



## Notat

### Status for tyske jernbanelandanlæg til Femern Bælt-forbindelsen

29.06.2022

#### Baggrund

I henhold til statstraktaten om en fast forbindelse over Femern Bælt fra 2008 påhviler det Forbundsrepublikken Tyskland at forestå den nødvendige opgradering af de tyske vej- og jernbanelandanlæg, herunder planlægning, myndighedsgodkendelse, anlæg og finansiering.

For jernbanen omfatter det en udbygning af den eksisterende enkeltsporede jernbane mellem Bad Schwartau (Lübeck) og Puttgarden til en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane. Strækningen er i alt ca. 88 km, hvoraf ca. 55 km er nyanlæg, mens resten er en opgradering af den eksisterende bane. DB Netz AG er projektansvarlig.

Der etableres en ny fast Fehmarnsund-forbindelse til både vej- og jernbane mellem øen Fehmarn og det slesvig-holstenske fastland. Denne er ikke omfattet af statstraktaten, men besluttet senere, idet en tilstandsvurdering har vist, at den nuværende Fehmarnsund-bro ikke vil kunne bære fremtidens togtrafik. Der planlægges således en ny fast forbindelse i form af en sænketunnel med fire vognbaner og dobbeltsporet, elektrificeret jernbane, mens den eksisterende bro bevares til brug for fodgængere, cyklister og langsom vejtrafik. Der er to projektansvarlige for opgraderingen af Fehmarnsund-forbindelsen, hhv. DEGES for vejdelen på vegne af delstaten Slesvig-Holsten og DB Netz AG for jernbanedelen, da der er tale om en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. Planlægningen forestås primært af DB Netz AG.

I henhold til statstraktaten (Artikel 5, stk. 2) er Tyskland forpligtet til at sikre, at elektrificeringen af jernbanen mellem Lübeck og Puttgarden er færdig, og at der er en tilstrækkelig kapacitet på den enkeltsporede jernbane mellem Bad Schwartau og Puttgarden senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Det vil sige senest i 2029. Den fulde udbygning af strækningen til en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane skal i henhold til statstraktaten være driftsklar senest syv år efter åbningen af den faste forbindelse.

#### Status for de tyske jernbanelandanlæg

Status for de tyske jernbanelandanlæg såvel som for Femern Bælt-forbindelsen og de relaterede jernbaneanlæg i Danmark drøftes på de halvårige møder i Konsultationsorganet og Det Fælles Udvalg, med deltagelse fra bl.a. Transportministeriet i Danmark, Forbundstransportministeriet i Tyskland, Transportministeriet i Slesvig-Holsten og Femern A/S. Endvidere pågår der på arbejdsniveau en løbende drøftelse af de forskellige grænseflader mellem projekterne i Danmark og i Tyskland i en dertil indrettet styregruppe samt et antal arbejdsgrupper mellem DB Netz AG, Banedanmark og Femern A/S.

DB Netz AG oplyste på møde i Konsultationsorganet i Berlin d. 11. maj 2022, at man aktuelt planlægger at afslutte test af jernbanen og tage den fuldt udbyggede strækning i brug i slutningen af 2029. Denne planlægning er baseret på en forudsætning om, at der ikke opstår

forsinkelser i myndighedsgodkendelsesprocessen eller som følge af klagesager ved Forbundsforvaltningsdomstolen.

Det samlede jernbanelandanlægsprojekt er planlagt myndighedsgodkendt i ti separate sektioner (inkl. den nye Fehmarnsund-forbindelse) i henhold til de almindelige tyske forvaltningsregler. Forud for selve myndighedsgodkendelsen gennemføres således offentlig høring (skriftlig og mundtlig) af berørte parter, som det har været tilfældet for Femern Bælt-forbindelsen (kyst-kyst). Høringen forestås for størstedelen af planlægningssektionerne af Amt für Planfeststellung Verkehr – Schleswig-Holstein (APV-SH), mens godkendelsen udstedes af den tyske Forbundsjernbanemyndighed, Eisenbahn-Bundesamt (EBA). For enkelte sektioner er EBA såvel hørings- som godkendelsesmyndighed. DB Netz AG har i henhold til foreliggende materiale fra ovennævnte styregruppe lagt til grund for planlægningen, at der kun skal gennemføres én offentlig høringsrunde for 9 af de 10 sektioner. For så vidt angår den sektion som vedrører en ny Fehmarnsund-forbindelse er planerne for godkendelsesprocessen ikke fremlagt af DB Netz AG.

For to af sektionerne er projektansøgningen aktuelt i offentlig høring. Det gælder bl.a. den nordligste sektion på øen Fehmarn, som omfatter grænsesnippet til Femern kyst-kyst projektet på tysk side. DB Netz AG forventer at en myndighedsgodkendelse for denne sektion kan udstedes i 2023. De øvrige sektioner planlægges successivt sendt i høring frem mod 2024, og godkendelsesprocessen planlægges samlet set afsluttet ultimo 2026.

Forbundsdagen besluttede i juli 2020 at afsætte 232,1 mio. EUR (ca. 1,7 mia. DKK) til ekstra støjbeskyttelse på strækningen for de tyske jernbanelandanlæg. Forbundsagens beslutning er alene et tilsagn om finansiering, idet beslutningen ikke er juridisk bindende for så vidt angår den konkrete udmøntning af de ekstra støjbeskyttende tiltag. De konkrete støjbeskyttende tiltag skal indarbejdes i myndighedsansøgningerne og senere fastlægges i myndighedsgodkendelserne for de enkelte projektsektioner. DB Netz AG har på baggrund af Forbundsagens beslutning været nødsaget til at trække de oprindelige myndighedsansøgninger for tre berørte sektioner tilbage med henblik på en tilpasning af ansøgningsmaterialet, så de nye støjtiltag indgår heri – herunder indarbejdelse af en ny linjeføring på en delstrækning. DB Netz AG oplyste på mødet i Konsultationsorganet den 11. maj 2022, at det har medført en forsinkelse af myndighedsgodkendelsen for disse sektioner på forventet ca. 2 år. Dette er indarbejdet i ovennævnte tidsplan.

Der er i den samlede tidsplan fra DB Netz AG ikke medregnet tid til behandling af eventuelle klagesager ved Forbundsforvaltningsdomstolen efter udstedelse af myndighedsgodkendelserne. Der vil dog alt andet lige være en risiko for, at der indgives retlige klager – særligt, hvis der ikke opnås enighed med de berørte kommuner om de støjmitigerende tiltag - hvilket DB Netz AG gennemgående tager forbehold for i forbindelse med oplysninger om tidsplanen.

DB Netz AG har i regi af drøftelserne i de ovennævnte arbejdsgrupper oplyst, at anlægsarbejdet kan igangsættes umiddelbart efter, at myndighedsgodkendelsen for de enkelte sektioner er udstedt. Der foreligger rammeaftaler i Deutsche Bahn-koncernen med en række entreprenørvirksomheder som kan anvendes og anlægsarbejderne vil desuden blive udført som hovedentreprise baseret på færdigt detailprojekt fastlagt af bygherren. Det vil sige, at

detailprojekteringen er afsluttet på de forventede tidspunkter for myndighedsgodkendelse, og at anlægsarbejderne derfor kan igangsættes umiddelbart efter godkendelsen foreligger.

Såfremt der efterfølgende klages over myndighedsgodkendelserne for de enkelte sektioner, kan det have opsættende virkning for igangsætning af anlægsarbejderne på de pågældende sektioner. DB Netz AG har så vidt Femern A/S er orienteret ikke på nuværende tidspunkt fremlagt oplysninger om planen for anlægsarbejderne.

DB Netz AG har oplyst, at driften af den eksisterende jernbanestrækning planlægges indstillet fra efteråret 2022 på strækningen fra Puttgarden til Neustadt og frem til udbygningen af den nye jernbane er afsluttet.

### **Opgradering af Fehmarnsund-forbindelsen**

Forundersøgelserne til anlægstekniske varianter for en ny Fehmarnsund-forbindelse blev afsluttet i 2018, og den 3. marts 2020 meddelte DB Netz AG, at en sænketunnel var udpeget som foretrukken variant. Der blev efterfølgende igangsat yderligere, nødvendige geotekniske- og miljøundersøgelser med henblik på udarbejdelsen af projektansøgningen.

Da jordbundsforholdene både på land og i det marine område har vist sig at være komplicerede, har det været nødvendigt at gennemføre yderligere supplerende undersøgelser med henblik på at underbygge valget af en sænketunnel og fravalget af en boret tunnelløsning. DB Netz AG har på mødet i Konsultationsorganet d. 11. maj 2022 oplyst, at man i øjeblikket analyserer risiciene som følge af de geologiske forhold samt mulige mitigerende tiltag.

DB Netz AG oplyste ligeledes på mødet d. 11. maj 2022, at anlægsarbejdet på Fehmarnsund-tunnelen forventes påbegyndt i 2025/2026 med åbning ultimo 2029. Der vil i perioden skulle gennemføres en anlægsfase samt test af systemer og testkørsel inden tunnelen kan tages i brug, som del af de samlede jernbanelandanlæg.

Tidspunktet for færdiggørelsen afhænger også i dette tilfælde stærkt af forløbet af godkendelsesprocessen og en eventuel efterfølgende domstolsproces.

### **Vurdering af tidsplanen for myndighedsgodkendelse af de tyske jernbanelandanlæg**

På baggrund af de foreliggende oplysninger fra DB Netz AG og erfaringerne fra den tyske myndighedsgodkendelsesproces for Femern Bælt-forbindelsen (kyst-kyst), er det Femern A/S' umiddelbare vurdering, at den foreliggende tidsplan om ibrugtagning af den fuldt udbyggede jernbanestrækning i 2029 er udtryk for et best-case scenarie, og at den komplicerede tyske myndighedsgodkendelsesproces medfører en væsentlig risiko for forsinkelser. I den forbindelse lægges særlig vægt på det forhold, at DB Netz AG forudsætter, at godkendelsesprocesserne for alle 9 delafsnit på nær Fehmarnsund-forbindelsen kan gennemføres med en enkelt høringsrunde samt at der tilsyneladende ikke i planlægningen er taget højde for risikoen for efterfølgende klagesager. For Fehmarnsund-forbindelsen har DB Netz AG ikke på nuværende tidspunkt fremlagt oplysninger om den planlagte godkendelsesproces.

DB Netz AG har indtil videre oplyst, at der arbejdes på forskellige mitigerende tiltag med henblik på at styrke tidsplanen - herunder har de ansvarlige myndigheder for hørings- og godkendelsesprocessen, Eisenbahn-Bundesamt og Amt für Planfeststellung Verkehr -

Schleswig-Holstein, udbudt projektstillinger til advokat- og ingeniørfirmaer, som skal understøtte myndighederne i høringsprocessen for dermed at imødegå ressourcemangel hos myndighederne.

Femern A/S fortsætter planlægningen af arbejdet med Femern Bælt-tunnelens jernbaneinstallationer således at jernbanen i tunnelen vil være klar til ibrugtagning i 2029. Femern A/S vil løbende vurdere om der er aktiviteter på kyst-kyst projektet, som risikerer at blive påvirket af en eventuel forsinkelse af hele eller dele af de tyske jernbanelandanlæg.

For så vidt angår økonomien i kyst-kyst projektet vil det kunne medføre et vist indtægtstab for Femern A/S i en interimperiode, såfremt det ikke eller kun i begrænset omfang i en periode vil være muligt at køre tog på den tyske jernbanestrækning, når Femern Bælt-tunnelen åbner. Dette tab vil være begrænset, i og med at jernbanetrafikken på den faste forbindelse udgør en mindre del (10-15 pct.) af projektets samlede trafikindtægter (jf. Finansiell Analyse 2020).