



## NOTAT

19. juni 2023

2022-4167

### Tyske landanlæg til Femern Bælt-forbindelsen

I henhold til den dansk-tyske statstraktat af 3. september 2008 om Femern Bælt-forbindelsen har Tyskland ansvaret for at udbygge vej- og baneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. Tyskland har selv ansvaret for at finansiere udbygningen af sine landanlæg.

For så vidt angår de tyske vejlandanlæg, er der tale om udbygning af den nuværende hovedvej over øen Fehmarn til en firesporet højklassevej – dog ikke til motorvejsstandard. Ifølge det oplyste har udbygningen opnået de nødvendige tyske myndighedsgodkendelser, og anlægsarbejdet forventes påbegyndt i 2023. Den udbyggede vejstrækning forventes at stå klar, inden den faste forbindelse over Femern Bælt forventes at åbne for trafik medio 2029.

For så vidt angår de tyske banelandanlæg, skal Tyskland udbygge den enkeltsporede jernbane mellem Puttgarden og Bad Schwartau (nord for Lübeck) til dobbeltspor, og den 88 km lange strækning mellem Puttgarden og Lübeck skal elektrificeres.

Deutsche Bahn har ansvaret for at udbygge jernbanen mellem Lübeck og Puttgarden og har senest på et embedsmandsmøde den 10. maj 2023 oplyst, at den udbyggede jernbane forventes at stå klar ultimo 2029. Det er omkring et halvt år efter den forventede åbning af Femern Bælt-forbindelsen. Det vurderes at være en ambitiøs tidsplan, idet tidsplanen er baseret på, at der ikke opstår forsinkelser i processen for myndighedsgodkendelse, herunder som følge af eventuelle klager, der medfører retssager.

Deutsche Bahn har endvidere oplyst, at i det efterfølgende anlægsarbejde organiseres udførelsen i en "partnerskabsmodel", hvor der etableres en fælles organisation med Deutsche Bahn som bygherre samt med entreprenører og godkendelsesmyndigheder for at sikre en smidig proces for planlægning. Målet er at understøtte hurtige beslutningsgange. Deutsche Bahn oplyste på såvel et møde med den danske transportminister som på ovennævnte embedsmands-



møde, at man forventer at få myndighedsgodkendt de første delstrækninger i indeværende år. Det gælder blandt andet den nordligste delstrækning på øen Fehmarn.

Deutsche Bahn har planlagt myndighedsgodkendelse af landanlægsprojektet i ni separate sektioner. Det vil muliggøre, at anlægsarbejdet kan udføres på de endeligt godkendte sektioner, mens der eventuelt fortsat pågår myndighedsproces på andre sektioner.

Deutsche Bahn har indgået rammeaftaler med en række entreprenørvirksomheder. Rammeaftalerne indebærer, at anlægsarbejdet vil kunne sættes i gang umiddelbart efter, at en endelig tysk godkendelse af de enkelte sektioner foreligger.

I tillæg til jernbanelandanlægget har det vist sig, at den eksisterende bro over Fehmarn Sund, der forbinder øen Fehmarn med det tyske fastland, ikke kan holde til de tunge godstog, der forventes at køre via Femern Bælt, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. De tyske myndigheder har besluttet, at der skal anlægges en ny tunnel under Fehmarn Sund med en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane og en firesporet vejforbindelse. Deutsche Bahn har oplyst, at tidsplanen for etablering af den nye Fehmarn Sund-tunnel er særligt udfordret, og at projektet er teknisk og naturmæssigt vanskeligt, da Fehmarn Sund er lavlandet, og der er Natura 2000-områder omkring øen Fehmarn.

Da det ser vanskeligt ud at få færdiggjort den nye tunnel i 2029, arbejder Deutsche Bahn på en "plan B" for elektrificering og forstærkning af den eksisterende bro over Fehmarn Sund. Det vil kunne muliggøre persontogstrafik på broen, mens det aktuelt er uvist, om broen vil kunne holde til godstog.

Transportministeriet vurderer, at der fortsat er risiko for forsinkelser i udbygningen af de tyske jernbanelandanlæg, idet der som beskrevet i et statutnotat af 29. juni 2022 udarbejdet af Femern A/S ikke er afsat tid til retssager med opsættende virkning på anlægsarbejdet. Transportministeriet vurderer endvidere, at det vil være særdeles usandsynligt, at godstogstrafik vil kunne afvikles på den eksisterende Fehmarn Sund-bro, selvom denne forstærkes.