

WORK IN PROGRESS

4. März 2015

Aktueller Stand der Planungen für den Fehmarnbelt-Tunnel

Zwei intensive und ereignisreiche Monate für den Fehmarnbelt-Tunnel liegen hinter uns, geprägt von den bekannt gewordenen Verzögerungen beim Ausbau der deutschen Schienenanbindung, den hohen Preisen für die vier Hauptbauaufträge und neuen Entwicklungen in Bezug auf die Bereitstellung von EU-Fördermitteln.

Femern A/S berücksichtigt diese jüngsten Entwicklungen und handelt weiterhin nach den Vorgaben der Parteien im dänischen Parlament, die den Tunnel unterstützen. Nachfolgend erhalten Sie eine Übersicht über den aktuellen Stand der Planungen für den Fehmarnbelt-Tunnel.

- **Vorlage des Baugesetzes am 25. Februar 2015**

Am 25. Februar 2015 legte der dänische Verkehrsminister dem dänischen Parlament seinen Entwurf für das Baugesetz über die Feste Fehmarnbeltquerung vor. Diesen Gesetzesentwurf, der sowohl den Bau eines Tunnels im Fehmarnbelt zwischen Puttgarden und Rødbyhavn als auch die dänische Schienenanbindung von Rødbyhavn nach Ringsted beinhaltet, wird das Parlament in den kommenden Monaten ausführlich behandeln.

Mit dem Baugesetz wird Femern A/S ermächtigt, den 18 Kilometer langen Absenktunnel zwischen Puttgarden auf Fehmarn und Rødby auf Lolland zu bauen und zu betreiben. Zugleich wird der staatliche dänische Bahninfrastrukturbetreiber Banedanmark ermächtigt, eine zweigleisige Bahnstrecke von der Tunnelmündung bis nach Ringsted nahe Kopenhagen zu bauen.

Das Baugesetz erläutert auch die Finanzierung des Tunnels durch staatlich abgesicherte Kredite und Zuschüsse der EU. Die Kredite werden später aus den Nutzungsgebühren zurückgezahlt, die für das Befahren der Straße und der Bahnstrecke im Tunnel zu entrichten sind.

- **Abschluss umfassender Umwelt- und Technikuntersuchungen**

Das Baugesetz basiert auf umfangreichen und detaillierten Umwelt-, Baugrund- und weiteren technischen Untersuchungen. Mit der Verabschiedung des Baugesetzes wird gleichzeitig die umweltrechtliche Genehmigung für den Bau des Fehmarnbelt-Tunnels auf dänischem Hoheitsgebiet erteilt.

Femern A/S is tasked with designing and planning of a fixed link between Denmark and Germany across the Fehmarnbelt. Femern A/S is a subsidiary of the Danish, state-owned Sund & Bælt Holding A/S, which has experience from the construction of the fixed links across the Great Belt and the Øresund.

Page 1/6

Zu den Unterlagen zählen unter anderem eine 1.600 Seiten lange Umweltverträglichkeitsstudie, eine aktualisierte Verkehrsprognose, ein detaillierter Durchführungsplan für die Bauarbeiten sowie zahlreiche ergänzende Analysen und Berichte. Zusammen stellen sie die wohl sorgfältigste Entscheidungsgrundlage dar, die dem dänischen Parlament je für ein Baugesetz für ein Großprojekt in Dänemark vorgelegt wurde. Sämtliche Unterlagen sind auf www.femern.de einsehbar.

- **Einreichung des Antrags auf EU-Fördermittel am 26. Februar 2015**

Am 26. Februar 2015 hat das dänische Verkehrsministerium einen umfangreichen Antrag auf EU-Fördermittel in Brüssel eingereicht, zu dem auch Femern A/S in den vergangenen Monaten beigetragen hat.

Dänemark hat die maximal mögliche Förderung in Höhe von etwa 1,75 Mrd. EUR beantragt. Die EU-Fördermittel sind ein wichtiger Baustein der Gesamtfinanzierung des Tunnels. Die Beantragung der Maximalförderung mag ehrgeizig erscheinen, allerdings genießt der Fehmarnbelt-Tunnel in der EU große Unterstützung und wurde bereits in der Planungsphase mit rund 134 Millionen EUR gefördert – dies entspricht dem größtmöglichen Zuschuss in der Planungsphase (rund 50 Prozent der förderfähigen Planungskosten).

Für die EU ist der Fehmarnbelt-Tunnel eines der vier Top-Infrastrukturprojekte in Europa, das zudem von Deutschland und Schweden offiziell unterstützt wird: Der dänische Antrag auf EU-Fördermittel wird begleitet von Empfehlungsschreiben von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sowie der schwedischen Infrastrukturministerin Anna Johansson. Auch die schleswig-holsteinische Landesregierung sowie zahlreiche Wirtschaftsverbände aus Deutschland, Dänemark und Schweden haben Unterstützerbriefe für den Antrag bei der EU-Kommission beigesteuert.

- **Beginn der Verhandlungen über niedrigere Preise für die vier Hauptbauaufträge**

Femern A/S ist in den kommenden Monaten primär mit den Verhandlungen mit den um die Hauptbauaufträge bietenden Baukonsortien beschäftigt.

Im Dezember 2014 haben die Bauunternehmen ihre vorläufigen Preise für die Bagger- und Aushubarbeiten, den Bau der Tunnelelemente und die Errichtung der Portalbauten, Rampen und Anschlussanlagen bei Puttgarden und Rødbyhavn abgegeben. Diese Preise werden nun zusammen mit den Baukonsortien mit dem Ziel evaluiert, die Gesamtkosten nach unten zu korrigieren. Dieser Prozess ist in vollem Gange.

Die Ausschreibung in Form eines wettbewerblichen Dialogs ist besonders flexibel und erlaubt die Einarbeitung innovativer Lösungsvorschläge der Bauunternehmer. Die Signale, die Femern A/S von den bietenden Bauunternehmen erhalten hat, sind positiv. Femern A/S verfolgt einen tragfähigen Plan und einen konstruktiven Dialog mit allen neun Baukonsortien. Nach der Sommerpause wird Femern A/S dem dänischen Verkehrsministerium und den politischen Parteien, die das Vorhaben unterstützen, einen neuen Baukostenetat vorlegen.

Claus F. Baunkjær, Vorstandsvorsitzender von Femern A/S, kommentiert den Stand der Dinge wie folgt:

„Die Preise, die wir für die vier Hauptbauaufträge erhalten haben, sind zu hoch. Aber unsere Ausschreibung in Form eines wettbewerblichen Dialogs gibt uns die Möglichkeit, die Preise nach unten zu verhandeln. Und die Preise müssen deutlich nach unten korrigiert werden, bevor wir den Parteien, die das Projekt im Parlament unterstützen, erneut einen Etat vorlegen.“

Die ersten Termine mit den Baukonsortien haben bereits stattgefunden und ihre Signale sind positiv. So soll es natürlich auch sein, wenn wir unser Ziel von niedrigeren Preisen erreichen wollen. Wir sind zuversichtlich, dass wir am Ende der jetzt beginnenden sehr intensiven Verhandlungsphase ein gutes Resultat erreichen werden.

Es zeichnen sich bereits zahlreiche konkrete Möglichkeiten ab, die wir jetzt gemeinsam mit den Baukonsortien gründlich evaluieren werden.“

Femern A/S kann die Verträge mit den Baukonsortien erst dann unterschreiben, wenn den politischen Parteien, die das Projekt im dänischen Parlament unterstützen, im Herbst 2015 die endgültigen Preise, der Umfang der EU-Fördermittel und der aktuelle Stand des Planfeststellungsverfahrens in Deutschland vorliegen. Bevor das Projekt realisiert werden kann, müssen die Baukosten gesenkt werden und es muss möglich sein, das Projektrisiko in allen genannten Punkten jeweils klar abzuschätzen.

- **Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens in Deutschland**

Femern A/S arbeitet weiterhin an den Erwidern zu den Stellungnahmen und Einwendungen im deutschen Planfeststellungsverfahren.

In Deutschland wurde der Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung 2009 durch die Ratifizierung des Staatsvertrags mit Dänemark politisch entschieden. Die formelle Genehmigung des Tunnels erfolgt durch einen Planfeststellungsbeschluss der zuständigen Behörde in Schleswig-Holstein.

Das Planfeststellungsverfahren läuft seit dem 18. Oktober 2013. An diesem Tag reichte Femern A/S, zusammen mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, einen rund 10.000 Seiten langen Planfeststellungsantrag bei der Landesbehörde in Kiel ein. Im Zuge der Anhörungsphase gingen etwa 3.100 Einwendungen ein, die allesamt von Femern A/S und dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, erwidert werden. Einige der erhaltenen sind Einwendungen sehr umfangreich und kompliziert.

Die zuständige Planfeststellungsbehörde in Kiel, der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH Kiel), entscheidet eigenständig und unabhängig über

die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses. Femern A/S räumt der Beantwortung der Einwendungen hohe Priorität ein.

Mit den großen Tunnelbauarbeiten auf See zwischen Puttgarden und Rødby kann erst begonnen werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

- **Vereinbarung über die Schienen- und Straßenanbindung in Deutschland**

Auch in Deutschland soll die Anbindung des Tunnels an das Verkehrsnetz ausgebaut werden. Der Bund ist verantwortlich für den Ausbau der Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden und der Fernstraße zwischen Heiligenhafen und Puttgarden. Im Staatsvertrag wurde vereinbart, dass die vorhandene Bahnstrecke bis zur Eröffnung des Tunnels elektrifiziert wird und bis spätestens sieben Jahre danach zweigleisig ausgebaut sein muss.

Zwischenzeitlich hat man sich in Deutschland jedoch für den Bau einer neuen Bahntrasse entschieden, die eine Umfahrung der an der existierenden Strecke gelegenen ostholsteinischen Badeorte darstellt. Die neue Trasse wird von Anfang an zweigleisig und elektrifiziert gebaut.

Am 24. Februar 2015 gab der deutsche Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt nach einem Treffen mit seinem dänischen Amtskollegen Magnus Heunicke bekannt, dass die neue, zweigleisige und elektrifizierte Bahnstrecke 2024 in Betrieb gehen kann. Das ist später als im Staatsvertrag vorgesehen, ist aber eine zukunftsichere Lösung, mit der optimale Bedingungen für den Bahnverkehr geschaffen werden.

Nach dem Ministertreffen in Berlin steht fest, dass Deutschland zu seiner im Staatsvertrag festgeschriebenen Verpflichtung zum Ausbau der Schienen- und Straßenanbindung steht. Die Finanzierung des Aus- und Neubaus der Bahnanlagen übernimmt der Bund.

Sowohl der Deutsche Bundestag als auch die Landesregierung in Schleswig-Holstein unterstützen den Fehmarnbelt-Tunnel. Gleiches gilt für die deutsche Wirtschaft, die in der besseren Verkehrsanbindung an Skandinavien zahlreiche Möglichkeiten sieht. Auch die Bevölkerung in Norddeutschland spricht sich mehrheitlich für den Fehmarnbelt-Tunnel aus: Auf jeden Skeptiker kommen zwei Befürworter.

- **Fortsetzung der vorgezogenen Arbeiten bei Rødby**

Mit Zustimmung des Finanzausschusses des dänischen Parlaments ist Femern A/S seit Ende 2013 mit der Durchführung vorbereitender Bauarbeiten für die künftige Tunnel-elementfabrik bei Rødbyhavn beschäftigt, die in den kommenden Monaten fortgesetzt werden.

Die vorgezogenen Arbeiten spielen eine wichtige Rolle, um den Bau des Tunnels vorzubereiten. Durch den Ausbau von Straßen und Wegen sowie der Versorgungsleitungen für Elektrizität, Wasser und Abwasser im Einzugsbereich der künftigen Tunnel-fabrik wird gewährleistet, dass die Bauunternehmen ideale Bedingungen vorfinden und schnell und reibungslos ihre Tätigkeit aufnehmen können, sobald der Tunnelbau beginnt.

- **Aktualisierung der Verkehrsprognose**

Ein wichtiger Bestandteil der Vorbereitungen für das dänische Baugesetz waren die Verkehrsprognosen, die von führenden deutschen Experten ausgearbeitet wurden. Sie zeigen, dass die erwartete Verkehrsentwicklung für den nutzerfinanzierten Tunnel solide ist.

Die aktualisierten Verkehrsprognosen wurden im November 2014 vorgelegt. In den Medien hat sich seit dem eine Debatte über ihre Korrektheit entwickelt. Unter anderem wurden durch z.B. Scandlines und einige von der Reederei beauftragte Berater zahlreiche „neue“ Zahlen ins Spiel gebracht. Die von Femern A/S beauftragten Experten der führenden deutschen Verkehrsplanungsunternehmen BVU und Intraplan haben die Debatte genau verfolgt. Auch nach einer gründlichen Auswertung sämtlicher Informationen, die seit Veröffentlichung der Prognosen bekannt geworden sind, halten die Gutachter an ihren Aussagen in der Verkehrsprognose fest. Mehr zu diesem Thema finden Sie auf der Webseite von Femern A/S unter dem Punkt „Deutsche Verkehrsexperten weisen Kritik zurück“.

Die Verkehrsprognose stellt somit weiterhin eine belastbare Grundlage für die Behandlung des Baugesetzes im dänischen Parlament dar, was auch unabhängige Experten bestätigen.

- **Aktualisierte Finanzanalyse**

Im November 2014 hat Femern A/S eine aktualisierte Finanzanalyse vorgelegt, die mittlerweile um die hohen Preise der Baukonsortien ergänzt wurde.

Die Rückzahlungszeit für das Projekt beträgt nach aktuellen Berechnungen 39 Jahre. Dabei sind die sehr hohen ersten Preisangebote bereits berücksichtigt, die Femern A/S von den Baukonsortien erhalten hat und die derzeit nach unten verhandelt werden sollen.

In die Berechnungen fließt infolge des Staatsvertrags auch der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Ringsted und Rødby mit ein, die rund 1,3 Mrd. EUR kosten werden. Würde im Rahmen des Projekts ausschließlich der Fehmarnbelt-Tunnel finanziert, betrüge die Rückzahlungszeit lediglich 30 Jahre.

Wie sehen die nächsten Schritte aus?

Das dänische Parlament, der dänische Verkehrsminister und die politischen Parteien, die das Projekt unterstützen, setzen die Rahmenbedingungen für den Fehmarnbelt-Tunnel und damit die Arbeit von Femern A/S fest.

Das Baugesetz liegt dem dänischen Parlament zur Lesung vor und könnte somit noch vor der parlamentarischen Sommerpause 2015 verabschiedet werden.

Der Gesetzesentwurf enthält die Auflage, dass die Verträge für die vier Hauptbaulose des Tunnels erst dann unterzeichnet werden dürfen, wenn den politischen Parteien, die das

Projekt unterstützen, im Herbst 2015 eine überarbeitete Gesamtkostenschätzung für das Projekt mit aktualisierter Risikobewertung vorliegt.

Damit muss sich Femern A/S im nächsten halben Jahr u.a. folgenden Aufgaben annehmen:

- Durchführung und Abschluss der Verhandlungen mit den auf die vier Hauptbauaufträge bietenden Bauunternehmen mit dem Ziel, die auf den am 22. Dezember 2014 eingegangenen Angeboten basierenden Baukosten zu reduzieren
- Zuarbeit bei der Beantwortung von Fragen der dänischen Parlamentsabgeordneten im Rahmen der Lesung des Baugesetzes
- Erarbeiten der detaillierten Erwidern zu den im Rahmen der Anhörungsphase des Planfeststellungsverfahrens für den deutschen Teil des Tunnels abgegebenen Stellungnahmen bzw. Einwendungen sowie deren Übermittlung an die Anhörungsbehörde, den LBV-Kiel
- Fortsetzung des Ausschreibungsprozesses der anderen Bauaufträge, zu denen die Bahnanlagen sowie die elektrischen und mechanischen Anlagen im Tunnel gehören
- Zuarbeit bei der Beantwortung von Rückfragen der EU-Kommission im Rahmen des laufenden Antrags auf EU-Fördermittel
- Zuarbeit bei der Behandlung finanzieller Fragen, u. a. zu Staatsgarantiemodell und Strategien zur künftigen Aufnahme von Krediten unter Berücksichtigung des Zinsniveaus
- Fortsetzung der vorgezogenen Arbeiten auf Lolland, die vom dänischen Parlament 2013 beschlossen wurden

„Vor dem Hintergrund dieser vielfältigen Tätigkeiten wird Femern A/S dem dänischen Verkehrsminister und den politischen Parteien, die das Projekt unterstützen, nach der parlamentarischen Sommerpause 2015 einen Statusbericht vorlegen, der eine neue Baukostenschätzung, einen neuen Gesamtetat und einen neuen Zeitplan für das Projekt enthält. Die weiteren Schritte werden dann von den politischen Entscheidungen abhängen, die auf der Grundlage des Statusberichts getroffen werden. Es ist die Aufgabe von Femern A/S zu gewährleisten, dass die Regierung und die Parteien, die das Projekt unterstützen, über eine aktuelle und solide Entscheidungsgrundlage verfügen“, erläutert Claus F. Baunkjær, Vorstandsvorsitzender von Femern A/S.

Das Ausschreibungsverfahren wird so gestaltet, dass die Verträge über die vier Hauptbaulose noch vor Ende 2015 unterschrieben werden und die Bauarbeiten somit 2016 beginnen können, sofern alle Bedingungen erfüllt sind.