

Anbindung-FBQ aktuell

Nr. 2 | Juni 2012

Informationen über die Schienenhinterlandanbindung

Editorial



Sehr geehrte
Leserinnen
und Leser,

mit großen Schritten nähern wir uns einem weiteren wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Schienenhinterlandanbindung. Nach den Sommerferien dieses Jahres werden alle Unterlagen, inklusive der Sondergutachten, die für das Raumordnungsverfahren notwendig sind, an die Landesplanungsbehörde des Innenministeriums in Kiel übergeben.

Bereits in den vergangenen Ausgaben konnten Sie sich über diverse Gutachten informieren, die schon Bestandteil der Unterlagen sind. In dieser Ausgabe des Newsletters bekommen Sie nun auch einen tieferen Einblick in das Thema Hydrogeologie. Insbesondere werden Sie feststellen, wie detailreich und verzahnt diese Analysen erstellt werden. Wir beschreiben, wie ein Gutachten für Lärm- und Erschütterungsschutz erstellt wird und welche Normen und Richtlinien dabei berücksichtigt werden.

Außerdem lassen wir einen engagierten Landrat zu Wort kommen, der die Hinterlandanbindung aus seiner Sicht betrachtet.

Zusätzliche und aktuelle Informationen finden Sie wie immer im Internet:
www.deutschebahn.com/fbq



Bernd Homfeldt

Projektleiter
DB ProjektBau GmbH

Sondergutachten: Ergebnisse liegen demnächst vor

In den vergangenen elf Monaten wurde vielerorts tiefengebohrt, ausgiebig vermessen, intensiv gewertet und begutachtet. Acht Sondergutachten sind das Ergebnis der Aufgabenstellung aus der Antragskonferenz im Juni 2011 an die Deutsche Bahn.



Mit verschiedenen Messgeräten erhebt die DB tausende Daten und wertet sie anschließend aus.

Noch bis vor wenigen Wochen waren sie im Auftrag der Deutschen Bahn unterwegs, die vielen Gutachter und Experten. Ausgestattet mit diversen Messinstrumenten, Bohr- und transportablen Analysegeräten waren sie anzutreffen in den Mooren und der Feldmark, in Städten und Dörfern Ostholsteins. Neben statistischen Erhebungen und Ergebnissen aus der Grundlagenforschung wurden in vielteiliger Kleinarbeit tausende Daten ausgewertet und eingeordnet. Entstanden sind daraus die demnächst vorliegenden Sondergutachten.

Interessierte Bürger haben die Möglichkeit, Stellungnahmen einzureichen

Im nächsten Schritt werden diese Sondergutachten – als Bestandteil der Anlagen zu der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) – bei der Landesplanungsbehörde in Kiel einge-

reicht. Die Unterlagen werden jetzt auf Vollständigkeit geprüft. Sind sie komplett und genügen sie den gestellten Anforderungen, werden sie vier Wochen lang öffentlich ausgestellt. Interessierte Bürger haben in diesem Zeitraum die Möglichkeit, dazu Stellungnahmen bei der Landesplanungsbehörde einzureichen. Und wie geht es dann weiter? Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens kann mit den Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren begonnen werden.

Die acht in Auftrag gegebenen Sondergutachten sind im Folgenden:

Agrarstrukturelles Gutachten, Hydrogeologisches Gutachten, Tourismusgutachten, Wildbiologische Untersuchungen, Untersuchungen zur gemeindlichen Entwicklung, Verkehrsuntersuchungen SPNV, Verkehrszählungen an Bahnübergängen und Schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen

Sondergutachten zum Gewässerschutz

Für den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung wird ein Raumordnungsverfahren einschließlich einer raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Dazu gehört ein hydrogeologisches Sondergutachten zum Wasser, das als wesentlicher Bestandteil des Lebens ein besonderes Schutzgut ist. Zur Erklärung: Hydrogeologie ist eine angewandte Disziplin der geologischen Wissenschaften. Forschungsgegenstände sind das Grundwasser und alle Faktoren, die Einfluss darauf haben. Ein gemeinsames Merkmal aller hydrogeolo-

gischen Gutachten ist, dass sie die Boden- und besonders die Grundwasserverhältnisse detailliert beschreiben. Das Untersuchungsgebiet umfasst das Vorland der Hansestadt Lübeck von Bad Schwartau bis zum Fehmarnsund. Unter Berücksichtigung der Situation und des Fließgeschehens des Grundwassers werden unter anderem oberirdische und unterirdische „Wasserscheiden“ erfasst, also Trennungslinien zwischen zwei Niederschlags- oder Einzugsgebieten von Gewässern. Dazu gehört auch die Abgrenzung von Flussgebietseinheiten (Schlei und Trave) im Sinne der Europä-

ischen Wasserrahmenrichtlinie. Das hydrogeologische Gutachten wird auf Grundlage einer Analyse des Kenntnisstandes erstellt. Davon ausgehend erfolgt eine zusammenfassende Bewertung der Bedeutung und Empfindlichkeit des Umweltbereichs Wasser. Grundsätzlich muss im Untersuchungsgebiet von einer unterschiedlichen Vorbelastung der Oberflächengewässer ausgegangen werden. Dabei kommt dem Grundwasser beziehungsweise einem abgrenzbaren Teil davon im Umfeld der Gewässer eine besondere Bedeutung zu. Im Untersuchungsgebiet geht die DB abhängig von der hydrographischen und hydrogeologischen Situation sowie dem gesamten Wasserhaushalt von einer deutlichen Differenzierung in der Bedeutsamkeit und Empfindlichkeit des Umweltbereiches Wasser aus.

Die Grundwasserqualität darf sich nicht verschlechtern

Nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie aus dem Jahr 2000 darf sich grundsätzlich kein Wasserkörper, etwa ein See, Fluss oder Speicherbecken, durch einen menschlichen Eingriff verschlechtern. Das Grundwasser ist eine wertvolle natürliche Ressource, die es zu schützen gilt. Oberirdische Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass ein guter ökologischer und chemischer Zustand erhalten oder erreicht und eine Verschlechterung vermieden wird. Soweit wie möglich ist Hochwasser zurückzuhalten, ein schadloser Wasserabfluss zu sichern und der Entstehung von Hochwasserschäden vorzubeugen. Ziel ist auch, die Gewässer vor dem Eintrag von Schad- und Nährstoffen (Eutrophierung) zu schützen. Darüber hinaus soll ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung bestehen. Im Einwirkungsbereich des geplanten Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung werden die Auswirkungen ermittelt und beschrieben. Die Darstellung erfolgt innerhalb der jeweiligen Einzugsgebiete abschnitts- und variantenbezogen mit einer Wertung des Konfliktpotenzials. Im Ergebnis werden für die jeweiligen Abschnitte Präferenzvarianten aus geohydrologischer Sicht vorgelegt. Dabei gibt das Gutachten auch Hinweise auf Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung von Konflikten. Bei bestehenden Problemen wird eingeschätzt, ob und mit welchem Aufwand diese gelöst werden können. Abschließend wird die Erreichbarkeit der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie geprüft. ■



Schützenswert in Ostholstein: Ein Stillgewässer östlich der Gemeinde Sereetz (Bild oben). Ein Gewässer im Naturschutzgebiet Oldenburger Bruch (Bild unten)



Nicht nur wirtschaftlich hat der Kreis Stormarn Einiges zu bieten, sondern auch touristisch – zum Beispiel das Schloss Ahrenburg. Dort finden regelmäßig Lesungen und Ausstellungen statt.

„Ein Jahrhundertprojekt“

Gastkommentar von Landrat Klaus Plöger zur großen Bedeutung der Hinterlandanbindung für den Kreis Stormarn als Wirtschaftsstandort in Schleswig-Holstein



Klaus Plöger, Landrat in Schleswig-Holstein

Die Feste Fehmarnbeltquerung kommt, das ist beschlossene Sache. Der Staatsvertrag ist unterschrieben und die Planungen laufen auf Hochtouren. Ebenfalls außer Frage steht, dass nun auch Deutschland, insbesondere der Osten Schleswig-Holsteins,

seinen Beitrag zum Gelingen dieses bedeutenden Projekts leisten wird, nämlich in Form der Hinterlandanbindung zum Tunnel. Nun liegt es an uns, den Bürgerinnen und Bürgern der Region Stormarn, das Beste aus diesem Jahrhundertprojekt zu machen. Auch wenn gelegentlich von Einzelnen heftig dagegen geredet wird, steht fest: Nur wenn es uns gelingt, aus den Vorgaben auch Kapital zu schlagen, können wir alle gemeinsam – auch im Kreis Stormarn – davon profitieren.

Was bedeutet denn ein Ausbau der Schienenverbindung von Fehmarn nach Lübeck für uns? Kürzere Fahrzeiten und dadurch auch schnellere Transportwege. Unser Kreis Stormarn zählt schon seit Jahren zu den Top-Ten der kaufkräftigsten Kreise und Städte in Deutschland und nimmt damit in Schleswig-Holstein die Spitzenstellung ein. Eine Verbesserung der Infrastruktur im Zusammen-

hang mit der Schiene bedeutet, dass unsere Gewerbeflächen einfacher und schneller von neuen Unternehmen erreicht und bewirtschaftet werden können. Aber auch die vielen kleinen und mittelgroßen Betriebe und die ansässigen „Global Player“ profitieren von der schnelleren und besseren Erreichbarkeit aus dem Norden. Genauso wie sie davon profitieren, dass unsere exportorientierten Unternehmen deutlich einfacher die Position Stormarns als Drehscheibe für den Handel mit Skandinavien weiter ausbauen und festigen können. Die Region wächst insgesamt zusammen und dabei entstehen neue Märkte. Die weitgreifende, darauf folgende Stärkung des Wirtschaftsstandortes Stormarn wird auch dazu führen, dass die Arbeitslosenquote weiterhin vergleichsweise niedrig bleibt. Der Kreis liegt hier derzeit ebenfalls auf Platz eins in Schleswig-Holstein. Wir haben die Möglichkeit, dies zu halten, wenn wir auch erkennen, was die Dänen bereits erkannt haben: Ein Lebensraum mit annähernd neun Millionen Menschen wächst zusammen. In der Vergangenheit hat sich immer bewiesen, dass dort, wo neue oder bessere Verkehrswege entstehen, reger Handel getrieben wird, Absatzmärkte entstehen und Arbeitsplätze geschaffen werden. Entlang der ausgebauten Verkehrsachse Fehmarn-Hamburg wird das nicht anders sein. Wir in der Mitte, im Kreis Stormarn, sollten diese Chance zu nutzen wissen. ■

Roadshow

Im Spätsommer wird es eine Roadshow durch Ostholstein geben. Dort werden detailliert alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu dem Projekt Hinterlandanbindung FBQ informiert.

Online-Informationen

Aktuelle Termine und weiterführende Informationen finden Sie über folgenden QR-Code:



Kofinanzierung durch die EU

Die Europäische Union will die Verkehrswege innerhalb ganz Europas nachhaltig verbessern. Transeuropäische Netze (TEN) sind ein Beitrag der Europäischen Union zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Union. Mit dem Schwerpunktprogramm wird in der EU eine bessere Vernetzung im Binnenmarkt und eine gewisse Vereinheitlichung der Verkehrssysteme angestrebt. Ferner soll die Infrastruktur von Energie und Telekommunikation verbessert und das Satellitennavigationssystem Galileo entwickelt werden. Rechtsgrundlage ist das Kapitel „Transeuropäische Netze“ (Art. 170 bis Art. 172) im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Die EU definiert im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren Leitlinien, die die Ziele und Prioritäten des TEN-Ausbaus sowie einzelne Vorhaben von gemeinsamem Interesse festlegen.



Ermitteln von Lärm und Erschütterungen



Mit sogenannten Freifeld-Arrays ermitteln Experten unter anderem, wie viel Lärm ein vorbeifahrender Zug bei verschiedenen Geschwindigkeiten verursacht.

Für die Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens sind die Auswirkungen durch Verkehrslärm und Erschütterungen aus dem Schienenverkehr für die verschiedenen Trassenvarianten zu ermitteln, um die Verträglichkeit der jeweiligen Trasse zu beurteilen und bei der Auswahl der Vorzugsvariante auf belastbare Aussagen zurückgreifen zu können.

Der Schienenverkehrslärm wird mit Hilfe einer rechnerischen Immissionsprognose gemäß der Richtlinie SCHALL 03 ermittelt.

Dies erfolgt durch den Einsatz eines komplexen EDV-Programms, das alle relevanten Einflüsse berücksichtigt, die für die Schallausbreitung relevant sind. Üblicherweise wird auf der Ebene der Raumordnung nur eine Abschätzung bei freier Schallausbreitung ohne Gelände und Bebauung durchgeführt. Im Falle der Schienenhinterlandanbindung werden auch das vorhandene Gelände, die Höhenlagen der geplanten Trassen (ebenerdig, Damm- oder Troglage) sowie die vorhandene Bebauung berücksichtigt. Die Berechnungen erfolgen zunächst für alle Trassen ohne Lärmschutzmaßnahmen, anschließend werden dort, wo die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten werden, Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Dies umfasst Lärmschutzwände und Maßnahmen am Gleis. Die Beurteilungspegel werden in farbigen Lärmkarten dargestellt (vgl. Abbildung). Dabei sind Tages- und Nachtabschnitt zu unterscheiden, da unterschiedliche Grenzwerte gelten.

Derzeit sind die Berechnungen der Vor- und Zwischenvergleiche für die Untervarianten in Arbeit. Anschließend werden für jeden Planungsabschnitt die Hauptvarianten untersucht und mit dem Planfall 0 (derzeitige Trasse ohne Ausbau) verglichen. Zur Bewertung der Gesamtbelastung werden ergänzend auch der Straßenverkehrslärm von der Bundesautobahn A1 und – soweit relevant – der Gewerbelärm von angrenzenden gewerblich genutzten Gebieten einbezogen.

Ausgangspunkt für die Erschütterungstechnischen Untersuchungen ist die DIN-Norm 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“. Die Prognose von Erschütterungen und sekundärem Luftschall aus dem Schienenverkehr erfolgt in Anlehnung zu dem Entwurf zu den DB-Richtlinien 800.2501. In der Prognose von Schienenverkehrserschütterungen werden für die jeweiligen Trassen die Anzahl und Lage der betroffenen Gebäude zur Bahnstrecke berücksichtigt. Als Eingangsgröße werden Erschütterungsemissionen von typischen Personen- und Güterzügen verwendet. Die Bewertung der zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen erfolgt wie für die anderen Einwirkungen in Zwischen- und Hauptvergleichen für die unterschiedlichen Streckenvarianten. ■

Impressum

Herausgeber

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord
Museumstraße 39
22765 Hamburg

anbindung-fbq@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/fbq

Credits

Seite 1: DB ProjektBau GmbH
Seite 2: Fotos + Text von Ingenieurgesellschaft Dr. Reinsch GmbH
Seite 3: Tourismus-Stormarn, privat
Seite 4: DB AG/Hartmut Reiche, Karte von LAIRM Consult GmbH, Text von Dr. Bernd Burandt



Die Lärmkarte zeigt, welche Regionen stärker von Schienenlärm betroffen sind und welche weniger stark.