

Anbindung-FBQ aktuell

Informationen über die Schienenanbindung

Nr. 1 | April 2017

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



mein Team und ich haben in diesem Jahr schon einige Weichen für weitere Planungsschritte gestellt, vor allem bei der Neuplanung der bestehenden Fehmarnsundquerung. Zentral ist dabei die Frage: Ist es sinnvoll, die Bestandsbrücke zu erhalten oder verspricht ein Rückbau mehr Effizienz? Ein weiteres Thema, das uns aktuell beschäftigt, ist der Abstand zwischen neuen Gleisen und Straße: Wie viel ist aus Sicherheitsgründen nötig, wie wenig ist möglich? Diese und andere Themen haben wir in diesem Newsletter für Sie aufbereitet. Es ist uns wichtig, Sie auf dem aktuellen Stand zu halten und in den Planungsprozess einzubinden. Sprechen Sie uns auch weiterhin jederzeit an, das Projekt lebt vom regelmäßigen Dialog.

Gemeinsam bringen wir die Strecke auf den besten Kurs!

Ihr



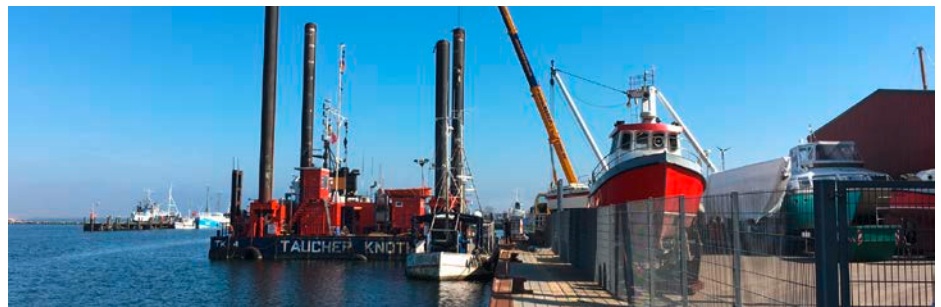
Bernd Homfeldt,
Projektleiter, DB Netz AG

Inhalt

- 02 **Forderungskatalog: Die Fachexperten sind am Zug**
- 02 **Wie läuft das Planfeststellungsverfahren ab?**
- 03 **„Wir können bereits erste Erfolge verbuchen“**
Interview mit Thomas Keller
- 04 **Weniger ist mehr beim neuen Abstandskonzept**
- 04 **Mitarbeiterporträt: Dagar Rehwal**

Sundstudium? Grundstudium!

Worauf die neue Fehmarnsundquerung dereinst stehen wird, wissen die Projektingenieure aktuell noch nicht im Detail. Für den Planungsprozess spielt die Beschaffenheit des Untergrunds im wahrsten Sinne des Wortes eine tragende Rolle. Deshalb starteten im März am und im Sund die Untersuchungen des Baugrunds.



Die Bohrplattform wird für den Einsatz im Sund eingerichtet.

Eine kombinierte Brücke, zwei getrennte Brücken, ein Bohr- oder ein Absenktunnel – die Varianten für eine neue Querung des Fehmarnsunds sind in ihrer Ausgestaltung recht unterschiedlich. Sie haben aber auch etwas gemeinsam. Denn egal welche bauliche Lösung sich letztendlich durchsetzt, die Bodenbeschaffenheit rund um den Sund ist stets dieselbe. Um abschätzen zu können, auf welchem Untergrund die Planungen fußen müssen, nehmen in den nächsten Wochen und Monaten Experten mit modernem Equipment Bohrungen zu Lande und zu Wasser vor.

An insgesamt 84 Stellen wollen die Ingenieure den Baugrund untersuchen: 24 Bohrungen sind an der Küste des Festlands vorgesehen, 47 entlang der Inselküste. Zudem soll sich der Bohrkopf an 13 Messpunkten im Sund selbst in die Tiefe senken. Die dafür notwendige Bohrplattform ist seit März vor Ort.

Zwischen 20 und 80 Meter Tiefe werden die Bohrungen je nach Erfordernis erreichen. Der Durchmesser der Löcher ist mit ca. 20 bis 30

Zentimetern im Verhältnis dazu relativ überschaubar. Dennoch hat die Deutsche Bahn unter Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände bereits Maßnahmen eingeplant, um auch dem Umwelt- und Naturschutz von Beginn an Rechnung zu tragen. Ein ökologischer Bauüberwacher begleitet die Arbeiten, zudem kümmert sich die Bahn beispielsweise um Schutzmaßnahmen für Vögel oder Amphibien. Für Fragen zu den laufenden Arbeiten steht ein eigener Ansprechpartner bereit.

Die Baugrunduntersuchungen an Land sind bereits seit einigen Wochen in vollem Gange und werden nach aktueller Planung noch bis etwa Mai dauern. Ende März starteten auch die Bohrungen im Wasser. Hier gehen die Projektextperten von einer Laufzeit bis Juni aus.

Nach Abschluss der Arbeiten wissen die Ingenieure mehr über den Sund. Denn auch wenn die Fachleute schon längst der Universität entwachsen sind: so ein „Grundstudium“ fördert immer wieder neue Erkenntnisse zutage. ■

Forderungskatalog: Die Fachexperten sind am Zug

Seit Sommer 2016 haben die Menschen zwischen Lübeck und Fehmarn mit den Runden Tischen und dem Projektbeirat ein neues Sprachrohr im Projekt (siehe auch Interview auf Seite 3 in diesem Newsletter). Die Erfahrungen aus den bisherigen Treffen sind durchweg positiv, wie Bernd Homfeldt, Projektleiter der Bahn, betont: „An den Runden Tischen wird sehr kooperativ und konstruktiv daran gearbeitet, realistische Vorschläge für die Bundes- und Landespolitik zu formulieren.“

Ende März wurde ein gemeinsamer Forderungskatalog verabschiedet, in dem alle Anliegen enthalten sind, die die Betroffenen vor Ort an die weiteren Planungen stellen.

Doch was sind „realistische Vorschläge“? Was ist in der Praxis umsetzbar – und was nicht? Um diese Fragen zu beantworten, nimmt aktuell eine Arbeitsgruppe des Projektbeirats zusammen mit Fachexperten der Bahn alle Forderungen genauestens unter die Lupe.

Die DB stellt für diese Aufgabe erfahrene Mitarbeiter bereit, die sich etwa mit technischen Aspekten auseinandersetzen: Was bedeutet es für die Gesamtplanung, wenn ein bestimmter Streckenabschnitt in einem Trog geführt wird? Mit welchen Maßnahmen können an welchen Orten Schall- und Erschütterungsschutz noch weiter verbessert werden?



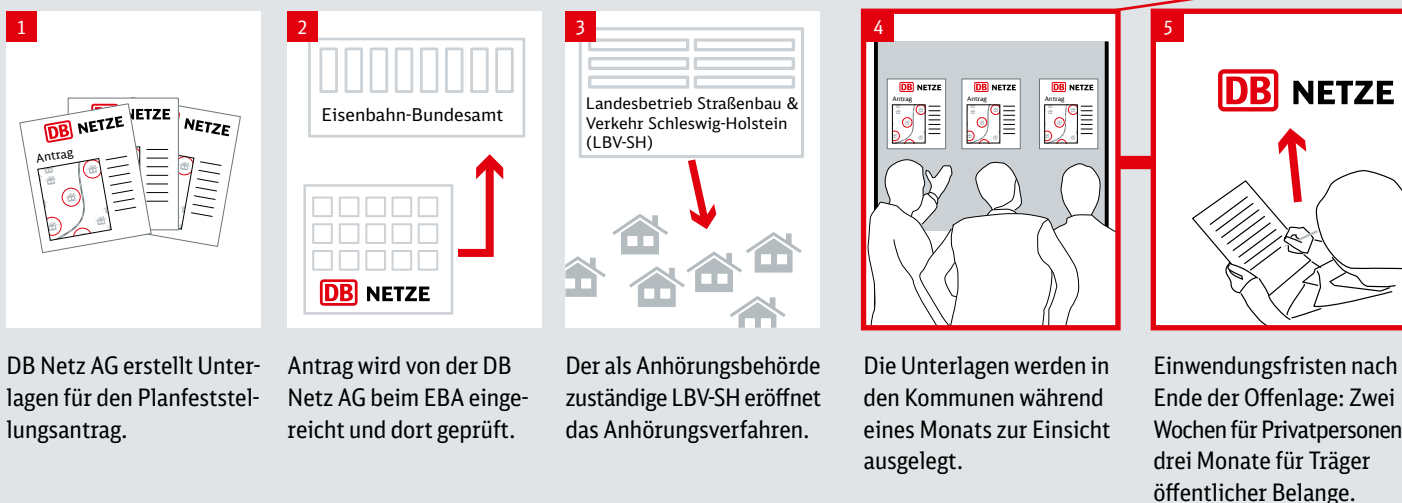
Ebenso bedeutsam sind wirtschaftliche Erwägungen und, ganz grundlegend, die Frage: Wie kommen wir im aktuellen Planungsstadium an valide Zahlen, um Kosten und Nutzen gegenüberstellen zu können? Und letztlich ist für die Umsetzbarkeit natürlich entscheidend zu wissen: Was ist bei allem guten Willen der Beteiligten rein rechtlich machbar – und wo zieht der Gesetzgeber möglicherweise Grenzen, die nicht überschritten werden können?

Mit viel Engagement und Fachwissen wird derzeit eine Matrix erstellt, die die Forderungen der Region aus allen Blickwinkeln be-

leuchtet, bewertet und den gesetzlichen Ansprüchen gegenüberstellt. Der Aufwand lohnt sich, so Bernd Homfeldt: „Am Ende werden alle Beteiligten geschlossen mit einer Vorlage an die politischen Entscheider herantreten, die nicht von utopischen Wunschvorstellungen, sondern von fundierten, geprüften und umsetzbaren Vorschlägen geprägt ist.“ Nur so könne der Forderungskatalog die laufenden Planungen noch effektiv beeinflussen, ohne den Projektfortschritt insgesamt zu gefährden. Die Zeit drängt, deshalb soll die Matrix noch vor Beginn der Sommerferien 2017 fertiggestellt werden. ■

Wie läuft das Planfeststellungsverfahren ab?

Hier erfahren Sie wie das Verfahren Schritt für Schritt abläuft. Mehr Details und Hintergründe: www.anbindung-fbq.de



„Wir können bereits erste Erfolge verbuchen“

Interview mit Thomas Keller, Sprecher des Projektbeirats FBQ

Was genau macht der Projektbeirat FBQ und welche Ziele hat dieser?

Der Projektbeirat ist Teil des Dialogforums und lehnt sich an dessen Prinzipien und Organisation an. Der Unterschied liegt auf der inhaltlichen Ebene: Während die Themen und Diskussionen im Dialogforum in alle Richtungen offen sind, beschäftigt sich der Projektbeirat ausschließlich mit dem „Wie“ und nicht mit dem „Ob“. Wir befassen uns im Detail mit den Planungen der Vorhabenträger, den gutachterlichen Aussagen und möglichen Alternativlösungen. Ziel ist es, die zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Region, insbesondere durch Lärm, Erschütterung und Flächenverbrauch, zu reduzieren. Dabei stehen die Menschen, die hier wohnen und arbeiten sowie diejenigen, die hier gerne ihren Urlaub an der Ostseeküste



verbringen, im Vordergrund. Es geht um die Frage, wie wir mit dieser neuen Infrastruktur später leben werden und darum, Perspektiven für die Zukunft zu gestalten. Ich denke dabei beispielsweise an städtebauliche Aspekte und den ÖPNV.

Welchen Eindruck haben Sie von der Arbeit im Projektbeirat?

Die bisherige Arbeit verlief sehr engagiert und konstruktiv. Wir haben für die gesamte Region innerhalb sehr kurzer Zeit einen Forderungskatalog erarbeitet, der neben spezifischen, ortsbezogenen Forderungen acht Kernforderungen enthält, die für alle Kommunen, Verbände und Organisationen von Bedeutung sind. Vor allem vor dem Hintergrund der Beschlusslage im Landtag und im Bundestag haben wir die konkrete Erwartung, dass auf die Forderungen Entscheidungen folgen.

Was wünschen Sie sich für den weiteren Prozess von den Mitgliedern und von der DB?

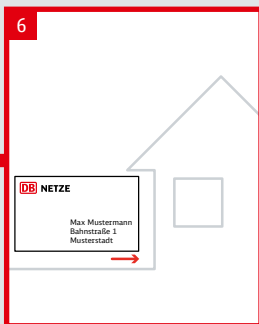
Für die Schienenhinterlandanbindung werden derzeit die Unterlagen für das Planfeststellungs-

verfahren von der DB zusammengestellt. In diesem Bereich liegt der Schwerpunkt der Arbeit in den kommenden Monaten. Für den weiteren Prozess ist von Bedeutung, dass wir die eingerichteten Strukturen nutzen, weiterhin gemeinsam an den Themen arbeiten und geschlossen nach außen auftreten. Von der DB erwarte ich, dass der Projektbeirat als Partner betrachtet wird und Informationen zum Vorhaben so zeitnah wie möglich im Projektbeirat präsentiert werden.

Was wäre der größte Erfolg des Projektbeirats?

Der größte Erfolg des Projektbeirats wäre natürlich, wenn alle unsere Forderungen vollumfänglich erfüllt werden würden. Einen ersten konnten wir bereits verbuchen: Die Landesregierung sowie Parteien im Landtag haben erklärt, dass den Kommunen im Zuge der Umsetzung der Schienenhinterlandanbindung keine Kosten entstehen dürfen und hierfür Finanzmittel im Landeshaushalt bereitgestellt werden. Das betrifft vor allem mögliche Kostenbeteiligungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz für die Aufhebung und Änderungen von Bahnübergängen bzw. Kreuzungsbauwerken. ■

Beteiligung der Öffentlichkeit



DB Netz AG erwidert die Einwendungen und Stellungnahmen schriftlich.



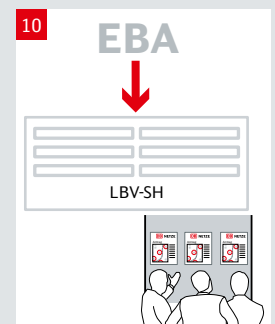
Der LBV-SH prüft die Einwendungen und lädt zum Erörterungstermin ein.



Der LBV-SH erstellt abschließende Stellungnahme.



EBA prüft alle Sachverhalte.



EBA erlässt Planfeststellungsbeschluss.

Weniger ist mehr beim neuen Abstandskonzept

Autobahnen genießen einen besonderen Schutz – zumindest wenn es um Baumaßnahmen in der näheren Umgebung geht. Das Bundesfernstraßengesetz sieht hier einen Mindestabstand von 40 Metern vor, bei Bundesstraßen sind es immerhin noch 20 Meter. Im Rahmen der geplanten Trasse zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, die in weiten Teilen gebündelt mit der A1 und der B207 verlaufen soll, wären durch diesen Trennstreifen 100 Hektar Brachfläche entstanden – ohne weitergehende Nutzungsmöglichkeiten etwa für die Landwirtschaft.

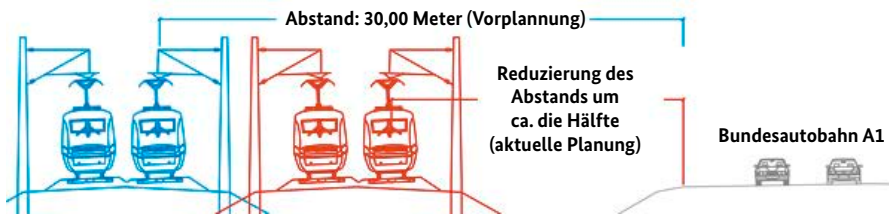
Ein neues Konzept der Deutschen Bahn sieht nun eine deutlich flächenschonendere Variante vor. Möglich macht dies eine Ausnahmegenehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur und den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein. Bis auf die Hälfte des ursprünglichen Abstandsmaßes von 30 Metern dürften die Schienen dann in einigen Be-

reichen an die Fernstraßen heranrücken. Der errechnete Flächenverbrauch würde sich um ganze 43 Hektar reduzieren – ohne dabei Kompromisse in puncto Verkehrssicherheit eingehen zu müssen.

Die neuen Planungen sind nicht zuletzt auch das Ergebnis eines konstruktiven Dialogs mit dem Kreisbauernverband Ostholstein-Lübeck, was auch der dortige Vorstand Klaus-Dieter Blanck bestätigt: „Unser Ziel war es immer, möglichst flächenschonend zu planen. Diesen Grundsatz wollten wir auch aktiv in die Projektgespräche mit der Bahn einbringen. So profitieren dann alle Beteiligten am Ende gleichermaßen.“ ■



Klaus-Dieter Blanck, Vorsitzender des Kreisbauernverbands Ostholstein-Lübeck



Aus Erfahrung gut

Bei Teamassistentin Dagmar Rehwald laufen viele Fäden zusammen.

Um im Projektalltag den Überblick zu behalten, braucht es Organisationstalent und Flexibilität – Fähigkeiten, die Dagmar Rehwald als Teamassistentin schon seit Projektbeginn in die „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ einbringt. Nach ihrer Ausbildung bei der Deutschen Bahn durchlief sie verschiedene Tätigkeitsbereiche mit ebenso vielseitigen Aufgaben. Beispielsweise wirkte sie schon am Projekt Flughafen-S-Bahn Hamburg als Assistentin mit, bevor sie direkt im Anschluss zur „Schienenanbindung“ kam.

Als Teamassistentin ist sie erste Anlaufstelle für Anliegen aller Art. Nicht nur deshalb ist ihr Arbeitsalltag so abwechslungsreich wie ihre Aufgaben im Team: Rehwald ist unter anderem für die Terminkoordination der Projektleitung zuständig, organisiert interne Prozesse und hat dabei stets ein offenes Ohr für die Teammitglieder. Auf Außenterminen steht sie den Verantwortlichen tatkräftig zur Seite. Neben all diesen Aufgaben nimmt sie sich am Bürgertelefon gerne Zeit für Fragen von interessierten Bürgerinnen und Bürgern.

Das Team, darunter viele junge Kolleginnen und Kollegen, profitiert ebenso wie die Projektleitung von Rehwalds langjähriger Erfahrung – und sorgt dafür, dass sie bei aller Erfahrung weiterhin jeden Tag auf’s Neue gefordert wird! ■



+++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++

TERMINE RUNDE TISCHE

■ **15.06.2017 16.30 Uhr**
25. Sitzung des Dialogforums
Gewerbezentrum Oldenburg

■ **03.07.2017**
Runde Tische Nord
und Mitte

■ **05.07.2017**
Runde Tische Süd 1
und Süd 2

jeweils von **14–17 Uhr** und **17.30–20.30 Uhr**

Details unter www.rundetische-fbq.de

Impressum

Herausgeber
DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg



Fotos
DB AG (S. 1, S. 4 unten); izusek – iStock (S. 2); Thomas Keller (S. 3);
Kreisbauernverband Ostholstein-Lübeck (S. 4 oben)

anbindung-fbq@deutschebahn.com

www.anbindung-fbq.com

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

