

Anbindung-FBQ aktuell

Nr. 01 | Januar 2015

Informationen über die Schienenanbindung

Editorial



**Sehr geehrte
Leserinnen
und Leser,**

im Mai vergangenen Jahres hat das Land Schleswig-Holstein das Raumordnungsverfahren zum Projekt Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) beendet und eine Vorzugsvariante präsentiert. Diese gilt es nun detailliert zu betrachten und auf ihre technische und rechtliche Machbarkeit zu prüfen. Die Planer der Deutschen Bahn sitzen gerade an dieser komplexen Mammutaufgabe, denn für die anstehenden rechtlichen Genehmigungsschritte muss eine Vielzahl an Rahmenbedingungen eingehalten werden. Die Schutzgüter Mensch und Umwelt stehen dabei natürlich besonders im Fokus.

Dass sämtliche Belange des Umwelt- und Naturschutzes betrachtet und abgewogen werden, stellt das sogenannte Scoping-Verfahren sicher. Dieses ist mit dem Versand der Scoping-Unterlagen Ende 2014 gestartet. In diesem Newsletter wollen wir Ihnen das Verfahren, die Herausforderungen und vor allem aktuelle Themen zum Planungsstand darstellen.

Stets aktuelle und weiterführende Informationen sowie Dokumente und Präsentationen finden Sie zudem im Internet: www.anbindung-fbq.de

Ihr

Bernd Homfeldt

Projektleiter
DB ProjektBau GmbH

Scoping – die Umwelt im Blick!

Knapp 100 Institutionen werden an dem Verfahren beteiligt. Im Frühjahr startet die Bahn mit der Erfassung und Kartierung



Naturschutz spielt bei großen Bauprojekten eine wichtige Rolle. Deshalb gibt es die Umweltverträglichkeitsstudie

Haselmaus, Buntspecht, Kammmolch – bei Infrastrukturmaßnahmen müssen Planer und Ingenieure nicht nur auf Maße und Topografie achten, sondern auch verstärkt mögliche Auswirkungen der Bauarbeiten auf Flora und Fauna im Blick haben. Für jede Baumaßnahme wird eine umfangreiche Umwelt- und Naturschutzdarstellung gefordert, die für eine Planfeststellung zwingend notwendig ist: die Umweltverträglichkeitsstudie.

Auch bei den Planungen zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung spielt das Thema „Umwelt und Natur“ eine entscheidende Rolle. Für das Genehmigungsverfahren müssen Gutachten, Untersuchungen und Kartierungen erstellt werden. Damit kein Aspekt vergessen wird, findet das sogenannte Scoping-Verfahren statt. Dazu beschreibt die Vorhabenträgerin, in diesem Fall die DB Netz AG, Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen. Diese Unterlagen werden von der Genehmigungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, dann in das Scoping-Verfahren gegeben. Nach einem standardisierten Schema werden Beteiligte der zu planenden Trasse angeschrieben. Dazu gehören neben Behörden, Ministerien, Ämtern und Gemeinden auch alle anerkannten

Natur- und Umweltschutzvereinigungen. Im vorliegenden Projekt werden knapp 100 Institutionen beteiligt. Diese werden über die geplanten Untersuchungen informiert und zu einem Abstimmungstermin eingeladen. Er dient der gegenseitigen Information und hat zum Ziel, den von der Bahn vorgesehenen Untersuchungsrahmen, die Inhalte und den vorgeschlagenen Untersuchungsraum gemeinschaftlich festzulegen. Das daraus resultierende Protokoll gilt als Grundlage für die Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie.

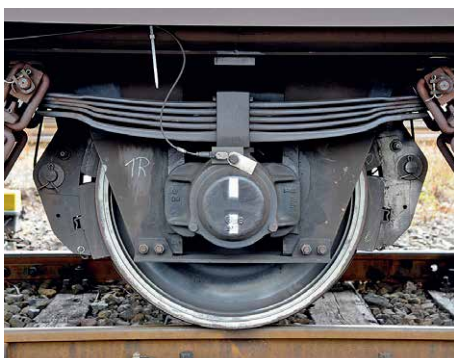
Diese Studie ist in einem Großprojekt wie der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung so umfangreich, dass mit Start des Verfahrens mindestens ein Jahr benötigt wird, um alle erforderlichen Gutachten und Untersuchungen vorzulegen. Dabei spielen auch natürliche Rahmenbedingungen eine Rolle: Das Laichverhalten von Wassertieren oder die Flugbewegungen von Zugvögeln können eben nur in ganz bestimmten Zeiträumen erfasst werden. Damit keine wertvolle Planungszeit verloren geht, beginnt die Deutsche Bahn schon im Frühjahr 2015 – vor dem eigentlichen Scoping-Termin – mit der Erfassung und Kartierung von Lebensarten und -räumen.

Neue Vorschriften zur Schallberechnung an Schienenwegen

Das Berechnungsverfahren „Schall O3“ wurde im Rahmen eines Projekts des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur überarbeitet, um neue Erkenntnisse und Entwicklungen der Geräuschreduzierung an der Fahrbahn und der Fahrzeugtechnik besser und differenzierter in der Schallberechnung berücksichtigen zu können. Die Neuregelung trat zu Beginn dieses Jahres in Kraft. Sie ist somit für alle Planfeststellungsverfahren für Aus- und Neubautrecken anzuwenden, deren öffentliche Bekanntmachung ab dem 1. Januar 2015 erfolgt.

Eine wesentliche Neuerung gegenüber dem alten Verfahren ist die Einführung der Berechnung von Frequenzbändern beim Emissionsmodell und in der Schallausbreitungsrechnung. Dadurch ist es möglich, die unterschiedliche Schallausbreitung von eher hochfrequenten Geräuschen, zum Beispiel Stromabnehmer von Zügen, und eher tieffrequenten Geräuschen, beispielsweise Rollgeräusche von Güterzügen, zu berücksichtigen.

Weiterhin stehen nun Berechnungsverfahren für schalltechnische Innovationen wie niedrige Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmungen zur Verfügung. Ebenso kann die Umrüstung der Güterwagen mit lärmarmen Verbundstoffklotzbremsen rechentechnisch in einer schalltechnischen Untersuchung abgebildet werden. Damit stellt die neue Richtlinie eine Verbesserung dar, da die Belästigung der Anwohner durch Schienenverkehrslärm genauer berechnet werden kann und weitergehende Möglichkeiten zur örtlich angepassten Gestaltung von Maßnahmenkombinationen eröffnet werden.



Die Deutsche Bahn rüstet um: Bis zum Jahr 2020 erhalten alle 60.000 Bestands Güterwagen „Flüsterbremsen“



Zur Planung gehören auch Baugrunduntersuchungen. Dabei wird die Beschaffenheit des Bodens entlang der möglichen Trasse untersucht. Insgesamt finden 400 Bohrsondierungen in einem festgelegten Korridor statt

Studien über Studien – die Herausforderungen im Projekt

Wasserprüfungen, Faunastudien, Zugvogelbeobachtung, Erschütterungsgutachten – das sind nur einige der zahlreichen Untersuchungen, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt werden. Neben Streckenplanungen, Brückenbauwerken und Bahnübergängen stellen die Umwelt- und Naturbelange einen erheblichen Untersuchungsaufwand für die Projektplaner dar. Dabei werden die sogenannten Schutzgüter einzeln betrachtet und in der Gesamtheit miteinander und gegeneinander abgewogen. Zu den Schutzgütern zählen Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, sowie Tiere, Pflanzen, die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, landschaftliche und sonstige Kulturgüter.

Herausforderungen des Projekts

Die Umweltstudie zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung hat dabei mit ganz verschiedenen Herausforderungen umzugehen. Entlang der aus dem Raumordnungsverfahren vorgegebenen Vorzugstrasse liegen besonders schützenswerte Naturräume. Die sogenannten Natura 2000-Gebiete ste-

hen unter EU-Schutz. Das geltende Recht besagt, dass – sollten Alternativtrassen möglich sein – diese zu bevorzugen sind. Aus diesem Grund untersucht die Deutsche Bahn mögliche Alternativen gleich vorausschauend mit, für den Fall, dass EU-Sonderanträge und Ausnahmeregelungen nicht durchgesetzt werden können.

Besonders kritisch stellt sich die Trassierungsvariante durch das Natura 2000-Gebiet „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ dar. Natura 2000-Gebiete sind Bereiche, die auf Basis europäischer Richtlinien zum Schutz gefährdeter wild lebender heimischer Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume besonders schützenswert sind. Die Bahn wird in diesem Bereich, gemeinsam mit Naturexperten und Gutachtern, nach Lösungen suchen. Dazu gehört auch der Antrag bei der EU für eine Sonderregelung. Diese wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie vorbereitet. Mögliche Alternativen werden parallel untersucht. Mit welchen Arten es die Planer im Gebiet konkret zu tun haben, werden ab Anfang 2015 zahlreiche Biologen und Naturexperten im Auftrag der Bahn untersuchen.

„Komplexe Anforderungen“

Diplom-Ingenieur Peter Hermanns ist Mitinhaber des Büros Trüper Gondesen Partner Landschaftsarchitekten BDLA (TGP). Es erstellte im Auftrag der Deutschen Bahn das Umweltverträglichkeitsgutachten für das Raumordnungsverfahren



Die Themen Umwelt und Naturschutz rücken immer stärker in den Fokus der Öffentlichkeit. Dies hat auch auf die Dimension von Untersuchungen zu Infrastrukturprojekten großen Einfluss. Was ist dabei Ihre Aufgabe?

Wir erarbeiten die umwelt- und naturschutzbezogenen Unterlagen. Dazu gehört auch die Beurteilung der raumordnerischen Belange – und zwar von Anfang an, um eine möglichst raum- und umweltverträgliche Variante zu finden. Wir müssen technische und wirtschaftliche Erfordernisse sowie zum Teil widerstrebende Interessen und Bedürfnisse berücksichtigen und im frühen und intensiven Dialog mit Betroffenen, Behörden und Verbänden ein Ergebnis erarbeiten.

Welche Qualifikationen muss man für diesen Job haben? Biologe sein? Umweltingenieur?

Wir liefern umwelt- und naturschutzbezogene Planungsbeiträge als Landschaftsarchitekten, die für derartige querschnittsorientierte Leistungen entsprechend breit ausgebildet und qualifiziert sind. Angesichts der komplexen Anforderungen arbeiten wir in einem interdisziplinären Team mit Biologen, Fachgutachtern für Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen, Geografen, Hydrogeologen, Juristen und anderen Experten.

Wie sieht ein klassischer Tag draußen aus? Und was passiert im Büro oder im Labor?

Die Tage sehen je nach Aufgabengebiet ganz verschieden aus. Da gibt es den Biologen, der den Tag oder auch die Nacht auf dem Wasser mit Kartierungen, Taucharbeiten oder dem Erfassen von Fledermäusen, Amphibien oder Pflanzen der Roten Liste verbringt. Ein Planer wiederum versucht, all die Ergebnisse in einen sinnvollen, nachvollziehbaren und rechtssicheren Zusammenhang zu stellen.

Wie wird eigentlich konkret abgewogen zwischen Mensch und Tier beziehungsweise Pflanzen? Welche rechtlichen Grundlagen liegen diesen Abwägungen zugrunde?

In einem solchen Planungsverfahren kann es auf mehreren Ebenen und unter verschiedenen Fragestellungen zu konkreten Abwägungen kommen. Kompliziert wird es besonders in Fällen, in denen der zuständigen Behörde keine Ermessensspielräume bleiben. Dies ist häufig der Fall, sobald striktes europäisches Recht zum Schutz von Arten und Lebensräumen zu beachten ist. Wenn es dabei zum Beispiel um eine zwingend gebotene Vermeidung der Beeinträchtigung europäisch bedeutsamer Lebensraumtypen geht, stellt sich die Frage nach „zumutbaren Alternativen“. Die Ergebnisse solcher Abwägungen unterliegen dann der vollen gerichtlichen Überprüfbarkeit. In solchen Fällen können sich erfahrungsgemäß Abwägungen zwischen Beeinträchtigungen des Menschen und von Arten oder Lebensräumen zuspitzen. In diesen Beurteilungen ist auf den aktuellen Stand des besten verfügbaren wissenschaftlichen Wissens zurückzugreifen.



Ein Beispiel für Naturschutz: Die Galloway-Rinder dienen der Extensivbeweidung des Sielbektals bei Ratekau

Wo sehen Sie die Herausforderungen im Projekt Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung?

Aus Umweltsicht sehe ich zwei große Herausforderungen: Zum einen müssen die Anforderungen technischer, infrastruktureller und wirtschaftlicher Art berücksichtigt und möglichst die Beeinträchtigung von Lebensräumen und Schutzgebieten vermieden werden. Und aus unserer Sicht ist eine weitere Herausforderung – unter Berücksichtigung insbesondere der agrarstrukturellen Belange im Kreis Ostholstein –, die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und Maßnahmen mit sinnvollen, in der Region akzeptierten und langfristig tragfähigen Konzepten umzusetzen.

Termine

Die 17. Sitzung des Dialogforums findet am 5. März in Oldenburg (Holstein) statt. Beginn ist um 17 Uhr im Gewerbezentrum Oldenburg, Neustädter Straße 26–28, 23758 Oldenburg. Interessierte Bürger können die Sitzung auch im Live-Stream verfolgen: www.fehmarnbelt-dialogforum.de

Ein offenes Ohr für alle Beteiligten

Maja Weihgold ist die Sprecherin für das Projekt Schienenanbindung FBQ

Fragen und Bedenken rund um die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung sind entlang der Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden und darüber hinaus bis nach Hamburg reichlich vorhanden. Die Bahn hat, gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein, seit Beginn der Planungen die Öffentlichkeit mitgenommen und beispielsweise über das Dialogforum Befürworter und Kritiker in ihre Überlegungen mit einbezogen.

Nun werden die Pläne konkret, und damit steigt auch das Bedürfnis der Öffentlichkeit nach einer aktiveren und transparenteren Kommunikation. Aus diesem Grund hat die Bahn eine neue Stelle geschaffen: eine Sprecherin für das Projekt FBQ. Maja Weihgold verstärkt seit September 2014 das Team. Sie ist Ansprechpartnerin für Anlieger, Vereine, Verwaltungen und Gemeinden sowie Bürger. Ziel ist es, alle Beteiligten zeitnah und offen über das Projekt zu informieren. Scheuen Sie sich nicht, Ihre Fragen oder Bedenken an die Bahn zu formulieren!

Maja Weihgold steht gerne für alle Anliegen rund um das Projekt Schienenanbindung FBQ zur Verfügung.
E-Mail: anbindung-fbq@deutschebahn.com
Telefon: 040/3918-4303



Die Zukunft des „Kleiderbügels“



Die Fehmarnsundbrücke verbindet die Ostseeinsel Fehmarn mit dem Festland. Sie liegt auf der sogenannten Vogelfluglinie zwischen Deutschland und Dänemark

Sie wollen ihr Wahrzeichen nicht aufgeben: „Die Fehmarnsundbrücke darf nicht abgerissen werden“, forderten die Teilnehmer einer Kommunalkonferenz, die am 1. Dezember auf der Ostseeinsel Fehmarn stattgefunden hat. Dort stellten 30 Vertreter von Gemeinden aus der Region einen Katalog mit Kriterien auf, die aus ihrer Sicht bei den Planungen zum Bau einer neuen Sundquerung berücksichtigt werden sollen.

Das bestehende Bauwerk, im Volksmund liebevoll „Kleiderbügel“ genannt, ist eine kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke, die Fehmarn mit dem Festland verbindet. Sie liegt auf der sogenannten Vogelfluglinie zwischen Deutschland und Dänemark. Der geplante Fehmarnbelttunnel soll eine feste Verbindung zwischen beiden Ländern herstellen. Dadurch soll der Güter- und Personenverkehr schneller, leistungsfähiger und flexibler werden.

Und hier kommt die Fehmarnsundbrücke ins Spiel, die je zur Hälfte der Deutschen Bahn und dem Bund gehört. Belastungstests und Messungen der DB Netz AG hatten ergeben, dass die 51 Jahre alte Stahlkonstruktion die erwarteten zunehmenden Verkehre auf der Relation nicht mehr aufnehmen kann. Wie aber könnte eine leistungsfähige Sundquerung aus-

sehen? Die Bahnplaner haben in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein ein Ingenieurbüro beauftragt, eine umfassende Variantenstudie zu erstellen. Die Ergebnisse stellte das Projektteam auch auf der vom Land Schleswig-Holstein einberufenen Kommunalkonferenz Anfang Dezember vergangenen Jahres vor. Möglich wären Brückenlösungen als separate oder kombinierte Bauwerke für Straße und Schiene. Auch ein Bohr- oder Absenktunnel ist als Option aufgeführt. Von einer Verstärkung der 963 Meter langen Bestandsbrücke rät das Gutachten hingegen ab: Hohe Realisierungsriskien und die Restnutzungsdauer stehen dieser Variante entgegen. Die Brücke müsste nach 30 Jahren komplett erneuert werden, was zu hohen Folgekosten führen würde.

Im Frühjahr starten die Vorplanungen, in der die verschiedenen Varianten geprüft werden. Dafür werden unter anderen umfangreiche Umweltuntersuchungen im Fehmarnsund durchgeführt. Tauchroboter sollen die maritime Tier- und Pflanzenwelt erkunden. Die Untersuchungen unter Wasser sind sehr viel komplexer als an Land, auch wegen der wechselnden Strömungsverhältnisse. Ein weiteres Augenmerk liegt auf dem Baugrund. Es müssen die einzelnen Schichten des Bodens erfasst

werden. Nur so kann festgestellt werden, ob es beispielsweise möglich wäre, einen Tunnel zu bohren. Die Vorplanung soll bis Ende 2017 abgeschlossen sein. Dann wird auch über die Zukunft des „Kleiderbügels“ entschieden.

Impressum

Herausgeber

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

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

Credits

Seite 1: DB AG (2)
Seite 2: DB AG, GTC GmbH & Co. KG
Seite 3: DB AG, M. Haacks/Leguan GmbH, P. Vogel/TGP
Seite 4: DB AG



Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union – Transeuropäische Netze für Verkehrsinfrastrukturen