

# Anbindung-FBQ aktuell

April 2016

Informationen über die Schienenanbindung

## Editorial



**Sehr geehrte  
Leserinnen  
und Leser,**

das Jahr hat mit vielen Meldungen zum Großprojekt „Fehmarnbelt-Tunnel“ begonnen. Das dänische „Vielleicht“, dann das klare „Ja“ von unseren europäischen Nachbarn, Diskussionen zu einer neuen Fehmarnsundquerung, die Veröffentlichung des Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan – und noch viel mehr.

Mein Projektteam und ich treiben aktuell die Planungen weiter voran – im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Und das tun wir mit Fokus auf die vielen Beteiligten vor Ort. Wir waren in den letzten Wochen und Monaten persönlich ansprechbar für die Fragen rund um das Projekt und das wird auch künftig so sein. Dazu gehört es auch, Ihnen Einblicke in unsere Planungen zu geben. Wie wir mit den umfangreichen Umweltuntersuchungen rund um den Fehmarnsund umgehen, können Sie in diesem Newsletter lesen. Ein weiteres großes Thema, welches die Region, die Gemeinden und die Bürger beschäftigt, ist das Thema „Eisenbahnkreuzungsgesetz“. Das haben wir für Sie aufbereitet... und wenn noch Fragen offen sind, dann stehen wir gerne zur Verfügung.

Neuigkeiten und weiterführende Informationen finden Sie zudem im Internet unter [www.anbindung-fbq.de](http://www.anbindung-fbq.de).

Beste Grüße

Ihr



Bernd Homfeldt,  
Projektleiter, DB Netz AG

## Zensus im Fehmarnsund

Volkszählungen sind eine Mammutaufgabe – allerdings lassen sich nur so belegbare Daten über die Einwohner sammeln. Mit den Umweltuntersuchungen im Sund führt die Bahn nun gewissermaßen eigene demographische Studien durch – für Flora und Fauna.



**M**an sieht ihn selten. Dennoch ist er da – vermutlich. Der Schweinswal ist für die Umweltexperten der Bahn ein spannendes, aber auch kniffliges Untersuchungsobjekt. Deshalb müssen die Biologen an dieser Stelle schwereres Gerät auffahren. Und das im wahren Sinne des Wortes. Etwa 500 Kilogramm wiegt jedes der zehn Fundamente, die im Sund verankert werden. Daran befinden sich sogenannte Klickdetektoren, die den akustischen Lauten der Schweinswale nachspüren. Mit Hilfe der Aufnahmen können Rückschlüsse auf das Vorhandensein der Säuger, Populationsgröße und Bewegungsmuster gezogen werden. Ein aufwändiges Verfahren, denn die Detektoren müssen unter Wasser ausgelesen und gewartet werden. Die Ergebnisse der Auswertung werden später in die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) einfließen.

Diese UVS ist auch der eigentliche Anstoß für die Untersuchungen. Denn sie ist Bestandteil des Genehmigungsverfahrens für eine neue Querung des Fehmarnsunds. Da der künftige prognostizierte Verkehr auf der Vogelfluglinie nicht allein von der bestehenden Brücke aufgenommen werden kann, ist eine alternative Lösung unumgänglich. Damit die Umwelt von allen Seiten betrachtet wird, beteiligte das Eisenbahn-Bundesamt im Scoping-Verfahren Träger öffentlicher Belange, Umweltverbände

und Bürgerinitiativen. Mit dem „Festlegungsprotokoll zum Scoping“ ist der Rahmen für die Umweltuntersuchungen festgesetzt.

Dabei geht es nicht nur um den Schweinswal. Um etwa einen Überblick über die im Sund lebenden Fische und Rundmäuler zu erhalten, begleiten Experten Fischer vor Ort auf ihren Fahrten. Die Auswertung des Fangs zeigt, ob geschützte Arten in den Gewässern zu finden sind.

Der Seegrund, der Wasserstand und die Wasserströmung sind Teil der Untersuchungen. Entlang diverser Mess- beziehungsweise Beobachtungspunkte werden per Unterwasserkamera Videoaufnahmen gemacht und ausgewertet. Diese sogenannte Videotranssektkartierung liefert zudem Erkenntnisse über Vorkommen von Miesmuscheln, Algen oder Seegras. Zwar werden nur Ausschnitte des Sunds auf diese Weise kartierte – die Ergebnisse sind jedoch repräsentativ und können auf den gesamten zu untersuchenden Meeresbereich übertragen werden.

Etwa zwei Jahre benötigen die Umweltexperten für ihre Arbeit. Dabei werden sie auch eng mit den Fachleuten vor Ort zusammen arbeiten. Am Ende der Untersuchungen steht dann eine detaillierte Aufschlüsselung der Lebewesen und Lebensweisen im Sund – eben wie bei einer richtigen Volkszählung.

# Kreuzung ≠ Kreuzung

Die neue Eisenbahnstrecke zwischen Lübeck und dem Fehmarnbelt-Tunnel wird an zahlreichen Stellen bestehende Straßen kreuzen. Wer die Kosten für die entsprechenden Baumaßnahmen trägt, ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) klar geregelt.

## Eisenbahn- und Straßenüberführungen (EÜ und SÜ)

Wird eine Eisenbahn- oder Straßenüberführung völlig neu gebaut oder eine bestehende geändert, greift grundsätzlich das Verursacherprinzip: Derjenige Beteiligte, der die Änderung verlangt oder den neuen Verkehrsweg baut, trägt die Kosten (§ 11 und § 12 EKrG). Im Projekt Schienenanbindung werden nach aktuellem Planungsstand 56 EÜ und SÜ neu beziehungsweise umgebaut.

## Sonderfall Bahnübergänge (BÜ)

Wenn neue Kreuzungspunkte entstehen, dürfen diese laut Gesetz nicht mehr höhengleich, also als BÜ, gebaut werden, sondern nur noch als EÜ oder SÜ. Dies gilt auch, wenn sich ein Kreuzungspunkt aufgrund der Neutrassierung verschiebt und deshalb nicht als BÜ bestehen bleiben kann. In diesem Fall greifen hinsichtlich der Kostenteilung die Regelungen nach § 13 EKrG, das heißt die Baulastträger von Straße und Schiene tragen jeweils ein Drit-

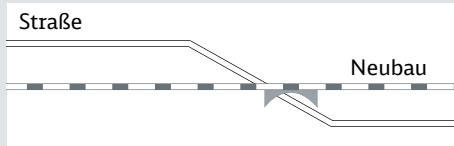
tel der Kosten, das letzte Drittel wird durch Bundesmittel finanziert.

Im Projekt „Schienenanbindung“ sind derzeit Maßnahmen nach § 13 EKrG an 23 Bahnübergängen geplant, davon sechs an Bundes-/Landesstraßen (Baulastträger: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein), drei an Kreisstraßen (Kreis Ostholstein), 13 an Gemeinde- und Feldstraßen (Kommunen), eine innerstädtische Straße (Stadt Lübeck).

## Neue Kreuzungen, alte Kreuzungen

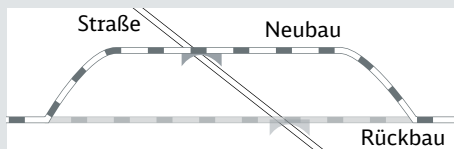
Nicht überall, wo eine neue Überführung gebaut wird, entsteht auch eine neue Kreuzung. Hier einige Beispiele:

### 1) Maßnahmen im Zusammenhang mit neuer EÜ



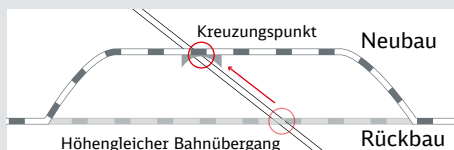
§ 11 EKrG → DB trägt Kosten

### 2) Maßnahmen im Zusammenhang mit bestehender EÜ



§ 12 EKrG → DB trägt Kosten

### 3) Maßnahmen im Zusammenhang mit bestehendem BÜ



§ 13 EKrG → Drittelung der Kosten (DB, Bund, Straßenbaulastträger)

### Forciert die Bahn die Aufhebung aller höhengleichen Bahnübergänge?

Die Deutsche Bahn hat das Ziel, alle höhengleichen Bahnübergänge aufzuheben. Auch viele Gemeinden fordern die Beseitigung von BÜs. Dies muss jedoch im Einzelfall intensiv auf Wirtschaftlichkeit aber vor allem auch technische Machbarkeit geprüft werden. Im Projekt Schienenanbindung untersuchen die Planer aktuell in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt, ob und wie dies technisch machbar ist.

### Wer trägt die Kosten für die Aufhebung eines höhengleichen Bahnüberganges oder den Ersatz durch eine Überführung?

DB, Bund und Kreuzungspartner zu je einem Drittel, nach § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG).

### Werden bei einer Neubautrasse alle Überführungen vom Projekt gezahlt?

Ja, wenn es sich um den Bau einer Strecke handelt, die es bisher noch nicht gab. Aber beim Projekt Schienenanbindung des Fehmarnbelttunnels gibt es in weiten Teilen bereits heute eine bestehende Trasse. Dort, wo auf der Neubautrasse Bahnunter- oder -überführungen notwendig sind, es aber bereits höhengleiche Kreuzungspunkte mit der Straße gibt, gilt die Drittelteilung nach § 13 EKrG.

### Macht die Maximalgeschwindigkeit

### einen Unterschied?

Beim **Streckenbau** entstehen keine neuen höhengleichen Bahnübergänge - egal für welche Geschwindigkeit. Wenn im Zuge des Neubaus bestehende Bahnübergänge durch eine Über- oder Unterführungen ersetzt werden, kann es zu Maßnahmen nach § 13 EKrG kommen. Beim **Ausbau** für eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h sind höhengleiche Bahnübergänge grundsätzlich zugelassen. Bei höheren Geschwindigkeiten müssen alle Bahnübergänge aufgehoben werden. Es kann zu Maßnahmen nach § 13 EKrG kommen. Im Projekt Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung wären auf Basis der aktuellen Trassenplanung lediglich die Neubaubauabschnitte auf 200 km/h trassierbar, für die Ausbaubauabschnitte spielt die Höchstgeschwindigkeit daher keine Rolle.

### Was ist der Vorteil von Überführungen im Vergleich zu Bahnübergängen?

Hintergrund ist einerseits, dass Bahnübergänge immer ein latentes Sicherheitsrisiko darstellen, das mit einer Überführung ausgeschlossen werden kann. Zudem kann der Verkehr mithilfe von EÜ und SÜ ohne Behinderungen fließen, da beispielsweise Wartezeiten an geschlossenen Bahnschranken entfallen.

### Wann haben die Gemeinden Gewissheit?

Im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung stehen nun Gespräche mit den Kreuzungsbeteiligten an, um für jeden Einzelfall konkrete individuelle Regelungen in Form einer Kreuzungsvereinbarung zu beschließen.

# Wenn's ums Geld geht ...

Bei der Finanzierung von Großprojekten im Rahmen der Bedarfsplanvorhaben Schiene ist Ministerialrätin Dr. Friederike Reineke erste Ansprechpartnerin beim Bundesverkehrsministerium.



## **Frau Dr. Reineke, welche Aufgaben hat Ihr Referat Landverkehr 17 (LA 17) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur?**

Unser Referat ist für die Finanzierung der Bedarfsplanprojekte Schiene zuständig. Wir begleiten alle großen Neu- und Ausbauprojekte, die in diesem Rahmen umgesetzt werden sollen und sorgen dafür, dass die erforderlichen Mittel aus dem Bundeshaushalt über die gesamte Laufzeit zur Verfügung stehen. Dabei haben wir natürlich deren wirtschaftlichen Einsatz im Blick.

## **Wie viele und welche Schieneninfrastrukturprojekte werden beim Referat LA 17 finanziert?**

Wir finanzieren die Aus- und Neubauvorhaben, die von der Bundesregierung im Bundesverkehrswegeplan definiert und zur Realisierung vorgesehen sind. Diese so genannten Bedarfsplanvorhaben sind neben der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung beispielsweise auch die Strecken Karlsruhe-Basel, Emmerich-Oberhausen oder Stuttgart-Ulm-Augsburg. Insgesamt sind wir für die Finanzierung von rund 50 Projekten zuständig.

## **Wie funktioniert diese Finanzierung?**

Wenn die Bahn beabsichtigt, ein Aus- oder Neubauvorhaben zu realisieren, stellt sie einen Antrag auf Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung. Diese Vereinbarung wird zwischen der DB AG und dem Bund geschlossen. Gegebenenfalls beteiligen sich weitere Finanziers, wie beispielsweise die Bundesländer und die EU. Gemeinsam verständigt man sich darauf, mit welchen Parametern das Projekt finanziert und gebaut wird. Für die einzelnen Bauphasen beantragt die Bahn dann Mittel beim Eisen-

bahn-Bundesamt. Da größtenteils mit Bundesmitteln gearbeitet wird, muss nachgewiesen werden, dass die Mittel auf Basis der Bundeshaushaltsordnung eingesetzt wurden. Die Verwendung muss daher auch einer Prüfung durch den Bundesrechnungshof standhalten. Das stellt die Planer ab und an vor Herausforderungen – etwa wenn die Öffentlichkeit Lösungen fordert, die haushaltsrechtlich nicht finanziert werden können.

## **Wie wichtig ist der europäische Kontext?**

Die Schaffung eines europäischen Binnenmarkts und das Zusammenwachsen der europäischen Regionen basiert auf dem Auf- und Ausbau einer modernen länderübergreifenden Schieneninfrastruktur. Korridorlücken im Schienennetz müssen beseitigt und Engpässe entspannt werden. Daher gewährt die EU Zuschüsse für Projekte, die im Transeuropäischen Netz als vorrangig definiert sind. Die Hauptlast tragen die jeweiligen EU-Mitgliedstaaten. Wird uns eine Förderung gewährt, ist die Bahn gefordert, diese Mittel für die Projekte zu verwenden. Die EU hat ein Auge darauf, dass Zuschüsse sach- und zeitgerecht eingesetzt werden.

## **Welche Rolle spielt Ihr Referat bei der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und der alternativen Fehmarnsundquerung?**

Die Schienenanbindung ist vor allem aufgrund der europäischen Dimension wichtig. Deutschland steht zu seiner Verpflichtung, sie zu erstellen. Daher lassen wir uns von Beginn an über die Planungen informieren und bemühen uns darum, dass am Ende der Planungen die erforderlichen Mittel bereit stehen. Bei der Querung des Fehmarnsunds haben wir gemeinsam mit der Bahn und dem Landesbetrieb Straßen und Brücken Schleswig-Holstein die Variantendiskussion nicht nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt. Viele weiche Faktoren, die für die Region Relevanz haben, sind ebenfalls eingeflossen. Daher werden Vorplanungen für vier Lösungsansätze erstellt: eine kombinierte Brücke, zwei einzelne Brücken, einen Absenk- und einen Bohrtunnel. Welche Variante realisiert wird, entscheidet letztlich die Abwägung im Planfeststellungsverfahren.

## **Gute Gründung**

### **Dipl.-Ing. Hossein Hadadi bereitet den Boden für die Baugrunduntersuchungen im Projekt**

Seit einigen Monaten wird in Ostholstein gebohrt. Die laufenden Baugrunduntersuchungen geben Aufschluss darüber, wie die geplanten Bauwerke gegründet werden können, sie sind also ein unentbehrlicher Teil der Planungen für die neue Strecke.

Projektingenieur Hossein Hadadi sorgt dafür, dass dabei alles mit rechten Dingen zugeht. Er muss zunächst den Eigentümer oder Nutzer des Grundstücks ermitteln, auf dem gebohrt werden soll. Anschließend nimmt die beauftragte Bohrfirma in Abstimmung mit Hadadi Kontakt auf und informiert darüber, wie, wann und wo die Bohrungen stattfinden sollen. Schließlich benötigt die Bahn eine Erlaubnis dafür, das Grundstück betreten zu dürfen. Das gilt umso mehr, da es sich in vielen Fällen um landwirtschaftlich genutzte Flächen handelt. Denn auch wenn die Eingriffe auf das nötigste beschränkt bleiben, sind Schäden an Felder und Wiesen oft unvermeidbar, etwa durch das Befahren mit schwerem Gerät.

Hier beginnt der wichtigste Teil von Hadadis Arbeit: Auf Basis gesetzlicher Vorgaben und mit Beteiligung von Fachgutachtern vereinbart er mit den Eigentümern und Pächtern Entschädigungszahlungen für Vermögensnachteile und Ernteausfälle. Um sich ein Bild von den Gegebenheiten zu machen, ist er oft direkt vor Ort, spricht mit den Leuten und kommt in fast allen Fällen schnell zu einem einvernehmlichen Ergebnis.

Dem gebürtigen Teheraner ist ein gutes Verhältnis mit allen Beteiligten wichtig. Schließlich, so Hossein Hadadi, trifft man sich immer zweimal im Leben. Oder wie ein iranisches Sprichwort sagt: „Berg und Berg kommen nicht zusammen, aber Mensch und Mensch.“



## Digital ist besser!

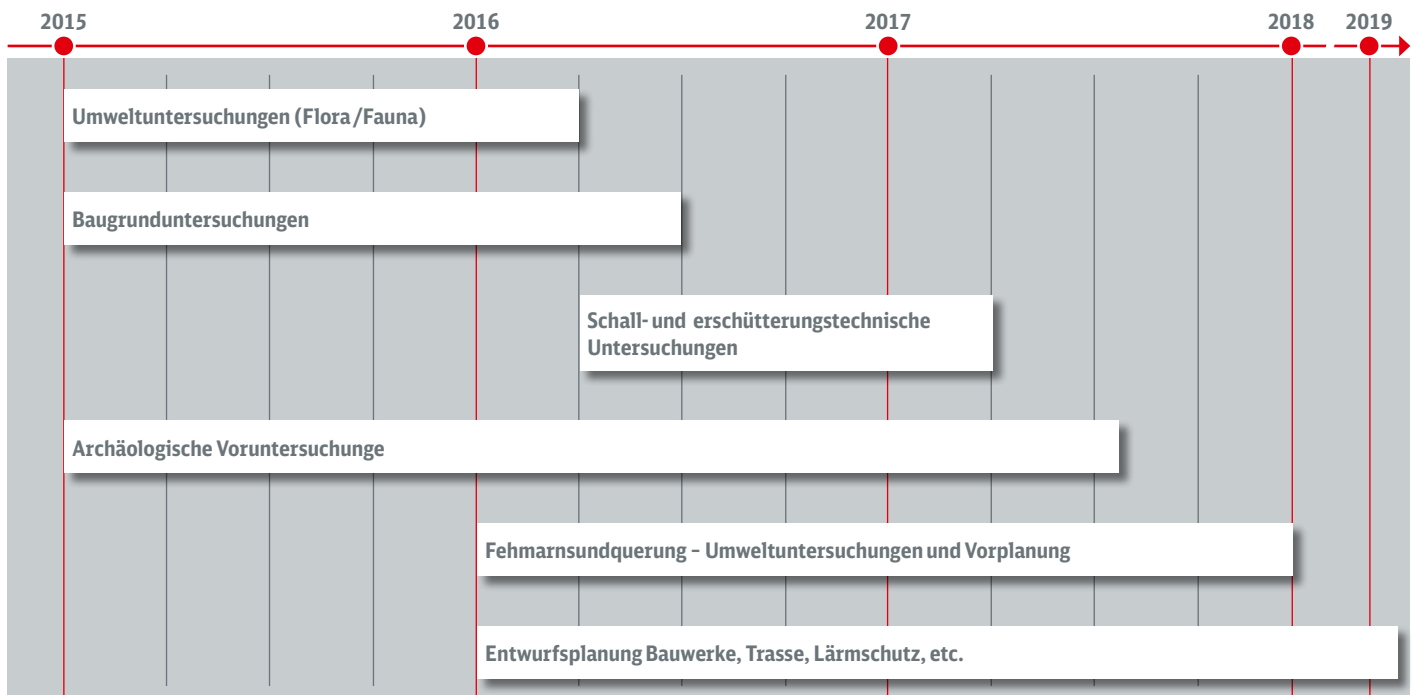
Alle bisher erschienenen Ausgaben unseres Newsletters „Anbindung-FBQ aktuell“ finden Sie übrigens auf unserer Website zum Nachlesen, auch als Download. Wenn Sie sicher gehen wollen, dass Sie auch in Zukunft keine Ausgabe verpassen und immer auf dem neuesten Stand sein möchten, abonnieren Sie uns unter:

[www.anbindung-fbq.de](http://www.anbindung-fbq.de)  
→ Mediathek → Newsletter



# Wir haben 2016 noch viel vor!

Wo stehen wir im Projekt? Was passiert im Zuge der Fachplanung noch dieses Jahr? Hier finden Sie eine Übersicht



## Termine

Die 21. Sitzung des Dialogforums findet am 9. Juni in Oldenburg (Holstein) statt.

Beginn ist um 17 Uhr im Gewerbezentrum Oldenburg, Neustädter Straße 26-28, 23758 Oldenburg.

Die Sitzung gibt es auch im Live-Stream:  
[www.fehmarnbelt-dialogforum.de](http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de).

Im Rahmen der Landesgartenschau in Eutin findet vom 11. bis 14. August eine Informationsveranstaltung zur Schienenanbindung statt. Wir freuen uns, wenn Sie bei Ihrem Besuch in Eutin einen Abstecher zu unserem Infozelt machen!

**15. September**  
Sitzung Dialogforum

**20.-22. September**  
Fehmarnbelt-Days 2016 (Hamburg)



## Impressum

### Herausgeber

DB Netz AG  
Regionalbereich Nord  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg

[anbindung-fbq@deutschebahn.com](mailto:anbindung-fbq@deutschebahn.com)  
[www.anbindung-fbq.com](http://www.anbindung-fbq.com)

### Fotos

Caroline Höschle, BioConsult SH (S. 1),  
DB AG (S. 3, 4)

Von der Europäischen Union kofinanziert  
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  
Fazilität „Connecting Europe“

