

Anbindung-FBQ aktuell

Nr. 3 | September 2011

Informationen über die Schienenhinterlandanbindung

Editorial



Sehr geehrte
Leserinnen
und Leser,

seit Beginn unserer Planungen zum Ausbau der Hinterlandanbindung legen wir großen Wert auf Transparenz. Im Internet wie auch im direkten Dialog auf den nun schon zahlreichen Informationsveranstaltungen geben wir einen aktuellen Überblick über den jeweiligen Stand. Zwei weitere Veranstaltungen werden im September folgen.

Transparenz der Planungen ist auch unserem Auftraggeber und Finanzier ein wichtiges Anliegen. Um sich selbst ein Bild über Planungen und die verschiedenen Alternativ-Vorschläge aus der Region zu machen, fuhr im Juni der Bundesverkehrsminister im Zug auf der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Fehmarn und führte zahlreiche Gespräche mit Kommunalpolitikern und Bürgern.

In dieser Ausgabe unseres Newsletters haben wir einige Fragen, die auf den Bürgerveranstaltungen gestellt wurden, aufgegriffen. Unter anderem zu den Chancen für Schleswig-Holstein und zum Stand der Planungen auf dänischer Seite. Auch Ihre Fragen beantworten wir gern. Der kürzeste Weg zum Projektteam ist die E-Mail:

anbindung-fbq@deutschebahn.com

Bernd Homfeldt

Projektleiter
DB ProjektBau GmbH

„Warum können Sie noch immer nichts Genaues sagen?“

Im Saal und auch davor wird intensiv diskutiert. Fakten und Ansichten treffen aufeinander. In Ratekau und Oldenburg hatten Bürger Gelegenheit zum Gespräch mit Vertretern der DB und des Kieler Verkehrsministeriums. Nächster Termin ist in Scharbeutz.



Ein voller Saal in Oldenburg am 5. Juli: Die DB lud ein über die Planungen zur Hinterlandanbindung zu diskutieren.

Einer der wenigen Sommertage dieses Sommers ist der 28. Juni. Dennoch sind in der Aula der Cesar-Klein-Schule in Ratekau kurz vor den Ferien alle Plätze belegt. Denn die „Hinterlandanbindung Schiene“ der Festen Fehmarnbeltquerung betrifft die Ratekauer direkt. Hier, wie auch eine Woche später am 5. Juli in Oldenburg, reichen zwei Stunden Diskussion nicht aus, alle Fragen zu beantworten. Am Infostand der Bahn, an den ausgehängten Plänen, auch am Infostand der Allianz gegen die feste Beltquerung werden die Gespräche fortgeführt.

Wenige Tage vorher, am 25. Juni, kam Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer in die Region. Schwerpunkt für ihn war die Schienenhinterlandanbindung. Der Minister fuhr per Bahn von Lübeck bis Großbrode, sprach mit Vertretern der Region über deren Erwartungen und mit Bürgern über deren Ängste. Ramsauer hob hervor, dass mit dem Raumordnungsverfahren die Chance gegeben sei, den

Termine im September:

Forum Schienenhinterlandanbindung
7. September, Oldenburg i. H.
Bürgerinformationsveranstaltung
29. September, Scharbeutz, Kurparksaal

Ausbau verträglich für Mensch und Umwelt zu gestalten. Allerdings, so Ramsauer, habe er auch gelernt, dass es durchaus unterschiedliche, widerstreitende Interessen in der Region gebe, die im Raumordnungsverfahren gegeneinander abgewogen werden müssten.

Inhalt und Ablauf des Raumordnungsverfahrens sowie die dafür erforderlichen Gutachten waren das Hauptthema in den Bürgerveranstaltungen der DB. Verbunden mit der Frage: „Warum können Sie nach zwei Jahren Planungen noch immer nichts Genaues sagen?“ Antworten zu dieser und anderen Fragen auf den folgenden Seiten.

Fünf Fragen, fünf Antworten aus den Bürgerversammlungen

Aus den zahlreichen Fragen in den Bürgerinformationveranstaltungen in Ratekau und Oldenburg sollen an dieser Stelle fünf kurz beantwortet werden.

Warum weiß ich nach zwei Jahren Planung immer noch nicht, ob mein Grundstück betroffen ist?

Das ergibt sich aus dem Ablauf des Planungsprozesses. Zunächst wurden Planungsgrundlagen ermittelt. Ergebnis der so genannten Vorplanungsphase war eine erste grobe Betrachtung der für den Ausbau der bestehenden Strecke notwendigen Maßnahmen und der damit verbundenen Konflikte.

Nächster Schritt ist nun die Erarbeitung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren. In diesem Verfahren wird die Verträglichkeit der Planung mit den Zielen der Landesplanung untersucht. Der Untersuchungsraum wird im einem sehr groben Maßstab betrachtet (1:50000).

Erst wenn im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens die Vorzugsvariante für den Streckenausbau feststeht, können die detaillierten Un-

terlagen für das Planfeststellungsverfahren - das Baugenehmigungsverfahren - erarbeitet werden. Erst dann gibt es grundstücksscharfe Pläne (Maßstab 1:1000).

Es werden Käfer und Vögel gezählt. Interessiert sich einer für den Menschen?

In der Umweltverträglichkeitsstudie geht es um Naturräume, Tiere und Pflanzen und natürlich um das Schutzgut Mensch. Diese Studie ist eine umfassende Betrachtung der Umweltwirkungen von Ausbauvarianten. Bei den Auswirkungen auf den Menschen werden unter anderem die Auswirkungen des Lärms untersucht. In zusätzlichen Gutachten werden weitere Aspekte zur Umweltverträglichkeit beim Ausbau der Hinterlandanbindung analysiert, zum Beispiel Auswirkung auf den Tourismus und die Landwirtschaft.

Warum plant die Bahn nicht einfach einen Tunnel, dann wären alle Probleme gelöst?

Ein Tunnel ist dort eine gute Lösung, wo er die Eingriffe in die Umwelt gegenüber anderen Varianten verringert. Nicht selten löst ein Tunnel aber nicht die Probleme, sondern

schaft zusätzliche. Für die Hinterlandanbindung geht es zudem gegenwärtig noch gar nicht darum, welche technische Lösung für die umweltverträgliche Trassierung die günstigste ist. Zunächst geht es darum, herauszufinden, welche Trassenvariante den geringsten Eingriff in die Umwelt darstellt.

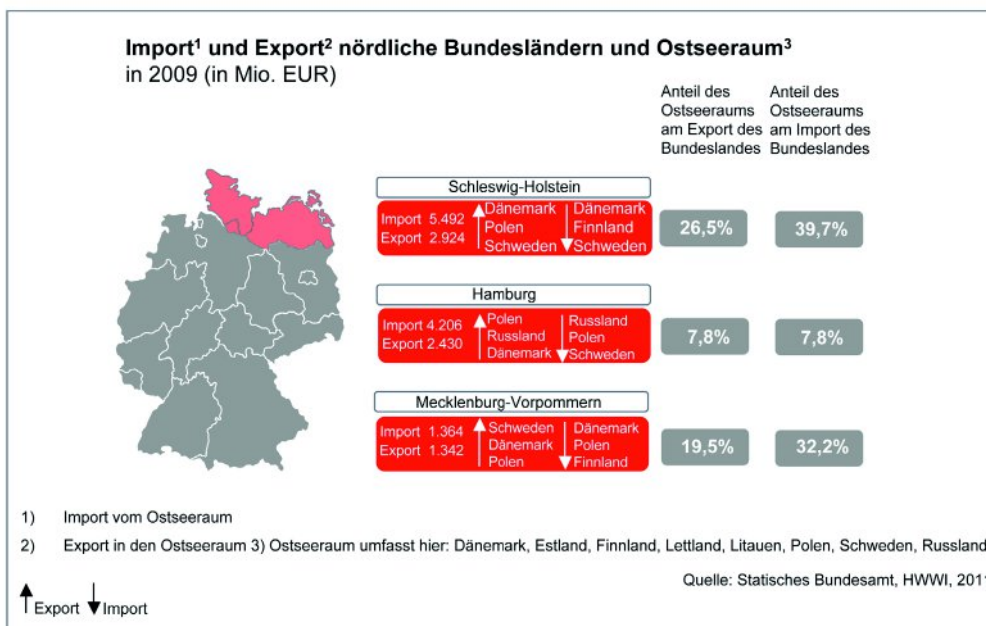
Was bedeutet „Ausbau in zwei Stufen“? Lärmschutz und neue Trasse erst später?

Im Staatsvertrag ist in der ersten Ausbaustufe zunächst die Elektrifizierung der bestehenden eingleisigen Strecke vorgesehen. Was in welcher Ausbaustufe wo in welchem Zeitraum realisiert wird, kann erst festgelegt werden, wenn Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sind.

Warum wird das Nadelöhr Fehmarnsundbrücke nicht angepackt?

Die Fehmarnsundbrücke ist noch viele Jahre in der Lage, den verkehrlichen Anforderungen des Eisenbahnverkehrs gerecht zu werden. Die in den Prognosen erwartete Verkehrsleistung kann mit dem kurzen eingleisigen Abschnitt beherrscht werden.

160 Kilometer kürzerer Weg für Güterzüge



Die norddeutschen Länder haben starke Wirtschaftsbeziehungen nach Skandinavien. Fast 40 Prozent der Importe und 26,5 Prozent der Exporte Schleswig-Holsteins kommen bzw. gehen in den Ostseeraum.

Die Feste Fehmarnbeltquerung schafft neue Kapazitäten für den Warenaustausch und verkürzt den Weg der Güter um 160 Kilometer. Das nutzt der Umwelt dreifach:

- Die Schiene wird attraktiver, Verkehr wird von der Straße auf die Schiene verlagert.
- Der CO₂-Ausstoß wird deutlich reduziert.
- Die Feinstaubbelastung verringert sich.

Zukunftsprojekt FBQ

Die Feste Fehmarnbeltquerung mit ihren Hinterlandanbindungen ist ein europäisches Projekt. Und zugleich eine Chance für die künftige Entwicklung in Schleswig-Holstein.



Ein Beitrag von Dr. Tamara Zieschang, Staatssekretärin im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein

Rund 160 Kilometer kürzer als die Jütlandroute ist die Verbindung über den Fehmarnbelt. Mit der Festen Fehmarnbeltquerung werden sich Reise- und Transportzeiten zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa verkürzen. Deshalb werden sich Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern.

Vorarbeiten hierzu. Mit der Festen Fehmarnbeltquerung können auch bessere grenzüberschreitende Schienennahverkehrsangebote entwickelt werden. Die Gespräche darüber wurden bereits aufgenommen. In der Infrastruktur hat die Landesregierung bereits erste Vorleistungen erbracht und in die Zukunft investiert: Im Sommer 2010 wurde die neue Bahnstation in Burg auf Fehmarn eingeweiht. Diese vorausschauenden Überlegungen und Maßnahmen unterstreichen, dass die Landesregierung an die neue Verkehrsverbindung positive Erwartungen knüpft. So erwarten wir, dass sich entlang der Verkehrsachse Firmen neu ansiedeln oder bestehende Unternehmen sich erweitern werden. Das bedeutet mehr Beschäftigung für die Menschen in Schleswig-Holstein.

Beides wird die CO₂-Emissionen im Güterverkehr verringern. Die Querung bringt verkehrliche und wirtschaftliche Vorteile und entlastet die Umwelt. Darum unterstützt die Landesregierung Schleswig-Holsteins den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung und den Ausbau der Schienen- und Straßenhinterlandanbindungen.

Doch die neue Achse darf nicht zu einer reinen Transitstrecke werden. Schleswig-Holstein hat gute Chancen, die Leistungssteigerung der Vogelfluglinie ab dem Jahr 2020 für seine regionale Entwicklung zu nutzen.

Unsere Anstrengungen müssen sich darauf richten, aus diesem neuen transeuropäischen Verkehrsprojekt wirtschaftliche Impulse für die ganze Region abzuleiten. Die Feste Fehmarnbeltquerung kann zu einem wichtigen Standortvorteil werden. Beispielsweise werden die Tourismusregionen Schleswig-Holsteins für Gäste aus Skandinavien leichter erreichbar. Die Lübecker Altstadt als kulturelles Juwel rückt für viele Dänen schnell in erreichbare Nähe. Das Einzugsgebiet des Flughafens Lübeck wird sich schlagartig vergrößern.

Dies sind nur einige wenige Beispiele. Es kommt auf die Innovationskraft der Unternehmer an, sich neue Geschäftsfelder zu eröffnen und auf die Initiative der Region, neue Ideen zu entwickeln. Die Landesregierung unterstützt und fördert schon heute konzeptionelle

Über die Chancen, über Befürchtungen, über was und wie wird intensiv diskutiert. Auf vie-



Die Feste Beltquerung ist auch eine Chance für den grenzüberschreitenden Nahverkehr. Mit dem neuen Bahnhof in Fehmarn-Burg hat Schleswig-Holstein bereits in die Zukunft investiert.

len Ortsbesichtigungen und Diskussionsveranstaltungen, in Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern habe ich Eindrücke von den Anliegen und Befürchtungen der betroffenen Bürger bekommen.

Dialogforum zur FBQ wird unabhängig und öffentlich diskutieren

Dabei wurde immer wieder deutlich, wie schwierig die Entscheidungsfindung vor dem Hintergrund teils gegensätzlicher Interessen ist und wie wichtig daher eine breit angelegte, sachliche Öffentlichkeitsbeteiligung ist. Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren dienen zwar dazu, den Auswahl- und Abwägungsprozess der unterschiedlichen Interessen umfassend und nachvollziehbar zu machen. Aber dem stark gewachsenen Bedürfnis vieler Bürgerinnen und Bürger nach frühzeitiger Information und Beteiligung werden sie allein vielfach nicht mehr gerecht.

Die Landesregierung will deshalb dem Wunsch nach Transparenz und Dialog über alle Gesichtspunkte des gesamten Vorhabens mit einer neuen Form der Beteiligung, dem Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung, entsprechen. Ich freue mich, dass es uns gelungen ist, hierfür die aktive Unterstützung des Vorhabenträgers Deutsche Bahn AG und der dänischen Planungsgesellschaft Femern A/S zu gewinnen.

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und sein dänischer Kollege Hans-Christian Schmidt stehen hinter diesem Vorschlag der Landesregierung. Und auch die Querungsgegner sehen im Dialogforum eine geeignete Plattform.

Das Dialogforum soll die Verwaltungsverfahren zur Festen Fehmarnbeltquerung als auch zu den Hinterlandanbindungen begleiten. Es wird regierungsunabhängig und öffentlich arbeiten.

Mit dem ehemaligen deutschen Botschafter in Kopenhagen, Dr. Christoph Jessen, konnte eine kompetente und unabhängige Persönlichkeit für die Funktion des Sprechers des Dialogforums gewonnen werden. ■

Dänische Bahn treibt Streckenbausbau voran

Die Bahnstrecke von Ringsted nach Rødby wird elektrifiziert, und der Abschnitt von Vordingborg auf Seeland bis Rødby wird zweigleisig ausgebaut. Alle interessierten Bürger, Unternehmen, Kommunen usw. hatten bereits die Möglichkeit, ihre Bedenken zu dem geplanten Ausbau zu äußern.

Von Iben Marcus-Møller, Projektleiter der dänischen Hinterlandanbindung bei Banedanmark

Zwischen Vordingborg und der Landanbindung am Fehmarnbelt soll ein zusätzliches Gleis gebaut werden, wobei die Storstrømbücke jedoch eingleisig bleibt. Die gesamte Bahnstrecke von Ringsted wird elektrifiziert, an einigen Stellen wird die Lage der Gleise verändert, mehr als 50 Brücken müssen umgebaut oder ausgewechselt werden.

Für den Ausbau gibt es zwei Grundvarianten: Ausbau bis auf 160 km/h bzw. bis auf 200 km/h. Für welche Geschwindigkeit ausgebaut wird, muss das dänische Folketing noch entscheiden. Als Ergänzung zu den beiden Grundlösungen gibt es eine Reihe von Alternativen und zusätzlichen Möglichkeiten, durch die zum Beispiel Brücken, Überholgleise und kreuzende Wege an anderen Stellen platziert oder anders gestaltet werden können, als in den Grundlösungen geplant.

Das Projekt „Fehmarnbelt – dänische Schienenanbindung“ befand sich von Februar bis April 2011 in der öffentlichen Anhörung. Das

öffentliche Anhörungsverfahren wurde auf Grundlage einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt, worin Banedanmark die möglichen Auswirkungen beschrieben hat, die das Projekt auf die Umgebung haben kann.

Im Laufe des Anhörungsverfahrens hat Banedanmark sechs Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt. Während dieser Veranstaltungen informierte Banedanmark über das Projekt, und die Bürger konnten Fragen stellen. Mit Hilfe vertiefter Darstellungen in interaktiven Karten konnten Fragen zu ausgewählten Orten beantwortet werden. Insgesamt nutzten etwa 1000 Bürger die Informationsveranstaltungen.

Banedanmark hat im Anhörungsverlauf 199 Anfragen von Kommunen, Bürgern, Vereinigungen, Unternehmen und Behörden erhalten. Ca. 25 Prozent der Anfragen betrafen Flächenbeeinflussungen sowie Schadenersatzwünsche für Auswirkungen auf Immobilien, während es bei ca. 20 Prozent der Anfragen um die Beeinflussung der Umgebung durch Lärm und Erschütterungen ging. Aber auch Wünsche nach einer neuen Linienführung der Hochgeschwindigkeitsstrecke und Meinungsäußerungen zu den verschiedenen Lösungen, die Storstrømbücke sowie das weitere Verfahren waren Gegenstand.

Alle Anmerkungen und Vorschläge werden in einer Stellungnahme beurteilt und kommentiert, die im Herbst 2011 veröffentlicht wird. Anschließend werden die Vorschläge in das Projekt einfließen, soweit sie dem dänischem Projektierungsgesetz sowie dem wirtschaft-



Die künftig zweigleisige und elektrifizierte Strecke im Wald von Alslev auf der Insel Falster (Simulationsbild)

lichen, technischen und umwelttechnischen Rahmen entsprechen.

Ende 2011 erarbeitet Banedanmark die abschließende Ausgabe der Umweltverträglichkeitsuntersuchung sowie die Beschlussgrundlage für die Wahl einer Lösung. Der Finanzausschuss des dänischen Folketings hat einen Betrag von 450 Millionen Dänischer Kronen (60,4 Millionen Euro) für den Beginn der Detailprojektierung durch Banedanmark genehmigt. Das Baugesetz wird - gemeinsam mit dem Baugesetz der Verbindung von Küste zu Küste - für 2013 erwartet. Banedanmark rechnet damit, dass die Detailprojektierung im Laufe des Jahres 2014 erfolgen wird und die Bauarbeiten 2020 zur Eröffnung der Festen Querung abgeschlossen sein werden.

Das Projekt wird auf der Webseite www.banedanmark.dk/femern mit Dokumenten und Kartenmaterial ausführlich vorgestellt.

Banedanmark verwaltet das staatliche Schienennetz in Dänemark

Impressum

Herausgeber

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord
Museumstraße 39
22765 Hamburg

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

Redaktion

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Fotos

Seite 1: DB ProjektBau GmbH
Seite 2: Grafik DBAG
Seite 3: MWV Schleswig-Holstein
Seite 4: Banedanmark