulassung des Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) in Angriff genommen werden dürfen. Sofern das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) auf der Grundlage einer Anmeldung der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg, vgl. § 8 Abs. 2, zu der Einschätzung gelangt, dass die Änderung oder Erweiterung des Bauvorhabens wesentliche Auswirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet hat, ist eine nähere Konsequenzbewertung der Auswirkungen der Änderung oder der Erweiterung auf das Natura 2000-Gebiet unter Berücksichtigung der Erhaltungszielsetzung für das betreffende Gebiet vorzunehmen. Ergibt die Prüfung, dass nicht auszuschließen ist, dass die Änderung oder Erweiterung dem Natura 2000-Gebiet schadet, so kann das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) die Genehmigung für das Angemeldete nicht erteilen, es sei denn, die besonderen Bedingungen für die Abweichung vom Schutz vom Natura 2000-Gebiet sind erfüllt, vgl. unten.

Die vorgeschlagenen Bestimmungen entsprechen § 7 Abs. 1 und 2 des Erlasses Nr. 408 vom 1. Mai 2007 über die Benennung und Verwaltung internationaler Naturschutzgebiete sowie den Schutz bestimmter Arten mit späteren Änderungen (Habitaterlass), die Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie (92/43/EWG) umsetzen.

Es wird vorgeschlagen, dem Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) die Zuständigkeit für die Bearbeitung angemeldeter Projektänderungen u. a. m. gemäß den Natura 2000-Vorschriften zu übertragen. Es wird dazu auf Abschnitt 6 in den allgemeinen Bemerkungen und § 46 des Gesetzentwurfes mit Bemerkungen verwiesen.

Die vorgeschlagenen Vorschriften beinhalten, dass Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens, die zweifellos ein Natura 2000-Gebiet nicht wesentlich beeinflussen, ohne vorherige Anmeldung gemäß § 9 durchgeführt werden können. Sonstige Projektänderungen sind von der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg dem Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) zu melden. Das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) prüft daher in Zweifelsfällen auf der Grundlage der Anmeldung und etwaiger ansonsten eingeholter Auskünfte, ob die Auswirkungen der angemeldeten Projektänderung u. a. m. innerhalb des Rahmens der bisher ausgeführten Prüfungen der Auswirkungen des Bauvorhabens auf Natura 2000-Gebiete liegen, vgl. § 7, und sich in Übereinstimmung mit der Durchführungsbeschreibung befinden. Gegebenenfalls teilt das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) mit, dass die angemeldete Änderung u. a. m. durchgeführt werden kann. Ist dies nicht der Fall, so hat das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) eine vorläufige Prüfung der angemeldeten Projektänderung oder -erweiterung (Screening) vorzunehmen. Die vorläufige Prüfung wird durchgeführt, um zu prüfen, ob die Projektänderung u. a. m. wesentliche Auswirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet hat. Der Zweck der vorläufigen Prüfung ist die Stellungnahme, ob die Änderung u. a. m. von einer solchen Art ist, dass eine nähere Konsequenzbewertung erforderlich ist.

Aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes bezüglich Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie, vgl. u. a. Urteil vom 7. September 2004 in der Sache C-127/02 Waddenzee (Randnummer 45), geht hervor, dass, falls es aufgrund objektiver Kriterien nicht auszuschließen ist, dass die Projektänderung u. a. m. an sich oder in Verbindung mit anderen Projekten eine wesentliche Auswirkung auf ein Natura 2000-Gebiet hat, eine solche nähere Konsequenzbewertung durchzuführen ist. Falls eine wesentliche Auswirkung aufgrund des Ergebnisses der vorläufigen Prüfung ausgeschlossen werden kann, kann die Änderung u. a. m. gemäß Abs. 1 zugelassen werden.

Hat das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) eine Konsequenzbewertung durchgeführt, so kann das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) die Genehmigung gemäß der Anmeldung erteilen, falls die Behörde mit Ausgangspunkt in der Konsequenzbewertung unter Berücksichtigung des Erhaltungsziels für das Natura 2000-Gebiet die Gewissheit erlangt hat, dass die Projektänderung u. a. m. der Integrität des Natura 2000-Gebiets nicht schadet (Ausweisungsgrundlage). Dies ist der Fall, wenn nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten ohne begründeten Zweifel festgestellt wird, dass keine derartigen Auswirkungen eintreten. Andernfalls muss das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) die Anmeldung zurückweisen, und die Projektänderung kann nicht durchgeführt werden, es sei denn, dass die Voraussetzungen in § 10 des Habitaterlasses und in Artikel 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie für die Abweichung vom Schutz des Natura 2000-Gebiets erfüllt sind. Es wird auf die Bemerkungen zu Abs. 5 unten verwiesen.

In Abs. 3 wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister nach Verhandlungen mit dem Umweltminister nähere Vorschriften über die Durchführung der vorläufigen Prüfung und der Habitatkonsequenzbewertung sowie über Entscheidungen gemäß Abs. 1 und 2 erlassen kann. Es ist beabsichtigt, einen Gesamterlass mit den gemäß Abs. 3 und § 8 Abs. 3 festgesetzten Vorschriften auszustellen. Der Vorschlag zu Ziffer 1-5 entspricht mit einzelnen technischen Abweichungen § 8 Abs. 3 Ziffer 1-5 des Gesetzentwurfes. Es wird somit auf die Bemerkungen bezüglich dieser Bestimmungen verwiesen.

In den gemäß Ziffer 3 festgesetzten Regeln kann außerdem festgelegt werden, dass ein Entwurf für eine Habitatkonsequenzbewertung gemäß Abs. 2 von der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg im Hinblick auf die Sachbearbeitung und Prüfung durch das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) beigebracht werden muss. Dies entspricht

der Verpflichtung des Bauherrn, die gemäß der UVP-Richtlinie in § 8 Abs. 2 des Gesetzentwurfes bezüglich der Erbringung ergänzender UVP-Gutachten vorgesehen ist.

In den gemäß Ziffer 4 festgesetzten Vorschriften kann weiter festgelegt werden, dass das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) bei der Erteilung einer Genehmigung gemäß Abs. 1 auch Bedingungen für z. B. Abhilfemaßnahmen im Hinblick auf die Vermeidung oder die Minderung etwaiger negativer Auswirkungen der Projektänderung auf ein Natura 2000-Gebiet stellen kann. Dies gilt auch in Fällen, in denen die Genehmigung für die Änderung u. a. m. erteilt wird, ohne dass eine Habitatkonsequenzbewertung durchgeführt wurde, weil das Screening zu dem Ergebnis kam, dass keine wesentlichen Auswirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet eintreten.

Nach Ziffer 6 können Vorschriften für ein koordiniertes und/oder gemeinsames Verfahren für die ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung und die Habitatkonsequenzbewertung erlassen werden. Die Ermächtigung zielt auf Fälle ab, in denen eine Änderung u. a. m. die Prüfungspflicht gemäß UVP- und Natura 2000-Vorschriften auslöst. Aus Artikel 2 Abs. 3 der UVP-Richtlinie geht u. a. hervor, dass für Projekte, für die eine Prüfungspflicht bez. der Umweltauswirkungen sowohl aus der UVP-Richtlinie als auch der Habitatrichtlinie herrührt, die Mitgliedstaaten, wo es relevant ist, sicherstellen müssen, dass ein koordiniertes und/oder gemeinsames Verfahren festgesetzt wird, das die Anforderungen in beiden EU-Rechtsakten erfüllt. Gemäß Ziffer 6 erlassene Vorschriften setzen Artikel 2 Abs. 3 bezüglich Projektänderungen u. a. m. im Bereich des Baugesetzes um, wobei Fälle vorkommen können, in denen etwaige Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens die Pflicht einer ergänzenden Konsequenzbewertung nach sowohl § 8 (UVP) als auch § 9 (Natura 2000) auslösen. Es wird auf Abschnitt 6.2 in den allgemeinen Bemerkungen sowie § 46 des Gesetzentwurfes mit Bemerkungen verwiesen.

Falls eine nach Abs. 2 durchgeführte Konsequenzbewertung ergibt, dass nicht auszuschließen ist, dass die angemeldete Änderung oder Erweiterung einem Natura 2000-Gebiet schadet, so kann das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) grundsätzlich keine Zulassung für die Anmeldung erteilen, vgl. Abs. 2 Satz 2. Gemäß Ziffer 7 können indessen Regeln für die Voraussetzungen einer Zulassung von Änderungen und Erweiterungen des Bauvorhabens erlassen werden, falls die Prüfung gemäß Abs. 2 Schäden an einem Natura 2000-Gebiet nicht ausschließt. Nach derartigen Vorschriften kann das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) von Abs. 2 Satz 2 abweichen. Es ist beabsichtigt, Regeln zu erlassen, die dem Abweichungsverfahren in § 10 des Habitaterlasses entsprechen.

Aus § 10 des Habitaterlasses ergibt sich, dass ein Projekt, das einem Natura 2000-Gebiet schaden könnte, dennoch bei Vorliegen bestimmter qualifizierter Voraussetzungen und nach einem Verfahren durchgeführt werden kann, das eine Mitteilung an die Europäische Kommission umfasst oder, sofern das Projekt sogenannten prioritären Arten und natürlichen Lebensräumen (insbesondere seltenen oder speziellen) schaden könnte, die Einholung einer Stellungnahme der Kommission erfordert, es sei denn, dass das Projekt aus Rücksicht auf die menschliche Gesundheit und die öffentliche Sicherheit oder aufgrund von wesentlichen positiven Auswirkungen auf die Umwelt durchgeführt wird. Das Verfahren setzt die Beteiligung des Umweltministeriums (Landesnaturschutzamt - Naturstyrelsen) voraus, bevor die Entscheidung gefällt wird.

Die gemäß Ziffer 7 erlassenen Vorschriften führen bezüglich von Projektänderungen und Erweiterungen auf dem Gebiet des Baugesetzes Artikel 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie durch. Zu Artikel 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie wird auf Abschnitt 17.3 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

In Abs. 4 wird vorgeschlagen, dass Vorschriften aus anderer Gesetzgebung, die Forderungen über die Prüfung von Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete vorsehen, keine Anwendung auf von Absatz 1 umfasste Änderungen und Erweiterungen finden. Die vorgeschlagene Regel umfasst die Vorschriften in anderer Gesetzgebung, die die Verpflichtungen von Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie umsetzen, darunter §§ 7-9 des Habitaterlasses, da diese Verpflichtungen bezüglich Änderungen und Erweiterungen des Bauvorhabens gemäß den Regeln in Abs. 1 und 2 sowie gemäß Abs. 3 festgesetzten Regeln durchgeführt werden, vgl. oben.

In Abs. 5 wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister nach Verhandlung mit dem Umweltminister Vorschriften über den Schutz von Tier- und Pflanzenarten durch Entscheidungen über die Genehmigung von Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens erlassen kann. Es ist beabsichtigt, Vorschriften zu erlassen, die in wesentlichen Zügen der Regelung in §§ 11-12 des Habitaterlasses bezüglich des Schutzes von in Anhang IV der Habitatrichtlinie aufgenommenen Arten und die Befugnis zur Abweichung von diesem Schutz betreffen. Es wird vorgeschlagen, die gemäß Abs. 5 festzusetzenden Vorschriften dem Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) im Anschluss an die Aufgaben des Amtes gemäß Abs. 1 und 2 zuzuweisen.

Bezüglich § 11 der Habitatrichtlinie können Genehmigungen und Ausnahmegenehmigungen u. a. m. nach einer Reihe von Bestimmungen in der Umweltgesetzgebung nicht erteilt werden, falls die beantragte Aktivität Brut- oder Rastplätze in den natürlichen Verbreitungsgebieten der in Anhang IV Buchstabe a der Habitatrichtlinie aufgenommenen Tierarten schädigen oder zerstören oder die in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie aufgenommenen Pflanzenarten in

allen Lebensstadien zerstören kann. Die Prüfung muss aus den Entscheidungen hervorgehen, die nach den betreffenden Vorschriften in der Umweltgesetzgebung getroffen werden. Laut § 12 des Erlasses kann die Behörde, die die Entscheidung trifft, von § 11 abweichen, falls es keine befriedigende Alternative gibt und die Abweichung nicht verhindert, dass der Erhaltungstatus des betreffenden Bestands in dessen natürlichem Verbreitungsgebiet aufrechterhalten wird. Abweichungen können nur in den Fällen erfolgen, die in § 12 erschöpfend aufgezählt sind. Es ist eine Stellungnahme des Landesnaturschutzamts (Naturstyrelsen) einzuholen, bevor die Entscheidung getroffen wird, und das Amt ist über die endgültige Entscheidung im Hinblick auf eine Mitteilung an die Europäische Kommission zu unterrichten.

§§ 11-12 des Habitaterlasses setzen zusammen mit einer Reihe anderer Vorschriften der Gesetzgebung, Teile von Artikel 12-16 der Habitatrichtlinie über in Anhang IV der Richtlinie aufgenommene Arten sowie Artikel 5 und 9 der Vogelschutzrichtlinie von Vögeln um, die in wildem Zustand ihren natürlichen Aufenthalt auf dem Gebiet der Mitgliedstaaten in Europa haben, in denen der EU-Vertrag Anwendung findet. Bezüglich Artikel 12-16 der Habitatrichtlinie wird auf Abschnitt 17.3 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Die gemäß Abs. 5 festzusetzenden Vorschriften tragen somit dazu bei, sicherzustellen, dass die Verpflichtungen zum Artenschutz gemäß den genannten Richtlinien im Zusammenhang mit Entscheidungen über die Genehmigung von Projektänderungen und -erweiterungen auf dem Gebiet des Baugesetzes eingehalten werden.

Die Vorschriften beinhalten u. a., dass als Voraussetzung für die Genehmigung Anforderungen über Abhilfemaßnahmen gestellt werden können, die die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg gegebenenfalls gemäß den Vorschriften in § 9 des Gesetzentwurfes durchführen kann.

In Abs. 6 wird vorgeschlagen, dass die Entscheidungen des Landesverkehrsamtes (Trafikstyrelsen) nach Abs. 1 und 2 und nach gemäß Abs. 3 und 5 erlassenen Vorschriften nicht der Beschwerde an eine andere Verwaltungsbehörde unterliegen. Die Bestimmung umfasst die vorläufige Prüfung (Screeningentscheidung), inwieweit eine Konsequenzbewertung durchzuführen ist, und Entscheidungen über Zulassungen, darunter deren Bedingungen. Der Vorschlag ist in Rücksichten auf Fortschritt und Finanzierung des Bauvorhabens begründet. Die Entscheidungen können indessen den ordentlichen Gerichten vorgelegt werden, vgl. § 47 des Gesetzentwurfes.

Zu § 10

Um eindeutig zu klären, welche Umweltprüfungsverfahren im Falle von Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens für eine Feste Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark anzuwenden sind, wird vorgeschlagen, in § 10 festzulegen, dass derartige Änderungen oder Erweiterungen keine Prüfung gemäß dem Gesetz über die Umweltprüfung von Plänen und Programmen (Umweltprüfungsgesetz) verlangen.

Es folgt aus der vorgeschlagenen Bestimmung, dass etwaige Beschlüsse über Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens nach Inkrafttreten des Gesetzes keine Forderung nach Screening oder Umweltprüfung gemäß dem Umweltprüfungsgesetz auslösen, und zwar ungeachtet der Frage, ob derartige Änderungen u. a. m. eine Pflicht für ergänzende UVP-Verfahren und/oder Habitatprüfung gemäß §§ 8 und 9 des Gesetzentwurfes auslösen.

Dazu ist ebenfalls anzumerken, dass die Vorschriften des Planungsgesetzes über die Erstellung von Kommune- und Bebauungsplänen keine Anwendung auf das Bauvorhaben finden, vgl. § 12 Abs. 2 des Gesetzentwurfes und dass etwaige Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens auch im Übrigen nicht die Pflicht für eine neue Planfeststellung auf kommunalem, regionalem oder staatlichem Niveau auslösen. Die geltenden kommunalen und Bebauungspläne u. a. m. für die Flächen, auf die sich das Baugesetz bezieht, werden durch das Baugesetz nicht aufgehoben. Die Pläne finden jedoch keine Anwendung auf die Durchführung des Bauvorhabens.

Es wird auf Abschnitt 17.2 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Zu § 11

§§ 1 und 2 des Gesetzentwurfes gewähren der Femern A/S bzw. der A/S Femern Landanlæg die erforderliche Rechtsgrundlage für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen im erforderlichen Umfang. Die Vorschriften in Abs. 1 und 2 verpflichten indessen die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg zur Vornahme von Abhilfemaßnahmen im erforderlichen Umfang, um einer etwaigen Schädenswirkung infolge des Bauvorhabens entgegenzuwirken, und falls es aus Rücksicht auf den allgemeinen Naturschutz, darunter Rücksichten auf EU-rechtliche Verpflichtungen als notwendig erscheint, die aus der Vogelschutzrichtlinie und der Habitatrichtlinie folgen. Um diese Rücksichten zu erfüllen, werden durch das Baugesetz Abhilfemaßnahmen ausgelöst, u. a. um in notwendigem Umfang dazu beizutragen, dass die Bauarbeiten keine schädliche Wirkung auf Arten und Bestände haben.

Im UVP-Gutachten und in der Durchführungsbeschreibung sind konkrete Abhilfemaßnahmen beschrieben, die durchzuführen sind, darunter die Grundsätze für Maßnahmen, die sicherstellen, dass die Ersatznatur sich wie geplant entwickelt. Weitere mögliche Abhilfemaßnahmen als die im Baugesetz und in der Durchführungsbeschreibung genannten, können im Zusammenhang mit weiteren Felduntersuchungen des Gebiets und der Ausmünzung des Bauvorhabens im Einzelnen identifiziert werden. Derartige sonstige Abhilfemaßnahmen können an die Stelle der im UVP-Gutachten beschriebenen treten, soweit diese nicht anderen Teilen der Umwelt schaden.

Auf der Grundlage der vorgesehenen Abhilfemaßnahmen und der in der Durchführungsbeschreibung vorgesehenen Einrichtung von Ersatzbiotopen u. a. m. ist davon auszugehen, dass die Durchführung des Bauvorhabens im Rahmen von §§ 29 a und 30 des Naturschutzgesetzes, darunter dem Erlass über den Artenschutz, § 6 a Abs. 1 und 2 und § 7 des Gesetzes über Jagd und Wildverwaltung erfolgt, die den Artenschutz gemäß Artikel 5 der EU-Vogelschutzrichtlinie und Artikel 12 der Habitatrichtlinie durchführen. Diese Vorschriften gelten weiterhin für das Bauprojekt, wobei jedoch § 13 Anwendung findet.

Außerdem können Maßnahmen erforderlich sein, um Schäden an den Natura 2000-Gebieten abzuwenden, die vom Bauvorhaben beeinflusst werden. Bezüglich der Bewertung der Natura 2000-Gebiete wird auf Abschnitt 15.5.3. der allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Die Bestimmung in *Abs. 3* ermöglicht es der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg, andere im Hinblick auf den Naturschutz erforderliche Abhilfemaßnahmen vorzunehmen. Durch diese Bestimmung können u. a. Gebiete, die von § 3 des Naturschutzgesetzes umfasst sind, ersetzt werden, falls sie vom Bauvorhaben beeinflusst werden. Entsprechend können Maßnahmen zum Schutz anderer Arten als die von der Habitat- und Vogelschutzrichtlinie umfassten ergriffen werden, darunter sonstige vom Artenschutz erlassene Arten.

Zu § 12

Die Flächen, auf denen das Bauvorhaben durchgeführt wird, sind von einer Reihe von Bestimmungen der allgemeinen Naturschutz- und Umweltgesetzgebung umfasst, darunter u. a. des Naturschutzgesetzes, des Forstgesetzes und des Planungsgesetzes, die die Zulassung zu physischen Arbeiten oder Eingriffen auf Flächen regeln. Die Bestimmung zielt darauf ab, Klarheit über das Verhältnis zwischen dem Baugesetz und den Vorschriften der Natur- und Umweltgesetzgebung zu schaffen, in denen Zulassungen u. a. m. vor der Vornahme physischer Maßnahmen im offenen Land und in und in der Nähe von bestimmten natürlichen Lebensräumen und von Tier- und Pflanzenarten erforderlich sind.

Obwohl die Bestimmung vorsieht, dass Teile der allgemeinen Natur- und Umweltgesetzgebung außer Acht gelassen werden können, wird der Zweck dieser Vorschriften im Bauvorhaben nach wie vor dadurch berücksichtigt, dass die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg bei der Durchführung des Bauvorhabens das Baugesetz und die Richtlinien, die sich aus den Bemerkungen zum Gesetzentwurf und aus der Durchführungsbeschreibung sowie dem Rahmen der Umweltprüfungen ergeben, einhalten. Dieser Rahmen stellt insgesamt die Wahrnehmung der Interessen sicher, die sonst durch die außer Acht zu lassenden Bestimmungen wahrgenommen werden. Für eine Beschreibung der relevanten Arbeiten, die im Bauvorhaben durchgeführt werden und die normalerweise eine Zulassung nach den genannten Bestimmungen erfordern, wird auf die Durchführungsbeschreibung verwiesen.

Die Bestimmungen bezüglich Zulassungspflicht oder Ausnahmegenehmigungen in der sonstigen Gesetzgebung, von denen nicht ausdrücklich abgewichen wird, finden nach wie vor Anwendung auf das Bauvorhaben, darunter auch die Bestimmungen in den Gesetzen über Aufsicht, Handhabung und Strafen. Entsprechendes gilt für sonstige Vorschriften z. B. über Schadensersatz oder Umweltschäden in den einschlägigen Gesetzen. Der Vorschlag für § 13 findet jedoch den Umständen nach Anwendung auf Entscheidungen, darunter Entscheidungen über die Aufsicht, die Handhabung und Strafe bezüglich des Bauvorhabens, die nach dieser Vorschrift getroffen werden. Es wird bezüglich des Verhältnisses zwischen Aufsicht über das Baugesetz und der sonstigen Gesetzgebung auf Abschnitt 6.3.4 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Die Bestimmung gilt nicht nur für die dauerhafte Anlage (Tunnelrinne, Eisenbahnanlage usw.), sondern auch für die Arbeiten im vorläufigen Projektbereich, darunter Tunnelementfabrik und Arbeitshafen. Die Bestimmung regelt jedoch nur Arbeiten, die von §§ 1, 2 und 11 des Gesetzentwurfes umfasst sind. Die Ausführung von nicht umfassten Arbeiten setzt somit weiterhin voraus, dass die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg die erforderlichen Zulassungen und Ausnahmegenehmigungen u. a. m. gemäß der in der Bestimmung genannten Gesetzgebung einholen. Die Bestimmung findet außerdem nur Anwendung während der Bauzeit, die in diesem Zusammenhang als die Phase bis 2 Jahre nach der Einweihung der festen Fehmarnbeltquerung definiert ist. Bei der Verwaltung nach den genannten Gesetzen ist in der Folgezeit davon auszugehen, dass die Anlage nach Durchführung des Bauvorhabens auf normale Weise betrieben und in Stand gehalten werden kann. Wenn jedoch in der Betriebsphase erneut Änderungen des Zustands z. B. in einem

geschützten Gebiet oder in einem Naturgebiet vorgenommen werden müssen, finden die normalen Vorschriften Anwendung.

Nach *Abs. 1* der Bestimmung erfordert die Ausführung von Arbeiten nach §§ 1, 2 und 11 dieses Gesetzes keine Ausnahmegenehmigung oder Genehmigung nach §§ 50 und 65 Abs. 1-3, vgl. Kapitel 2 des Gesetzes über Naturschutz und § 35 Abs. 1 des Gesetzes über Planung.

Die Bestimmung beinhaltet erstens, dass das Bauvorhaben ohne Rücksicht auf bestehende Schutzmaßnahmen durchgeführt werden kann, darunter ohne Ausnahmegenehmigungen bezüglich des Schutzes von Østerskov und der Güter Næsbyholm und Bavelse sowie von Saksfjed Iddæmning. Die Bestimmung beinhaltet außerdem, dass ungeachtet § 3 des Naturschutzgesetzes und ohne Ausnahmegenehmigung der Zustand einer Reihe von natürlichen Lebensräumen geändert werden kann, die durch das Bauvorhaben berührt werden. Es können außerdem ungeachtet § 15 des Naturschutzgesetzes die erforderlichen Änderungen des Zustands der Teile der Küsten vorgenommen werden, die von dem Produktionsbereich, der Etablierung des Neulands, der dauerhaften Anlage und der Strecke zwischen Ringsted und Rødbyhavn beeinflusst werden. Entsprechendes gilt für Arbeiten innerhalb der See-, Wasserlauf- und Waldschutzlinie, vgl. §§ 16 und 17 des Naturschutzgesetzes. Die Bestimmung beinhaltet auch, dass keine Landzonenzulassung gemäß § 35 des Planungsgesetzes zur Errichtung von Gebäuden und anderen im Gesetzentwurf genannten Anlagen, darunter die vorläufigen Anlagen und Installationen, eingeholt werden muss.

Die Vorschrift in *Abs. 2* schreibt vor, dass die Vorschriften über Kommune- und Bebauungspläne im Planungsgesetz, in den §§ 20, 22 und 26 a des Naturschutzgesetzes, Kapitel 4 des Erlasses über den Schutz bestimmter Tier- und Pflanzenarten und die Pflege von zu Schaden gekommenem Wild, §§ 8-13 und 26-28 des Forstgesetzes, Kapitel 8 und 8 a des Museumsgesetzes, des Gesetzes über landwirtschaftliche Anwesen und Kapitel 1 a - 4 des Gesetzes über den Küstenschutz bei der Durchführung der Arbeiten gemäß §§ 1, 2 und 11 keine Anwendung finden.

Die Abweichung von den Vorschriften über Kommune- und Bebauungspläne ist darin begründet, dass das Baugesetz den rechtlichen Rahmen für das Bauvorhaben bildet und die Durchführung des Bauvorhabens daher keine physische Planung gemäß dem Planungsgesetz erfordert. Es ist daher auch nicht erforderlich, für die Durchführung des Bauvorhabens neue Pläne zu beschließen oder die bestehende Planung zu ändern. Die Arbeiten nach §§ 1, 2 und 11 im dauerhaften und im vorläufigen Projektgebiet erfordern ebenfalls keine Ausnahmegenehmigung o. Ä. von einer bestehenden Planung.

Die Bestimmung setzt darüber hinaus eine Reihe von Vorschriften außer Kraft, die die Möglichkeit zur Vornahme einer Reihe notwendiger Arbeiten, die Voraussetzung für die Durchführung des Bauvorhabens sind, begrenzen. Es handelt sich u. a. um die Bestimmungen über den Zugang der Öffentlichkeit zu Strandflächen und anderen Küstenstrecken (§ 22 des Naturschutzgesetzes), die Einziehung von Straßen (§ 26 a des Naturschutzgesetzes) und Kapitel 4 des Artenschutzgesetzes über den Schutz von Arten außerhalb von Anhang IV der Habitatrichtlinie. Darüber hinaus werden die Bestimmungen über geschützten Wald im Forstgesetz außer Kraft gesetzt.

Schließlich werden Kapitel 8 und 8 a des Museumsgesetzes, das Landwirtschaftsgesetz und Kapitel 1a - 4 des Küstenschutzgesetzes außer Kraft gesetzt. Bezüglich des Museumsgesetzes wird ein Vertrag zwischen der Femern A/S bzw. der A/S Femern Landanlæg einerseits und dem Kulturministerium (Landeskulturamt) (Kulturstyrelsen) andererseits über die Handhabung der üblichen archäologischen Untersuchungen und gegebenenfalls die Handhabung von Funden u. a. m. bei der Durchführung der Bauarbeiten geschlossen. Bezüglich der Arbeiten, die Stein- oder Erddeiche und von Kapitel 8 a des Gesetzes umfasste vorgeschichtliche Denkmäler berühren, ist in der Durchführungsbeschreibung beschrieben, wie die kulturhistorischen Rücksichten bei der Ausführung dieser Arbeiten wahrzunehmen sind.

Ein erheblicher Teil der Flächen auf Lolland, die für das Bauvorhaben genutzt werden, unterliegen zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Baugesetzes der Landwirtschaftspflicht mit den sich daraus ergebenden Verpflichtungen. Die Vorschrift beinhaltet u. a., dass die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg nicht beantragen muss, die Landwirtschaftspflicht gemäß den Vorschriften in Kapitel 5 des Landwirtschaftsgesetzes aufzuheben. Vom Landwirtschaftsgesetz wird abgewichen, weil das Folketing mit dem Baugesetz beschließt, dass die vom Gesetz umfassten Flächen künftig nicht landwirtschaftliche Flächen sind. Daher wäre eine eigentliche Sachbearbeitung im Hinblick auf die Aufhebung der Landwirtschaftspflicht und sonstiger formaler Begrenzungen nach dem Landwirtschaftsgesetz überflüssig.

Bezüglich des Küstenschutzgesetzes ist beabsichtigt, dass die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg gemäß dem UVP-Gutachten und der Durchführungsbeschreibung die Küstensicherung und den Küstenschutz im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben berücksichtigt.

§ 17 Abs. 1 des Parzellierungsgesetzes fordert, dass eine Fläche, die aus den Hoheitsgewässern gewonnen wird, im Kataster durch Matrikulierung oder Flächenübertragung registriert wird. Voraussetzung für die Matrikulierung des

Neulands ist in der Regel, dass der Nachweis vorliegt, dass die Landgewinnungsfläche gemäß einer Genehmigung des Landesküstenamts (Kystdirektoratet) gewonnen wurde, vgl. § 12 Abs. 1 im Erlass Nr. 1676 vom 20. Dezember 2013 über Matrikelarbeiten. Da das Küstenschutzgesetz keine Anwendung findet, ist § 1 des Baugesetzes der ausreichende Nachweis dafür, dass die Forderung des § 12 Abs. 1 im Erlass über matrikuläre Arbeiten als erfüllt gilt.

Die Vorschrift in Abs. 3 beinhaltet, dass Arbeiten für die Errichtung eines Absenktunnels und eines Arbeitshafens, vgl. § 1 Abs. 2 Ziffer 1, keine Zulassung nach Kapitel 4 des Gesetzes über Rohstoffe erfordern.

Das Rohstoffgesetz enthält Vorschriften über die vorhergehende Zulassung u. a. für die Rohstoffgewinnung. Die Zulassungsforderung gilt u. a. für das Ausbaggern für den Absenktunnel, d. h. Tunnelportal und Cut-and-Cover-Tunnel, sowie in und um den Arbeitshafen bei Rødby, da das bei diesen Arbeiten ausgebagerte Sediment für das Bauvorhaben an Land zur Neulandgewinnung genutzt werden soll.

Die Bestimmung beinhaltet, dass keine Nutzungsgenehmigung nach dem Rohstoffgesetz für die betreffenden Arbeiten an der Tunnelrinne und dem Tunnelportal und die Arbeiten in und um den Arbeitshafen bei Rødby eingeholt werden muss. Ausbaggern und Nutzung erfolgen stattdessen in Übereinstimmung mit der Durchführungsbeschreibung und im Rahmen der Umweltprüfungen, darunter für die marinen Natura 2000-Gebiete.

Die Bestimmung gilt nur für die genannten Arbeiten an Absenktunnel und Arbeitshafen. Rohstoffgewinnung und sonstige Nutzung von Materialien außerhalb des Projektgebiets, z. B. auf Kriegers Flak oder Rønne Banke, falls sich die Unternehmer dafür entscheiden, diese Ressourcen zu nutzen, erfordern die normale Zulassung nach dem Rohstoffgesetz. Entsprechendes gilt für die etwaige Gewinnung aus Gemeinschaftsgebieten. Diese Entscheidungen sind jedoch von § 13 umfasst.

Es wird im Übrigen auf Abschnitt 6.3.1. der allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Zu § 13

In Abs. 1 wird vorgeschlagen, dass Entscheidungen einer Kommunalvertretung oder einer staatlichen Behörde bezüglich des Bauvorhabens, die nach dem Baugesetzbuch (Byggeloven), dem Gesetz über Jagd und Wildverwaltung, dem Gesetz über Naturschutz, dem Gesetz über Wasserläufe, jedoch mit Ausnahme von Kapitel 13, dem Forstgesetz, dem Gesetz über Wasserversorgung u. a. m., dem Gesetz über den Küstenschutz, dem Gesetz über Umweltschutz und dem Gesetz über Rohstoffe sowie den gemäß diesen Gesetzen erlassenen Vorschriften getroffen werden, nicht der Beschwerde an andere Verwaltungsbehörden unterliegen, vgl. jedoch Abs. 2.

Mit der Bestimmung wird vorgeschlagen, dass von den Vorschriften über Beschwerdemöglichkeiten, Beschwerdebehörde und aufschiebende Wirkung der Beschwerde in den genannten Gesetzen abgewichen werden kann, so dass eine Beschwerde über Entscheidungen nach den genannten Gesetzen im Zusammenhang mit den Arbeiten zum Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung nicht den normalen Vorschriften in den jeweiligen Gesetzen unterliegt und unzulässig ist. Eine Außerkraftsetzung der Beschwerdemöglichkeit wurde aus Gründen des Baufortschritts für notwendig erachtet. Die Entscheidungen können indessen auch weiterhin den ordentlichen Gerichten nach den einschlägigen allgemeinen Vorschriften vorgelegt werden. Die Vorschrift ist nicht auf Arbeiten im Projektgebiet begrenzt, da die Vorschrift auch andere Entscheidungen nach den genannten Gesetzen umfasst, wenn diese die Befugnis zur Durchführung des Bauvorhabens beeinflussen oder Verzögerungen o. Ä. mit sich führen können. Z. B. ist die Rohstoffgewinnung außerhalb des Projektgebiets ebenfalls umfasst.

Die Sachbearbeitung ist im Übrigen auch weiterhin in den genannten Gesetzen geregelt, d. h. dass die Vorschriften für Anträge, Vorschriften für Aufsicht und Strafe und über die Verfahrensweise bei Entscheidungen ebenfalls unverändert gelten. Entsprechend gelten die Anforderungen und Voraussetzungen für Zulassungen, Ausnahmegenehmigungen u. a. m. nach den Gesetzen. Wo die Vorschriften in den genannten Gesetzen einen Ermessensspielraum enthalten und wo nach diesen in einem bestimmten Bauvorhaben Rücksicht auf Interessen des Bauherrn und gesamtgesellschaftliche Interessen genommen werden kann, ist die allgemeine Annahme, dass Rücksichten auf das Bauvorhaben ein erhebliches Gewicht zukommt. Dieses Kriterium kann der Verkehrsminister gegebenenfalls ebenfalls bei der Bearbeitung von Beschwerden oder Angelegenheiten, in denen der Minister die Zuständigkeit übernommen hat, anwenden.

Die genannten Aktivitäten und Arbeiten setzen in bestimmten Fällen eine vorhergehende Umweltverträglichkeitsprüfung und -genehmigung voraus. Die Umweltauswirkungen des Bauvorhabens sind in dem UVP-Gutachten beschrieben und bewertet, so dass kein neues UVP-Verfahren durchgeführt zu werden braucht. Die Kommunalvertretung oder eine staatliche Behörde geht von den durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen aus, wenn in Genehmigungen Anforderungen und Bedingungen nach den jeweiligen Gesetzen festzulegen sind. Die vorgeschlagene Bestimmung in § 8 über das UVP-Verfahren bei Änderungen des Bauvorhabens findet jedoch

Anwendung bei wesentlichen Änderungen gegenüber dem früher Geltenden während der Bauzeit. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in den allgemeinen Bemerkungen in Abschnitt 6.2 oben sowie die Bemerkungen zu § 8 des Gesetzentwurfes verwiesen.

Der Ausschluss der Beschwerdemöglichkeit gilt nur während der Bauzeit der Festen Fehmarnbeltquerung und findet damit nicht mehr Anwendung nach der Fertigstellung der Querung, gleichgültig ob sich danach ein Bedarf für Entscheidungen nach den genannten Gesetzen herausstellen sollte.

In *Abs. 2* wird vorgeschlagen, dass die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg kommunale Entscheidungen, darunter z. B. eine Auflage nach den in *Abs. 1* genannten Gesetzen, dem Verkehrsminister als administrativer Beschwerdeinstanz vorlegen können. Die Bearbeitung dieser Beschwerden durch den Verkehrsminister ist wie in *Abs. 1* auch weiterhin durch die genannten Gesetze geregelt, d. h. dass die Auflagen und Bedingungen, die für Zulassungen, Ausnahmegenehmigungen u. a. m. nach den Gesetzen gelten, auch weiterhin gelten. Wo es bei der Ausübung eines Ermessens möglich ist, nach den betreffenden Gesetzen Rücksicht auf einen Antragsteller, einen Bauherrn oder eine gesamtgesellschaftliche Rücksicht auf das Bauvorhaben einzubeziehen, kann der Verkehrsminister diese Rücksichten einbeziehen und ihnen bei der Entscheidung in der Beschwerdesache entscheidendes Gewicht beimessen. Der Minister kann in diesem Zusammenhang sein Wissen über das Bauvorhaben nutzen.

Mit *Abs. 3* wird vorgeschlagen, den Verkehrsminister zu ermächtigen, in Angelegenheiten, die das Bauvorhaben betreffen, die Befugnis der Kommunalvertretung gemäß den in *Abs. 1* genannten Gesetzen in Einzelfällen zu übernehmen. Diese Möglichkeit bezieht sich ausschließlich auf die Kompetenz in einem näher zu bestimmenden Umfang, Entscheidungen zu treffen (*Call in*), die bei der Kommunalvertretung nach den in *Abs. 1* genannten Gesetzen anhängig sind. Die Bestimmung wird u. a. angewandt, wenn eine Angelegenheit aufgrund wesentlicher Rücksichten auf den Fortschritt des Bauvorhabens von einer Behörde bearbeitet und entschieden werden muss, die gründlichen Einblick in den Zusammenhang und den Rahmen des Bauvorhabens besitzt. Die Bestimmung kann außerdem namentlich in Bezug auf *Abs. 2* relevant sein, wenn eine Kommune keine Entscheidung in einer Angelegenheit trifft, die für den Fortschritt des Bauvorhabens von wesentlicher Bedeutung ist.

Der Verkehrsminister hat – wie nach *Abs. 2* – die Entscheidung gemäß den Vorschriften und der Praxis nach den in *Abs. 1* genannten Gesetzen zu treffen, wobei jedoch Rücksichten auf das Bauvorhaben, darunter die Vermeidung wesentlicher Verzögerungen oder Verteuerung des Bauvorhabens, Bedeutung beigemessen werden kann, falls es nach den betreffenden Gesetzen möglich ist. Selbst wenn der Verkehrsminister beschließt, eine Entscheidung in einer näher bezeichneten Angelegenheit zu treffen, ändert dieser Beschluss nicht die allgemeinen Vorschriften über Aufsicht und Handhabung. Der Verkehrsminister kann jedoch auch beschließen, die Zuständigkeit in einer Aufsichtsangelegenheit an sich zu ziehen.

Aus der Vorschrift in *Abs. 4* ergibt sich, dass in Beschwerdefällen gemäß *Abs. 2* und in Angelegenheiten, in denen der Verkehrsminister die Befugnisse der Kommunalvertretung gemäß *Abs. 3* übernommen hat, keine Beschwerde über die Entscheidung des Ministers an eine andere administrative Behörde möglich ist.

Die Vorschrift in *Abs. 5* legt fest, dass die kommunalen Aufsichtsbehörden nicht die Aufsicht über von Absatz 1 umfasste Entscheidungen der Kommunalvertretung ausüben. Nach Kapitel VI des Gesetzes über Verwaltung der Kommunen (Gesetzesbekanntmachung Nr. 186 vom 19. Februar 2014) führt die obere Verwaltungsbehörde (Statsforvaltningen) die Aufsicht darüber, dass die Kommunen die Gesetzgebung einhalten, die insbesondere für öffentliche Behörden gilt, soweit keine besonderen Beschwerde- oder Aufsichtsbehörden bestehen, die Stellung zur betreffenden Angelegenheit nehmen können. Aus Kapitel VII desselben Gesetzes geht hervor, dass das Wirtschafts- und Innenministerium Beschwerdeinstanz für eine Reihe näher bezeichneter Entscheidungen über Sanktionen, Zustimmung und Zulassung ist, die von der oberen Verwaltungsbehörde (Statsforvaltningen) getroffen werden sowie dass das Wirtschafts- und Innenministerium die oberste Aufsichtsbehörde bezüglich von Maßnahmen oder Unterlassungen der oberen Verwaltungsbehörde (Statsforvaltningen) im Zuge der Ausübung der Aufsicht ist. Aus § 1 *Abs. 2* im Gesetz über die Verwaltung der Kommunen ergibt sich, dass die Vorschriften im Gesetz über die Verwaltung der Kommunen gegenüber sonstiger Gesetzgebung nachgiebig sind.

Die Abweichung von den Vorschriften über die Beschwerdemöglichkeit, Beschwerdebehörde und aufschiebende Wirkung einer Beschwerde in *Abs. 1* kann mit sich führen, dass die kommunalen Aufsichtsbehörden eine Zuständigkeit erhalten, die sie nach der geltenden Gesetzgebung nicht haben. Da dies nicht beabsichtigt ist, wird in *Abs. 5* vorgeschlagen, dass die kommunalen Aufsichtsbehörden nicht die Aufsicht über von *Abs. 1* umfasste Entscheidungen der Kommunalvertretung führen. Es wird auf die vorstehende Begründung zur Abweichung von den Vorschriften über Beschwerdemöglichkeiten in den in *Abs. 1* genannten Gesetzen verwiesen.

Die vorgeschlagene Vorschrift beinhaltet, dass weder die obere Verwaltungsbehörde (Statsforvaltningen) noch das Wirtschafts- und Innenministerium befugt ist, die Aufsicht über Entscheidungen der Kommunalvertretung gemäß *Abs. 1*

zu führen, darunter Vorschriften für die Sachbearbeitung, bei denen die Beurteilung der Gesetzmäßigkeit am zweckmäßigsten gemeinsam mit einer Prüfung der Gesetzmäßigkeit der Entscheidung vorgenommen wird, z. B. Begründung, gesetzliche/sachliche Kriterien, Offizialmaxime.

Den kommunalen Aufsichtsbehörden ist nur verwehrt, die Aufsicht über nach Abs. 1 getroffene Entscheidungen zu führen. Somit können die kommunalen Aufsichtsbehörden die Einhaltung z. B. der Regeln im Verwaltungsgesetz über Befangenheit, Akteneinsicht der Parteien, Parteienhörung u. a. m. sowie Akteneinsicht nach dem Öffentlichkeitsgesetz durch die Kommunen beaufsichtigen.

Mit der Vorschrift in Abs. 6 wird der Verkehrsminister ermächtigt, Vorschriften zu erlassen, dass die Kommunalvertretung zum Zwecke der Behandlung von Beschwerden durch den Verkehrsminister oder in Call-in-Angelegenheiten gemäß Abs. 2 und 3 verpflichtet ist, Angaben bezüglich der betreffenden Kommune im Hinblick auf eine Bewertung von Umständen beizubringen, die durch die in Abs. 1 genannten Gesetze geregelt sind. Die Bestimmung soll sicherstellen, dass der Verkehrsminister die Informationen, die die Kommunalvertretung besitzt – oder deren Beschaffung der Kommunalvertretung angemessenerweise auferlegt werden kann – im Hinblick auf die Behandlung der Angelegenheit durch den Verkehrsminister erhält. Die Bestimmung entspricht der Bestimmung in § 83 des Umweltschutzgesetzes, wonach der Umweltminister Kommunalvertretungen auferlegen kann, Angaben zum Zwecke einer Prüfung von Umständen beizubringen, die dem Gesetz innerhalb des Gebiets der jeweiligen Kommune unterliegen. Es kann verlangt werden, die Angaben in einer bestimmten Form vorzulegen.

Zu § 14

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in Abs. 1 Satz 1 wird ein Rechtsgrund geschaffen, dass der Verkehrsminister Vorschriften über Verschmutzung und Belästigungen durch die Durchführung des Bauvorhabens erlassen kann. Die Bestimmung umfasst nur Verschmutzung und Belästigungen, die normalerweise nach Kapitel 5 des Umweltschutzgesetzes zu regeln wären, und nicht sonstige Verschmutzungen und Belästigungen, die bei der Durchführung des Bauvorhabens auftreten, wie diejenigen, die z. B. durch das Wasserversorgungsgesetz geregelt sind.

Die vorgeschlagene Bestimmung beinhaltet, dass der Verkehrsminister Schutzbelange nach dem Umweltschutzgesetz gemäß dem Gesetzentwurf wahrnehmen kann, indem er Grenzwerte für die zulässige Verschmutzung und Belästigung festsetzt, die von den Baustellen und Projektbereichen des Bauvorhabens ausgehen. Der Verkehrsminister geht dabei von den Grundsätzen im Umweltschutzgesetz aus; grundsätzlich wird kein niedrigeres Schutzniveau als normal angestrebt, es sei denn, dass wesentliche Belange für die Durchführung des Bauvorhabens dies erfordern.

Die Bestimmung führt somit mit sich, dass das Bauvorhaben in Fällen, in denen eine örtliche Vorschrift, eine Auflage oder eine Bedingung in einer Entscheidung beispielsweise eine erhebliche Verzögerung oder Verteuerung des Bauvorhabens mit sich führt, durch die vom Verkehrsminister zu erlassenden Vorschriften einen höheren Stellenwert erhält als die Rücksichten auf die örtlichen Interessen, die normalerweise ausgehend von einer Gesamtabwägung entgegenstehender Rücksichten gemäß dem Umweltschutzgesetz oder in gemäß diesem erlassenen Vorschriften wahrgenommen würden.

Der Verkehrsminister hat außerdem beim Erlass von Vorschriften, darunter Grenzwerten für Verschmutzung oder Belästigungen, dafür zu sorgen, dass relevante EU-rechtliche Vorschriften eingehalten werden. Der Verkehrsminister bezieht bei der Anwendung der vorgeschlagenen Bestimmung andere öffentliche Behörden ein, die auf dem betreffenden Gebiet sachkundig sind.

Es wird im Einzelnen auf Abschnitt 6.3.2. in den allgemeinen Bemerkungen über die Festsetzung von Grenzen für Verschmutzung und Belästigungen verwiesen.

Die Bestimmung in Abs. 1 Satz 2 gewährt dem Verkehrsminister die Befugnis, Vorschriften über Eigenkontrolle auf Rechnung der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg zu erlassen. Die Eigenkontrolle wird von autorisierten, akkreditierten oder ähnlichen Sachverständigen und entsprechenden Labors durchgeführt. Der Verkehrsminister kann ebenso Vorschriften über Aufsicht und Handhabung erlassen, darunter dass Entscheidungen über Aufsicht und die Handhabung von nach dieser Bestimmung erlassenen Vorschriften nicht der Beschwerde an eine andere administrative Behörde unterliegen. Der Verkehrsminister kann in diesem Zusammenhang u. a. anordnen, dass die Aufsichts- und Handhabungsbestimmungen des Umweltschutzgesetzes ganz oder teilweise auch Anwendung auf die erlassenen Vorschriften finden. Der Minister kann z. B. auch eine Aufsichtsbehörde benennen und anordnen, dass die Aufsichtsbehörde dem Verantwortlichen auferlegen kann, Angaben zu machen und Messungen oder andere Untersuchungen auf eigene Rechnung u. a. m. vorzunehmen. Die Vorschrift entspricht § 72 des Umweltschutzgesetzes, wonach derjenige, der für ein Unternehmen haftet, das Anlass zu Verschmutzung geben kann, auf Aufforderung vollständige Angaben zu machen hat, darunter über Finanz- und Abschlussfragen. Die Behörden können in diesem

Zusammenhang u. a. dem Verantwortlichen auferlegen, auf eigene Rechnung Probeentnahmen, Analysen und Messungen von Stoffen durchzuführen, die in die Umgebung entlassen werden, sowie von Lärm und Vibrationen und die Ursachen und Wirkungen einer eingetretenen Verschmutzung zu klären.

Aus *Abs. 2* geht hervor, dass das Umweltschutzgesetz sowie auf dessen Grundlage ausgestellte Vorschriften und Entscheidungen, d. h. u. a. danach festgesetzte Auflagen, Verbote und Ausnahmegenehmigungen, keine Anwendung auf Verschmutzung und Belästigungen durch die Teile des Bauvorhabens finden, die von den nach *Abs. 1* erlassenen Vorschriften umfasst sind. Soweit der Verkehrsminister Vorschriften erlässt, sind Verschmutzungen und Belästigungen ausschließlich nach diesen Vorschriften zu regulieren. Dies umfasst auch eine Auflage in einer Umweltgenehmigung nach Kapitel 5 des Umweltschutzgesetzes, soweit dies mit dem EU-Recht vereinbar ist, darunter namentlich die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 2010/75/EU vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (IE-Richtlinie). Werden z. B. Vorschriften über Lärm für den Teil des Projektgebiets festgesetzt, der die Tunnelementfabrik umfasst, so treten diese Vorschriften an die Stelle der Auflagen in der Umweltgenehmigung für die Tunnelementfabrik gemäß Kapitel 5 im Umweltschutzgesetz.

Falls zum Zeitpunkt, zu dem Entscheidungen getroffen oder Vorschriften erlassen werden, Beschwerdesachen über die Gesetzmäßigkeit von Entscheidungen, darunter Verbote oder Auflagen durch die Kommune Lolland, anhängig sind, kann der Beschwerdeausschuss für Natur und Umwelt (Natur- og Miljøklagenævnet) je nach den Umständen diese Angelegenheiten nach den geltenden Vorschriften fertig bearbeiten. Die betreffenden Entscheidungen entfalten jedoch keine zukunftsgerichtete Wirkung für die Durchführung des Bauvorhabens, wenn der Verkehrsminister eine Entscheidung getroffen oder Vorschriften erlassen hat.

Es wird im Übrigen auf die allgemeinen Bemerkungen in Abschnitt 6 verwiesen.

Zu § 15

Mit *Abs. 1* wird der Verkehrsminister ermächtigt, Vorschriften über Entschädigung für Bewohner und Ferienseiteigentümer für Belästigungen und Nachteile in Verbindung mit der Durchführung des Bauvorhabens zu erlassen, wenn er beschließt, Belästigungen oder Verschmutzung durch den Erlass von Vorschriften gemäß § 14 des Gesetzentwurfes zu regeln. Der Verkehrsminister wird außerdem ermächtigt, Vorschriften über den Kreis der Berechtigten, die Höhe der Entschädigung, Auszahlung, Fristen, Zinsen usw. zu erlassen. Bewohner sind grundsätzlich Personen über 18 Jahre, die ihre Meldeadresse in einer Wohnung haben, die von Verschmutzung oder Belästigungen betroffen ist, und gleichzeitig tatsächlich in der Wohnung wohnen.

Unter einem Ferienhaus ist eine Wohnung zu verstehen, die ungeachtet ihres Zonenstatus als Ferien- und Freizeitwohnung genutzt wird. Das Gesetz umfasst somit Freizeitwohnungen jeder Art, z. B. traditionelle Sommerhäuser, Freizeithäuser und Ferienhäuser, für die keine Genehmigung für die ganzjährige Wohnnutzung vorliegt, ungeachtet ob das Sommerhaus innerhalb oder außerhalb eines Sommerhausgebiets liegt. Diese Abgrenzung ist die gleiche, die in Bezug auf die Steuergesetzgebung Anwendung findet.

Die Bestimmung, die für den Verkehrsminister nachgiebig ist, entspricht in Hauptzügen § 14 b des Cityring-Gesetzes (Gesetz Nr. 552 vom 6. Juni 2007 mit späteren Änderungen), abgesehen von der Bestimmung, dass auch Eigentümer von Sommerhäusern von der Vorschrift umfasst sind. Namentlich kann ein Anspruch auf Entschädigung vorliegen, wenn die in § 14 vorgeschlagene Bestimmung auf eine Art und Weise genutzt wird, die den Unternehmern des Bauvorhabens verschmutzende oder besonders unangenehme Bauarbeiten, z. B. am Abend und in der Nacht, erlauben.

Die Bestimmung zielt darauf ab, Vorschriften über die praktische Planung der Regelung festzulegen. Es wird dazu auf Abschnitt 6.3.2 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Aus der Vorschrift in *Abs. 2* folgt, dass der Verkehrsminister Vorschriften erlassen kann, dass die Femern A/ S oder die A/S Femern Landanlæg Bewohnern, die infolge einer Regelung nach § 14 besonderen Belästigungen ausgesetzt sind, eine Ersatzwohnung oder die Übernahme ihrer Wohnung anbieten kann. Der Verkehrsminister kann in diesem Zusammenhang Vorschriften erlassen, dass die Kommunalvertretung der Wohngemeinde auf Antrag des Bewohners eine Ersatzwohnung aus dem Wohnungsbestand anweisen kann, für die die Kommunalvertretung das Anweisungsrecht nach dem Gesetz über gemeinnützige Wohnungen hat oder die Verfügung nach dem Gesetz über Stadterneuerung erhält. Der Verkehrsminister kann außerdem Vorschriften über die Verfahrensweise bei der Vergabe von Ersatzwohnungen oder Übernahme erlassen, darunter die Bedingungen in Verträgen über Ersatzwohnungen, Kosten durch Ersatzwohnungen und Beendigung der Verträge über Ersatzwohnungen, darunter auch, dass der Vertrag endet, falls die Wohnung, die Belästigungen ausgesetzt ist, vermietet oder für Wohnzwecke oder als Freizeitwohnung benutzt wird.

Die Bestimmung zielt darauf ab, dass der Verkehrsminister Einzelvorschriften, wann Bewohner, darunter Bewohner mit besonderen Bedürfnissen, Anspruch auf eine Ersatzwohnung haben, Vorschriften über das Verfahren bei einem Antrag auf eine Ersatzwohnung, über den Umfang des Ersatzwohnungsvertrages sowie über den Nachweis von Umzugskosten und sonstigen Kosten, die von der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg zu ersetzen sind, erlassen kann.

Der Verkehrsminister kann darüber hinaus u. a. festlegen, dass die Kommunalvertretung in der Wohnkommune eine Ersatzwohnung anzuweisen hat, falls der betreffende Bewohner nicht selbst eine geeignete Wohnung findet. Die Kommune kann sowohl Wohnungen, für die die Kommune das Anweisungsrecht nach dem Gesetz über gemeinnützige Wohnungen besitzt, als auch Wohnungen anweisen, über die die Kommune nach dem Gesetz über Stadterneuerung die Verfügung erhält. Mietverträge zwischen Bewohner und Vermieter werden nach den allgemeinen dafür geltenden Vorschriften abgeschlossen. Ebenso wird das Verhältnis zwischen Kommune und Vermietern auch weiterhin nach den normalen Vorschriften geregelt. Die Bestimmung beinhaltet keine Abweichung davon, sondern ermöglicht es ausdrücklich, dass der Kommune auferlegt werden kann, den betreffenden Bewohnern eine Wohnung als zeitweilige Ersatzwohnung anzuweisen, obwohl diese Anweisung nach dem Gesetz über gemeinnützige Wohnungen und dem Gesetz über Stadterneuerung nicht vorgesehen ist.

Der Verkehrsminister kann schließlich Einzelvorschriften erlassen, wann ein Vertrag über eine Ersatzwohnung zwischen dem Bewohner und der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg beendet ist, und dabei festlegen, dass der Vertrag endet, wenn die von Belästigungen betroffene Wohnung vermietet oder als Wohnung oder als Freizeitwohnung genutzt wird.

Abs. 2 beinhaltet außerdem, dass der Verkehrsminister Vorschriften erlassen kann, dass Bewohner, die Eigentümer ihrer Wohnung sind, die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg auffordern können, die Wohnung zum Marktpreis zu kaufen (Übernahme). Dies könnten beispielsweise Personen sein, die gegenüber Belästigungen u.a.m. besonders empfindlich sind. Es wäre relevant bei besonderen persönlichen Umständen, darunter nachgewiesenen gesundheitsmäßigen oder besonderen familiären Umständen. Als Voraussetzung gilt, dass der Eigentümer seinen festen Wohnsitz in der Wohnung hat.

Im Falle des Antrags auf Übernahme übernimmt die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg die betreffende Wohnung als Eigentum und kann sie zu einem späteren Zeitpunkt weiterveräußern. Etwaige Wertverluste oder Wertsteigerungen betreffen den früheren Eigentümer nicht. Die Übernahme setzt voraus, dass der Bewohner Eigentümer der Wohnung ist, und es der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg rechtlich möglich ist, die Wohnung zu erwerben. Dies kann z. B. bei Genossenschaftswohnungen, bestimmten Eigentumswohnungen, gemeinnützigen Wohnungen u. a. m. ausgeschlossen sein oder falls die Satzung des Eigentümervereins die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg als Eigentümer ausschließt.

Ersatzwohnung und Übernahme sind nicht relevant für Sommerhausbesitzer, es sei denn, das Sommerhaus dient zu rechtmäßigem ganzjährigem Aufenthalt.

Nach der Bestimmung in Abs. 3 trifft die Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne) die Entscheidung über Entschädigung, Ersatzwohnung und Übernahme nach den Vorschriften gemäß § 14 Abs. 1 und 2 und § 15 Abs. 1 und 2, wenn keine Einigkeit zwischen den Parteien erzielt werden kann oder wenn Uneinigkeit über einen geschlossenen Vertrag entsteht. Die Enteignungskommission kann, falls sie es für zweckmäßig erachtet, derartige Angelegenheiten auf schriftlicher Grundlage nach Anhörung der Parteien gemäß den Vorschriften der Verwaltungsgesetzgebung behandeln.

Wird eine Angelegenheit vom Bewohner oder Eigentümer der Enteignungskommission vorgelegt, so zahlt die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg Entschädigung in Übereinstimmung mit ihrem Angebot, bis die endgültige Entscheidung vorliegt. Die Zuteilung einer Ersatzwohnung kann erst dann erfolgen, wenn eine Vereinbarung oder eine Entscheidung vorliegt. In der Zwischenzeit wird eine Entschädigung ausbezahlt. Legt ein Bewohner der Enteignungskommission eine Entschädigungssache vor und möchte er nach einem gewissen Zeitraum stattdessen eine Ersatzwohnung zugeteilt erhalten, so ist der Betreffende nicht davon ausgeschlossen. Die Enteignungskommission entscheidet daraufhin, ob die bisher ausbezahlte Entschädigung zu erhöhen ist.

Die Kommission behandelt die Angelegenheit nach den gemäß §§ 14 und 15 des Gesetzentwurfes erlassenen Vorschriften. Gemäß Abs. 4 müssen Entschädigungs-, Ersatzwohnungs- und Übernahmesachen im Übrigen von der Enteignungskommission nach den Vorschriften im Gesetz über die Verfahrensweise bei Enteignung von Immobilien behandelt werden.

Die Bestimmung in Abs. 5 legt fest, dass nach Abs. 1 und 2 festgesetzte Entschädigungen und Beträge im Zusammenhang mit einer Ersatzwohnung nicht in die Prüfung der Frage einbezogen werden, ob eine Person Anspruch

auf öffentliche Leistungen hat, und führen nicht zu einer Herabsetzung derartiger Leistungen. Nach der Bestimmung ist daher bei der Prüfung, ob eine Person Anspruch nach der übrigen Gesetzgebung auf öffentliche Leistungen hat, sowie bei der Berechnung von deren Höhe von Beträgen abzusehen, die als Entschädigung für Verschmutzung oder Belästigungen infolge des Bauvorhabens nach den gemäß Abs. 1 (Entschädigung) erlassenen Vorschriften ausbezahlt wurden. Außerdem erfolgt kein Abzug in den Leistungen der öffentlichen Hand aufgrund dieser Beträge.

Die Vorschrift gilt auch für den Fall, dass die Kommission für Enteignung und Wertermittlung (Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen), vgl. Abs. 3, oder die ordentlichen Gerichte eine Entscheidung über die nach gemäß Abs. 1 und 2 erlassenen Vorschriften bei der Zuteilung einer Ersatzwohnung geleisteten Entschädigung und Beträge treffen. Die Bestimmung umfasst alle öffentlichen Leistungen und beinhaltet, dass bei Zuerkennung, Berechnung der Höhe und Auszahlung dieser Leistungen von der Entschädigung für Verschmutzung und Belästigungen durch die Durchführung des Bauvorhabens abzusehen ist. Die Bestimmung gilt für alle Beträge, die Bewohner und Eigentümer von der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg entweder als Entschädigung für Belästigungen infolge des Bauvorhabens oder im Zusammenhang mit der Zuteilung einer Ersatzwohnung erhalten, darunter Beträge zur Deckung von Umzugskosten und Beträge im Hinblick auf den Einbau besonderer erforderlicher Einrichtungen u. a. m.

Die Bestimmung legt schließlich fest, dass die Entschädigung und sonstige Beträge, darunter für die Ersatzwohnung, steuerfrei sind. Die Entschädigung und die Beträge werden bei der Berechnung des steuerpflichtigen Einkommens des Empfängers nicht berücksichtigt. Der Übernahmepreis bei einer Übernahme ist nicht von der Steuerbefreiung umfasst und wird nach den geltenden Vorschriften über Gewinne beim Verkauf von Immobilien besteuert.

Die Vorschrift in Abs. 6 führt mit sich, dass im Falle des Erlasses von Vorschriften gemäß Abs. 1 und 2, darunter über Ersatzwohnungen, die Vorschriften in Kapitel 9 des Gesetzes über Stadterneuerung und Stadtentwicklung keine Anwendung finden auf Fragen von Gesundheitsgefährdung in Gebäuden, die für Wohnzwecke oder den Aufenthalt von Menschen dienen, infolge von Lärmbelastigung durch das Bauvorhaben.

Die Bestimmung beinhaltet, dass gemäß Abs. 1 erlassene Vorschriften, darunter bezüglich Ersatzwohnungen, und dass Verschmutzung und Belästigungen durch das Bauvorhaben nach dem Gesetz über Stadterneuerung und die Stadtentwicklung nicht bedeuten, dass die Kommunalvertretung die Entscheidung treffen kann, dass ein Gebäude gesundheitsgefährdend ist (Unbewohnbarkeitserklärung – kondemnering), vgl. §§ 75-76 des Stadterneuerungsgesetzes, und dass nach diesen Vorschriften eine Ersatzwohnung zugeteilt werden muss, vgl. §§ 61-63 des Stadterneuerungsgesetzes. Die Bestimmung bedeutet, dass die Kommunalvertretung bei der Anwendung des Stadterneuerungsgesetzes von Verschmutzung und Belästigungen durch die Durchführung des Bauvorhabens absehen muss. Die sonstigen Vorschriften in Kapitel 9 des Stadterneuerungsgesetzes finden ebenfalls keine Anwendung.

Die Bestimmung hat keine Bedeutung für die sonstigen Vorschriften des Stadterneuerungsgesetzes, so dass es auch weiterhin möglich ist, eine Entscheidung über fehlende Eignung für Wohnzwecke aus anderen Gründen als Verschmutzung und Belästigungen aufgrund der Durchführung des Bauvorhabens zu treffen, darunter aufgrund von Setzungsschäden, Brand- oder Einsturzgefahr infolge von Baggararbeiten usw.

Es ist anzumerken, dass diese Bestimmung auch für bereits anhängige Verfahren nach Kapitel 9 des Stadterneuerungsgesetzes bei Inkrafttreten dieses Gesetzes gilt. Erlässt der Verkehrsminister Vorschriften gemäß dem Vorschlag für Abs. 1 und 2, so findet Kapitel 9 des Stadterneuerungsgesetzes keine Anwendung auf anhängige Fragen der Gesundheitsgefährdung infolge der Lärmbelastigungen durch das Bauvorhaben in Gebäuden, die für Wohnzwecke oder den Aufenthalt von Menschen dienen. Die Bewohner können danach eine Ersatzwohnung nach den neuen günstigeren Vorschriften erhalten; etwaige Verfahren über die Eignung für Wohnzwecke u. a. m. gemäß Kapitel 9 des Stadterneuerungsgesetzes sind hinfällig.

Im Übrigen wird auf die allgemeinen Bemerkungen in Abschnitt 6.3.2 verwiesen.

Zu § 16

Nach der Bestimmung in Abs. 1 finden Kapitel 6 des Gesetzes über Umweltschutz und aufgrund dessen erlassene Vorschriften keine Anwendung auf ungefährliche Sedimente, die innerhalb des Oberflächenwassers im Hinblick auf Landgewinnung transportiert werden. Der Ausdruck „ungefährlich“ entspricht der Voraussetzung in Artikel 2 Abs. 3 der Abfallrichtlinie, laut dem die Materialien „nicht gefährlich“ sein dürfen.

Wie sich aus Abschnitt 6.3.3. in den allgemeinen Bemerkungen ergibt, wird veranschlagt, dass nur etwa 5 % der Sedimente (hauptsächlich Torf und Schlick mit minderwertigen geotechnischen Eigenschaften), die am Tunnelportal und Cut-and-Cover-Tunnel bei Rødbyhavn, in der Tunnelrinne und um den Arbeitshafen bei Rødbyhavn ausgebaggert werden, Abfall sind. Der weitaus größte Teil des Aushubs beim Bauvorhaben im Übrigen (ca. 95 %), der vor allem

voraussichtlich aus Sand und Ton mit guten technischen Eigenschaften besteht, so dass er z. B. für Anlagen an Land genutzt werden kann, gelten dagegen nicht als Abfall, sondern als Nebenprodukt, vgl. Artikel 5 der Abfallrichtlinie und § 2 Abs. 2 des Abfallerlasses.

Die Bestimmung betrifft deshalb nur die Teile der Sedimente des Bauvorhabens, die eine Beschaffenheit (minderwertige geotechnische Eigenschaften) haben, die bewirken, dass es sich nicht um ein Nebenprodukt, sondern um Abfall handelt. Die Vorschrift beinhaltet, dass diese Sedimentmaterialien von den Abfallbestimmungen ausgenommen sind, solange die Materialien nur innerhalb des Oberflächenwassers im Hinblick auf die Landgewinnung verbracht, d. h. konkret zur Landgewinnung genutzt werden.

Materialien, die an Land verwendet oder an anderen Stellen in den Hoheitsgewässern abgesehen von Landgewinnung verklappt werden, sind dagegen nicht von der Bestimmung umfasst. Diese Materialien sind stattdessen nach den allgemeinen Abfallvorschriften zu behandeln.

Die Bestimmung in Abs. 2 gewährt dem Verkehrsminister die Befugnis, Vorschriften zu erlassen, wann Sedimente als ungefährlich zu gelten haben. Der Verkehrsminister kann außerdem Vorschriften über die Probeentnahme und Eigenkontrolle auf Rechnung der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg sowie über Aufsicht und Handhabung erlassen. Es ist beabsichtigt, dass der Verkehrsminister in Zusammenarbeit mit dem Umweltminister u. a. nähere Vorschriften mit Grenzwerten für den Inhalt von Gefahrstoffen in Sedimenten, Probeentnahme und Eigenkontrollprogramm für die Materialien, die für die Neulandgewinnung verwendet werden, erlässt. Diese Vorschriften sollen sicherstellen, dass Sedimente ungefährlich sind und dass die Bedingung in Artikel 2 Abs. 3 der Abfallrichtlinie damit erfüllt ist. Gefährlicher Abfall ist in Artikel 3 Ziffer 2 der Abfallrichtlinie und in § 3 Ziffer 22 des Abfallerlasses definiert.

Zu § 17

Nach der Bestimmung finden §§ 10-16 entsprechende Anwendung auf von § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 umfasste Änderungen und Erweiterungen des Bauvorhabens. Die Bestimmung beinhaltet u. a., dass genehmigte Projektänderungen ebenfalls ohne Anwendung der in § 12 genannten Gesetzgebung vorgenommen werden können, dass die Beschwerdemöglichkeit in § 13 auch für Entscheidungen, die die Änderung oder Erweiterung betreffen, ausgeschlossen ist und dass die Möglichkeit besteht, Vorschriften über Verschmutzung und Belästigungen gemäß §§ 14 und 15 zu erlassen.

Zu § 18

Im Zuge des Bauvorhabens sind Arbeiten an Leitungen und Versorgungsanlagen auszuführen, darunter die Verlegung oder der Abbau von Versorgungsleitungen auf Straßenflächen oder anderen öffentlichen oder privaten Grundstücken. Um sicherzustellen, dass das Bauvorhaben bezüglich der Gebührentrichtung für die Verlegung von Leitungen nicht schlechter gestellt ist als beispielsweise die Straßenbehörde bei einem Straßenprojekt, wird mit dieser Bestimmung eine Regelung und Verdeutlichung für die Kostentragung vorgeschlagen.

Zum Zeitpunkt der Einbringung des Gesetzentwurfes liegt das Straßengesetz in Form der Gesetzesbekanntmachung Nr. 1048 vom 3. November 2011 in der Fassung des Gesetzes Nr. 552 vom 2. Juni 2014 vor. Das Folketing hat ein neues Straßengesetz in Form des Gesetzes Nr. 1520 vom 27. Dezember 2014 beschlossen, das mit wenigen Ausnahmen am 1. Juli 2015 in Kraft tritt („neues Straßengesetz“). Zum selben Zeitpunkt wird die vorgenannte Gesetzesbekanntmachung Nr. 1048 vom 3. November 2011 aufgehoben. § 77 im neuen Straßengesetz entspricht § 106 im geltenden Straßengesetz.

Nach geltendem Recht ergibt sich aus § 106 Abs. 1 des Straßengesetzes (§ 77 Abs. 1 des neuen Straßengesetzes) über das sogenannte „Gastprinzip“, dass Arbeiten an Leitungen in oder über Gemeindestraßen, darunter die erforderliche Verlegung von Leitungen u. a. m., bei einer Regulierung oder Verlegung der Straße vom jeweiligen Eigentümer der Leitungen bezahlt werden, es sei denn, dass durch Vertrag oder einen von einer gemäß dem Gesetz über die Vorgehensweise bei der Enteignung von Immobilien eingesetzten Enteignungskommission erlassenen Beschluss oder einer von der Kommunalvertretung getroffenen Entscheidung nach den §§ 37 und 38, vgl. § 40 des Wasserversorgungsgesetzes, Anderweitiges festgesetzt wurde. Eine entsprechende Bestimmung findet sich in § 70 des Gesetzes über private Gemeinschaftsstraßen bezüglich Leitungen in privaten Gemeinschaftsstraßen in Städten oder geschlossenen Bepflanzungen.

Das Gastprinzip gilt nach geltender Rechtsprechung auch außerhalb von Straßenflächen. Der Oberste Gerichtshof (Højesteret) führt in seinem Urteil vom 22. September 2009 (UfR 2009.2978H – M3-Urteil) aus, dass das Gastprinzip die Bezeichnung für eine ergänzende Vorschrift ist, die in den Fällen Anwendung findet, in denen unentgeltlich die Genehmigung zur Anbringung einer Leitung auf einem Grundstück gegeben wurde. Die Vorschrift beinhaltet, dass der

Eigentümer der Leitung als „Gast“ die Kosten für die Leitungsarbeiten trägt, die durch die geänderte Nutzung durch den Eigentümer der Fläche entstehen, auf der die Leitung angebracht ist. Der Erwerber eines Grundstücks tritt grundsätzlich in die Rechte und Verpflichtungen des Übertragenden bezüglich des Grundstücks ein. Der Oberste Gerichtshof (Højesteret) führt aus, dass das Gastprinzip in § 106 des Straßengesetzes (§ 77 des neuen Straßengesetzes) zum Ausdruck kommt. Diese Bestimmung umfasst Arbeiten, die von den Straßenbehörden im Rahmen der von der Behörde wahrzunehmenden Aufgaben durchgeführt werden.

Der Oberste Gerichtshof (Højesteret) führt außerdem in seinem Urteil vom 4. September 2007 (UfR 2007.3009H – Flintholm Station-Urteil) aus, dass das Gastprinzip nach § 106 des Straßengesetzes (§ 77 des neuen Straßengesetzes) auch Anwendung auf Straßen findet, wenn Leitungsarbeiten im Zusammenhang mit einem „zusammengesetzten Bauvorhaben“ durchgeführt werden, und zwar ungeachtet der Frage, welche Teile des Bauvorhabens die Leitungsarbeiten erfordern.

Mit der Bestimmung wird eine genauere Regelung des Umstands vorgeschlagen, dass die Bestimmung über das Gastprinzip in § 106 Abs. 1 des Straßengesetzes (§ 77 des neuen Straßengesetzes) und § 70 Abs. 1 des Gesetzes über private Gemeinschaftsstraßen auf Leitungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Anwendung findet. Das Gastprinzip für Straßenflächen findet mit anderen Worten in den Fällen Anwendung, in denen Leitungsarbeiten erforderlich werden, die im Rahmen der nach dem vorliegenden Baugesetz wahrzunehmenden Zwecke durchgeführt werden. Mit dieser Bestimmung werden etwaige Zweifel ausgeräumt, ob das Bauvorhaben als „zusammengesetztes Bauvorhaben“ in dem Sinne zu betrachten ist, wie es der Oberste Gerichtshof (Højesteret) nach dem Gesetz über den Bahnhof Flintholm (Flintholm Station) ausgelegt hat, vgl. oben.

Für Leitungsarbeiten in oder über anderen Flächen als Straßenflächen im Zuge des in §§ 1 und 2 genannten Bauvorhabens gelten die deklaratorischen Vorschriften über das Gastprinzip.

Zu § 19

Versorgungsleitungen sind wichtige Infrastrukturanlagen; im geltenden Recht ist anerkannt, dass Straßenbehörden bei Straßenbauprojekten Rücksicht auf die Leitungen zu nehmen haben. Die Bestimmung soll sicherstellen, dass der Eigentümer der Leitung die Möglichkeit erhält, Vorschläge für etwaige Änderungen der geplanten Bauarbeiten zu machen, wenn diese mit sich führen, dass der Eigentümer der Leitung die Kosten für die Arbeiten an der Leitung oder ihrer Verlegung tragen muss. Der Eigentümer der Leitung muss daher im Hinblick auf die Prüfung einbezogen werden, wie die von § 18 des Gesetzentwurfes umfassten Bauarbeiten auf die volkswirtschaftlich zweckmäßigste Weise geplant werden.

Mit der Bestimmung in *Abs. 1* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister die geplanten Bauarbeiten durchführen kann, wenn ausnahmsweise keine Einigkeit mit dem Eigentümer der Leitung darüber erzielt werden kann, wie die Bauarbeiten unter Rücksichtnahme auf den Eigentümer der Leitung geplant werden können. Es ist davon auszugehen, dass der Verkehrsminister vorher versucht hat, die geplanten Bauarbeiten mit dem Eigentümer der Leitung zu erörtern, um die Arbeiten auf die für das Bauvorhaben und den Eigentümer der Leitung zweckmäßigste Weise zu planen. Außerdem wird vorgeschlagen, dass direkt aus dem Gesetz hervorgeht, dass der Verkehrsminister die Auflage erteilen kann, dass der Leitungseigentümer die Leitungsarbeiten, die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind, durchführt. Die Bestimmung soll sicherstellen, dass das Bauvorhaben innerhalb des vorgesehenen zeitlichen Rahmens durchgeführt werden kann. Gleichzeitig soll die Bestimmung unter Rücksichtnahme auf den Eigentümer der Leitung verwaltet werden, um brauchbare Lösungen zu finden, die so weit wie möglich die verschiedenen Versorgungsbedürfnisse erfüllen.

Die vorgeschlagene Bestimmung in *Abs. 2* beinhaltet, dass der Verkehrsminister in besonderen Fällen die auferlegten Leitungsarbeiten auf Rechnung der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg oder des Eigentümers der Leitungen durchführen kann, falls der Leitungseigentümer die auferlegten Leitungsarbeiten nicht durchführt und damit das Bauvorhaben verzögert. Kostenmäßig kann es dem Leitungseigentümer zum Schaden reichen, falls der Leitungseigentümer die Leitungsarbeiten nicht ausführt oder dabei behilflich ist, darunter zumindest durch technische Anweisungen (fehlende Einhaltung der Pflicht zur Schadensbegrenzung). Der Verkehrsminister ist gegebenenfalls verpflichtet, die Arbeiten an den Leitungen durch einen Dritten mit fachlichem Einblick in die betreffenden Leitungsarbeiten durchführen zu lassen.

Besondere Fälle können z. B. vorliegen, falls eine Verzögerung der Fertigstellung der Leitungsarbeiten erhebliche Verteuerungen für die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg, z. B. in Form von Schadensersatzzahlungen oder Kompensation an andere Unternehmer, deren Arbeiten verzögert werden, mit sich führt. Besondere Fälle können ebenso bei Verzögerungen auf Flächen vorliegen, die eine wichtige Funktion für die Durchführung des Bauvorhabens haben.

Die in § 19 vorgeschlagenen Vorschriften haben in der Regel den Charakter einer entschädigungslosen Regulierung. Es ist indessen nicht auszuschließen, dass die vorgeschlagenen Vorschriften in Fällen, in denen das Gastprinzip, vgl. § 18 des Gesetzentwurfes, keine Anwendung auf die betreffende Leitung findet, den Eigentümer der Leitung finanziell so schwer und ungewöhnlich hart treffen würden, dass es sich um einen enteignungsähnlichen Eingriff gegenüber dem Betroffenen handelte. Der betreffende Leitungseigentümer hat in diesem Fall nach dem vorgeschlagenen § 21 Anspruch auf volle Entschädigung für eventuelle Verluste.

Zu § 20

Die Femern A/S und die A/S Femern Landanlæg werden im Zuge der Durchführung des Bauvorhabens eine Reihe von Grundstücken erwerben, auf denen sich Leitungen befinden.

Der Grundstückseigentümer muss dulden, dass Leitungen oder Versorgungsanlagen auf dem Grundstück errichtet werden. Dies gilt ohne Rücksicht darauf, ob die Leitung oder die Versorgungsanlage ganz oder teilweise für die eigene Versorgung des Grundstücks dient oder nur Teil des allgemeinen Verteilernetzes in der Umgebung ist. Ist die Leitung oder die Anlage auf dem Grundstück im Hinblick auf die Versorgung des Grundstücks angelegt, so ist grundsätzlich anzunehmen, dass die Versorgungsgesellschaft sachliche Bedingungen für die Platzierung der Leitung oder der Anlage auf dem Grundstück im Zuge der Erfüllung der Versorgungspflicht stellen kann. Viele Versorgungsgesellschaften haben Standardbedingungen entwickelt, die oft als Dienstbarkeit auf dem Grundstück, auf dem die Leitung verlegt wird, eingetragen werden.

In Abs. 1 wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister die Bedingungen festlegt, die für Leitungen und Versorgungsanlagen, die im Zuge des Baus oder des Betriebs des Bauvorhabens auf Grundstücken im Besitz der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg platziert werden, gelten. Es gilt als Voraussetzung, dass der Verkehrsminister zuvor eine Erörterung mit dem Leitungseigentümer oder der Versorgungsgesellschaft über diese Bedingungen geführt hat. Bei der Festsetzung der Bedingungen berücksichtigt der Verkehrsminister sowohl die Belange des Bauvorhabens als auch die Belange der Leitung oder der Versorgungsanlage. Der Verkehrsminister ist somit nicht verpflichtet, etwaige Standardbedingungen einzuhalten.

Mit der Bestimmung in Abs. 2 wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister die Befugnis erhält, neue oder geänderte Bedingungen für bestehende Leitungen oder Versorgungsanlagen auf Grundstücken festzusetzen, die sich im Besitz der Femern A/S oder der A/S Femern Landanlæg befinden oder von ihr erworben werden, falls dies im Hinblick auf das Bauvorhaben oder dessen Betrieb, darunter aus Sicherheitsgründen, als erforderlich zu gelten hat. Es gilt als Voraussetzung, dass der Verkehrsminister zuvor eine Erörterung mit dem Leitungseigentümer oder der Versorgungsgesellschaft über diese Bedingungen geführt hat.

Die in § 20 vorgeschlagenen Vorschriften haben in der Regel den Charakter einer entschädigungslosen Regulierung. Es ist indessen nicht auszuschließen, dass die Befugnis, neue oder geänderte Bedingungen für bestehende Leitungen oder Versorgungsanlagen zu erlassen, den Eigentümer der Leitung finanziell so schwer und ungewöhnlich hart treffen würde, dass es sich um einen enteignungsähnlichen Eingriff gegenüber dem Betroffenen handelte. Der betreffende Leitungs- oder Anlageneigentümer hat in diesem Fall nach dem vorgeschlagenen § 21 Anspruch auf volle Entschädigung für eventuelle Verluste.

Zu § 21

Soweit Leitungsarbeiten oder gemäß §§ 18-20 festgelegte Bedingungen für Leitungen eine Enteignung ausmachen, haben die Leitungs- und Anlageneigentümer nach dem vorgeschlagenen § 21 des Gesetzentwurfes Anspruch auf volle Entschädigung für eventuelle Verluste.

Die Bestimmung in § 21 ist relevant in von §§ 18 und 19 umfassten Fällen, wo ausnahmsweise vom Gastprinzip in § 106 Abs. 1 des Straßengesetzes durch Vereinbarung mit der Konsequenz abgewichen wird, dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg für die betreffende Verlegung der Leitung bezahlen muss. Die Bestimmung kann ebenso in von § 20 Abs. 2 umfassten Fällen relevant sein, falls geänderte Bedingungen, die der Verkehrsminister etwa für eine Leitungsanlage festsetzt, einen Verlust für den betreffenden Leitungseigentümer auslösen.

Falls es nicht möglich ist, etwaige Zahlungsforderungen vertraglich zu lösen, wird mit Abs. 1 vorgeschlagen, dass etwaige derartige Forderungen von den zuständigen Behörden für Enteignung und Wertermittlung gemäß dem Gesetz über die Verfahrensweise bei Enteignung von Immobilien festgesetzt werden.

Mit der Bestimmung in Abs. 2 wird vorgeschlagen, dass die Vorschriften in § 51 Abs. 1 und Abs. 2 des Straßengesetzes (§ 103 des neuen Straßengesetzes) Anwendung bei der Festsetzung von Entschädigungen finden, so dass

bei einer etwaigen Entschädigung ein Abzug für allgemeine und besondere Vorteile erfolgen kann. Die Entschädigung kann völlig entfallen, wenn der Eingriff größere Vorteile für den Eigentümer als den ihm durch die Maßnahme zugefügten Schaden ergibt. Nach der Bestimmung wird vorgeschlagen, dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg alle damit verbundenen Kosten trägt.

Zu § 22

Die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg ist gemäß §§ 1 og 2 des Gesetzentwurfes ermächtigt, während der Bauzeit die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um das in §§ 1 og 2 des Gesetzentwurfes genannte Bauvorhaben durchzuführen, darunter neue Straßen anzulegen und bestehende Straßen zu ändern oder die Kosten dafür zu übernehmen.

Während der Bauzeit der festen Fehmarnbeltquerung sind auf Lolland Zufahrtsstraßen zu Baustellen für Portal und Rampen, Tunnelementfabrik und zeitweilige Wohneinrichtungen anzulegen. Hinzu kommen sonstige Baustellenstraßen, die von der Einrichtung der Flächen durch die Unternehmer abhängen.

Mehrere Straßen werden auf Flächen, die im Besitz der Femern A/S sind oder über die die Femern A/S während der Bauzeit vermutlich verfügt, angelegt. Diese Straßen, die nur von der Femern A/S und ihren Unternehmern u. a. m. genutzt werden, sind Privatstraßen, vgl. Abschnitt 3 der allgemeinen Bemerkungen zum Gesetzentwurf; mehrere dieser Straßen werden nach Abschluss der Bauzeit wieder entfernt.

Die Durchführung der festen Fehmarnbeltquerung erfordert ebenfalls dauerhafte Änderungen der Straßen auf Lolland. Die Anlage der Autobahn erfordert die Verlegung oder Änderung einzelner Ortsstraßen. Außerdem müssen neue Brücken am Færgevej über die neue Autobahn und Eisenbahn sowie über die neue Autobahn bei der Anschlussanlage am Ottelundsvej errichtet werden. Infolge der festen Fehmarnbeltquerung werden die Zufahrtsbedingungen mehrerer Grundstücke geändert, alle Grundstücke bewahren jedoch ihre Zufahrt zu einer öffentlichen Straße. Die Femern A/S wird beurteilen, ob auch weiterhin ein Straßenzugang zu den Grundstücken aufrechterhalten wird, die die Gesellschaft durch vorherige Enteignungen übernommen hat.

Gemäß § 10 Abs. 2 des Straßengesetzes (§ 8 Abs. 2 des neuen Straßengesetzes) bestimmen die Straßenbehörden, welche Arbeiten an ihren Straßen durchzuführen sind und tragen, soweit nichts Abweichendes festgesetzt ist, die Kosten, die mit der Sicherung und anderen vorbereitenden Maßnahmen, Anlage, Betrieb und Wartung dieser Straßen verbunden sind. Es wird außerdem auf § 101 des Straßengesetzes (§ 73 des neuen Straßengesetzes) verwiesen, aus dem u. a. hervorgeht, dass Ausschachtungen auf öffentlichen Straßenflächen eine Genehmigung erfordern. Diese Bestimmung findet entsprechende Anwendung bei privaten Gemeinschaftsstraßen in Orten und geschlossener Bebauung bei der Anlage, dem Ausschachten und dem Auffüllen, vgl. § 67 des Gesetzes über private Gemeinschaftsstraßen.

Durch die vorgeschlagene Bestimmung wird festgesetzt, dass die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg neue Straßen anlegen und bestehende Straßen ändern können oder die Kosten dafür tragen, falls dies für die Durchführung und den Betrieb des in §§ 1 und 2 genannten Bauvorhabens erforderlich ist, ohne dass eine Entscheidung darüber gemäß dem Gesetz über öffentliche Straßen oder gemäß Abschnitt III des Gesetzes über private Gemeinschaftsstraßen getroffen würde. Das bedeutet u. a., dass es nicht erforderlich ist, dass die Gesellschaften die Genehmigung der Straßenbehörden für die einzelnen Straßen einholen. Ebenso ist eine Ausschachtungsgenehmigung seitens der Straßenbehörde vor Beginn der Bauarbeiten nicht erforderlich.

Da keine behördliche Sachbearbeitung gemäß dem Gesetzes über öffentliche Straßen oder gemäß Abschnitt III des Gesetzes über private Gemeinschaftsstraßen durchgeführt wird, gilt als Voraussetzung, dass die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg durch Anwendung von § 22 sicherstellen, dass beispielsweise Grundeigentümer mit wesentlichem individuellem Interesse an den auszuführenden Arbeiten so weit wie möglich Gelegenheit erhalten, sich zu äußern. Ebenso wird versucht, die Arbeit so zu planen, dass alle wesentlichen Interessen berücksichtigt werden.

Nach § 10 Abs. 1 des Straßengesetzes (§ 8 Abs. 1 des neuen Straßengesetzes) obliegt es den Straßenverwaltungen, ihre öffentlichen Straßen in dem Zustand zu halten, der nach Art und Umfang des Verkehrs erforderlich ist. Es gilt als Voraussetzung, dass die Kommune Lolland die Gemeindestraßen, die Bedeutung für den Bau und den Betrieb der festen Fehmarnbeltquerung haben, in gutem Betriebs- und Wartungszustand hält, der dem Niveau und der Qualität entspricht, die für den Betrieb der Anlage der Femern A/S erforderlich sind. Darüber hinaus sind Betrieb und Wartung gemäß der Gesetzgebung sowie nach den Verfahren durchzuführen, die etwa zwischen der jeweiligen Kommune und der Femern A/S bzw. der A/S Femern Landanlæg vereinbart werden.

Falls die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg es für die Durchführung und den Betrieb der festen Fehmarnbeltquerung für erforderlich erachtet, öffentliche Straßen und private Gemeinschaftsstraßen zu warten und instandzusetzen, ist es nach der vorgeschlagenen Bestimmung auch nicht erforderlich, dass die Gesellschaften die Genehmigung der Straßenbehörde einholen. Dies beinhaltet z. B., dass die Femern A/S oder die A/S Femern Landanlæg

ohne vorherige Genehmigung der Straßenbehörde Schäden an Straßen ausbessern kann, die wesentliche Bedeutung für den Bau und den Betrieb der festen Fehmarnbeltquerung haben.

Im Übrigen ist anzumerken, dass Änderungen bestehender privater Gemeinschaftsstraßen die Genehmigung des Straßeneigentümers und der Inhaber der Straßenrechte erfordern, bevor Straßenarbeiten ausgeführt werden können, es sei denn, es handelt sich um die Ausbesserung von Schäden, die im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den öffentlichen Verkehr unverzüglich auszuführen sind. Alternativ kann das Recht zur Ausführung von Straßenarbeiten durch Enteignung gemäß § 27 des Gesetzentwurfes sichergestellt werden. Entschädigungen für Verluste infolge von Eingriffen können von der Enteignungskommission gemäß dem Gesetz über die Vorgehensweise bei Enteignungen von Immobilien festgesetzt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg die allgemein geltenden Normen und Standards für den Bau neuer Straßen, Änderungen von bestehenden Straßen sowie Betrieb, Wartung und Instandsetzung während der Bauzeit anwenden. Die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg stellt sicher, dass die Straßen sowohl die Verkehrsbedürfnisse der bisherigen Nutzer als auch des Bauvorhabens erfüllen. Neue Straßen oder Änderungen bestehender Straßen werden daher im erforderlichen Umfang für Schwerverkehr u. a. m. ausgelegt. Die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg wird im Übrigen die Straßenbehörde über die Bauarbeiten unterrichten, so dass die erforderliche Koordinierung u. a. aus Rücksicht auf die Verkehrsabwicklung stattfinden kann.

Zu § 23

Die Kommunalvertretung kann gemäß § 90 Abs. 1 des Gesetzes über öffentliche Straßen (§ 124 Abs. 1 des neuen Straßengesetzes) beschließen, eine Gemeindestraße in eine private Gemeinschaftsstraße umzuwidmen (Herabstufung). Eine Herabstufung bedeutet u. a., dass die Straße nicht mehr von der Straßenbehörde in dem Zustand zu halten ist, die Art und Umfang des Verkehrs erfordern. Die Betriebs- und Wartungsverpflichtung obliegt stattdessen dem Grundeigentümer, vgl. §§ 13 und 44 des Gesetzes über private Gemeinschaftsstraßen.

Bei der Durchführung der festen Fehmarnbeltquerung und dem späteren Betrieb ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Infrastruktur das erforderliche Betriebs- und Wartungsniveau besitzt. Es ist davon auszugehen, dass eine höhere Sicherheit dafür erzielt wird, wenn die Straßen vom Gesetz über öffentliche Straßen umfasst sind.

Die Nutzung privater Gemeinschaftsstraßen durch die Femern A/S kann verhindert oder jedenfalls erschwert werden, wenn die Grundeigentümer Straßen sperren o. Ä. In derartigen Fällen ist der Fortschritt der festen Fehmarnbeltquerung besser sichergestellt, wenn es sich um öffentliche Straßen und nicht um private Gemeinschaftsstraßen handelt. Handelt es sich um eine öffentliche Straße, so kann die Straßenbehörde die Absperrung direkt entfernen, handelt es sich um eine private Gemeinschaftsstraße auf dem Lande, wo Verkehrsregelungen nicht die vorhergehende Genehmigung der Straßenbehörde oder der Polizei erfordern, kann die Straßenbehörde nur die Entfernung der Absperrung verlangen, falls die Straßenbehörde der Ansicht ist, dass die Straße aufgrund der Absperrung nicht mehr in einem im Hinblick auf Art und Umfang des Verkehrs guten und ordnungsgemäßen Zustand ist, vgl. § 15 Abs. 1 und § 16 Abs. 1 des Gesetzes über Privatstraßen.

Daher wird mit der Bestimmung in *Abs. 1* vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister der Kommunalvertretung als gemäß der Straßengesetzgebung zuständigen Stelle für Gemeindestraßen und private Gemeinschaftsstraßen, die vom Bauvorhaben berührt werden, auferlegen kann, eine private Gemeinschaftsstraße in eine öffentliche Straße (Gemeindestraße) umzuwidmen, falls die private Gemeinschaftsstraße Bedeutung für den Bau oder den Betrieb des Bauvorhabens hat. Während der Bauzeit wird die Anwendung dieser Rechtsvorschrift beispielsweise aktuell im Hinblick auf die Sicherung der Versorgungssicherheit für die Produktionsanlagen, während eine Anwendung der Vorschrift während der Bau- und Betriebsphase im Hinblick auf gute Bedingungen für das Sicherheits- und Notfallmanagement während des Baus und des Betriebs des Bauvorhabens aktuell sein könnte.

Eine Aufwertung einer privaten Gemeinschaftsstraße zu einer öffentlichen Straße ist ein enteignungsähnlicher Eingriff, so dass die Eigentümer Anspruch auf Entschädigung haben, falls ihnen ein Verlust entsteht. Kann keine Vereinbarung darüber erzielt werden, so wird eine etwaige Entschädigung gemäß *Abs. 2* von den zuständigen Behörden für Enteignung und Wertermittlung nach dem Gesetz über die Vorgehensweise bei der Enteignung von Immobilien festgesetzt.

In *Abs. 3* wird vorgeschlagen, dass die Vorschriften in § 51 Abs. 1 und Abs. 2 des Gesetzes über öffentliche Straßen (§ 103 des neuen Straßengesetzes) Anwendung auf die Festsetzung der Entschädigung finden, so dass von einer etwaigen Entschädigung ein Abzug für allgemeine und besondere Vorteile vorgenommen werden kann. Die Entschädigung kann völlig entfallen, wenn die Aufwertung größere Vorteile für die Eigentümer als die durch die Maßnahme verursachten Nachteile auslöst.

Zu § 24

Die vorgeschlagene Bestimmung zielt darauf ab, es der Femern A/S bzw. der A/S Femern Landanlæg zu ermöglichen, Flächen, Gebäude, Anlagen u. a. m., die sich im Besitz einer der beiden Gesellschaften befinden und die nicht mehr für den Bau und den Betrieb des Bauvorhabens erforderlich sind, zu übertragen.

Mit dem Fortschreiten des Bauvorhabens werden laufend Flächen, Gebäude, Anlagen usw. für die Durchführung des Bauvorhabens nicht länger erforderlich sein. Der größte Teil der erworbenen Flächen wird jedoch bis zum Abschluss der Bauzeit für Zwecke des Bauvorhabens dienen.

Soweit Flächen, Gebäude, Anlagen u. a. m. während der Bauzeit oder nach deren Beendigung nicht einem Zweck im Hinblick auf das Bauvorhaben dienen, kann die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg die Flächen u. a. m. ganz oder teilweise unentgeltlich einer anderen öffentlichen Behörde, beispielsweise der Kommune Lolland oder einer anderen staatlichen Behörde, übertragen.

Die Bestimmung umfasst alle Arten von Grundstücken, auch Restflächen, Gebäude, Leitungen, Straßenflächen, Anlagen auf gepachteten Grundstücken, Landgewinnungsflächen o. Ä.

Zu § 25

Wie in den Bemerkungen zu § 38 ausgeführt, ist die Straßenverbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (Querungsbauwerk) gemäß Artikel 2 Abs. 4-6 des Staatsvertrages abgegrenzt. Dies beinhaltet, dass die Grenze zwischen der Straßenverbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und den sonstigen Straßenhinterlandanbindungen in Dänemark der Punkt ist, wo die Straßenverbindung der Festen Fehmarnbeltquerung an die E47 zwischen Saksøbing und Rødbyhavn angeschlossen wird. Der Grenzschnitt zwischen der Straßenverbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und der Straßenhinterlandanbindungen in Deutschland befindet sich unmittelbar an der Anschlussanlage in Puttgarden (Ende der Ausfahrtsrampe, Beginn der Zufahrtsrampe). Diese Anschlussanlage wird somit den deutschen Straßenhinterlandanbindungen zugerechnet.

Unter öffentlichen Straßen sind Straßen, Brücken und Plätze zu verstehen, die dem öffentlichen Verkehr dienen und von Staat oder Kommune gemäß dem Gesetz über öffentliche Straßen verwaltet werden, vgl. § 1 Abs. 1 des Gesetzes über öffentliche Straßen (§ 3 Ziffer 2 des neuen Straßengesetzes).

Nach dem Gesetz über öffentliche Straßen ist die Verwaltung von Straßen wie denjenigen, die im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung angelegt werden, dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) übertragen, vgl. § 2 Abs. 4 des Straßengesetzes (§ 6 Abs. 2 des neuen Straßengesetzes). Im Staatsvertrag wird indessen davon ausgegangen, dass Dänemark eine Gesellschaft gründet, die u. a. Betrieb und Erhaltung übernimmt, vgl. Artikel 6 Abs. 1 des Staatsvertrages.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 1* wird festgesetzt, dass der in Dänemark liegende Teil der Straßenverbindung eine öffentliche Straße ist, die vom Gesetz über öffentliche Straßen und den gemäß diesem erlassenen Vorschriften umfasst ist. Die Hoheitsrechte der zuständigen dänischen Behörden gelten somit auf dänischem Hoheitsgebiet und dem dänischen Teil der Ausschließlichen Wirtschaftszone bis zur Staatsgrenze.

Es wird vorgeschlagen, dass die Femern A/S die zur in § 1, vgl. § 38, genannte Feste Fehmarnbeltquerung gehörende Straßenverbindung gemäß dem Gesetz über öffentliche Straßen verwaltet. Die Femern A/S ist somit Straßenbehörde im Sinne der Straßengesetzgebung und kann Entscheidungen gemäß dem Gesetz über öffentliche Straßen und gemäß diesem ausgestellten Vorschriften treffen.

Wie ausgeführt ist die Straßenverbindung der Festen Fehmarnbeltquerung eine Verlängerung der E47, die von dem Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) verwaltet wird, vgl. § 2 Abs. 4 des Straßengesetzes (§ 6 Abs. 2 des neuen Straßengesetzes). In bestimmten Fällen kann es daher zweckmäßig sein, dass das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) die Befugnisse gemäß dem Gesetz über öffentliche Straßen und gemäß diesem ausgestellten Vorschriften ausübt. Daher wird in *Abs. 2* vorgeschlagen, dass die Femern A/S das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) oder eine andere dem Verkehrsministerium nachgeordnete Behörde zur Ausübung der Befugnisse ermächtigt, die der Femern A/S gemäß *Abs. 1* übertragen wurden.

Es wird in *Abs. 3* vorgeschlagen, dass das Verwaltungsgesetz für die Femern A/S in dem Umfang gilt, in dem die Gesellschaft Aufgaben als Straßenbehörde ausübt, vgl. *Abs. 1*.

Zu § 26

Laut § 1 Abs. 1 des Hafengesetzes gilt das Gesetz für Häfen, die für die gewerbliche Abfertigung von Gütern, Fahrzeugen, Personen sowie Anlandung von Fisch dienen. Der Arbeitshafen, der als Teil der festen Fehmarnbeltquerung

angelegt wird, ist nicht vom Hafengesetz in seiner Gesamtheit umfasst, da der Arbeitshafen ausschließlich von der Fern A/S für den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung genutzt werden soll. Die Hafenaktivitäten der Fern A/S zielen nicht auf Gewinn ab, sondern auf die Durchführung des Bauvorhabens, so dass es sich nicht um gewerbliche Abfertigung handelt. Obwohl der Arbeitshafen nicht vom Hafengesetz allgemein umfasst ist, finden §§ 3, 4 und 15 des Hafengesetzes Anwendung, da diese Vorschriften für alle Häfen gelten, darunter die Häfen, die ansonsten nicht vom Gesetz umfasst sind, vgl. § 1 Abs. 2 des Hafengesetzes.

Nach der vorgeschlagenen Bestimmung in § 26 finden die Vorschriften in § 14 a Abs. 2 und 3 sowie die gemäß § 14 a Abs. 1 des Hafengesetzes erlassenen Vorschriften ebenso Anwendung auf den Arbeitshafen. Die Bestimmungen und die gemäß diesen ausgestellten Vorschriften betreffen die Sicherung von Hafeneinrichtungen und Häfen. Aus diesem Rechtsgrund wurden der Erlass Nr. 896 vom 9. Juli 2010 über die Sicherung von Häfen und der Erlass Nr. 414 vom 8. Mai 2012 über die Sicherung von Hafeneinrichtungen ausgestellt.

Die Begründung für den Vorschlag, dass § 14 a des Hafengesetzes für den Arbeitshafen gelten soll, ist, dass der Hafen Schiffe aufnimmt, die von den Vorschriften über maritime Sicherung umfasst sind. Diese Schiffe müssen im Hinblick auf die Sicherung der internationalen Seetransportkette gesicherte Hafeneinrichtungen anlaufen.

Nach der vorgeschlagenen Bestimmung ist der Arbeitshafen von denselben Bestimmungen über die Sicherung von Hafeneinrichtungen und Häfen umfasst, die für dänische gewerbliche Häfen gelten. Das bedeutet, dass die Sicherung des Arbeitshafens zu genehmigen und die Aufsicht auf dieselbe Weise durchzuführen ist, wie es für alle anderen Häfen und Hafeneinrichtungen, die von den Vorschriften über maritime Sicherung umfasst sind, der Fall ist.

Zu § 27

Nach der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 1* wird der Verkehrsminister zur Enteignung der Flächen und Rechte u. a. m. ermächtigt, die für den Bau und den Betrieb des Bauvorhabens oder Änderungen daran sowie die Durchführung klimabezogener Abhilfemaßnahmen erforderlich sind.

Die Ermächtigung bietet dem Verkehrsminister gleichzeitig einen Rechtsgrund zur Enteignung von Flächen zum Zwecke von Zugangsstraßen, Arbeitsplätzen, Materiallager u. a. m. und ergänzt die endgültigen konkreten Enteignungsbeschlüsse in den vorgeschlagenen Bestimmungen in §§ 29-33. Nach Beendigung der Bauarbeiten ist davon auszugehen, dass die zeitweilig enteigneten Flächen u. a. m. so weit wie möglich wiederhergerichtet und dem ursprünglichen Eigentümer zurückgegeben werden.

Bei Wohnungen, die aufgrund von Vibrationen und Magnetfeldeinwirkungen enteignet werden, kann Banedanmark sich für den Abriss oder den Verkauf mit einer Wertminderung aufgrund der Beeinträchtigung entscheiden. Banedanmark kann in diesem Zusammenhang den ursprünglichen Eigentümern den Rückkauf ihrer Wohnungen anbieten.

Entschädigungen werden gemäß den Ausführungen im vorgeschlagenen § 36 festgesetzt.

Die vorgeschlagene Bestimmung in *Abs. 2* beinhaltet, dass der Verkehrsminister in besonderen Fällen auf Ersuchen des Eigentümers ein Grundstück, das besonders schwerwiegend vom Bauvorhaben betroffen ist, vor dem Zeitpunkt der ordentlichen Enteignungen enteignen kann.

„Besonders schwerwiegend“ zielt in der Regel auf eine Situation ab, in der der Verkehrsminister zu der Auffassung gelangt, dass ein erhebliches Risiko besteht, dass das betreffende Grundstück später insgesamt enteignet wird. Es gilt jedoch nicht als Voraussetzung, dass die vollständige Enteignung des Grundstücks zu erwarten ist. Daher ist es bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen möglich, dass der Staat eine Fläche übernimmt, obwohl das Grundstück voraussichtlich nur teilweise enteignet wird, oder falls dem Eigentümer im Zuge der Durchführung des Bauvorhabens erhebliche Nachteile zugefügt werden. Dies beinhaltet, dass die zu erwartende teilweise Enteignung oder die Nachteile, die das Bauvorhaben mit sich führt, erheblich sein müssen.

Obwohl die Voraussetzung, dass ein Grundstück besonders schwerwiegend vom Bauvorhaben betroffen ist, erfüllt ist, muss auch die Voraussetzung, dass es sich um einen Sonderfall handelt, erfüllt sein, bevor der Verkehrsminister das betreffende Grundstück vor den ordentlichen Enteignungen enteignen kann. Als Beispiele für „Sonderfälle“ sind zu nennen, dass eine vorgezogene Enteignung erhebliche finanzielle Folgen ausgleichen kann, wenn ein Wirtschaftsunternehmen einen bedeutenden Einnahmeverlust erleidet, falls keine Enteignung vor den ordentlichen Enteignungen erfolgt. Zu erwartende Änderungen der Immobilienpreise gelten nicht an sich als wesentliche finanzielle Folge.

Ein anderer Sonderfall könnte sein, wenn der Eigentümer besondere persönliche Gründe für den Wunsch hat, dass das Grundstück vor dem Zeitpunkt der ordentlichen Enteignungen übernommen wird. Besondere persönliche Gründe

können nachgewiesene Krankheit, fortgeschrittenes Alter, bevorstehender Familienzuwachs oder sonstige soziale Ursachen sein.

Eine vorgezogene Enteignung ist nur möglich, falls der Eigentümer des betreffenden Grundstücks oder des betreffenden Wirtschaftsunternehmens darum ersucht.

Die Entschädigung wird nach den Ausführungen im vorgeschlagenen § 36 festgesetzt.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 3* wird der Verkehrsminister ermächtigt, bei der Enteignung Grundstücken entlang des Bauvorhabens eine Dienstbarkeit über Elektrobetrieb oder sonstige Dienstbarkeiten, darunter z. B. über Baulinien, Wegerechte oder Abflussleitungen, mit daraus folgenden Beschränkungen des Verfügungsrechts aufzuerlegen, die für den Bau und den Betrieb des Bauvorhabens erforderlich sind.

Bezüglich der Dienstbarkeit über Elektrobetrieb kann es aufgrund der Bestimmungen des Starkstromerlasses erforderlich sein, den Nachbargrundstücken des Bauvorhabens entlang den neuen Anlagen Dienstbarkeiten aufzuerlegen, die der Elektrobetrieb-Dienstbarkeit entlang den übrigen elektrifizierten Eisenbahnstrecken entsprechen. Die Dienstbarkeit führt aus Sicherheitsgründen Beschränkungen in Bezug auf Bepflanzung, Bebauung u. Ä. auf den an das Bauvorhaben angrenzenden Grundstücken mit sich.

Die Entschädigung wird nach den Ausführungen im vorgeschlagenen § 36 festgesetzt.

Mit der Bestimmung in *Abs. 4* wird vorgeschlagen, dass die Enteignung nach den Vorschriften des Gesetzes über die Verfahrensweise bei Enteignung von Immobilien erfolgt.

Zu § 28

§ 28 des Gesetzentwurfes bezieht sich auf Voruntersuchungen u. a. m. Die Gesetzgebung auf dem Gebiet der Eisenbahn enthält seit den 1920er Jahren eine Bestimmung, dass jeder Grundeigentümer dulden muss, dass die Eisenbahnbehörde bestimmte angekündigte Untersuchungen auf privatem Boden durchführt. Die Bestimmung findet sich in § 21 e des Gesetzes über Eisenbahn (Eisenbahngesetz). Eine entsprechende Vorschrift findet sich in § 45 des Straßengesetzes (§ 99 des neuen Straßengesetzes).

In *Abs. 1* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister falls notwendig jederzeit gegen ordnungsgemäße Legitimation und ohne Gerichtsbeschluss Zugang zur Vornahme von Bodenuntersuchungen, Messungen, Kennzeichnungen oder sonstigen Untersuchungen auf Freiflächen im Hinblick auf den Bau und den Betrieb des Bauvorhabens in den vorgeschlagenen §§ 1 und 2 oder Änderungen davon sowie klimabezogene Abhilfemaßnahmen hat.

Bezüglich § 21 e des Eisenbahngesetzes wird vorgeschlagen, die Bestimmung zu erweitern, so dass sie auch klimabezogene Abhilfemaßnahmen umfasst. Der Hintergrund für die Erweiterung ist, dass sich die Notwendigkeit derartiger Untersuchungen von klimabezogenen Abhilfemaßnahmen entsprechend von Änderungen an bestehenden Anlagen herausgestellt hat. Der Bedarf wird möglicherweise noch größer, falls die Klimabedingungen sich auch weiterhin ändern, z. B. durch kräftige Niederschläge. Im vorliegenden Entwurf für den Gesetzentwurf über ein Eisenbahngesetz (Anhörungsversion, Gesetzentwurf über Eisenbahn, 22. Dezember 2014) wird eine entsprechende Änderung des § 21 e im Eisenbahngesetz vorgeschlagen.

In *Abs. 2* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister unter den gleichen Voraussetzungen wie in *Abs. 1* archäologische Voruntersuchungen vornehmen lassen kann. Die Bestimmung ermöglicht die Inangriffnahme von Untersuchungen nach *Abs. 1* und archäologischen Voruntersuchungen nach *Abs. 2* unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes.

Die Bestimmung beinhaltet, dass der Verkehrsminister die Möglichkeit erhält, die genannten Untersuchungen ohne Gerichtsbeschluss auf Privatgrundstücken vorzunehmen, falls dies im Zuge u. a. des Baus und des Betriebs des Bauvorhabens erforderlich ist. Die Begründung ist, dass ein Richter nur in sehr begrenztem Umfang Stellung nehmen könnte, falls ein Gerichtsbeschluss verlangt wird. Hinzu kommt, dass es sich nur um den Zugang zu Untersuchungen auf Freiflächen handelt, und damit nicht in den Wohnungen von Privatpersonen. Es gilt als Voraussetzung, dass der Verkehrsminister die Entscheidung über die betreffenden Untersuchungen ohne Gerichtsbeschluss trifft, dass jedoch die praktische Durchführung der Untersuchungen Privaten übertragen werden kann, darunter Gesellschaften, Bauunternehmern oder Vermessungsingenieuren. Privatpersonen müssen dabei sich ordnungsgemäß ausweisen, dass sie zur Vornahme der Untersuchungen befugt sind.

Die genannten archäologischen Voruntersuchungen können etwa mit sich führen, dass z. B. landwirtschaftliche Flächen für einen kürzeren oder längeren Zeitraum nicht genutzt werden können. Daher besteht die Notwendigkeit für

einen Rechtsgrund zur Vornahme dieser Untersuchungen, auch wenn sie Nachteile für die Eigentümer der betreffenden Flächen mit sich führen und es daher in der Regel nicht möglich ist, eine freiwillige Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Verfügung über ein bestimmtes Gebiet zu erzielen. Dieser Rechtsgrund wird durch die Vorschrift in Abs. 2 gesichert.

Wenn der Grundeigentümer durch die archäologischen Voruntersuchungen Verluste erleidet und keine Einigkeit mit dem Eigentümer über eine Entschädigung zu erzielen ist, wird die Entschädigung gemäß dem vorgeschlagenen § 36 festgesetzt.

Gemäß der vorgeschlagenen Bestimmung in Abs. 3 müssen Eigentümer und Nutzer der von Abs. 1 umfassten Flächen spätestens 14 Tage vor Beginn der Untersuchung schriftlich unterrichtet werden.

Die archäologischen Voruntersuchungen, vgl. Abs. 2, bedeuten einen umfassenderen Eingriff als die von Abs. 1 umfassten Untersuchungen. Daher wird in Abs. 4 vorgeschlagen, dass Eigentümer und Nutzer spätestens 28 Tage vor Beginn der archäologischen Voruntersuchungen schriftlich zu unterrichten sind.

Falls es nicht möglich ist, Eigentümer und Nutzer gemäß Abs. 3 und 4 schriftlich zu unterrichten, ist die Mitteilung über die Untersuchungen oder die archäologischen Voruntersuchungen laut der vorgeschlagenen Vorschrift in Abs. 5 in örtlichen Medien o. Ä. zu veröffentlichen. Das Verkehrsministerium ist jedoch berechtigt festzulegen, wie eine derartige Veröffentlichung zu erfolgen hat. Die Veröffentlichung kann z. B. auf den Homepages des Verkehrsministeriums, der Femern A/S oder der Kommune Lolland erfolgen.

Zu § 29

§ 29 des Gesetzentwurfes betrifft den dauerhaften Erwerb von Flächen und die endgültige Aufhebung eines Bebauungsrechts auf Pachtgrundstücken.

Die feste Fehmarnbeltquerung wird nach einem straffen Zeitplan durchgeführt. Verzögerungen des Bauvorhabens haben erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen. Die vorgeschlagene Vorschrift, die endgültige, konkrete Enteignungsbeschlüsse enthält, soll dazu beitragen, den erforderlichen Spielraum während der Bauphase zu schaffen, so dass im erforderlichen Umfang verhindert werden kann, dass Probleme in Bezug auf die Eigentümerverhältnisse – und insbesondere den mit ihrer Lösung verbundenen Zeitaufwand – hinderlich für den Fortschritt der festen Fehmarnbeltquerung sind und damit erhebliche wirtschaftliche Konsequenzen haben könnten.

Der dauerhafte Erwerb von Flächen sowie die Aufhebung aller Rechte erfolgen im Hinblick auf die Errichtung der Anlagen an Land, darunter u. a. die Einrichtung von Rückhaltebecken. Um den Zugang zu einem dieser Rückhaltebecken zu sichern, wird eine Zugangsstraße von Østersøvej über einen Teil der Katasternummer 244ø Rødby Markjorder enteignet.

Zum Zwecke der Anlage eines Technikbauwerks (Portalbauwerk) am Eingang des künftigen Fehmarnbelttunnels ist die Enteignung eines Teils der Katasternummer 244k Rødby Markjorder erforderlich. Da bei Verabschiedung des Gesetzes ein vorläufiger Flächenerwerb einer größeren Fläche von Katasternummer 244k Rødby Markjorder vgl. § 31 Abs. 1 des Gesetzentwurfes im Hinblick auf die Einrichtung des Produktionsbereichs erfolgt, wird vorgeschlagen, dass der erforderliche dauerhafte Flächenerwerb gleichzeitig damit erfolgt.

Für die Stromversorgung der Anlage ist an der nordwestlichen Ecke von Færgevej/Strandholmsvej eine neue 132/10-kV-Haupttrafostation zu errichten. Um während der Bauzeit den Zugang zur Baustelle zu sichern, ist es erforderlich, den Straßenzugang über Finlandsvej, Sulkavavej und über einen Teil von Katasternummer 244ed Rødby Markjorder zu erwerben. Da Katasternummer 244ed später während des Bauverfahrens für die Mautstation u. a. m. völlig enteignet werden muss, ermöglicht die Bestimmung die Enteignung des gesamten Grundstücks Katasternummer 244ed Rødby Markjorder. Ein normales Enteignungsverfahren dauert in der Regel mindestens 3-9 Monate. Dies ist problematisch, da die Haupttrafostation schnellstmöglich funktionsbereit sein muss. Im Hinblick auf die Vermeidung unnötiger Verzögerungen wird vorgeschlagen, dass das Folketing unmittelbar mit dem Gesetzentwurf die Enteignung der in Anlage 6 zum Gesetz gekennzeichneten Fläche gegen vollständige Entschädigung beschließt.

Bezüglich des Verhältnisses zu § 73 des Grundgesetzes wird auf Abschnitt 9 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in Abs. 1 erhält der Verkehrsminister unverzüglich bei Inkrafttreten des Gesetzes das Eigentumsrecht über das gesamte Grundstück Katasternummer 244ed und die in Anlage 6 zum Gesetz gekennzeichneten Teile von Katasternummern 244k und 244ø Rødby Markjorder.

Die Femern A/S hat bei der öffentlichen Anhörung über den Gesetzentwurf die Eigentümer der Flächen über die Anhörung informiert, darunter über die Wahrnehmung der damit verbundenen Interessen der Eigentümer. Die

Eigentümer wurden außerdem über die Einbringung des Gesetzentwurfes informiert, darunter die Rechtswirkungen, falls der Gesetzentwurf wie vorgeschlagen verabschiedet wird. Die Eigentümer haben außerdem detaillierte Karten erhalten, die die Eingriffe auf den einzelnen Grundstücken zeigen. Darüber hinaus wurde den Eigentümern die Einmessung des Bauvorhabens auf offenem Land angeboten.

Nach Verabschiedung und Inkrafttreten des Gesetzes wird die Femern A/S in den Fällen, in denen keine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, einen Abschlagbetrag in der Höhe bezahlen, zu dem sich die Femern A/S den Umständen nach als Entschädigung verpflichtet fühlt, falls der Eigentümer um einen Vorschuss auf die Enteignungsentschädigung ersucht. Die Zahlung erfolgt mit Rückzahlungsvorbehalt, falls die Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne) die Entschädigung auf einen geringeren Betrag als den ausbezahlten festsetzt. Die Enteignungskommission ist somit bei der späteren Festsetzung der Entschädigung nicht an die Anträge der Parteien, darunter den Betrag, gebunden, der von der Femern A/S abschlagsweise ausbezahlt wurde. Falls eine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, entspricht die Auszahlung diesem Betrag. Die Auszahlung erfolgt in diesen Fällen, wenn die Bedingungen der Vereinbarung erfüllt sind.

Falls es erforderlich wird, dass der Verkehrsminister das Verfügungsrecht über weitere Flächen erhält, kann ein Enteignungsbeschluss gemäß dem vorgeschlagenen § 27 getroffen werden.

Nach der in *Abs. 2* vorgeschlagenen Bestimmung werden alle anderen Rechte an oder über die nach Absatz 1 zu enteignenden Flächen endgültig aufgehoben, was in Übereinstimmung mit der normalen Enteignungspraxis ist. Der Verkehrsminister kann außerdem etwaige Anlagen und Installationen auf den in *Abs. 1* genannten Flächen entfernen, vgl. § 34 des Gesetzentwurfes.

Die Femern A/S hat bei vorheriger Übernahme gemäß § 14 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 285 vom 15. April 2009 das Verfügungsrecht über das Grundstück Katasternummer 244b Rødby Markjorder erhalten. Durch die in *Abs. 3* vorgeschlagene Bestimmung wird das Recht von Katasternummer 244b Rødby Markjorder an Bauwerk Nr. 1 und 3 auf gepachtetem Boden endgültig aufgehoben. Das bedeutet, dass die beiden Windgeneratoren, die auf dem Grundstück stehen, entfernt werden müssen.

Die Windgeneratoren können, falls notwendig – soweit sie nicht von den Eigentümern entfernt werden – von der Femern A/S entfernt werden, vgl. § 34 des Gesetzentwurfes. Die Entschädigung wird wie im vorgeschlagenen § 36 festgesetzt.

Zu § 30

§ 30 des Gesetzentwurfes bezieht sich auf den zeitweiligen Erwerb von Flächen, für die die Eigentümer die dauerhafte Übernahme beantragen können, und die endgültige Aufhebung eines Bebauungsrechts auf Pachtgrundstücken.

Die Femern A/S hat ein Gebiet östlich von Rødbyhavn ausgewiesen, wo die Tunnelelemente in einer eigens errichteten Produktionsanlage hergestellt werden sollen. Die Produktionsanlage liegt zum Teil an Land, zum Teil außerhalb der bestehenden Küstenlinie mit einem zugehörigen Arbeitshafen.

Von der Gesamtfläche von ca. 190 ha, die für den Produktionsbereich und die Anlage des Tunnelportals (ausschließlich Deich) genutzt werden sollen, sind ca. 87 ha im Besitz der Femern A/S, u. a. infolge der vorherigen Übernahme gemäß Projektierungsgesetz, ca. 2 ha sind öffentliche Straßen, so dass bei der Einbringung des Gesetzentwurfes die Übernahme von ca. 101 ha aussteht, damit der Produktionsbereich und das Tunnelportal in ihrer Gesamtheit angelegt werden können.

Auf der Deichkrone verläuft ein durchgehender Geh- und Radweg, der durch die Errichtung des Produktionsbereichs unterbrochen wird. Stattdessen wird eine vorläufige Gemeinschaftsstraße um den Produktionsbereich herum zum Ersatz für den unterbrochenen Radweg auf dem Deich (Ostseeroute) angelegt.

Die feste Fehmarnbeltquerung wird nach einem straffen Zeitplan durchgeführt. Verzögerungen des Bauvorhabens haben erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen. Die vorgeschlagene Vorschrift, die endgültige, konkrete Enteignungsbeschlüsse enthält, soll dazu beitragen, den erforderlichen Spielraum während der Bauphase zu schaffen, so dass im erforderlichen Umfang verhindert werden kann, dass Probleme in Bezug auf die Eigentümerverhältnisse – und insbesondere den mit ihrer Lösung verbundenen Zeitaufwand – hinderlich für den Fortschritt der festen Fehmarnbeltquerung sind und damit erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen haben könnten.

Hinzu kommt, dass der Produktionsbereich und das Tunnelportal eine äußerst zentrale Rolle für die Bauarbeiten spielen; ihre Einrichtung ist zeitaufwendig. Darüber hinaus ist es im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wichtig, dass der

Gemeinschaftsweg um den Produktionsbereich herum angelegt wird, so dass er in Gebrauch genommen werden kann, wenn der bestehende Gemeinschaftsweg unterbrochen wird. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Verkehrsminister unverzüglich bei Inkrafttreten des Gesetzes das Verfügungsrecht über die gesamte Fläche für den Produktionsbereich und die Anlage des Tunnelportals erhält. Es ist erforderlich, das Verfügungsrecht über die Fläche bis 2023 zu behalten, da die Tunnelementfabrik zurückgebaut und das Gebiet nach Abschluss der Bauzeit wiederhergerichtet werden sollen. Dadurch werden die Ingangsetzung und der Fortschritt des Bauvorhabens unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes sichergestellt. Ein normales Enteignungsverfahren dauert in der Regel mindestens 3-9 Monate. Um unnötige Verzögerungen zu vermeiden, wird die Enteignung der genannten Flächen vorgeschlagen, wobei die enteigneten Eigentümer und Nutzer einen Anspruch auf Entschädigung haben.

Bezüglich des Verhältnisses zu § 73 des Grundgesetzes wird auf Abschnitt 9 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Durch die in *Abs. 1* vorgeschlagene Bestimmung erhält der Verkehrsminister unverzüglich bei Inkrafttreten des Gesetzes und bis zum 31. Dezember 2023 das Verfügungsrecht über die restlichen zum Produktionsbereich gehörenden Flächen, die zur Anlage des Tunnelportals dienen, wobei ein Teil des Produktionsbereichs jedoch vom vorgeschlagenen § 31 umfasst ist. Darüber hinaus erhält der Verkehrsminister das Verfügungsrecht über die Flächen, die für die Anlage des Gemeinschaftswegs sowie die Einrichtung eines vorläufigen Amphibienzauns auf Katasternummer 244dy erforderlich sind. Die von *Abs. 1* umfassten Flächen sind unbebauter landwirtschaftlicher Boden, allerdings sind 31 Windgeneratoren aufgestellt, die entfernt werden müssen.

Die Femern A/S hat bei der öffentlichen Anhörung über den Gesetzentwurf die Eigentümer der Flächen über die Anhörung informiert, darunter über die Wahrnehmung der damit verbundenen Interessen der Eigentümer. Die Eigentümer wurden außerdem über die Einbringung des Gesetzentwurfes informiert, darunter die Rechtswirkungen, falls der Gesetzentwurf wie vorgeschlagen verabschiedet wird. Die Eigentümer haben außerdem detaillierte Karten erhalten, die die Eingriffe auf den einzelnen Grundstücken zeigen. Darüber hinaus wurde den Eigentümern die Einmessung des Bauvorhabens auf offenem Land angeboten.

Nach Verabschiedung und Inkrafttreten des Gesetzes wird die Femern A/S in den Fällen, in denen keine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, einen Abschlagbetrag in der Höhe bezahlen, zu dem sich die Femern A/S den Umständen nach als Entschädigung verpflichtet fühlt, falls der Eigentümer um einen Vorschuss auf die Enteignungsentschädigung ersucht. Die Zahlung erfolgt mit Rückzahlungsvorbehalt, falls die Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriation på Øerne) die Entschädigung auf einen geringeren Betrag als den ausbezahlten festsetzt. Die Enteignungskommission ist somit bei der späteren Festsetzung der Entschädigung nicht an die Anträge der Parteien, darunter den Betrag, gebunden, der von der Femern A/S abschlagsweise ausbezahlt wurde. Falls eine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, entspricht die Auszahlung diesem Betrag. Die Auszahlung erfolgt in diesen Fällen, wenn die Bedingungen der Vereinbarung erfüllt sind.

Falls es erforderlich wird, dass der Verkehrsminister nach dem 31. Dezember 2023 das Verfügungsrecht für die Flächen für den Produktionsbereich und den Gemeinschaftsweg behält, vgl. Anlage 7 zum Gesetz, kann ein Enteignungsbeschluss gemäß dem vorgeschlagenen § 27 getroffen werden.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 2* wird das Recht von Katasternummer 244e0 Rødby Markjorder an dem Bauwerk Nr. 1 auf Pachtboden endgültig aufgehoben. Das bedeutet, dass der Windgenerator, der auf dem Grundstück steht, entfernt werden muss. Der Windgenerator kann falls notwendig – wenn er nicht vom Eigentümer entfernt wird – von der Femern A/S entfernt werden, vgl. § 34 des Gesetzentwurfes. Darüber hinaus ist das Verfügungsrecht des Verkehrsministers gemäß *Abs. 1* von den Inhabern aller anderen Rechte über die in *Abs. 1* genannten Grundstücke zu dulden. Dies beinhaltet, dass etwaige Pacht- und Nutzungsrechte, die im Widerspruch zum Verfügungsrecht des Verkehrsministers stehen, während der Bauzeit automatisch vorübergehend aufgehoben werden und dass der Verkehrsminister etwaige Anlagen und Installationen auf den in *Abs. 1* genannten Grundstücken entfernen kann, vgl. § 34 des Gesetzentwurfes.

Infolge der Dauer des zeitweiligen Verfügungsrechts gemäß *Abs. 1* wird in *Abs. 3* vorgeschlagen, dass der Eigentümer einer von *Abs. 1* umfassten Fläche zu jedem beliebigen Zeitpunkt verlangen kann, dass der Verkehrsminister die Fläche auf Dauer gegen Entschädigung übernimmt.

Nach der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 3* muss ein Antrag auf Übernahme dem Verkehrsminister spätestens am 31. Dezember 2023 eingereicht werden. Darüber hinaus bestehen keine Voraussetzungen für eine Übernahme.

Die in *Abs. 4* vorgeschlagene Bestimmung beinhaltet, dass alle Rechte an oder über die Fläche durch die Übernahme gemäß *Abs. 3* endgültig aufgehoben werden und dass der Verkehrsminister etwaige Anlagen und Installationen, die nicht bereits gemäß *Abs. 2* entfernt wurden, entfernen kann, vgl. § 34 des Gesetzentwurfes.

Nach Beendigung der Bauarbeiten und der Rückgabe durch die Femern A/S der von *Abs. 1* umfassten Fläche an die Eigentümer wird ein Wasserlauf auf einem Teil der Fläche für den Produktionsbereich angelegt sein, vgl. § 33 *Abs. 1* des Gesetzentwurfes und Bemerkungen dazu. Abgesehen davon wird die Fläche weitestgehend wiederhergestellt.

Die Entschädigung wird nach den Ausführungen im vorgeschlagenen § 36 festgesetzt.

Zu § 31

§ 31 des Gesetzentwurfes betrifft den zeitweiligen Erwerb von Flächen, für die die Eigentümer keine dauerhafte Übernahme verlangen können.

Der bestehende Deich im Landgebiet östlich und westlich von Rødbyhavn ist ein durchgängiger Geländezug, der als leicht erkennbares Landschaftselement durch das gesamte Projektgebiet auf Lolland verläuft.

Die feste Fehmarnbeltquerung wird nach einem straffen Zeitplan durchgeführt. Verzögerungen des Bauvorhabens haben erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen. Ein Teil des Deiches liegt im Produktionsbereich, der eine sehr zentrale Rolle für die Bauarbeiten spielt und dessen Einrichtung zeitaufwendig ist, vgl. die Bemerkungen zu § 33 *Abs. 2* des Gesetzentwurfes. Ein anderer Teil des Deiches soll für die Anlage des Neulands westlich von Rødbyhavn, ein Naturgebiet mit Strandwiesen, Ödland, Wasserlöchern und Erholungsgebiet mit Sandstränden genutzt werden. Die Landgewinnungsfläche ist ein weiterer wichtiger Teil der Bauarbeiten, da der Zweck der Aufschüttung die Nutzung der ausgebagerten Sedimente ist, wodurch der Transport begrenzt wird. Die Landaufschüttung ist eine Voraussetzung für den Fortschritt des Bauvorhabens und eine finanziell angemessene Lösung bezüglich der Sedimente. Die vorgeschlagene Bestimmung, die endgültige, konkrete Enteignungsbeschlüsse enthält, soll dazu beitragen, den erforderlichen Spielraum während der Bauphase zu schaffen, so dass im erforderlichen Umfang verhindert werden kann, dass Probleme in Bezug auf die Eigentümerverhältnisse – und insbesondere den mit ihrer Lösung verbundenen Zeitaufwand – hinderlich für den Fortschritt der festen Fehmarnbeltquerung sind und damit erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen haben könnten.

Bezüglich des Verhältnisses zu § 73 des Grundgesetzes wird auf Abschnitt 9 in den allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

Durch die vorgeschlagene Bestimmung in *Abs. 1* erhält der Verkehrsminister unverzüglich bei Inkrafttreten des Gesetzes und bis zum 31. Dezember 2023 das Verfügungsrecht über den Teil der Grundstücke Katasternummern 244k, 244x, 244y, 244æ, 244ø, 244bo, 244fa, 244fe, 253, 546a, 549r, 549u und 549x Rødby Markjorder, die in Anlagen 5, 6 und 7 zum Gesetz gekennzeichnet sind. Die Flächen sollen u. a. zeitweilig zur Anlage einer Zugangsstraße zum Rückhaltebecken, zur Einrichtung eines vorläufigen Amphibienzauns sowie zur Anlage des Tunnelportals genutzt werden. Katasternummer 549r Rødby Markjorder soll zur Einrichtung eines vorläufigen Amphibienzauns sowie als vorläufige Arbeitsfläche im Hinblick auf eine etwaige Änderung der Straßenbrücken genutzt werden, vgl. § 33 *Abs. 3*.

Die Femern A/S hat bei der öffentlichen Anhörung über den Gesetzentwurf die Eigentümer der Flächen über die Anhörung informiert, darunter über die Wahrnehmung der damit verbundenen Interessen der Eigentümer. Die Eigentümer wurden außerdem über die Einbringung des Gesetzentwurfes informiert, darunter über die Rechtswirkungen, falls der Gesetzentwurf wie vorgeschlagen verabschiedet wird. Die Eigentümer haben außerdem detaillierte Karten erhalten, die die Eingriffe auf den einzelnen Grundstücken zeigen. Darüber hinaus wurde den Eigentümern die Einmessung des Bauvorhabens auf offenem Land angeboten.

Nach Verabschiedung und Inkrafttreten des Gesetzes wird die Femern A/S, in den Fällen, in denen keine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, einen Abschlagbetrag in der Höhe bezahlen, zu dem sich die Femern A/S den Umständen nach als Entschädigung verpflichtet fühlt, falls der Eigentümer um einen Vorschuss auf die Enteignungsentschädigung ersucht. Die Zahlung erfolgt mit Rückzahlungsvorbehalt, falls die Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne) die Entschädigung auf einen geringeren Betrag als den ausbezahlten festsetzt. Die Enteignungskommission ist somit bei der späteren Festsetzung der Entschädigung nicht an die Anträge der Parteien, darunter den Betrag, gebunden, der von der Femern A/S abschlagsweise ausbezahlt wurde. Falls eine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, entspricht die Auszahlung diesem Betrag. Die Auszahlung erfolgt in diesen Fällen, wenn die Bedingungen der Vereinbarung erfüllt sind.

Falls es erforderlich wird, dass der Verkehrsminister über den Teil von Katasternummern 244k, 244x, 244y, 244æ, 244ø, 244bo, 244fa, 244fe, 253, 546a, 549r, 549u und 549x Rødby Markjorder, die in Anlage 5, 6 und 7 zum Gesetz

gekennzeichnet sind, nach dem 31. Dezember 2023 verfügt, kann ein Enteignungsbeschluss gemäß dem vorgeschlagenen § 27 getroffen werden.

Nach der in *Abs. 2* vorgeschlagenen Bestimmung ist das Verfügungsrecht des Verkehrsministers gemäß *Abs. 1* von den Inhabern aller anderen Rechte über die in *Abs. 1* genannten Flächen zu dulden. Dies beinhaltet, dass etwaige Pacht- und Nutzungsrechte, die im Widerspruch zum Verfügungsrecht des Verkehrsministers stehen, während der Bauzeit automatisch vorübergehend aufgehoben werden und dass der Verkehrsminister etwaige Anlagen und Installationen auf den in *Abs. 1* genannten Flächen entfernen kann, vgl. den vorgeschlagenen § 34.

Nach Beendigung der Bauarbeiten und der Rückgabe durch die Femern A/S des Teils des von *Abs. 1* umfassten Deiches an den Eigentümer (den Deichverband Det Lollandske Digelag) ist der Deich in bestimmten Punkten geändert, vgl. § 33 *Abs. 2* des Gesetzentwurfes und die Bemerkungen dazu. Allgemein wird der bestehende Deich entlang der Küstenlinie jedoch weitestgehend erhalten und wiederhergerichtet, wo er zeitweilig entfernt worden war, so dass er auch weiterhin als Sturmflutdeich dient und ein leicht erkennbares Landschaftselement ist.

Die Entschädigung wird nach den Ausführungen im vorgeschlagenen § 36 festgesetzt.

Zu § 32

§ 32 des Gesetzentwurfes betrifft das zeitweilige Verfügungsrecht über Zufahrtsstraßen zu Baubereichen u. a. m.

Die Sicherstellung der erforderlichen Zufahrtsstraßen zu den Baustellen für Portal und Rampen, Tunnelementfabrik und die zeitweiligen Wohneinrichtungen haben entscheidende Bedeutung für die Durchführung der festen Fehmarnbeltquerung.

Die feste Fehmarnbeltquerung wird außerdem nach einem straffen Zeitplan durchgeführt. Verzögerungen des Bauvorhabens haben erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen. Die vorgeschlagene Vorschrift, die endgültige, konkrete Enteignungsbeschlüsse enthält, soll dazu beitragen, den erforderlichen Spielraum während der Bauphase zu schaffen, so dass im erforderlichen Umfang verhindert werden kann, dass Probleme in Bezug auf die Eigentümerverhältnisse – und insbesondere den mit ihrer Lösung verbundenen Zeitaufwand – hinderlich für den Fortschritt der festen Fehmarnbeltquerung sind und damit erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen haben könnten.

Der Verkehr von und zur Baustelle im Portalbereich wird über Gl. Badevej geführt. Infolgedessen wurde die Straße von Færgevej bis zum Wendeplatz am bestehenden Deich verbreitert.

Es wird eine Zufahrtsstraße zu den vorläufigen Wohneinrichtungen angelegt. Die Straße wird eine Seitenstraße zum Færgevej, verläuft östlich um Strandholmsgården herum und wird danach den zeitweiligen Wohneinrichtungen angeschlossen. Die Straße ist zeitweilig und wird nur während der Bauzeit benutzt, wonach sie zusammen mit den übrigen Produktionseinrichtungen entfernt wird. Jedoch bleibt der Teil der Straße in unmittelbarer Verlängerung von Strandholmsgården im Hinblick auf den künftigen Zugang zum Schöpfwerk Ny Strandholm Pumpestation erhalten.

Es wird eine Zufahrtsstraße zur Tunnelementfabrik angelegt, die auf derselben Trasse wie ein Teil des bestehenden nicht-asphaltierten Færgevej verläuft und danach um 90° nach Süden zum Produktionsbereich abknickt. Wo die Straße dem Færgevej folgt, wird sie zweistreifig angelegt, während sie auf den letzten ca. 400 m vor dem Tor zum Unternehmerbereich dreistreifig ausgebaut wird.

Diese Zufahrtsstraßen werden zum Teil gemäß geltender Gesetzgebung private Gemeinschaftsstraßen, da einzelne Grundeigentümer u. a. m. das Wegerecht für die Straßen haben oder bekommen. Namentlich die Straßenabschnitte, die am dichtesten am Produktionsbereich liegen, haben indessen vitale Bedeutung für die feste Fehmarnbeltquerung. Die Straßen müssen jederzeit für den Baustellenverkehr, Notfallverkehr u. Ä. befahrbar sein, und aus Rücksicht auf die Sicherheit in diesem Gebiet kann es erforderlich werden, diese Straßenabschnitte ganz oder teilweise zu sperren.

Um der Femern A/S das volle Verfügungsrecht über die Straßenabschnitte zu sichern, wird durch die Vorschrift in *Abs. 1* vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister bis zum 31. Dezember 2023 das Verfügungsrecht über die in Anlage 6 zum Gesetz gekennzeichneten Straßen hat. Damit kann die Femern A/S auf dieselbe Weise über die Straßenabschnitte verfügen, wie die Femern A/S über den Produktionsbereich, vgl. den vorgeschlagenen § 30, und die privaten Straßen, die von der Femern A/S im Gebiet angelegt werden, verfügt.

Falls es erforderlich wird, dass der Verkehrsminister über die in Anlage 6 zum Gesetz gekennzeichneten Straßen nach dem 31. Dezember 2023 verfügt, kann ein Enteignungsbeschluss gemäß dem vorgeschlagenen § 27 getroffen werden.

In Abs. 2 wird vorgeschlagen, dass das Verfügungsrecht des Verkehrsministers gemäß Abs. 1 von Inhabern aller sonstigen Rechte über die in Abs. 1 genannten Grundstücke zu respektieren ist. Es gilt als Voraussetzung, dass die Femern A/S Vereinbarungen über die Nutzung der Straßenabschnitte mit den Eigentümern der Grundstücke trifft, die ein Wegerecht haben oder erhalten. Die betreffenden Grundstücke haben nach geltender Gesetzgebung Anspruch auf den erforderlichen Zugang zu einer öffentlichen Straße, und wenn die Änderungen der Zufahrtsverhältnisse betriebliche Nachteile mit sich führen, so können die betreffenden Eigentümer Anspruch auf Entschädigung haben, die gemäß § 36 des Gesetzentwurfes festzusetzen ist.

Die Femern A/S hat bei der öffentlichen Anhörung über den Gesetzentwurf die Eigentümer der Flächen über die Anhörung informiert, darunter über die Wahrnehmung der damit verbundenen Interessen der Eigentümer. Die Eigentümer wurden außerdem über die Einbringung des Gesetzentwurfes informiert, darunter die Rechtswirkungen, falls der Gesetzentwurf wie vorgeschlagen verabschiedet wird. Die Eigentümer haben außerdem detaillierte Karten erhalten, die die Eingriffe auf den einzelnen Grundstücken zeigen. Darüber hinaus wurde den Eigentümern die Einmessung des Bauvorhabens auf offenem Land angeboten.

Nach Verabschiedung und Inkrafttreten des Gesetzes wird die Femern A/S, in den Fällen, in denen keine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, einen Abschlagbetrag in der Höhe bezahlen, zu dem sich die Femern A/S den Umständen nach als Entschädigung verpflichtet fühlt, falls der Eigentümer um einen Vorschuss auf die Enteignungsentschädigung ersucht. Die Zahlung erfolgt mit Rückzahlungsvorbehalt, falls die Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne) die Entschädigung auf einen geringeren Betrag als den ausbezahlten festsetzt. Die Enteignungskommission ist somit bei der späteren Festsetzung der Entschädigung nicht an die Anträge der Parteien, darunter den Betrag, gebunden, der von der Femern A/S abschlagsweise ausbezahlt wurde. Falls eine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, entspricht die Auszahlung diesem Betrag. Die Auszahlung erfolgt in diesen Fällen, wenn die Bedingungen der Vereinbarung erfüllt sind.

Zu § 33

§ 33 des Gesetzentwurfes betrifft das Recht zur Vornahme von Änderungen an Flächen u. a. m.

Die feste Fehmarnbeltquerung wird nach einem straffen Zeitplan durchgeführt. Verzögerungen des Bauvorhabens haben erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen. Im Zuge der Durchführung der in § 1 genannten Festen Fehmarnbeltquerung ist die Einrichtung verschiedener Anlagen und Installationen erforderlich, darunter die Änderung bestehender Anlagen. Es handelt sich sowohl um vorläufige als auch um dauerhafte Eingriffe, die baldmöglichst durchzuführen sind. Daher muss dem Verkehrsminister der Zugang zu den erforderlichen Änderungen und das Verfügungsrecht über die Flächen ermöglicht werden, die für die Durchführung der Änderungen erforderlich sind.

Die vorgeschlagene Vorschrift, die endgültige, konkrete Enteignungsbeschlüsse enthält, soll dazu beitragen, den erforderlichen Spielraum während der Bauphase zu schaffen, so dass im erforderlichen Umfang verhindert werden kann, dass Probleme in Bezug auf die Eigentümerverhältnisse – und insbesondere den mit ihrer Lösung verbundenen Zeitaufwand – hinderlich für den Fortschritt der festen Fehmarnbeltquerung sind und damit erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen haben könnten.

Die Femern A/S hat bei der öffentlichen Anhörung über den Gesetzentwurf die Eigentümer der Flächen über die Anhörung informiert, darunter über die Wahrnehmung der damit verbundenen Interessen der Eigentümer. Die Eigentümer wurden außerdem über die Einbringung des Gesetzentwurfes informiert, darunter über die Rechtswirkungen, falls der Gesetzentwurf wie vorgeschlagen verabschiedet wird. Die Eigentümer haben außerdem detaillierte Karten erhalten, die die Eingriffe auf den einzelnen Grundstücken zeigen. Darüber hinaus wurde den Eigentümern die Einmessung des Bauvorhabens auf offenem Land angeboten.

Nach Verabschiedung und Inkrafttreten des Gesetzes wird die Femern A/S in den Fällen, in denen keine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, einen Abschlagbetrag in der Höhe bezahlen, zu dem sich die Femern A/S den Umständen nach als Entschädigung verpflichtet fühlt, falls der Eigentümer um einen Vorschuss auf die Enteignungsentschädigung ersucht. Die Zahlung erfolgt mit Rückzahlungsvorbehalt, falls die Enteignungskommission für staatliche Enteignungen auf den Inseln (Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne) die Entschädigung auf einen geringeren Betrag als den ausbezahlten festsetzt. Die Enteignungskommission ist somit bei der späteren Festsetzung der Entschädigung nicht an die Anträge der Parteien, darunter den Betrag, gebunden, der von der Femern A/S abschlagsweise ausbezahlt wurde. Falls eine freiwillige Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung getroffen wurde, entspricht die Auszahlung diesem Betrag. Die Auszahlung erfolgt in diesen Fällen, wenn die Bedingungen der Vereinbarung erfüllt sind.

Die in *Abs. 1* vorgeschlagene Bestimmung gewährt dem Verkehrsminister das Verfügungsrecht über die Katasternummern 244l, 244o, 244at, 244av, 244az, 244aæ, 244ba, 244dy und 244fc, Rødby Markjorder, vgl. Anlage 7 zum Gesetz, im Hinblick auf die Anlage eines Wasserlaufs (dauerhafte Änderung).

Bezüglich der Anlage von Wasserläufen (dauerhafte Änderung) ist es bei der Einrichtung des Produktionsbereichs erforderlich, das Schöpfwerk Strandholm Pumpestation zu entfernen, das vor der Einrichtung des Produktionsbereichs ca. 400 m weiter westlich als Ny Strandholm Pumpestation wiedererrichtet wird. Über die Verlegung des Schöpfwerks wurde eine Vereinbarung getroffen. Im Hinblick auf die Funktion des Schöpfwerks Ny Strandholm Pumpestation ist eine Verlegung eines Teils der vorhandenen Wasserläufe und der Entwässerungsgräben erforderlich, so dass die bestehende Entwässerungsstruktur aufrechterhalten wird.

Der neue Wasserlauf wird u. a. auf der für den Produktionsbereich zeitweilig erworbenen Fläche angelegt, vgl. § 30 Abs. 1 des Gesetzentwurfes. Der Wasserlauf, der nach Beendigung der Bauarbeiten auch weiterhin das Gebiet entwässern soll, kann nur dauerhaft auf einem Grundstück angelegt werden, das sich nicht im Besitz der Femern A/S befindet, falls eine Vereinbarung mit Eigentümern und Nutzern des Grundstücks getroffen wurde. Alternativ kann das Verfügungsrecht über das Grundstück durch Enteignung sichergestellt werden. Ein normales Enteignungsverfahren dauert in der Regel mindestens 3-9 Monate. Dies ist problematisch, da das Schöpfwerk Ny Strandholm Pumpestation sich im Bau befindet und schnellstmöglich funktionsbereit sein muss. Im Hinblick auf die Vermeidung unnötiger Verzögerungen wird vorgeschlagen, dass das Recht zur dauerhaften Anlage der erforderlichen Wasserläufe durch Enteignung entsteht, wobei die enteigneten Eigentümer und Nutzer Anspruch auf Entschädigung haben.

Die in *Abs. 2* vorgeschlagene Bestimmung gewährt dem Verkehrsminister das Recht für Änderungen des Zustandes des Deiches auf Katasternummern 244k, 244bo und 244fa Rødby Markjorder, vgl. Anlagen 5, 6 und 7 zum Gesetz, da dies im Hinblick auf den Bau und den Betrieb der festen Fehmarnbeltquerung erforderlich ist.

Der durchgängige Geländezug auf dem östlichen und westlichen Landgebiet ist der bestehende Deich, der als leicht erkennbares Landschaftselement durch das gesamte Projektgebiet auf Lolland verläuft.

Ein Teil des Deiches wird Teil des Produktionsbereichs, vgl. § 31 des Gesetzentwurfes und die Bemerkungen dazu. Im Zuge der Bauarbeiten ist es außerdem erforderlich, dauerhafte Änderungen am Zustand des Deiches vorzunehmen. Wo der Deich an die Landgewinnungsfläche angrenzt, ist es erforderlich, Teile des Deiches für die Landaufschüttung zu nutzen. Im Gebiet bei der Produktionsanlage wird der Deich zeitweilig verlegt, und wo Autobahn und Eisenbahn den Deich kreuzen, ist es erforderlich, den Deich zu durchbrechen und einen neuen Deich um das Tunnelportal zu errichten. Nach Beendigung der Bauarbeiten ist der Deich in bestimmten Punkten dauerhaft geändert. Allgemein wird der bestehende Deich entlang der Küstenlinie weitestgehend erhalten und wiederhergerichtet, wo er zeitweilig entfernt wurde. Der Deich wird nach der Wiedererrichtung weiterhin – im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben – als Sturmflutdeich dienen und ein leicht erkennbares Landschaftselement sein.

Mit der Bestimmung in *Abs. 3* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister bis zum 31. Dezember 2023 ermächtigt wird, Änderungen von Brücken (dauerhafte Änderung) vorzunehmen. Im Zuge der Durchführung der in § 1 genannten Festen Fehmarnbeltquerung ist eine Zufahrtsstraße zu den Baustellen für Portal und Rampen, Tunnelelementfabrik und den zeitweiligen Wohneinrichtungen anzulegen. Die Arbeiten beinhalten die Anlage und die Höherstufung von insgesamt ca. 5 km asphaltierter Straße mit zugehörigem Gemeinschaftsweg. Einen Teil der Zufahrtsstraße zu den Baustellenbereichen für Portal und Rampen u. a. m. bildet der Færgevej, der die vorhandene Autobahn und die vorhandene Eisenbahn auf Straßenbrücken im Besitz des Landesstraßenamtes (Vejdirektoratet) und Banedanmark überquert. Die Zufahrtsstraße, darunter Færgevej, hat vitale Bedeutung für die Durchführung der festen Fehmarnbeltquerung, insbesondere bis zur Anlage des Arbeitshafens, wenn Materialien u. a. m. auf dem Seewege geliefert werden können. Infolge des Baustellenverkehrs kann es erforderlich sein, den Straßenbelag mit zugehörigen Membranen instand zu setzen und die Brückenkonstruktion zu verstärken. Es ist entscheidend, dass die Femern A/S die Zugangsstraße, darunter Færgevej, laufend instand halten und etwaige Schäden ausbessern kann.

Die Femern A/S bzw. die A/S Femern Landanlæg ist gemäß §§ 1 und 2 des Gesetzentwurfes ermächtigt, das für die Durchführung des Bauvorhabens Erforderliche vorzunehmen, darunter die Anlage neuer und Änderungen bestehender Straßen. In diesem Zusammenhang können Änderungen des Færgevej vorgenommen werden, der eine öffentliche Straße ist, darunter des Teils des Færgevej, der auf der Straßenbrücke verläuft. Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 3* erhält der Verkehrsminister außerdem das Recht, Änderungen der Brücke (Brückenkonstruktion) vorzunehmen, darunter die Brücke in Stand zu halten und Schäden an der Brücke (Brückenkonstruktion) auszubessern, falls der Verkehrsminister dies im Hinblick auf die Durchführung und den Betrieb der festen Fehmarnbeltquerung für erforderlich hält, vgl. Anlage 6 zum Gesetz. Die Brücke (Brückenkonstruktion) ist nach Beendigung der Bauzeit nicht wiederherzurichten.

Mit der Bestimmung in *Abs. 4* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister ermächtigt wird, Naturgebiete anzulegen (dauerhafte Änderung). Die Gebiete, die während der Bauzeit im Zuge der Durchführung der in § 1 genannten Festen Fehmarnbeltquerung dauerhaft und zeitweilig einbezogen werden, umfassen mehrere Naturschutzgebiete (Strandwiese, Moor, Wiese, Ödland, Wasserlöcher und Wasserläufe/Gräben sowie den See Strandholm Sø). Es wird ein neuer See von etwa derselben Größe wie der See Strandholm Sø angelegt. Um den neuen See ist ein lichtoffenes Naturgebiet derselben Größe geplant. Die übrige Natur, die verschwindet, wird ebenfalls von neuer Natur ersetzt. Die neuen Erholungsgebiete und Naturgebiete werden größer als die verschwindenden. Die in § 1 genannte Feste Fehmarnbeltquerung umfasst 10 Wasserlöcher. Außerdem werden 13 Wasserlöcher isoliert. Im Zuge des Bauvorhabens werden 37-43 neue Wasserlöcher angelegt. 10 dieser neuen Wasserlöcher werden vor der Verfüllung der bestehenden Wasserlöcher angelegt, um dadurch die ökologische Funktionalität des Gebiets für eine Reihe der nach Anhang IV der Habitatrichtlinie geschützten Amphibienarten während der Bau- und Betriebsphase zu sichern. Um die nach Anhang IV geschützten Amphibienarten noch weiter zu fördern, wird gleichzeitig mit der Anlage der Wasserlöcher lichtoffene Natur um die Wasserlöcher angelegt. Das bedeutet, dass die neuen Naturflächen nur während einer einzelnen zusammenhängenden Bauphase beeinträchtigt werden. Außerdem wird ein vorläufiger Amphibienzaun um den Produktionsbereich und dessen Zufahrtsstraßen errichtet, um zu vermeiden, dass die Amphibien dorthin einwandern, vgl. §§ 30 Abs. 1 und 31 Abs. 1 des Gesetzentwurfes.

Die neue Natur kann auf einem Grundstück angelegt werden, das sich nicht im Besitz der Femern A/S befindet, falls eine Vereinbarung darüber mit den Grundstückseigentümern getroffen wurde oder andernfalls das Verfügungsrecht über die Fläche durch Enteignung geschaffen wurde. Ein normales Enteignungsverfahren dauert in der Regel mindestens 3-9 Monate. Das Verfügungsrecht muss schnell erteilt werden, da ein Teil der neuen Natur aus Rücksicht auf das Tier- und Pflanzenleben angelegt sein muss, bevor die vorhandenen geschützten Naturgebiete eingezogen werden, was kurz nach Inkrafttreten des Gesetzes erfolgt. Im Hinblick auf die Vermeidung unnötiger Verzögerungen wird mit der Bestimmung vorgeschlagen, das Recht zur dauerhaften Anlage neuer Natur durch Enteignung zu schaffen, wobei die enteigneten Eigentümer und Nutzer Anspruch auf Entschädigung haben.

Die vorgeschlagene Bestimmung in *Abs. 4* berechtigt den Verkehrsminister, über Katasternummern 1a und 1r Lungholm Inddæmning, Olstrup und 244o und 549r Rødby Markjorder, vgl. Anlagen 6 und 7 zum Gesetz, im Hinblick auf die Anlage von Ersatznatur zu verfügen.

Falls es aus Rücksicht auf die Bewahrung und die Pflege der neuen Natur erforderlich ist, ist der Verkehrsminister gemäß § 27 Abs. 3 des Gesetzentwurfes ermächtigt, durch Enteignung den Grundstücken eine Dienstbarkeit mit den daraus folgenden Verfügungsbeschränkungen aufzuerlegen. Es kann u. a. erforderlich sein, sicherzustellen, dass die betroffenen Flächen nicht bestellt, entwässert, drainiert, gedüngt oder gespritzt werden und dass keine Fische, Krebse, Enten, Gänse oder anderes Geflügel in und bei der Ersatznatur ausgesetzt wird.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 5* wird der Verkehrsminister ermächtigt, neue Straßen anzulegen (dauerhafte Änderung). Während der Bauzeit werden die Einziehung der Küstenstrecke und die Anlage des Neulands markante Auswirkungen auf das Freizeitleben und sonstige Entfaltungsmöglichkeiten unweit der Küste haben. Die markantesten Auswirkungen und Begrenzungen erfolgen während der Bauzeit, während in der Betriebsphase eine neue Situation entstanden ist, in der Verluste und Begrenzungen im Vergleich zu den bestehenden Möglichkeiten durch mehrere neue Erholungsmöglichkeiten für Bürger und Besucher des Gebiets ersetzt sind. Im Zuge der Durchführung der in § 1 des Gesetzentwurfes genannten Festen Fehmarnbeltquerung erhält Lolland daher zwei neue Sandstrände westlich von Rødbyhavn. Ein Strand wird im westlichen Teil des Neulands angelegt. Der andere Strand wird vor Lalandia als halbkreisförmige Lagune angelegt. Um den bestehenden Sandstrand bei Rødbyhavn wird eine Binnenlagune angelegt, die u. a. als Erholungsgebiet und als Planschstrand genutzt werden kann.

Gleichzeitig mit der Anlage der Strände werden 140 Parkplätze auf dem Neuland vor der heutigen Küste angelegt. Die Parkplätze liegen somit auf einer Fläche im Besitz der Femern A/S. Die Straßenzufahrt zu den Stränden wird durch die Verlängerung des Sandholmvej (öffentliche Straße) geschaffen, der von Norden in Geländehöhe geführt wird und den Deich durch die Anlage einer längs verlaufenden Rampe mit einer Länge von ca. 100 m überquert. Die Straßen werden in Höhe der Deichkrone über den Deich und danach auf dem Neuland in Geländehöhe geführt.

Während eines Großteils der Bauzeit besteht kein Zugang zur Küste ca. 4 km auf jeder Seite von Rødbyhavn. Um die Wirkungen des Verlustes der Strandgebiete auszugleichen, werden die Bauarbeiten so geplant, dass der westliche Teil des Neulands frühzeitig während der Bauzeit etabliert wird, um unmittelbar westlich davon einen neuen Strand zu schaffen. Der neue Strand dient bis zur Anlage des restlichen Teils des Neulands mit Lagunenstrand und Planschstrand in der Binnenlagune als Alternative für die eingezogenen Strände.

Die in *Abs. 5* vorgeschlagene Bestimmung berechtigt den Verkehrsminister zur Anlage von Straßen auf Katasternummern 1eq, 1ez, 1fq, 1fu, 244bc, 244fa und 271k Rødby Markjorder, vgl. Anlage 5 zum Gesetz. Die Straßen werden u. a. von der Femern A/S und deren Unternehmern genutzt und erhalten den Status privater Gemeinschaftsstraßen

oder öffentlicher Straßen. Es wird vorgeschlagen, dass die Straßen auf Katasternummer 244fa Rødby Markjorder als öffentliche Straßen klassifiziert werden, dass jedoch der Verkehrsminister gemäß § 89 Abs. 1 des Gesetzes über öffentliche Straßen (§ 61 des neuen Straßengesetzes) es unterlassen kann, die Fläche von den Grundstücken abzutrennen, da sich besondere Umstände geltend machen. Die Straße liegt auf dem Deich, so dass es im Hinblick auf die Instandhaltung des Deichs zweckmäßig ist, dass der Deichverband Det Lollandske Digelag das Eigentumsrecht am Deich behält. Die Straßenbehörde hat das Eigentumsrecht an der Straßenausstattung.

Mit der in *Abs. 6* vorgeschlagenen Bestimmung erhält der Verkehrsminister das Recht, eine Abwasserleitung auf Katasternummer 244k Rødby Markjorder anzulegen, die in Anlage 6 zum Gesetz gekennzeichnet ist (dauerhafte Änderung).

Gemäß der in *Abs. 7* vorgeschlagenen Bestimmung erhält der Verkehrsminister die Möglichkeit, bis zum 31. Dezember 2023 eine Wasserleitung anzulegen und zu unterhalten (zeitweilige Änderung). Untersuchungen haben ergeben, dass der Bedarf für eine zusätzliche Wasserleitung besteht, um die Wasserversorgung der Produktion der Tunnelementfabrik im Falle eines Leitungsbruchs zu sichern (Redundanz). Die Wasserleitung soll ost-westlich in landwirtschaftlichen Flächen östlich des Havnevej verlaufen. Sie wird unter der E47 hindurch und weiter zum Strandholmsvej geführt, dessen Verlauf sie bis zu dem Punkt folgt, wo die künftige Mautstation angelegt wird. Von hier aus wird sie durch landwirtschaftliche Flächen und am Humlegårdsvej, Ferd. Jensensvej und Færgevej entlang geführt. Die ergänzende Wasserversorgung für den Produktionsbereich führt einen zeitweiligen Flächenbedarf von ca. 1,0 ha mit sich, wovon ca. 0,5 ha als zeitweilige Dienstbarkeitsfläche im Zuge der Platzierung der Wasserleitung genutzt wird.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 7* erhält der Verkehrsminister bis zum 31. Dezember 2023 das Recht, die Wasserleitung auf den Grundstücken Katasternummer 12a, 12d, 12h, 15c, 15d, 244al, 244at und 244bc Rødby Markjorder anzulegen und eine Dienstbarkeit von 2 m zu beiden Seiten der Leitung eintragen zu lassen, die die unterirdisch geführte und daher nicht im Gelände sichtbare Wasserleitung schützt, vgl. Anlage 6 zum Gesetz. Der Grundeigentümer kann also nicht die Entfernung der Wasserleitung während der Bauzeit verlangen. Nach der Durchführung der in § 1 genannten Festen Fehmarnbeltquerung wird die Wasserleitung versiegelt und hinterlassen. Gleichzeitig wird die Dienstbarkeit gelöscht. Die hinterlassene Wasserleitung führt keine Nachteile für die künftige Nutzung der Grundstücke, darunter etwaige künftige Bauarbeiten, mit sich. Die Wasserleitung kann leicht abgebaggert werden. Falls es erforderlich ist, dass der Verkehrsminister die Wasserleitung auf den in Anlage 6 zum Gesetz gekennzeichneten Flächen mit zugehörigen Dienstbarkeitsauflagen nach dem 31. Dezember 2023 aufrecht erhält, kann ein Enteignungsbeschluss gemäß dem vorgeschlagenen § 27 ergehen. Falls die Lolland Forsyning A/S die Wasserleitung nach dem Bau der in § 1 genannten Festen Fehmarnbeltquerung aufrechterhalten will, muss die Lolland Forsyning A/S die dazu erforderlichen Rechte erwerben.

Durch die in *Abs. 8* vorgeschlagene Bestimmung wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister ermächtigt wird, den Ausbau von Straßen (zeitweilige Änderung) vorzunehmen. Um den Transport zu und von dem Gebiet zu sichern, falls die Passage der Brücken am Færgevej nicht möglich ist, wird eine alternative Route zur Tunnelementfabrik u. a. m. angelegt. Die Route verläuft von Havnevej über die bestehende Autobahn und von dort auf dem Strandholmsvej in südlicher Richtung und weiter auf einer neu angelegten Verlängerung von Finlandsvej zum Færgevej. Der Ausbau besteht in der Sicherung der lichten Höhe unter der bestehenden Eisenbahn sowie einzelnen verkehrssicherheitsmäßigen Kurvenbegradigungen und örtlichen Erweiterungen, um das Passieren von Gegenverkehr zu ermöglichen. Hinzu kommt, dass Finlandsvej erweitert wird und die Kreuzung Finlandsvej/Færgevej/Gl. Badevej geändert wird. Gleichzeitig werden einzelne Ausweichstellen auf dem Strandholmsvej südlich der Unterführung unter der bestehenden Eisenbahn zum Færgevej hin angelegt.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird die Kreuzung zwischen den Straßen Gl. Badevej/Finlandsvej und Færgevej in zwei versetzte T-Kreuzungen umgebaut. Damit werden gute Übersichtsbedingungen geschaffen, was den künftigen Gegebenheiten zugutekommt, wenn Færgevej über die neue Autobahn und die neue Eisenbahn geführt wird. Beim Umbau der Kreuzung ist es erforderlich, über private Grundstücke von ca. 0,3 ha zu verfügen. Es ist entscheidend für die Sicherung eines robusten Zeitplans, dass der Lokalbereich logistisch vorbereitet ist, bevor die feste Fehmarnbeltquerung in Angriff genommen wird, darunter durch die Sicherung der Zufahrt und der verkehrssicherheitsmäßigen Gegebenheiten für die vielen Baustellen Transporte. Die Kreuzung ist ein Knotenpunkt für den Verkehr zum Gebiet und ist daher schnellstmöglich fertigzustellen.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 8* erhält der Verkehrsminister bis zum 31. Dezember 2023 das Recht zum Ausbau der Straßen Finlandsvej, Strandholmsvej und Færgevej. Die Straßenerweiterung berührt die Grundstücke Katasternummern 12a, 12h, 85b, 112b, 271h, 271i, 271k, 271l und 271n Rødby Markjorder, die in Anlage 6 zum Gesetz gekennzeichnet sind. Falls es erforderlich ist, dass der Verkehrsminister die Straßenerweiterung nach dem 31. Dezember 2023 aufrechterhält, kann ein Enteignungsbeschluss gemäß dem vorgeschlagenen § 27 getroffen werden. Die alternative Route einschließlich der Verlängerung des Finlandsvej wird als dauerhafte Anlage errichtet, so dass die Route Teil des örtlichen Straßennetzes im Gebiet wird. Die Route kann somit nach der Bauzeit der in § 1 genannten Festen

Fehmarnbeltquerung genutzt werden. Falls die Kommune Lolland die Route nach der Durchführung der in § 1 genannten Festen Fehmarnbeltquerung aufrechterhalten will, muss die Kommune Lolland die dazu erforderlichen Rechte erwerben.

Im Zusammenhang mit der Durchführung der von Abs. 1-8 umfassten Bauarbeiten ist es erforderlich, über Grundstücke zu verfügen, die sich nicht im Besitz des Verkehrsministers befinden und über die der Verkehrsminister auch kein Verfügungsrecht besitzt. Die in Abs. 9 vorgeschlagene Bestimmung bezieht sich auf zeitweilige Arbeitsflächen und stellt sicher, dass der Verkehrsminister über die erforderlichen Flächen unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes zeitweilig verfügen kann, vgl. Anlagen 5, 6 und 7 zum Gesetz.

Nach der in Abs. 10 vorgeschlagenen Bestimmung ist das Verfügungsrecht des Verkehrsministers gemäß Abs. 1-9 von Inhabern aller sonstigen Rechte über die in Abs. 1-9 genannten Flächen zu dulden. Dies beinhaltet, dass etwaige Pacht- und Nutzungsrechte, die dem Verfügungsrecht des Verkehrsministers entgegenstehen, automatisch während der Bauzeit vorübergehend aufgehoben werden und dass der Verkehrsminister etwaige Anlagen und Installationen auf den in Abs. 1-9 genannten Flächen entfernen kann.

Entschädigungen werden gemäß den Ausführungen in § 36 festgesetzt.

Zu § 34

§ 34 des Gesetzentwurfes betrifft die Ankündigung und Entfernung von Anlagen, Installationen, Bepflanzungen u. a. m. Die Rechtswirkung der endgültigen konkreten Enteignungsentscheidungen treten ein, wenn das Gesetz in Kraft tritt.

Zu diesem Zeitpunkt erhält der Verkehrsminister das Eigentums- und Verfügungsrecht über die betroffenen Grundstücke, vgl. §§ 29-33 des Gesetzentwurfes. Die Femern A/S hat die Eigentümer der von §§ 29-33 des Gesetzentwurfes umfassten Anlagen und Flächen über die Einbringung des Gesetzentwurfes informiert, darunter über die Rechtswirkungen, falls der Gesetzentwurf wie vorgeschlagen verabschiedet wird. Obwohl die Eigentümer bereits von der Femern A/S unterrichtet wurden, wird in Abs. 1 vorgeschlagen, dass die Eigentümer eine weitere Ankündigung erhalten, bevor die betroffenen Flächen oder Rechte von der Femern A/S genutzt werden.

Die Ankündigung, die somit aus Rücksicht auf den Eigentümer erfolgt, lässt den Eigentümern zumindest 14 Tage nach Empfang der Ankündigung für die etwaige Entfernung von Anlagen, Installationen, Bepflanzungen u. a. m., falls die Eigentümer diese selbst entfernen wollen. Im Falle der Durchführung einer Enteignung übernimmt die Baubehörde in der Regel die enteignete Fläche mit Anlagen, Installationen, Bepflanzung u. a. m. und ist berechtigt, die Fläche zu räumen. Der Eigentümer erhält im Gegenzug eine vollständige Entschädigung für seinen Verlust, vgl. § 73 des Grundgesetzes. § 34 des Gesetzentwurfes eröffnet jedoch die Möglichkeit, dass der Eigentümer selbst die enteignete Fläche räumen kann, falls er dies wünscht. Alle Eigentümer erhalten nähere Auskünfte darüber, wann der Verkehrsminister die Flächen in Gebrauch nimmt, und zwar ungeachtet der Frage, ob die Flächen auf Dauer übernommen werden oder die Ingebrauchnahme vorübergehend ist. Entscheidet sich der Eigentümer dafür, die Fläche nicht zu räumen, so erhält er dennoch eine vollständige Entschädigung für seinen Verlust, vgl. § 73 des Grundgesetzes.

Falls es nicht möglich ist, die Eigentümer gemäß Abs. 1 schriftlich zu unterrichten, so beinhaltet die vorgeschlagene Bestimmung in Abs. 2, dass die Mitteilung über die Ingebrauchnahme in den örtlichen Medien o. Ä. zu veröffentlichen ist. Der Verkehrsminister ist berechtigt, festzulegen, wie eine derartige Veröffentlichung zu erfolgen hat. Die Veröffentlichung kann z. B. auf den Homepages des Verkehrsministeriums, der Femern A/S oder der Kommune Lolland erfolgen.

Sind die Flächen spätestens 14 Tage nach der Ankündigung nicht geräumt, so kann der Verkehrsminister mit der vorgeschlagenen Bestimmung in Abs. 3 ohne weitere Vorankündigung veranlassen, dass Anlagen, Installationen, Bepflanzungen u. a. m. auf den Flächen entfernt werden. Dies gilt ungeachtet der Frage, ob die Flächen tatsächlich unmittelbar nach Ablauf der Ankündigungsfrist in Gebrauch genommen werden. Die Vorschrift schließt nicht aus, dass eine Ankündigung von längerer Dauer als 14 Tage für die Vornahme der Räumung erfolgen kann.

Bezüglich Leitungen wird auf § 20 des Gesetzentwurfes verwiesen. Entschädigungen werden gemäß § 36 festgesetzt.

Zu § 35

§ 35 des Gesetzentwurfes betrifft die Grundbucheintragungen. Nach Inkrafttreten des Gesetzes erhält der Verkehrsminister das Eigentums- und Verfügungsrecht über die betroffenen Grundstücke, vgl. §§ 29-33 des Gesetzentwurfes. Es wird vorgeschlagen, dieses Eigentums- und Verfügungsrecht über die betroffenen Grundstücke unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes aus Rücksicht auf Eigentümer und Nutzer der Grundstücke ins Grundbuch einzutragen. Gleichzeitig werden die Rechte endgültig aufgehoben, vgl. § 29 Abs. 2 und 3 und § 30 Abs. 2 des Gesetzentwurfes.

Die Femern A/S hat bei der öffentlichen Anhörung über den Gesetzentwurf die betroffenen Eigentümer der Flächen über die Anhörung informiert, darunter über die Wahrnehmung der damit verbundenen Interessen der Eigentümer. Die Eigentümer wurden außerdem über die Einbringung des Gesetzentwurfes informiert, darunter über die Rechtswirkungen, falls der Gesetzentwurf wie vorgeschlagen verabschiedet wird. Die Eigentümer haben außerdem mit individuellem Schreiben detaillierte Karten erhalten, die die Eingriffe auf den einzelnen Grundstücken zeigen. Darüber hinaus wurde den Eigentümern die Einmessung des Bauvorhabens auf offenem Land angeboten. Aus den individuellen Schreiben an die berührten Eigentümer geht hervor, dass etwaige Inhaber von Rechten nicht über den Gesetzentwurf orientiert wurden, da die Femern A/S nicht alle Angaben darüber besitzt. Die Eigentümer wurden daher aufgefordert, etwaige Inhaber von Rechten über den Gesetzentwurf zu informieren. Die Unterrichtung kann z. B. erfolgen, indem die Eigentümer den Inhabern der Rechte eine Kopie des individuellen Briefs überlassen.

Eigentums- und Verfügungsrechte werden für die Femern A/S als Inhaberin von Eigentums- und Verfügungsrechten ins Grundbuch eingetragen.

Zu § 36

§ 36 des Gesetzentwurfes betrifft Entschädigung für Eingriffe gemäß §§ 27-33.

Es wird in *Abs. 1* vorgeschlagen, dass die Entschädigung für Eingriffe gemäß §§ 27-33 des Gesetzentwurfes von den zuständigen Behörden für Enteignung und Wertermittlung gemäß Gesetz über die Vorgehensweise bei Enteignungen von Immobilien festgesetzt wird, falls keine Vereinbarung darüber zu erzielen ist.

Es kann sich um eine Entschädigung für Schäden handeln, die Eigentümern und Nutzern durch die im vorgeschlagenen § 28 genannten Maßnahmen entstehen. Es kann sich ebenso um Entschädigung durch Eingriffe nach §§ 27-33 handeln, die den Charakter einer Enteignung haben. In derartigen Fällen muss die Entschädigung vollständig sein, vgl. § 73 des Grundgesetzes, d. h. dass eine Entschädigung zu zahlen ist, die den Eigentümer/Nutzer finanziell so stellt, wie er gestellt wäre, falls die Enteignung nicht erfolgt wäre. Dabei handelt es sich in erster Linie um Verluste infolge von Abgabe von Flächen und Auflagen von Dienstbarkeiten, die entschädigt werden können, jedoch auch um Nachteile infolge der Enteignung, darunter vorübergehende, dauerhafte und nachbarrechtliche Nachteile. Nicht nur der Eigentümer/Nutzer des zu enteignenden Grundstücks kann Anspruch auf Entschädigung haben, sondern z. B. auch Nachbarn. Die Entschädigung, die gemäß § 36 des Gesetzentwurfes festgesetzt wird, kann somit auch eine Entschädigung sein, die auf nachbarrechtlicher Grundlage gewährt wird. Die Entschädigung wird in derartigen Fällen gewährt, wenn die nachbarrechtliche Duldungsgrenze überschritten ist und die sonstigen allgemeinen schadensersatzrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

In *Abs. 2* wird vorgeschlagen, dass die Vorschriften in § 51 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über öffentliche Straßen (§ 103 des neuen Straßengesetzes), Anwendung bei der Festsetzung der Entschädigung finden, so dass von einer etwaigen Entschädigung ein Abzug für allgemeine und besondere Vorteile erfolgen kann. Die Entschädigung kann ganz entfallen, wenn die vorgesehene Maßnahme voraussichtlich größere Vorteile für den Eigentümer als den Verlust mit sich führt, der ihm durch die Maßnahme zugefügt wird.

Zu § 37

Mit dieser Bestimmung wird Artikel 14 Abs. 1-3 des Staatsvertrages in dänisches Recht umgesetzt.

In Artikel 14 des Staatsvertrages wird Stellung zur Haftung und Aufgabenverteilung bezüglich der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Notfallmanagements genommen. Aus Artikel 14 Abs. 1 des Staatsvertrages geht hervor, dass die zuständigen dänischen Behörden Angelegenheiten der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Notfallmanagements auf dänischem Hoheitsgebiet und im dänischen Teil der Ausschließlichen Wirtschaftszone wahrnehmen und die zuständigen deutschen Behörden diese Angelegenheiten auf deutschem Hoheitsgebiet und im deutschen Teil der Ausschließlichen Wirtschaftszone entsprechend wahrnehmen.

Aus Artikel 14 Abs. 2 geht hervor, dass u. a. die dänischen und deutschen Rettungs- und Katastrophenschutzbehörden im erforderlichen Umfang gemäß den geltenden völkerrechtlichen oder sonstigen Vereinbarungen zusammenarbeiten. U. a. haben Dänemark und Deutschland am 16. Mai 1985 ein Übereinkommen über gegenseitige Hilfeleistung bei Katastrophen oder schweren Unglücksfällen geschlossen, um die gegenseitige Hilfeleistung zu erleichtern und die Entsendung von Hilfsmannschaften und Geräten zu beschleunigen. Die Grundsätze dieses Übereinkommens finden voraussichtlich in relevantem Umfang infolge des Artikels 14 Abs. 2 des Staatsvertrages Anwendung auf die Feste Fehmarnbeltquerung.

Soweit eine nähere Analyse des Notfallmanagements für das in § 1 genannten Feste Fehmarnbeltquerung, darunter der Ausformung des nachstehend genannten Sicherheitskonzepts, zeigt, dass ein gut funktionierendes

grenzüberschreitendes Notfallmanagement weitere Vereinbarungen zwischen Dänemark und Deutschland voraussetzt, können die zuständigen dänischen Behörden solche Vereinbarungen mit den zuständigen deutschen Behörden treffen.

Die in Abs. 1 vorgeschlagene Bestimmung beinhaltet, dass die zuständigen dänischen Behörden in Übereinstimmung mit dem Staatsvertrag die übergeordnete Verantwortung für die Planung des Notfallmanagements u. a. m. für der in § 1 genannte Feste Fehmarnbeltquerung während der Bau- und Betriebsphase übernehmen. Die zuständigen dänischen Behörden umfassen u. a. Polizei, den Notfallrettungsdienst, den Ambulanzdienst und andere Notfalldienste sowie die Zollverwaltung und die Streitkräfte.

Die zuständigen dänischen Behörden gewährleisten grundsätzlich die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie das Notfallmanagement in Übereinstimmung mit geltendem Recht, darunter Erlass über risikobasiertes kommunales Notfallmanagement (Erlass Nr. 765 vom 3. August 2005), der die Aufgaben der kommunalen Rettungsdienste regelt.

Bezüglich der in § 1 genannten Feste Fehmarnbeltquerung wird in Übereinstimmung mit Artikel 14 Abs. 1 des Staatsvertrages festgesetzt, dass die Zuständigkeit der einschlägigen dänischen Behörden das dänische Hoheitsgebiet und den dänischen Teil der Ausschließlichen Wirtschaftszone bis zur Landesgrenze umfasst.

Nach der in Abs. 2 vorgeschlagenen Bestimmung obliegt es in Übereinstimmung mit Artikel 14 Abs. 3 des Staatsvertrages der Femern A/S, ein Sicherheitskonzept zu erstellen, das mit den zuständigen Behörden beider Länder vor der Eröffnung der Feste Fehmarnbeltquerung abzustimmen ist. Dieses Sicherheitskonzept umfasst neben dem üblichen Notfallmanagement u. a. m. auch eine Beschreibung der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen deutschen und dänischen Behörden und der Femern A/S sowie Pläne für mögliche Notfälle. Entsprechend anderen größeren Bauvorhaben wurden 2011 sogenannte SURR-Gruppen (Sikkerheds-, Uhelds-, Rednings- og Rydningsforhold – Sicherheit, Unfall, Rettung und Räumung) gebildet.

Nach Artikel 14 Abs. 3 des Staatsvertrages ist das Sicherheitskonzept mit den zuständigen dänischen und deutschen Behörden abzustimmen. Damit ist die Femern A/S gemeinsam mit den zuständigen dänischen und deutschen Behörden verantwortlich für die Planung des Notfallmanagements, darunter die Durchführung erforderlicher Analysen, Studien, Workshops, Planspiele, Übungen u. a. m., um eine Entscheidungsgrundlage für die Dimensionierung des Notfallmanagements, darunter Mannschaft, Geräte und Ausrüstung, zu schaffen. Die Femern A/S hat seit 2010 eine Reihe der genannten Aktivitäten durchgeführt.

Die in Abs. 3 vorgeschlagene Bestimmung beinhaltet, dass der Verkehrsminister, soweit dies beispielsweise für die Sicherung eines grenzüberschreitenden Elements bei der Ausformung der Regelung gemäß dieser Bestimmung, darunter namentlich bezüglich der zuständigen deutschen Behörden, erforderlich ist, Vorschriften über die in Abs. 1 genannten Angelegenheiten erlassen kann. Dabei kann es sich z. B. um die Festsetzung von Vorschriften über die Reichweite und den Inhalt der Verpflichtungen handeln, die die zuständigen dänischen Behörden bei der Wahrnehmung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Notfallmanagements erfüllen müssen, darunter eventuell über Grenzflächen für die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen deutschen und dänischen Behörden. U. a. muss die Möglichkeit der deutschen Notfallbehörden zur Durchführung von Rettungseinsätzen im dänischen Teil des Tunnels geregelt werden. Es gibt zahlreiche Szenarien für die Aufgabenverteilung zwischen den deutschen und dänischen Behörden. Die genaue Ausformung der Regeln wird erst vorliegen, wenn Übungen durchgeführt worden sind, wie verschiedene Arten von Unfällen an verschiedenen Stellen im Tunnel optimal zu handhaben sind.

Das heißt, dass der Verkehrsminister mit Rechtsgrund in Abs. 3 u. a. die Möglichkeit hat, nach Verhandlung mit den relevanten Behörden, darunter namentlich der Polizei, der Feuerwehr und den Notfallbehörden sowie dem Krankenwagendienst, verbindliche Vorschriften auf der Grundlage des von der Femern A/S ausgearbeiteten Sicherheitskonzepts zu erlassen, die die geltenden Vorschriften ändern, ergänzen oder aufheben. Die Vorschriften werden in hohem Maße Ausdruck für eine Kodifizierung der Vereinbarungen zwischen den deutschen und dänischen zuständigen Behörden im Lichte der durchgeführten Übungen sein, darunter über die erforderlichen Vereinbarungen mit den deutschen Behörden. Die Bestimmung sichert gleichzeitig die Grundlage für die Festsetzung einheitlicher Normen für das Notfallmanagement über den Fehmarnbelt. Beispielsweise kann es erforderlich sein, besondere Vorschriften für die Planung des Funkverkehrs zu erlassen.

Auf der Grundlage der Bestimmung in Abs. 4 können der Femern A/S die Kosten auferlegt werden, die den zuständigen dänischen Behörden infolge des Umstands entstehen, dass sie gemäß Abs. 1 das erforderliche Notfallmanagement für die Bau- und Betriebsphase der in § 1 genannten Feste Fehmarnbeltquerung übernehmen. Der Femern A/S kann durch diese Bestimmung auferlegt werden, Kosten zu übernehmen, die die zuständigen dänischen Behörden als erforderlich betrachten und die den Behörden aus der Übernahme der besonderen Notfallmanagementaufgaben entstehen, die direkt aus Abs. 1 und 2 sowie etwaigen Vorschriften nach Abs. 3 hervorgehen, soweit sie nicht innerhalb der üblichen Wahrnehmung ihrer Aufgaben liegen.

Der Femern A/S kann somit nicht auferlegt werden, z. B. für das normale Notfallmanagement zu zahlen; es ist zu berücksichtigen, ob Synergiewirkungen zwischen der normalen Bereitschaft und der Bereitschaft für die in § 1 genannten Feste Fehmarnbeltquerung erzielt werden. Soweit dies der Fall ist, können der Gesellschaft nur anteilige Kosten auferlegt werden. Der Verkehrsminister wird bei der Anwendung von Abs. 4 die Kommune Lolland und die Femern A/S in die Klärung der Angelegenheiten einbeziehen.

Zu § 38

Die vorgeschlagene Bestimmung in § 38 bedeutet, dass die Femern A/S Eigentümerin der in § 1 genannten Feste Fehmarnbeltquerung wird. Die Bestimmung setzt voraus, dass die Gesellschaft Eigentümerin zeitweiliger und dauerhafter Anlagen ist, die für die von der Gesellschaft auszuführenden Arbeiten erforderlich sind. Die Femern A/S wird somit durch die Durchführung der festen Fehmarnbeltquerung Eigentümerin des Fehmarnbelttunnels und der Anschlussflächen und Einrichtungen dauerhaften oder zeitweiligen Charakters.

Die genaue Abgrenzung der dauerhaften Anlagen, deren Eigentümerin die Femern A/S ist, darunter im Verhältnis zu anderen Gesellschaften und staatlichen Institutionen, ist gemäß § 39 Abs. 2 in Übereinstimmung mit Artikel 2 Abs. 4, 5 und 6 des Staatsvertrages vorzunehmen. Dies beinhaltet auf dänischer Seite, dass der Grenzpunkt zwischen der von der festen Fehmarnbeltquerung umfassten Straßenverbindung und sonstigen Straßenanlagen die Stelle ist, an der die von der festen Fehmarnbeltquerung umfasste Straßenverbindung an die E47 angeschlossen wird.

Der Grenzpunkt zwischen der von der festen Fehmarnbeltquerung umfassten Eisenbahnverbindung und den übrigen Eisenbahnanlagen in Dänemark ist die Stelle, an der die von der festen Fehmarnbeltquerung umfasste Eisenbahnverbindung an die bestehende Eisenbahnstrecke zwischen Ringsted und Rødby angeschlossen wird. Die Abgrenzung der von der festen Fehmarnbeltquerung umfassten Straßen- und Eisenbahnverbindung auf deutschem Hoheitsgebiet erfolgt auf Vorschlag der Femern A/S gemäß Artikel 2 Abs. 6, vgl. Artikel 2 Abs. 4, des Staatsvertrages.

Zu § 39

§ 39 enthält Bestimmungen über die Festlegung des Eigentumsrechts an der bestehenden Eisenbahn auf der Strecke von Ringsted bis südlich von Holeby, der bestehenden Straßenhinterlandanbindung im Anschluss an die Feste Fehmarnbeltquerung sowie an den von § 2 des Gesetzes umfassten Hinterlandanbindungen.

Aus Abs. 1 ergibt sich, dass die A/S Femern Landanlæg und der Staat jeweils Eigentümer eines Anteils der in § 2 genannten Anlagen sind.

Der Staat ist heute Eigentümer der bestehenden Eisenbahn auf der Strecke von Ringsted nach Rødby bei Holeby und der bestehenden Straßenhinterlandanbindung im Anschluss an die Feste Fehmarnbeltquerung. Die im Gesetz genannten Hinterlandanbindungen in Dänemark, vgl. § 2, werden als Ausbau oder Modernisierung der bestehenden Anlagen angelegt.

Während der Bauzeit der in § 2 genannten dänischen Hinterlandanbindungen ist der Staat auch weiterhin Eigentümer der bestehenden Eisenbahn auf der Strecke von Ringsted bis Rødby bei Holeby und der bestehenden Hinterlandanbindungen im Anschluss an die Feste Querung, während der Ausbau und die Modernisierung in Form der in § 2 des Gesetzes genannten dänischen Hinterlandanbindungen sich während der Bauzeit im Besitz der A/S Femern Landanlæg befinden. Aus demselben Grund wird das Eigentumsrecht an den neuen Anlagen, für die in der Praxis voraussichtlich Banedanmark und das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) gemäß § 6 des Gesetzes zuständig sind, die jedoch von der A/S Femern Landanlæg finanziert werden, bis zum Ende der Bauzeit der A/S Femern Landanlæg unterstellt.

Das Eigentumsrecht wird daher zeitlich so abgegrenzt, dass die dänischen Hinterlandanbindungen sich während der Bauzeit bis zu deren Ende im Besitz der A/S Femern Landanlæg befinden.

Aus Abs. 2 geht hervor, dass der Verkehrsminister nach Abschluss der Bauzeit eine Abgrenzung des Eigentumsrechts an den Hinterlandanbindungen vornimmt.

Nach Ende der Bauzeit wird das Eigentumsrecht an den Eisenbahnhinterlandanbindungen dergestalt geteilt, dass die A/S Femern Landanlæg und der Staat durch Tausch ein gemeinsames Eigentumsrecht an den Hinterlandanbindungen auf der Grundlage der von den Parteien geleisteten Beiträge (Einlagen) erhalten, darunter Einlagen in Form von bestehenden Anlagen oder der tatsächlichen Baukosten, jedoch in allen Fällen festgesetzt nach näherer Bestimmung des Verkehrsministers.

Die Aufteilung des Eigentumsrechts an den Eisenbahnhinterlandanbindungen erfolgt somit nach einem Tauschmodell, wonach der Staat und die A/S Femern Landanlæg jeweils ein anteiliges Eigentumsrecht an der Gesamtstrecke von Ringsted nach Rødby bei Holeby entsprechend der jeweiligen Einlagen der Parteien erwerben. Es ist zu erwarten, dass der Staat u. a. einen Beitrag in Form der bestehenden Eisenbahnanlagen leistet, während der Beitrag der A/S Femern Landanlæg aus den tatsächlich erbrachten Baukosten für den Bau der neuen Gesamtstrecke besteht. Banedanmark wird die Anlage der zugehörigen Eisenbahnhinterlandanbindungen als Bauherr übernehmen, jedoch dergestalt, dass Banedanmark Einnahmen gemäß einem Vertrag mit der A/S Femern Landanlæg erhält und dass Kosten in Übereinstimmung damit getragen werden.

Die Abgrenzung der Eisenbahnhinterlandanbindung zu den übrigen bestehenden und neuen Anlagen, beispielsweise Gebäude und Arbeitsflächen, durch den Verkehrsminister erfolgt auf der Grundlage einheitlicher Prinzipien für die Wertbestimmung bestehender Anlagen sowie der von der A/S Femern Landanlæg und dem Staat geleisteten Investitionen in die Anlage auf der genannten Strecke von Ringsted nach Rødby bei Holeby.

Die A/S Femern Landanlæg deckt die tatsächlichen Baukosten für die in § 2 beschriebenen Arbeiten bezüglich der Eisenbahnhinterlandanbindung im Zusammenhang mit der in § 1 genannten Festen Fehmarnbeltquerung. Falls die A/S Femern Landanlæg weitere Kosten für die Eisenbahnhinterlandanbindung trägt, darunter Kosten für das Signalprogramm, werden diese entsprechend in die Berechnung der tatsächlich erbrachten Baukosten einbezogen.

Bei der Abgrenzung der Eisenbahnhinterlandanbindung wird davon ausgegangen, dass der Beitrag des Staates aus der bestehenden Eisenbahninfrastruktur auf der genannten Strecke von Ringsted bis südlich von Holeby, den tatsächlichen Modernisierungsarbeiten auf derselben Strecke bis zur Fertigstellung der vom Gesetz umfassten Anlage sowie den Kosten für das Signalprogramm besteht. Nach der Durchführung der Modernisierungsarbeiten wird der Zustand der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und des neuen Teils voraussichtlich einheitlich sein.

Die bestehenden Arbeitsflächen und Gebäude, die von Banedanmark im Zuge der Wartungs- und Reinvestitionsaufgaben auf der Strecke Ringsted bis Rødby bei Holeby genutzt werden, werden vom Verkehrsminister zwischen dem Staat und der A/S Femern Landanlæg so verteilt, dass die Arbeitsflächen und Gebäude im natürlichen Zusammenhang mit den Teilen der Strecke, die sich im Besitz des jeweiligen Partners befinden, stehen. Es gilt als Voraussetzung, dass Flächen, die von den Parteien etwa gemeinsam genutzt werden, ohne Rücksicht darauf, welche der Parteien Eigentümer der Einrichtung ist, nur mit Zustimmung der anderen Partei veräußert werden können.

Nach der Fertigstellung der Eisenbahnhinterlandanbindung und der Aufteilung der Strecke von Ringsted bis Rødby bei Holeby erhält jede der Parteien das Eigentumsrecht an ihrem jeweiligen Anteil der Strecke, darunter die Verantwortung für Betrieb und Erhaltung.

Es ist zu erwarten, dass eine besondere Bestimmung in das Gesetz über die Sund og Bælt Holding A/S eingefügt wird, so dass Betriebs- und Erhaltungsaufgaben für die Eisenbahnhinterlandanbindung für die gesamte Strecke von Ringsted bis Rødby bei Holeby ausschließlich Banedanmark übertragen werden können.

Bezüglich der Straßenhinterlandanbindung ist der Staat nach Ende der Bauzeit Eigentümer der Straßenhinterlandanbindung, die sowohl die bestehende als auch die in § 2 genannte ausgebaute und modernisierte Straßenhinterlandanbindung umfasst. Die Aufteilung des Eigentumsrechts im Einzelnen nimmt der Verkehrsminister vor. Das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) tritt als Bauherr bei der Anlage der in § 2 genannten Straßenhinterlandanbindung auf. Das Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) erhält im Hinblick auf den Bau der Straßenanlage die Finanzierung gemäß einer Vereinbarung mit der A/S Femern Landanlæg.

Zu § 40

In *Abs. 1* ist festgelegt, dass die Femern A/S Infrastrukturverwalterin der Eisenbahnverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung ist.

Die Femern A/S ist verantwortlich für die Projektierung und die behördliche Genehmigung der Eisenbahninfrastruktur und hat ein Sicherheitsleitsystem im Hinblick auf ihre Rolle als Infrastrukturverwalterin der Eisenbahn vorbereitet. Die Gesellschaft besitzt daher eingehende Kenntnis der Infrastrukturverwaltung und der Verpflichtungen, die sich daraus für den verkehrsmäßigen und den technischen Betrieb sowie die Renovierung und Erhaltung der Eisenbahninfrastrukturanlagen ergeben. Schließlich besitzt die Gesellschaft eingehende Kenntnis der dänischen und der deutschen Vorschriften und Normen aufgrund der grenzüberschreitenden Natur des Bauvorhabens, die das Bauvorhaben somit nicht mit der sonstigen dänischen Eisenbahninfrastruktur vergleichbar erscheinen lassen.

Dies ist auch in Übereinstimmung mit Artikel 11 Abs. 1 des Staatsvertrages, aus dem hervorgeht, dass die Infrastrukturverwaltung der Festen Fehmarnbeltquerung bei der für Bau, Betrieb und Wartung verantwortlichen Gesellschaft liegt.

Es gilt als Voraussetzung, dass eine Grenzflächenvereinbarung zwischen Banedanmark und der Femern A/S in ihrer Eigenschaft als Infrastrukturverwalter bzw. Infrastrukturverwalterin für die dänische Eisenbahnhinterlandanbindung bzw. die Feste Fehmarnbeltquerung ausgearbeitet wird. Die Rolle von Banedanmark als Infrastrukturverwalter der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindungen ist im Eisenbahngesetz geregelt.

Die Zuteilung von Kanälen für den Eisenbahnverkehr auf der Festen Fehmarnbeltquerung erfolgt gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Staatsvertrages durch den Verwalter der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindungen in Zusammenarbeit mit den zuständigen deutschen Behörden.

Die in Abs. 2 vorgeschlagene Bestimmung bildet den Rechtsgrund, dass Banedanmark die Kapazitätszuteilung auf der Infrastruktur, die sich im Eigentum der Femern A/S befindet, vornehmen kann.

Zu § 41

Aus der vorgeschlagenen Bestimmung geht hervor, dass der Verkehrsminister nähere Vorschriften über die Höhe und die Grundsätze für die Regelung des Entgelts der Eisenbahnbetreiber an die Femern A/S für die Nutzung der Eisenbahnverbindung auf der in § 1 genannten Festen Fehmarnbeltquerung erlässt. Dies ergibt sich aus Artikel 10 Abs. 1 des Staatsvertrages.

Gemäß dem vorgeschlagenen Abs. 1 und in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2012/34/EU (Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes) erlässt der Verkehrsminister nähere Vorschriften über die Höhe der Zahlung der Eisenbahnbetreiber an die Femern A/S, dergestalt, dass die Höhe u. a. die Baukosten der festen Fehmarnbeltquerung langfristig widerspiegeln und nicht nur die direkt als Folge des Bahnverkehrs anfallende Kosten decken. Außerdem erlässt der Verkehrsminister Vorschriften über die Grundsätze für die Regelung der Zahlung der Eisenbahnbetreiber, darunter den Zeitpunkt der Zahlung und eine etwaige Indexierung und sichert im Übrigen einheitliche und nicht-diskriminierende Zahlungen (Abgaben) für Eisenbahnbetreiber, die dieselbe Transportform betreiben u. a. m.

Aus der vorgeschlagenen Bestimmung in Abs. 2 geht hervor, dass der Verkehrsminister nähere Vorschriften über die Höhe sowie die Grundsätze der Regelung der Zahlung der Eisenbahnbetreiber an den Staat und die A/S Femern Landanlæg für die Nutzung der in § 2 genannten dänischen Eisenbahnhinterlandanbindungen erlässt.

Für das staatliche Eisenbahnnetz wurde eine Vorschrift über das Entgelt für die Nutzung im Erlass Nr. 214 vom 10. März 2014 und Nr. 215 vom 6. März 2014 festgesetzt. Der Verkehrsminister hat somit nähere Vorschriften über das Entgelt für die Nutzung der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindung im Besitz des Staates und der A/S Femern Landanlæg zu erlassen. Es ist zu erwarten, dass der Verkehrsminister u. a. Bestimmungen darüber erlässt, dass das Entgelt für die Nutzung der dänischen Eisenbahnhinterlandanbindung anteilig der A/S Femern Landanlæg zusteht, jedoch dergestalt, dass Banedanmark den Betrag im Namen des Staates und der A/S Femern Landanlæg einzieht.

Falls der Verkehrsminister anordnet, dass die A/S Femern Landanlæg Umweltbeiträgen an die Eisenbahnbetreiber nach den dafür geltenden Vorschriften zurückzuerstatten hat, wird davon ausgegangen, dass die A/S Femern Landanlæg nach Erhalt des Entgelts für die Nutzung der Eisenbahnhinterlandanbindung durch die Eisenbahnbetreiber diesen Betrag an Banedanmark abführt, die danach die Umweltbeiträgen gegenüber den Eisenbahnbetreibern abrechnet. Im Übrigen erlässt der Verkehrsminister Vorschriften gemäß Artikel 10 Abs. 3 des Staatsvertrages, so dass keine gesonderten Abgaben über die üblicherweise geltenden Abgaben hinaus erhoben werden. Die dänische Eisenbahngesetzgebung findet im Übrigen Anwendung auf dänischem Hoheitsgebiet für die Eisenbahnverbindung über die Feste Fehmarnbeltquerung. Dies ergibt sich aus Artikel 10 Abs. 2 des Staatsvertrages.

Zu § 42

Die Bestimmungen in § 42 Abs. 1-6 entsprechen mit gewissen Abweichungen den Bestimmungen des Gesetzes über die Sund og Bælt Holding A/S in § 16 Abs. 1-5 und 7 über die Festsetzung der Gebühren für die Nutzung der Autobahnverbindung über den Großen Belt.

Mit Abs. 1 wird vorausgesetzt, dass die Femern A/S als Eigentümerin der Festen Fehmarnbeltquerung die Gebühren an der Mautstation in Dänemark erhebt. Die Gebühren fallen der Gesellschaft zu und tragen zur Finanzierung der Rückzahlung der Festen Fehmarnbeltquerung mit zugehörigen Hinterlandanbindungen in Dänemark bei.

Mit der Bestimmung in *Abs. 2* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister die Gebühren für die Nutzung der Festen Fehmarnbeltquerung, darunter in Übereinstimmung mit Artikel 9 Abs. 2 des Staatsvertrages, festsetzt. Die Gebühren werden gemäß den geltenden dänischen und EU-rechtlichen Vorschriften festgesetzt, darunter den Vorschriften in Richtlinie 1999/62/EG und Richtlinie 2004/54/EG (Eurovignette und EETS), so dass die Festsetzung der Straßenbenutzungsgebühren unter Berücksichtigung der Größe und Art des Fahrzeugs sowie der mit Bau, Betrieb und Erhaltung der Festen Fehmarnbeltquerung verbundenen Kosten, darunter Finanzierungskosten mit der marktüblichen Verzinsung des eingesetzten Kapitals und den auf dem Markt üblichen Kosten bezüglich gewährter Garantien, erfolgt. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Gebühren gleichzeitig entsprechend der Preisentwicklung angepasst werden. In Übereinstimmung mit Artikel 9 Abs. 3 des Staatsvertrages werden die zuständigen deutschen Behörden mindestens drei Monate im Voraus über jede Gebührenänderung unterrichtet.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 3* wird festgesetzt, dass auf Grundlage der vom Verkehrsminister festgesetzten Gebühren allgemeine Rabattregelungen beispielsweise in Form von Wochenendrabatten, Mengenrabatten u. Ä. eingeführt werden. Die Femern A/S hat jedoch, infolge von *Abs. 2* und Artikel 9 Abs. 3 des Staatsvertrages, dem Verkehrsminister zu ermöglichen, die zuständige Behörde in Deutschland von der Gebührenänderung zu unterrichten.

Gemäß der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 4* setzt der Verkehrsminister außerdem eine Ergänzung zu den geltenden Gebühren für den Fall fest, dass ein Fahrzeug die Feste Fehmarnbeltquerung nutzt, ohne die Gebühren zu entrichten. Der Halter (Nutzer) eines Fahrzeugs haftet für die Gebührenerichtung, es sei denn, dass der Halter (Nutzer) nachweist, dass der Fahrzeugführer das Fahrzeug unberechtigt genutzt hat, beispielsweise im Falle des Diebstahls des Fahrzeugs. Mit der Formulierung eingetragener „Halter (Nutzer)“ ist gemeint, dass in den Fällen, in denen im Kraftfahrzeugregister ein Nutzer des Fahrzeugs eingetragen ist, die Haftung dem Nutzer und nicht dem Halter zufällt. Ist kein Nutzer eingetragen, so haftet der Halter. Die Formulierung hat damit dieselbe Bedeutung wie z. B. nach § 65 Abs. 1 des Verkehrsgesetzes über Mitteilungspflicht u. a. m. für Halter (Nutzer).

Die Femern A/S kann gemäß der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 5* bei fehlender Entrichtung der Mautgebühr normalerweise geltende Kosten für die außergerichtliche Beitreibung gemäß § 9 a des Zinsgesetzes sowie Mahn- und Inkassogebühren gemäß § 9 b des Zinsgesetzes verlangen. Nach der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 6* sind alle Gebühren und allgemeinen Rabattregelungen auf der Homepage der Gesellschaft zu veröffentlichen. Unmittelbar nach einer Änderung von Gebühren und Rabattregelungen müssen diese entsprechend aus der Homepage der Gesellschaft hervorgehen.

Gemäß Artikel 14 Abs. 4 des Staatsvertrages sind Fahrzeuge, die für den Bau oder den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung oder zur Wahrnehmung von Anliegen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie für das Notfallmanagement auf der Festen Fehmarnbeltquerung eingesetzt werden, von der Entrichtung der Mautgebühr gemäß § 42 befreit. Für die Befreiung von der Mautgebühr gemäß der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 7* ist es ohne Belang, inwieweit ein Fahrzeug sich im Besitz einer öffentlichen oder privaten Organisation oder eines Unternehmens befindet. Es gilt jedoch als Voraussetzung, dass die Fahrzeuge, die von der Mautgebühr befreit sind, eindeutig als Fahrzeuge, die für von der Bestimmung umfasste Zwecke genutzt werden, zu erkennen sind, oder sich zweifellos als solche ausweisen können. Als Beispiele seien Fahrzeuge der Streitkräfte, der Zivilverteidigung, der Feuerwehr, sonstiger Notfalldienste und der Polizei genannt.

In Fällen einer Kombination von zusammengeschlossenen Fahrzeugen entscheidet das Motorfahrzeug über die Befreiung von der Mautgebühr.

Zu § 43

Gemäß § 1 Abs. 1 des Gesetzes über TV-Überwachung (TV-Überwachungsgesetz) ist die TV-Überwachung von Straßen, Wegen, Plätzen oder ähnlichen Flächen für den öffentlichen Verkehr durch Private nicht zulässig. Private Überwachung der Festen Fehmarnbeltquerung setzt somit einen besonderen Rechtsgrund voraus. Die Überwachung des Verkehrs durch die dänischen Behörden mit Hilfe von TV-Überwachung ist nicht vom TV-Überwachungsgesetz umfasst.

Um sicherzustellen, dass die Femern A/S eine TV-Überwachung durchführen kann, ist in der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 1* die Genehmigung dafür erteilt. Die Bestimmung in *Abs. 1* entspricht mit geringfügigen Abweichungen § 17 Abs. 1 des Gesetzes über die Sund og Bælt Holding A/S, in dem ein Rechtsgrund für die A/S Storebæltforbindelsen und die A/S Øresundforbindelsen zur Vornahme der TV-Überwachung der festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund gegeben ist. Unter dem Ausdruck „TV-Überwachung“ ist gemäß der Definition in § 1 Abs. 2 des TV-Überwachungsgesetzes die ständige oder regelmäßig wiederholte Personenüberwachung mit Hilfe einer fernbedienten oder automatisch wirkenden Kamera, eines Fotoapparats oder einer ähnlichen Kamera zu verstehen. Die Femern A/S hat durch Beschilderung oder auf andere Art und Weise deutlich auf die TV-Überwachung hinzuweisen. Die Bestimmung umfasst unmittelbar die Zulassung für die Aufzeichnung der TV-Überwachung. Damit werden spätere

Zweifel über die Gesetzmäßigkeit in Bezug auf das Personendatenschutzgesetz (Gesetz Nr. 429 vom 31. Mai 2000 über die Behandlung von persönlichen Angaben) ausgeräumt.

Mit der Bestimmung in *Abs. 2* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister allgemein anordnen kann, dass die Femern A/S die auf der dänischen Seite der Festen Fehmarnbeltquerung erfassten TV-Überwachungsdaten der deutschen Polizei und den deutschen Rettungsdienstbehörden aushändigen kann. Die Bestimmung schafft somit Klarheit in Bezug auf die Begrenzungen des TV-Überwachungsgesetzes und des Personendatenschutzgesetzes und ermöglicht es der deutschen Polizei und Rettungsdienstbehörden, die Übertragung der TV-Überwachung vom dänischen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung durch die Femern A/S zu empfangen. Gemäß dieser Bestimmung kann der Verkehrsminister anordnen, unter welchen Umständen eine Weitergabe stattfinden kann.

Gemäß der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 3* kann die Femern A/S eine automatische Aufzeichnung der Nummernschilder im Hinblick auf die Unterstützung der Gebührenerhebung vornehmen. Aufgrund dieser Bestimmung kann somit eine automatische Aufzeichnung der Nummernschilder der Kraftfahrzeuge stattfinden, die die Feste Fehmarnbeltquerung benutzen. Auf dieser Grundlage und durch die Daten aus dem Kraftfahrzeugregister, vgl. Genehmigung in *Abs. 4*, ist es somit möglich, die Gebührenerhebung durchzuführen. Die Bearbeitung der Angaben, die bei der automatischen Aufzeichnung von Nummernschildern erfasst werden, erfolgt – wie auch bei der geplanten TV-Überwachung – unter Einhaltung der geltenden Gesetzgebung, darunter des Personendatenschutzgesetzes.

Bezüglich der vorgeschlagenen Bestimmung in *Abs. 4* ist zu bemerken, dass die Aufzeichnung von Nummernschildern die Identifizierung des Halters (Nutzers) des Kraftfahrzeugs durch den Zugriff auf das Kraftfahrzeugregister (Køretøjsregisteret) des Finanzamts (SKAT) ermöglicht.

Der Zugriff auf Angaben im Kraftfahrzeugregister ergibt sich aus der Ermächtigung in § 17 Abs. 2 des Gesetzes über die Zulassung von Kraftfahrzeugen, im Einzelnen geregelt in §§ 101-105 des Erlasses Nr. 20 vom 15. Januar 2013 über die Zulassung von Kraftfahrzeugen. Grundsätzlich können Privatpersonen keine Auskünfte über die Identität des Halters oder Nutzers eines Fahrzeugs erhalten, vgl. § 101 Abs. 1. Versicherungsgesellschaften und zugelassene Nummernschildhersteller haben jedoch über ein Terminal Zugriff auf das Kraftfahrzeugregister (Køretøjsregisteret), vgl. §§ 104 und 105 des Erlasses. Ein entsprechender Zugang zum Terminal kann für die Femern A/S auf der Grundlage der Bestimmung eingerichtet werden.

Mit der Einführung der Bestimmung erhält die Femern A/S – falls es sich um ein in Dänemark zugelassenes Kraftfahrzeug handelt – Zugriff auf Angaben im Kraftfahrzeugregister (Køretøjsregisteret) im Hinblick auf die Gebührenerhebung und etwaige weitere Rechtsverfolgung. Es wird auf die Bemerkungen zu § 42 Abs. 4 über die Formulierung „Halter (Nutzer)“ verwiesen.

Zu § 44

Die Bestimmung ermöglicht es, während der Bauzeit eine TV-Überwachung der für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung genutzten Flächen einzurichten. Eine solche TV-Überwachung bezweckt, Arbeitsunfälle zu verhindern und Kriminalität auf diesem Gebiet, darunter insbesondere Diebstahl und Sachbeschädigung, zu verhindern.

Im Hinblick auf die reibungslose Abwicklung des zusätzlichen Straßenverkehrs während der Bauzeit ohne vermeidbare Verzögerungen für die Verkehrsteilnehmer ermöglicht es diese Bestimmung, außerdem eine TV-Überwachung der Verkehrsabwicklung in den Bereichen vorzunehmen, die von den Bauarbeiten besonders betroffen sind. Die betroffenen Bereiche umfassen konkret einzelne Straßenkreuzungen und Strecken im Bereich des Abschlusses der Rampe von der E47 (Ausfahrt 50), die Zufahrt zur E47 von der Straße Færgevej sowie die Ausfahrt 49 der E47. Es findet keine Aufzeichnung (Speicherung) der gemäß dieser Bestimmung durchgeführten Überwachung statt, da der Zweck ausschließlich die laufende Überwachung der Verkehrsabwicklung ist. Im Übrigen wird auf die allgemeinen Bemerkungen zum Gesetzentwurf in Abschnitt 16.4. verwiesen.

Schließlich legt die Bestimmung fest, dass durch Beschilderung oder auf andere deutliche Weise auf die TV-Überwachung auf den für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung genutzten Flächen hingewiesen wird. Dagegen besteht keine Verpflichtung, durch Beschilderung darauf hinzuweisen, dass eine TV-Überwachung der Verkehrsabwicklung stattfindet.

Nach Ende der Bauzeit wird die TV-Überwachung, die gemäß dieser Bestimmung eingeführt wurde, eingestellt.

Zu § 45

Die Bestimmung beruht auf Artikel 8 des Staatsvertrages. Die Bestimmung beinhaltet, dass der dänische Teil der Hoheitsgewässer und des Meeresbodens der Femern A/S und der A/S Femern Landanlæg zum Zwecke des

Bauvorhabens unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Entsprechend hat Deutschland gemäß dem Staatsvertrag die deutschen Hoheitsgewässer und den Meeresboden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Soweit private Rechte mit diesen Bereichen verbunden sind, die zeitweilig oder beständig eingezogen werden, ist nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften Entschädigung dafür zu leisten.

Zu § 46

Es wird vorgeschlagen, dass die Aufgaben, die sich aus §§ 8 und 9 des Gesetzentwurfes ergeben, dem Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) übertragen werden, um die Anforderung in Artikel 9 a der UVP-Richtlinie auf dem Gebiet des Gesetzes durchzuführen. Artikel 9 a wurde durch Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2014/52/EU vom 16. April 2014 über die Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Änderung der UVP-Richtlinie) eingeführt. Die Änderungsrichtlinie trat am 15. Mai 2014 in Kraft und ist spätestens am 16. Mai 2017 umzusetzen.

Aus Artikel 9 a Abs. 1 ergibt sich, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass die zuständige(n) Behörde(n) (UVP-Behörden) die sich aus der Richtlinie ergebenden Aufgaben objektiv durchführt/en und sich nicht in einer Lage befindet/en, die Anlass zu einem Interessenkonflikt gäbe. Weiter folgt aus Artikel 9 a Abs. 2, dass falls die zuständige Behörde auch Bauherrin ist, die Mitgliedstaaten zumindest im Zuge ihrer Strukturierung der Verwaltungszuständigkeiten für eine zweckmäßige Trennung zwischen unvereinbaren Funktionen bei der Wahrnehmung der aus der Richtlinie folgenden Aufgaben Sorge tragen. Aus Erwägung Nr. 25 der Richtlinie 2014/52/EU geht in Anlehnung an den neuen Artikel 9 a hervor, dass Interessenkonflikten u. a. durch eine „funktionale Trennung“ zwischen der zuständigen Behörde und dem Bauherrn vorgebeugt werden können.

Die Habitatrichtlinie (92/43/EG) enthält keine entsprechende Vorschrift über eine angemessene Trennung zwischen Funktionen als Bauherr und Habitatbehörde. Indessen wurden durch Richtlinie 2014/52/EU neue Vorschriften in Artikel 2 Abs. 3 der UVP-Richtlinie eingefügt, die u. a. das Verfahren für die Prüfungen möglicher Auswirkungen von Plänen und Projekten auf Natura 2000-Gebiete betreffen, vgl. Artikel 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie. Aus Artikel 2 Abs. 3 der UVP-Richtlinie geht u. a. hervor, dass die Mitgliedstaaten für Projekte, für die die Verpflichtung zu einer Prüfung der Umweltauswirkungen aus der UVP-Richtlinie und der Habitatrichtlinie herrührt, in relevanten Fällen sicherstellen, dass ein koordiniertes und/oder gemeinsames Verfahren festgesetzt wird, das die Anforderungen beider EU-Richtlinien erfüllt.

Es wird davon ausgegangen, dass es Fälle geben könnte, in denen etwaige Änderungen oder Erweiterungen des von diesem Gesetzentwurf umfassten Bauvorhabens, vgl. §§ 8 und 9 des Gesetzentwurfes, eine ergänzende Konsequenzbewertung nach beiden Richtlinien erfordern, und dass es relevant ist, ein koordiniertes und/oder gemeinsames Verfahren für derartige Prüfungen festzulegen. Es erscheint demnach auch zweckmäßig, die Entscheidungsbefugnis gemäß den UVP- und Habitatvorschriften derselben Behörde zuzuweisen.

Auf dieser Grundlage wird in *Abs. 1* vorgeschlagen, dass das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) die Zuständigkeit für die Ausführung der Aufgaben erhält, die sich aus § 8 Abs. 1 und 2 (ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung) des Gesetzentwurfes und § 9 Abs. 1 und 2 (ergänzende Habitatprüfungen) ergeben. Bezüglich der konkreten Aufgaben, die das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) auszuführen hat, wird auf die besonderen Bemerkungen in §§ 8 und 9 des Gesetzentwurfes verwiesen.

Das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) ist als öffentliche Behörde u. a. vom Gesetz über Öffentlichkeit, dem Verwaltungsgesetz und dem Umweltinformationsgesetz bei der Durchführung der Aufgaben nach dem Baugesetz umfasst.

Im Hinblick auf die Durchführung der Verpflichtungen in Artikel 9 a der UVP-Richtlinie bezüglich der Vorbeugung von Interessenkonflikten wird in *Abs. 2* außerdem vorgeschlagen, dass das Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) unabhängig von Anweisungen über die Behandlung und Entscheidung im Einzelfall ist. Es gilt als Voraussetzung, dass dem Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) die erforderlichen besonderen Verwaltungs- und Personalressourcen für die Ausführung der jeweils vorliegenden Aufgaben mit umweltmäßigen Prüfungen von Projektänderungen u.a.m. zugeteilt werden.

Zu § 47

Mit der vorgeschriebenen Klageerhebungsfrist in *Abs. 1* wird sichergestellt, dass nach einem bestimmten Zeitraum die Richtigkeit einer gesetzmäßigen Entscheidung nicht gerichtlich angefochten werden kann. Die Frist gilt für alle Klagen gegen die Behörden, die eine Prüfung der betreffenden Entscheidung voraussetzen. Die Behörde, die die betreffende Entscheidung getroffen hat, kann von der Klagefrist nicht abweichen. Alle Entscheidungen gemäß dem Gesetz werden – in anonymisierter Form im zweckmäßig erscheinenden Umfang – auf der Homepage des

Verkehrsministeriums veröffentlicht. Die Klagefrist gilt ab dem Tag, an dem die Entscheidung bekanntgemacht oder dem Betroffenen mitgeteilt wird, je nachdem welcher Zeitpunkt zuletzt eintritt.

Die in Abs. 2 vorgeschlagene Bestimmung beinhaltet, dass das Gericht in Klagen über vom Gesetz umfasste Umstände bezüglich der Umwelt darauf zu achten hat, dass die Verfahrenskosten für die betroffenen Parteien nicht unerschwinglich werden. Die Verpflichtung obliegt allen Rechtsinstanzen.

Die Bestimmung ist im Zusammenhang mit den geltenden Vorschriften des dänischen Rechtspflegegesetzes (Retsplejeloven) zu sehen. Das Gesetz geht davon aus, dass die unterliegende Partei der obsiegenden Partei die Kosten ersetzt, soweit diese für die ordnungsgemäße Durchführung des Verfahrens erforderlich waren. Kosten für anwaltlichen Beistand u. a. m. werden mit einem angemessenen Betrag, die übrigen Kosten werden vollständig erstattet. Gemäß § 312 Abs. 3 des dänischen Rechtspflegegesetzes (Retsplejeloven) kann das Gericht jedoch nach eigenem Ermessen anordnen, dass die unterliegende Partei dem Gegner die entstandenen Kosten nicht oder nur teilweise erstattet, falls besondere Gründe dafür vorliegen. Derartige Gründe können vorliegen, wenn die Kosten andernfalls für den Betroffenen unerschwinglich wären, wo gemäß Gesetzgebung oder internationalen Verpflichtungen u. a. m. die Verpflichtung besteht, dass die zulässigen Rechtsmittel nicht unerschwinglich sein dürfen. Gleichzeitig ist der Vorschlag im Zusammenhang mit den Vorschriften in Kapitel 31 des dänischen Rechtspflegegesetzes (Retsplejeloven) u. a. über Rechtsschutz und Prozesskostenbefreiung zu sehen.

Die Bestimmung zielt darauf ab, die Einhaltung der Verpflichtung nach dem Aarhus-Übereinkommen zu sichern, dass die zulässigen Rechtsmittel nicht unerschwinglich sein dürfen. Die Bestimmung ist daher in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen und der UVP-Richtlinie sowie der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zu verstehen, die sich daran anschließt, vgl. dazu u. a. Urteile des Gerichtshofes vom 11. April 2013 in der Sache C-260/11, Edwards und Pallikaropoulos, und 13. Februar 2014 in der Sache C-530/11, Kommission gegen Großbritannien.

Zu § 48

Die in Abs. 1 vorgeschlagene Bestimmung setzt Vorschriften über Strafe in Form von Geldstrafen bei Übertretung der Vorschriften in §§ 8 oder 9 fest, das heißt, falls Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens, die von den Vorschriften umfasst sind, ohne die erforderliche Genehmigung vom Landesverkehrsamt (Trafikstyrelsen) vorgenommen werden. Die Bestimmung sichert die Einhaltung von Artikel 10 a der UVP-Richtlinie und Artikel 3 Buchstabe h der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates (2008/99/EG) vom 19. November 2008 über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt (Umweltstrafrechtsrichtlinie).

Änderungen oder Erweiterungen des Bauvorhabens ohne Genehmigung des Landesverkehrsamts (Trafikstyrelsen) gemäß §§ 8 oder 9 können außerdem eine Übertretung sonstiger Gesetzgebung bedeuten, vgl. § 17.

Nach der in Abs. 2 vorgeschlagenen Bestimmung können in Vorschriften, die gemäß dem Gesetz erlassen werden, Strafen in Form einer Geldstrafe festgesetzt werden. Die Bestimmung kann namentlich relevant für Vorschriften sein, die gemäß § 1 Abs. 5, § 8 Abs. 3, § 9 Abs. 3 und 5, § 13 Abs. 6, § 14 Abs. 1, § 16 Abs. 2 und § 37 Abs. 3 des Gesetzes erlassen werden.

Bei der Festsetzung der Höhe der Geldstrafe gemäß Abs. 1 und 2 ist die Einhaltung von Artikel 5 der Umweltstrafrechtsrichtlinie zu beachten, wonach die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die in Artikel 3 und 4 der Richtlinie genannten strafbaren Handlungen mit strafrechtlichen Sanktionen belegt werden können, die wirkungsvoll sind, in einem angemessenen Verhältnis zur strafbaren Handlung stehen und eine abschreckende Wirkung entfalten.

In Abs. 3 wird vorgeschlagen, dass Gesellschaften u. a. m. (juristische Personen) strafrechtliche Haftung nach den Vorschriften des 5. Kapitels des Strafgesetzbuchs auferlegt werden kann. Dies gilt sowohl für Übertretungen der §§ 8 oder 9 des Gesetzes und für die Übertretung der Bestimmungen in gemäß dem Gesetz ausgestellten Vorschriften.

Zu § 49

Es wird vorgeschlagen, dass das Gesetz am Tage nach der Bekanntmachung im Staatsanzeiger (Lovtidende) in Kraft tritt. Im Hinblick auf den Fortschritt des Bauvorhabens ist es wünschenswert, dass das Gesetz schnellstmöglich in Kraft tritt.