

# Anbindung-FBQ aktuell

Informationen über die Schienenanbindung

Nr. 1 | Mai 2019

## Editorial

### Liebe Leserinnen und Leser,

unsere dänischen Freunde von Femern A/S haben mit dem Planfeststellungsbeschluss einen Projekt-Meilenstein erreicht. Auch die bauvorbereitenden Aktivitäten auf dänischem Grund zeigen: Dänemark lässt das Ziel des Staatsvertrags Realität werden.

Ähnliches Bild bei uns: Das Planfeststellungsverfahren der Schienenanbindung geht demnächst mit den ersten öffentlichen Auslegungen in die nächste Runde. Auch die Planungen für die neue Sundquerung schreiten voran – wir werden noch dieses Jahr wissen, wie diese konkret aussehen kann. Und schließlich erwarten wir noch eine Bundestagsbefassung zu den Forderungen der Region, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen. Wir sind sehr zuversichtlich, dass der konstruktive Weg der Region am Ende belohnt werden wird.

Hand in Hand mit Dänemark dem Ziel entgegen: Dies dokumentieren wir auch mit einem gemeinsamen Projektflyer aller drei Vorhabenträger. Mein Team und ich freuen uns auf die kommenden sehr spannenden Aufgaben. Schneller am Ziel, näher zusammen.



Bernd Homfeldt,  
Projektleiter, DB Netz AG



## Neue Perspektiven für Hamburg

Im Interview spricht Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher über die engen Verbindungen, die heute schon nach Skandinavien bestehen und die Chancen, die die Feste Fehmarnbeltquerung bietet.

### Herr Dr. Tschentscher, wie ist die grundsätzliche Position der Stadt Hamburg zur Festen Fehmarnbeltquerung?

Für Hamburg ist der Fehmarnbelt-Tunnel ein wichtiges Großprojekt mit europäischer Reichweite. Norddeutschland, Dänemark und Schweden rücken zusammen. Indem wir den Verkehr zwischen unseren Ländern besser und schneller organisieren, können wir unsere Zusammenarbeit vertiefen und die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit unserer Regionen verbessern.

### Dr. Peter Tschentscher, welchen Nutzen kann die Hansestadt daraus ziehen?

Der Fehmarnbelt-Tunnel verkürzt die Fahrzeiten nach Dänemark und Schweden für uns erheblich. Kopenhagen können wir in zweieinhalb Stunden mit der Bahn erreichen. Auch mit dem Auto wird es schneller gehen. Die Metropolregionen Hamburg, Kopenhagen und Süd-

schweden wachsen zusammen. Dadurch entstehen neue Märkte, neue Wachstumsperspektiven und neue Möglichkeiten der Kooperation für Unternehmen. Rund 350 Hamburger Firmen haben bereits heute eine Niederlassung in Skandinavien.

### Wachsen die Metropolen wie Hamburg und Kopenhagen tatsächlich zusammen? Wie macht sich dies bemerkbar?

Die Feste Fehmarnbeltquerung wird nicht nur unsere Wirtschaft stärken, sondern auch den kulturellen und wissenschaftlichen Austausch zwischen den Regionen. Schon heute gibt es eine gute Zusammenarbeit in der Wissenschaft auf der Achse Hamburg, Schleswig-Holstein, Kopenhagen und Lund mit den Forschungseinrichtungen XFEL, PETRA III, ESS und MAX IV. Vorteile



## Inhalt

- 02 **Sichtbare Fortschritte am Belt, große Ziele der Vorhabenträger**
- 03 **Portrait: Aus der Sonne Kaliforniens ...**
- 04 **Viel geschafft – noch viel zu tun**

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

... weiter von Seite 1: Neue Perspektiven für Hamburg

ergeben sich zudem für den Arbeitsmarkt und die berufliche Bildung: Wer zukünftig einen Arbeits- oder Ausbildungsplatz sucht, kann die gesamte Beltregion in den Blick nehmen.

**Was bedeutet die Querung für die Schienenverkehre aus Hamburger Sicht?**  
Eine schnelle und attraktive Schienenver-

bindung entlastet den Straßenverkehr, denn bei vielen Reisen und Transporten kann zukünftig der Zug genutzt werden. Das ist auch gut für den Klimaschutz. Gütertransporte auf der Schiene verursachen gegenüber Lkw-Transporten nur ein Fünftel an CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wichtig ist, dass die zusätzlichen Schienenverkehre auf deutscher

Seite auch aufgenommen werden können. Dafür muss die Verbindung nach Hamburg leistungsfähiger werden, indem die Nahverkehrszüge aus der Fernbahnstrecke herausgenommen werden. Zeitgleich mit der Eröffnung des Tunnels soll deshalb die neue S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe fertig werden. ■



Bauvorbereitende Maßnahmen in Rødbyhavn: Hier entstehen der Arbeitshafen und die Produktionshallen für die Fertigbauteile des Absenktunnels.

## Sichtbare Fortschritte am Belt, große Ziele der Vorhabenträger

Femern A/S auf dänischer sowie die DB Netz AG auf deutscher Seite vermelden große Fortschritte.

**M**it großen Schritten dem Ziel entgegen: Femern A/S hat nicht nur den deutschen Planfeststellungsbeschluss für den Beltunnel in der Tasche, sondern kann jetzt auch konkret die Bautätigkeiten auf dänischer Seite vorbereiten. „Nun beginnt ein neues Kapitel des Fehmarnbelt-Projekts. Indem wir eine Reihe umfangreicher Bauarbeiten in Dänemark auf den Weg bringen, nutzen wir die Zeit bestmöglich aus und sichern so den Fortschritt des Projekts. Das ist ein weiterer sehr wichtiger Schritt“, sagt Claus F. Baunkjær, Vorstandsvorsitzender von Femern A/S. Der Staatskonzern ist vom dänischen Parlament beauftragt worden, mit den Baukonsortien, die den Fehmarnbelt-Tunnel bauen sollen, eine Vereinba-

rung über den Beginn von Bauarbeiten in Dänemark zu treffen.

Die Arbeiten, die voraussichtlich ab diesem Herbst bei Rødbyhavn auf Lolland stattfinden sollen, umfassen die folgenden Arbeitsschritte:

- 1.** Bau der großen Tunnelementfabrik. In dieser werden die 89 Tunnelemente aus Beton gebaut, aus denen der Fehmarnbelt-Tunnel bestehen wird.
- 2.** Bau des neuen Arbeitshafens: Material zum Bau der Fabrik wird dort angeliefert sowie später die Tunnelemente von dort aus auf die Ostsee gebracht.

**3.** Errichtung des Tunnelportals auf Lolland, an das später die ersten Tunnelemente gekoppelt werden sollen.

**4.** Errichtung von Unterküften und Verwaltungsgebäuden, die von Femern A/S, den Tunnelarbeitern sowie den Baukonsortien genutzt werden.

**5.** Bestellung von besonderer mariner Ausrüstung wie etwa der Maschinen, die den Tunnelgraben zwischen Rødby und Puttgarden ausheben sollen.

**6.** Eine Reihe kleinerer vorbereitender Arbeiten.



Der Beginn dieser Arbeiten ermöglicht es Dänemark, die EU-Fördergelder für den Fehmarnbelt-Tunnel in Höhe von rund 589 Millionen Euro besser zu nutzen. Zugleich stellen die Bauarbeiten sicher, dass der Tunnel 2028 eröffnet werden kann.

2028 ist auch die Jahreszahl, die die DB Netz AG in Hamburg umtreibt. Bernd Homfeldt, DB-Projektleiter für die Schienenanbindung auf deutscher Seite, sagt zu den dänischen Fortschritten: „Ich freue mich sehr, weil damit auch für uns positive Signale gesetzt sind.“ Die dänischen Meilensteine seien auch für sein Team eine große Motivation, die eigenen Ziele zu erreichen: Inbetriebnahme 2028.

Die Planungen für die Schienenanbindung beschäftigen nicht nur die Projektingenieure der

Deutschen Bahn. So sind im Vorfeld der Bundestagsbefassung für Schutzmaßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus viele Gespräche mit verschiedenen Beteiligten und Stellen zu führen. Homfeldt ist aus diesem Grund aktuell häufig in der Landeshauptstadt Kiel, beispielsweise für abschließende Gespräche, die mit Kommunen entlang der Strecke laufen. Die Bundestagsbefassung, die für diesen Sommer erwartet wird, schafft auch auf deutscher Seite Fakten. Homfeldt: „Dann wissen wir, welche zusätzlichen Maßnahmen vom Bund bezahlt und neben den gesetzlich bereits heute vorgeschriebenen umgesetzt werden müssen.“ Femern A/S ist selbstverständlich interessiert daran, dass der deutsche Partner ebenfalls auf einem guten Weg ist. Denn für die Projektpartner ist es wichtig, dass beide Seiten Fortschritte erzielen, um die gesamte Fehmarnbelt-Verbindung 2028 fertigzustellen.

Parallel laufen bei der Bahn die Planungen für eine neue Sundquerung. Denn noch ist nicht klar, wie diese aussehen wird. Geprüft werden verschiedene Varianten für Bohr- und Absenktunnel, zwei getrennten Brückenbauwerke (Straße und Schiene) und eine kombinierte Brücke – auch unter Berücksichtigung einer Weiternutzung der Bestandsbrücke. Homfeldts Sund-Team informiert die Bürger

fortlaufend über die neuen Planungszwischenstände – dieser Prozess verspricht ebenso spannend zu verlaufen wie der Weg zur Bundestagsbefassung. Und schließlich sind da noch die Planungsunterlagen der einzelnen Bauabschnitte der Schienenanbindung, die bis Sommer komplett zur Sichtung beim Eisenbahn-Bundesamt vorliegen und dann sukzessive öffentlich ausgelegt werden.



Zwischenfazit von Femern A/S und DB Netz AG: Einige der deutsch-dänischen Meilensteine für die Umsetzung des Staatsvertrages sind bereits erreicht – das Jahr 2019 macht viel Hoffnung für die Zukunft. Denn wie sagte Claus F. Baunkjær? „Nun beginnt ein neues Kapitel des Fehmarnbelt-Projekts!“ ■

## Portrait

# Aus der Sonne Kaliforniens ins norddeutsche Flachland zwischen den Meeren ...

Der geografische Klimawechsel von Nathan Konnar Luke ist ein Glücksfall für das Team der Schienenanbindung. „Ich habe bewusst Sommer, Sommer, Sommer gegen Frühling, Sommer, Herbst und Winter getauscht“, sagt der 29-Jährige.

Sein beruflicher Werdegang führte ihn über San Diego, Montana, ein Auslandssemester in Stuttgart und Seattle nach Hamburg. In Stuttgart traf er zudem seine heutige Frau Natalie wieder, die er zuvor bei einer Familienreise in den USA kennen gelernt hatte. Eine deutsch-amerikanische Lovestory.

Für Luke war aber nicht allein das Klima in Deutschland eine große Veränderung, sondern auch die Arbeitsbedingungen sowie in der

Freizeit die Sportangebote. „In Seattle durfte ich in einem großen Kläranlagen-Projekt mit einem Investitionsvolumen von 300 Millionen Dollar mitwirken.“ Dort habe er erkannt, dass Großprojekte nur im Team zu meistern seien – so wie jetzt in Hamburg auch. Luke: „Ich habe mich damals über eine 55-Stundenwoche und 17 Urlaubstage im Jahr gefreut.“ Bei der DB Netz hingegen stimmt die Work-Life-Balance.



Vom Projekt Fehmarnbelt hatte er zufällig in einer amerika-

nischen Bauzeitschrift erfahren – und war sofort interessiert. 2017 startete er als Projekt-Ingenieur in den Planungsabschnitten 2 und 3. Seine Themenschwerpunkte sind Terminplanung, Risikomanagement und die Planung der Verschiebung einer 110-kV-Starkstrom-Freileitung.

Was den Sport in der Freizeit angeht, deckt Luke ebenfalls ein breites Spektrum ab. Er spielt beispielsweise in Lüneburg Eishockey und läuft Marathon – ein Kinderspiel im Vergleich zu seiner Jugend in den USA. Denn beim Mountainbiking in Montana streifte ihn einst ein Elch bei rasanter Fahrt. Sein sportliches Talent wird er demnächst auch bei der Bahn in die Waagschale werfen: Beim Surf-Festival auf Fehmarn, einem Mix aus Bürgerinformation sowie Sport am Strand. ■



# Viel geschafft – noch viel zu tun

**D**er Jahresbeginn stand ganz im Zeichen der Vorbereitung der Bundestagsbefassung. Die DB begleitet diesen Prozess der Region hin zu einem homogenen Forderungspapier für Schutzmaßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus mit Expertise zu Machbarkeiten, Kosten und Bauzeiten.

Diese Projekt-Beteiligung hat viel Zeit und Energie gekostet. Mit fast allen betroffenen Kommunen konnten einvernehmliche Forderungen in einem gesunden Maß aus Schutz und Wirtschaftlichkeit erzielt werden, so dass der Projektbeirat bereits in Berlin bei der Bundespolitik vorstellig werden und für das Papier werben konnte.

In Bad Schwartau wurden darüber hinaus bei einer Bürgerveranstaltung die betroffenen Anlieger an der Strecke eingeladen, um sich an Thementischen und bei Smalltalk mit dem FBQ-Team zu informieren und auszutauschen. Ziel dabei war es, mit Bürgern ins Gespräch zu kommen, die bisher noch nicht die Gelegenheit hatten, sich mit dem Projektteam über ihre persönliche Situation auszutauschen. Dieses Ziel wurde erreicht.

Parallel wurden für die Abschnitte 3 und 5.2 die Planungspakete fertiggestellt und beim Eisenbahn-Bundesamt zur Sichtung eingereicht – eine wichtige Etappe auf dem Weg zum Planfeststellungsbeschluss und folgenden Baustart.

Der Blick richtet sich nach vorn. Es stehen im zweiten Halbjahr wichtige Teilschritte an: zum einen die besagte Bundestagsbefassung. Sie wird zeigen, welche Maßnahmen zum Schutze von Mensch und Natur zusätzlich vom Bund finanziert und beauftragt werden. Zum anderen wird die Fehmarnsundbrücke fit für die Zukunft gemacht. Korrosionsschutz sowie das Austauschen von Tragseilen sind in diesem Jahr die Schwerpunkte der umfassenden Instandhaltung. Schließlich schreitet auch die komplexe Planung für eine neue Sundquerung weiter voran und nimmt immer

konkretere Züge an, wie bei einer Infoveranstaltung in Großenbrode deutlich wurde.

Mit dem Ziel „Baustart“ immer näher vor Augen haben die Vorhabenträger einen gemeinsamen Projektflyer gestaltet und auf der Projekt-Website veröffentlicht. Die Verzahnung von Femern A/S, LBV.SH und DB Netz ist die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Realisierung des ostholsteinischen Jahrhundertprojektes. Dazu gehört auch eine gemeinsam abgestimmte Kommunikation. ■



In Bad Schwartau hat das Projektteam zuletzt viele gute Gespräche geführt.

## +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++ TERMINE +++

### ■ 30.05. bis 02.06.2019

Bürgerinformation beim Surf Festival am Südstrand auf Fehmarn

### ■ 05.07. bis 07.07.2019

Bürgerinformation beim Hafenfest Burgstaaken auf Fehmarn

### ■ 18./19.07.2019

Bürgerinformation bei den Hafenfesttagen in Heiligenhafen

## Impressum

### Herausgeber

DB Netz AG  
Regionalbereich Nord  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg



### Fotos

Senatskanzlei Hamburg/Ronald Sawatzki (S. 1 unten),  
Femern A/S (S. 2, 3), DB Netz AG (S. 1, 4)

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

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



Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“ der Europäischen Union