

# Anbindung-FBQ aktuell

Nr. 2 | Mai 2011

Informationen über die Schienenhinterlandanbindung

## Editorial



**Sehr geehrte  
Leserinnen  
und Leser,**

mit dem zweiten Newsletter stellen wir Ihnen vor, was im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie für das Raumordnungsverfahren zu untersuchen ist. Zudem erklärt Sönke Kreft von der DB Netz AG, wie die Bahn einen sicheren Güterverkehr auf der Schiene gewährleistet.

Die Vorbereitungen für das Raumordnungsverfahren sind in vollem Gange. Die Bestandsstrecke und die zu untersuchenden Trassenvarianten werden vermessen und die Vermessungsergebnisse mit der Planung zusammengeführt. Seit Februar werden Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt. Über diese hinaus werden weitere Sondergutachten in Auftrag gegeben.

Zahlreiche Abstimmungen sind im Rahmen der Planung notwendig: Mit den Energieversorgern ist der Netzanschluss für die Bahnstromversorgung abzustimmen, mit der dänischen Seite Schnittstellen für die betriebliche Übergabe der Züge, für Signaltechnik, Oberleitung und Gleise.

Und natürlich bleiben wir mit Kommunen und Bürgern im Gespräch. Am 25. Mai laden wir mit dem Kreis Ostholstein zum zweiten „Forum Hinterlandanbindung“ Amts- und Mandatsträger sowie Verbänderevertreter ein. Voraussichtlich Ende Juni gibt es Bürgerinformationsveranstaltungen an mehreren Orten.

Bernd Homfeldt

Projektleiter  
DB Projektbau GmbH



Die Deutsche Bahn informiert auch interaktiv über die Schienenhinterlandanbindung der Feste Fehmarnbeltquerung. Zwei moderne Stelen stehen im Rathaus in Scharbeutz (Foto) und im Info-Center der Projektgesellschaft Femern A/S in Burg auf Fehmarn. Über berührungsempfindliche Bildschirme können Besucher verschiedene Informationen zum Projekt abrufen.

## Ramsauer informiert sich über Feste Fehmarnbeltquerung

Bundesverkehrsminister sucht Dialog mit Bürgern in Ostholstein

Am 25. Juni besucht Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) die Insel Fehmarn und mehrere Orte im Kreis Holstein. Er folgt damit einer Einladung des Bundestagsabgeordneten Ingo Gädechens (CDU), der bereits im Februar in Berlin eine Gesprächsrunde mit dem Minister und Bürgermeistern aus Ostholstein organisiert hatte. Damals sicherte Ramsauer zu, die Region nicht allein zu lassen und sich noch in der ersten Jahreshälfte persönlich vor Ort zu informieren. Mit seinem Gegenbesuch löst er dieses Versprechen ein und stellt sich dem Dialog mit den Bürgern.

**Ramsauer nimmt sich für den Besuch in Ostholstein einen ganzen Tag Zeit**

Der Bundesverkehrsminister nimmt sich für die Gespräche einen ganzen Tag Zeit. Zunächst folgt er der persönlichen Einladung von Ingo Gädechens und besichtigt verschiedene

Streckenabschnitte des Gleisverlaufs. Auf Fehmarn wird Ramsauer von Ministerpräsident Peter Harry Carstensen und Wirtschaftsminister Jost de Jager empfangen, die mit weiteren offiziellen Vertretern des Kreises und der Stadt in einem gemeinsamen Gespräch die einzelnen Sichtweisen über das Verkehrsprojekt austauschen werden.

### Termine

Auch die Deutsche Bahn setzt den Dialog mit Bürgern und Politikern fort. Am 25. Mai veranstaltet sie das zweite „Forum zur Schienenhinterlandanbindung“ in Timmendorfer Strand. Es folgen Bürger-Informationsveranstaltungen in verschiedenen Gemeinden.  
Infos: [www.deutschebahn.com/fbq](http://www.deutschebahn.com/fbq)

# Das Notfallmanagement der Deutschen Bahn

Die Bahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel. Dennoch ist auch auf der Schiene ein absolut risikoloser Transport nicht zu erreichen. Deshalb betreibt die Deutsche Bahn ein Notfallmanagement. Sönke Kreft von der DB Netz AG in Kiel stellt es vor.

## Welche Funktion hat das Notfallmanagement der Deutschen Bahn?

Grundsätzlich ist die Feuerwehr für Einsätze bei Unfällen oder anderen gefährlichen Unregelmäßigkeiten zuständig. Das Allgemeine Eisenbahngesetz verpflichtet alle Eisenbahnunternehmen zur Mitwirkung bei der sogenannten nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr. Diesen Auftrag erfüllt die Deutsche Bahn durch ihr Notfallmanagement.

## Wie sieht diese Mitwirkung konkret aus?

Das Streckennetz der Deutschen Bahn ist in 160 Notfallbezirke gegliedert. In jedem ist ein Notfallmanager 24 Stunden erreichbar. Er berät den Einsatzleiter fachlich bei eisenbahnspezifischen Fragen. Der Notfallmanager ist also die Schnittstelle zwischen Einsatzleitung und Bahn. Er sorgt unter anderem für die Sicherheit der Rettungskräfte und fordert bei Bedarf die bahneigene Notfalltechnik an: Hilfszüge zum Auf-

gleisen von Wagen und Eisenbahnkräne für Bergungen oder das Räumen der Unfallstelle.

## Wie werden die Notfallmanager auf die Einsätze vorbereitet?

Grundvoraussetzung für die Tätigkeit als Notfallmanager sind umfassende Kenntnisse der Bahntechnik. Viele der Kollegen sind gelernte Ingenieure. Die Mitarbeiter durchlaufen eine zweiwöchige Erstausbildung in Kassel. Alle zwei Jahre nehmen sie an einer einwöchigen Wiederholungsschulung teil.

## Schult die DB nur ihre eigenen Mitarbeiter?

Nein. Die DB Netz AG betreibt den Ausbildungszug „Gefahrgut“ bundesweit als mobile Schulungseinrichtung. In Schleswig-Holstein gibt es in jedem Kreis und in jeder kreisfreien Stadt einen speziellen Löschzug Gefahrgut. Die Einsatzkräfte dieser Einheiten können an unserem Ausbildungszug üben, wie man Gefahrgut auffängt oder einen Riss am Kesselwagen abdichtet.

## Wie wirkt sich der Ausbau der Hinterlandanbindung auf das Notfallmanagement aus?

Entgegen dem früheren Verkehrsaufkommen werden seit 1997 auf dem Streckenabschnitt Lübeck–Oldenburg nur noch sporadisch Gefahrguttransporte durchgeführt. Das wird sich ändern. Darum bieten wir spezielle Schulungen für die Einsatzkräfte an. Da die Strecke elektrifiziert wird, werden wir voraussichtlich wie bei der Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck ein Ausbildungsprogramm zum Bahnerden für die Feuerwehren in den Gemeinden entlang der Trasse entwickeln.



Feuerwehrleute aus der Region üben auf dem Bahnhof Oranienburg im Herbst 2008 gemeinsam mit Notfallmanagern der DB den Einsatz an einem leckgeschlagenen Kesselwagen des Ausbildungszugs Gefahrgut von DB Netz.

## Stand der Auftragsvergaben zum ROV

Für die Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens (ROV) sind eine ganze Reihe von Gutachten zu erstellen. Mit dem im November 2010 veröffentlichten Protokoll der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren wurde der Umfang der Untersuchungen detailliert festgelegt. Ergänzend zu der X-Trasse aus der Betroffenheitsanalyse des Kreises Ostholstein sind darin noch weitere Untervarianten festgehalten. Auf dieser Grundlage hat die Bahn zunächst die Untersuchungen für die raumordnerische Umweltverträglichkeitsstudie europaweit ausgeschrieben. Die Leistungen wurden am 26. April 2011 an die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Anbin-

dung-FBQ (RUVS) vergeben. Bereits am 2. Mai 2011 nahm die ARGE die Arbeiten auf. Erste Aufgabe: Die Brutvogelerfassung zwischen Lübeck und Großbrode. Neben den Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie müssen zudem eine Reihe von Sondergutachten erstellt werden – zum Schall- und Erschütterungsschutz, aber auch zu den Auswirkungen des Schienenausbaus auf Landwirtschaft und Tourismus. Für diese Gutachten werden derzeit die Leistungsbeschreibungen erarbeitet und die Ausschreibungen vorbereitet. Das Protokoll zum ROV ist online auf [www.db.de/fbq](http://www.db.de/fbq) (Aufklappenü „Das Projekt“) einsehbar. ■

## Verkehrszählungen an Bahnübergängen

Auch dieser Auftrag wurde jetzt vergeben: An den 41 Bahnübergängen der bestehenden Strecke müssen Verkehrszählungen durchgeführt werden. In Kürze beginnt die Zählung aller Fahrzeuge, die die Bahnübergänge passieren – getrennt nach der Art der Fahrzeuge. Ebenfalls dokumentiert wird die Anzahl der Zugfahrten. Um einen Jahresquerschnitt zu erhalten, werden die Zählungen in der Feriensaison und zur Erntezeit im Herbst wiederholt. ■



Welche Auswirkungen hat der Bahnausbau auf die Umwelt? Dies herauszufinden und zu bewerten ist das Ziel der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsstudie.

## Mehr als Tiere zählen

Ende April hat die Deutsche Bahn eine Arbeitsgemeinschaft von vier Firmen mit der Durchführung der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsstudie beauftragt. Was genau verbirgt sich hinter dem etwas sperrigen Begriff und wie ist der Zeitplan?

**Z**iel einer raumordnerischen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist es, die raumbedeutsamen Auswirkungen eines Bauvorhabens, in diesem Fall der Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung, auf die Umwelt zu prüfen. Dies geschieht unter überörtlichen Gesichtspunkten.

Die UVS ist Teil des Raumordnungsverfahrens und wird unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Ihr Kernstück ist der **Variantevergleich**. Dabei wird untersucht, welche Auswirkungen die verschiedenen Trassenführungen hätten. Untersucht wird eine 22.000 Hektar große Fläche. Die Ergebnisse werden im Maßstab 1:50.000 dargestellt. Ermittelt, beschrieben und bewertet werden die Auswirkungen auf die sogenannten **Schutzgüter**: Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern.

Vier Firmen wurden mit der UVS beauftragt. Die Federführung liegt bei dem Lübecker Unternehmen **Trüper Gondesen Partner** (TGP). Es hat auch schon die UVS für die dänische

Projektgesellschaft Femern A/S übernommen. Ebenfalls beteiligt ist **Cochet Consult**, Planungsgruppe Umwelt Stadt & Verkehr. Das Planungsbüro **Leguan GmbH** für Landschaftsökologie, Entwicklung, Gestaltung, Umweltschutz, Artenschutz und Naturschutz kümmert sich um die Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsstudie. Der vierte Beteiligte ist die **Planungsgruppe Umwelt**. Sie leistet den Fachbeitrag zum Artenschutz.

Im Juni vergangenen Jahres fand die **Antragskonferenz** unter Beteiligung von Kreisen, Ämtern, Gemeinden, Landes- und Bundesbehörden sowie Naturschutzverbänden statt. Dabei wurde auf Grundlage eines von DB Netze vorgelegten Handouts die Methodik erörtert. Der **Untersuchungsrahmen** wurde dann im November 2010 in einem Protokoll der Landesplanungsbehörde festgelegt. Als Grundlage für die UVS werden seit Februar dieses Jahres bis März 2012 umfangreiche **Sondergutachten** zu Flora und Fauna durchgeführt. Die Sondergutachten werden bis Dezember 2011 vorbereitet. Bis Juni 2012 soll die endgültige Fassung der UVS fertiggestellt werden. Das Protokoll zum ROV ist online auf [www.db.de/fbq](http://www.db.de/fbq) (**Aufklappmenü** „Das Projekt“) einsehbar. ■

## Sondergutachten zu Landwirtschaft, Tourismus und Wildtierbeständen

Über die Untersuchungen der Umweltverträglichkeitsstudie hinaus sind für das Raumordnungsverfahren eine Reihe von Sondergutachten erforderlich. Die Ausschreibungen werden derzeit vorbereitet.

■ **Agrarstrukturelles Gutachten:** Hier werden die ökonomischen Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Landwirtschaftsbetriebe im Untersuchungsraum analysiert, zum Beispiel mögliche Flächenverluste von Ackerland oder die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen, Ortsteilen oder Naherholungsgebieten.

■ **Tourismus-Gutachten:** Der Tourismus ist im Kreis Ostholstein ein zentraler Wirtschaftsfaktor. Das Gutachten wird eine Bestandsaufnahme enthalten und sich mit den Auswirkungen unterschiedlicher Trassenvarianten auf die touristische Erschließung der Region sowie auf die Tourismuswirtschaft befassen.

■ **Gutachten zur Entwicklung der Gemeinden:** Welche Entwicklung werden die Gemeinden im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schienenhinterlandanbindung nehmen? Es wird unter anderem geprüft, ob Gemeinden ihren Status als Seebad, Ostseebad oder Erholungsort verlieren würden.

■ **Verkehrsgutachten:** Welche Auswirkungen haben die unterschiedlichen Trassenvarianten auf den Kraftfahrzeug- und Radverkehr sowie auf die Erschließung der Gemeinden mit dem öffentlichen Personennverkehr?

■ **Hydrogeologisches Gutachten:** Dieses betrachtet die Gegebenheiten hinsichtlich des Grund- und Oberflächenwassers sowie die Auswirkungen der Trassenvarianten auf Wasserschutzgebiete.

■ **Wildbiologische Untersuchungen:** In diesem Gutachten geht es um die Wildtierbestände und die Auswirkungen der Trassenvarianten auf diese Bestände. Es beschreibt das Wildaufkommen im Bereich der Trassenführungen. Zudem wird geprüft, ob dort besonders sensible Arten vorkommen, zum Beispiel der Fischotter. ■

# Chancen der Fehmarnbeltquerung nutzen



Ein Gastbeitrag von **Christoph Andreas Leicht**, Präsident der Industrie- und Handelskammer Schleswig-Holstein

**A**us Sicht der Wirtschaft ist die Feste Fehmarnbeltquerung ein Schlüsselprojekt nicht nur für Schleswig-Holstein, sondern für den Ostseeraum insgesamt. Dieses Zukunftsprojekt gilt es schon jetzt zu gestalten. Der Vergleich mit der Entwicklung der Öresund-Region zwischen Dänemark und

Südschweden zeigt, dass wir wichtige Weichen für den Erfolg eines neuen gemeinsamen Ostseehandels nach dem Querungsbau schon jetzt stellen müssen. Um alle positiven Effekte solcher Verkehrswege zu nutzen, müssen wir auch die übrigen Voraussetzungen für mehr Warenaustausch, Pendler- und Einkaufsverkehr und Tourismus schaffen. Und das heißt Netzwerke für Unternehmen etablieren, Hemmnisse für Pendler abbauen, den öffentlichen und den schienengebundenen Personennahverkehr optimieren, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Schulen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen fördern, Planungen aufeinander abstimmen und ergänzende Infrastrukturmaßnahmen anschieben.

Die IHK Schleswig-Holstein erwartet von diesem Großprojekt positive Auswirkungen auf die Menschen und die Wirtschaft im ganzen Land, das damit noch weiter aus seiner Randlage heraustritt. Die bisherigen Betrachtungen und Berechnungen, zuletzt die im Januar 2011 vorgelegte Regionalstudie der Planungsgesellschaft Femern A/S, belegen dies eindrucksvoll. Der Wirtschaftsraum wird gegenüber anderen europäischen Top-Regionen entscheidend an Wettbewerbsfähigkeit gewinnen.

Die Kosten für die Feste Fehmarnbeltquerung und deren Schienenanbindung sind gut investiertes Geld. Es gilt aber auch, dass sich die Region vorbereiten muss: „Von nichts kommt nichts“ – dieses Sprichwort ist beiderseits des Fehmarnbelt geläufig. Die positiven Effekte werden uns nicht durch das Bauwerk allein zuwachsen, entsprechende Aktivitäten sind notwendig. Die IHK-Organisation trägt sowohl auf regionaler als auch überregionaler Ebene aktiv dazu bei: Gemeinsam mit Wirtschaftsorganisationen in Hamburg, Schleswig-Holstein, Dänemark und Schweden engagiert sich die IHK Schleswig-Holstein grenzübergreifend im Fehmarnbelt Business Council ([www.fbbc.eu](http://www.fbbc.eu)).

Auf der deutschen Seite der Querung ist die IHK zu Lübeck beteiligt an der Unterneh-

merinitiative „HanseBelt – Region mit Rückenwind“ ([www.hansebelt.de](http://www.hansebelt.de)). Die rund 30 im HanseBelt zusammengeschlossenen Unternehmen haben schon einiges erreicht. Sie haben die „Rückenwind-Projekte“ zielgerichtet angeschoben, um für den Wettbewerb von morgen im Zeichen der Festen Fehmarnbeltquerung gerüstet zu sein. Außerdem unterstützt die Initiative das Regionale Entwicklungskonzept A1 und das Regionalmanagement in diesem Zusammenhang nachhaltig.

Blieben die Investitionen für die Hinterlandanbindung in Deutschland: Wir begrüßen, dass das Bundesverkehrsministerium zu einer deutlich positiven Bewertung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses der Fehmarnbeltquerung gelangt ist. Aber auch für die Schienenhinterlandanbindung gilt: Die Region muss sich möglichst geschlossen für eine regionalverträgliche Lösung einsetzen, die besonders auch die Belange der Tourismuswirtschaft im Kreis Ostholstein berücksichtigt. Der hohe Nutzenwert der Verbindung eröffnet Möglichkeiten für eine adäquate Lösung. Mit einer Bahnanbindung der Sparversion ist in Ostholstein niemandem gedient. Den Menschen nicht – und der Tourismuswirtschaft auch nicht. ■

## Impressum

### Herausgeber

DB ProjektBau GmbH  
Regionalbereich Nord  
Museumsstraße 39  
22765 Hamburg

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

### Produktion

KircherBurkhardt GmbH  
Heiligegeistkirchplatz 1  
10178 Berlin

### Fotos

Seite 1: DB Projektbau (2)  
Seite 2: DB AG  
Seite 3: Fotolia  
Seite 4: blende4/DB AG, DB AG

## Windstrom für Züge zum Fehmarnbelt

**M**it dem Ausbau der Hinterlandanbindung auf der Schiene wird die Bahn in Ostholstein noch umweltfreundlicher. Die Züge fahren dann mit Elektrotraktion statt Diesel. Das bedeutet weniger Ruß und Feinstaub. Und das bedeutet in Zukunft stärker als bisher: Die Bahn fährt mit erneuerbaren Energien.

Derzeit 19,8 Prozent beträgt der Anteil der „Erneuerbaren“ am Energiebedarf im Bahnstrom-Mix. Bis 2020 sind mindestens 30 Prozent das Ziel, 2050 soll der Schienenverkehr komplett CO<sub>2</sub>-frei fahren. Vor allem Windenergie wird dabei eine wichtige Rolle spielen. Seit Anfang des Jahres 2011 versorgen insgesamt 25 Windräder in zwei brandenburgischen Windparks die DB-Züge mit grünem Strom. Zusammen kommen die Anlagen auf eine Leistung von jährlich 74 Gigawattstunden. Genug Strom, um eine 50.000-Einwohnerstadt ein ganzes Jahr mit Strom zu versorgen. Eine Entlastung um jährlich 40.000 Tonnen CO<sub>2</sub>.

Die DB und der Windstromerzeuger Enertrag AG arbeiten daran, das erste Hybridkraftwerk der Welt ans Netz zu bringen und damit zu beweisen, dass Windenergie rund um die Uhr planbar zur Stromversorgung genutzt werden kann. Da der Wind nicht immer gleich bläst, speichert das Kraftwerk überschüssige Energie mit Hilfe von Wasserstoff, der in zwei Blockheizkraftwerken in einem Gemisch mit Biogas verbrannt wird. ■



Beim Bahnstrommix wird Windenergie immer wichtiger.