

Schienehinterlandanbindung der **Festen Fehmarnbeltquerung**

DB ProjektBau GmbH

für DB Netz AG

Hamburg, 10.05.2012

Rev. 1.0

Inhaltsverzeichnis

1 Fragen aus Bürgersprechstunde Dialogforum	3
1.1 Bürgersprechstunde 2. Dialogforum 30.11.2011	3
1.1.1 Die zukünftige Bahntrasse sollte bereits bei der Straßenplanung ausreichend berücksichtigt werden, insbesondere soll die Option eines parallelen Verlaufs erhalten bleiben.	3
1.1.2 Die Bahntrasse sollte nicht durch den Ort Großenbrode verlaufen	3
1.2 Bürgersprechstunde 3. Dialogforum 29.02.2012	3
1.2.1 Welche Varianten werden im Raumordnungsverfahren geprüft? Korridor entlang Straße sollte in Prüfung einbezogen werden.	3
1.2.2 Kreuzungsfreiheit zur Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigung, Schließzeiten der Schranken jetzt schon zu lang. Problem wird noch dadurch verstärkt, dass landwirtschaftliche Verkehrsspitzen (Ernte) mit Tourismusverkehrsspitzen zusammenfallen und entlang der Strecke kaum Ausweichmöglichkeiten bestehen.	3
1.2.3 Transportgüter: Eisenerz? Gefahrgut? Transportvolumen?	4
1.2.4 Lärmschutz sollte an maximaler Kapazität ausgerichtet werden. Wie kann sichergestellt werden, dass nur „leise Züge“ fahren, wie z.B. der dänische ICE?	4
1.2.5 Landvermesser betreten unangemeldet Grundstücke	4
1.2.6 Ist der Bau angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung der vorhandenen Kapazitäten sinnvoll?	4
2 Sonstige Fragen	5
2.1 Auszug aus Frageliste Verkehrsprognosen 30.03.2012	5
2.1.1 Beinhalten die Kosten für die Bahnstrecke auch Entschädigungen, Wertverluste, passive und aktive Schallschutzmaßnahmen und evtl. notwendige Straßenverlegungen?	5
2.1.2 Sind gesundheitsbedingte Folgekosten in diesen Kosten berücksichtigt worden(u. a. Lärmbelästigung, Staubbelastung, Kriechstrom durch Elektrifizierung)?	5
2.1.3 Falls die Kosten unter 2.1.1 und 2.1.2 nicht berücksichtigt sind, werden diese Untersuchungen sicherlich durchgeführt. Gibt es dazu bereits konkrete Schätzungen?	5
2.1.4 Wie groß ist die tatsächliche Fahrzeitverkürzung für Personenzüge wenn man ausschließlich die Strecke Bad Schwartau bis Puttgarden betrachtet, sind es tatsächlich nur 10 Minuten?	5
2.1.5 Wie hoch ist die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Güterzuges(Frage wichtig wegen der Effektivität)	6

1 Fragen aus Bürgersprechstunde Dialogforum

1.1 Bürgersprechstunde 2. Dialogforum 30.11.2011

1.1.1 Die zukünftige Bahntrasse sollte bereits bei der Straßenplanung ausreichend berücksichtigt werden, insbesondere soll die Option eines parallelen Verlaufs erhalten bleiben.

Die Planungen der Umfahrungsvariante berücksichtigt die aktuelle Straßenplanung des LBV SH für den Ausbau der Straßenhinterlandanbindung der FBQ.

1.1.2 Die Bahntrasse sollte nicht durch den Ort Großenbrode verlaufen

Eine Trassenvariante der Antragsunterlagen für das ROV beschreibt die Umfahrung Großenbrode.

Der endgültige Trassenverlauf wird im ROV und dem anschließenden Planfeststellungsverfahren festgeschrieben.

1.2 Bürgersprechstunde 3. Dialogforum 29.02.2012

1.2.1 Welche Varianten werden im Raumordnungsverfahren geprüft? Korridor entlang Straße sollte in Prüfung einbezogen werden.

Die vom Vorhabenträger eingebrachten Trassen sind nach dem Protokoll der Antragskonferenz zum ROV um die sogenannte X-Trasse (Betroffenheitsanalyse Kreis Ostholstein) inkl. div. Untervarianten erweitert worden.

Die im Rahmen des ROV zu untersuchenden Trassenvarianten sind unter www.deutschebahn.com/fbq beschrieben und einzusehen.

1.2.2 Kreuzungsfreiheit zur Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigung, Schließzeiten der Schranken jetzt schon zu lang. Problem wird noch dadurch verstärkt, dass landwirtschaftliche Verkehrsspitzen (Ernte) mit Tourismusverkehrsspitzen zusammenfallen und entlang der Strecke kaum Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Bahnübergänge/Kreuzungen stellen nach den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes grundsätzlich eine Gemeinschaftsanlage der an einer Kreuzung beteiligten Baulastträger dar. Für die Eisenbahn sieht die sog. Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) vor, dass Bahnübergänge auf Strecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h zulässig sind. Aus Sicht des Vorhabenträgers besteht danach aus rechtlichen Gründen keine Veranlassung für Überlegungen zur Herstellung niveaufreier Kreuzungen.

Soweit nach Ansicht der Fragesteller die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs auf der Straße bereits jetzt die Herstellung von Ausweichmöglichkeiten und die Beseitigung von Kreuzungen und die Herstellung von Überführungen erfordert, ist darauf hinzuweisen, dass es in die Verantwortung des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers fällt, solche Maßnahmen ggf. zu fordern und im Rahmen von Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zu regeln.

1.2.3 Transportgüter: Eisenerz? Gefahrgut? Transportvolumen?

Die DB Netz AG ist nur Betreiber der Infrastruktur und muss dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einen diskriminierungsfreien Zugang gewähren.

Über die Art der Transportgüter entscheiden die EVU, bzw. die Kunden der EVU's.

1.2.4 Lärmschutz sollte an maximaler Kapazität ausgerichtet werden. Wie kann sichergestellt werden, dass nur „leise Züge“ fahren, wie z.B. der dänische ICE?

Bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen gelten die gesetzlichen Grundlagen des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV mit der Berechnungsmethode nach der sogenannten Schall 03. Berücksichtigt werden dabei insbesondere auch die Prognosewerte der Bedarfsplanüberprüfung mit dem Prognosehorizont 2025.

Eine Nutzungsregelung, die vorsieht, dass lediglich „leise Züge“ auf der Strecke fahren, wäre rechtlich nicht zulässig, da die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewähren hat.

Zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems bitte die angehängte Pressinformation beachten.

1.2.5 Landvermesser betreten unangemeldet Grundstücke

Bei den Arbeiten müssen auch Flächen betreten werden, die **nicht** im Eigentum der DB AG stehen. Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) haben die Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte die genannten Arbeiten zu dulden (§ 17 Abs. 1 AEG).

Die Deutsche Bahn AG bittet die Anwohner um Verständnis für die mit den Maßnahmen verbundenen Unannehmlichkeiten.

Der Vorhabenträger (EIU) bzw. sein bevollmächtigter Vertreter ist verpflichtet, die Betroffenen rechtzeitig, mindestens zwei Wochen vorher, direkt oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden in denen die Vorarbeiten durchgeführt werden, zu informieren (§ 17 Abs. 2 AEG).

Grundsätzlich haben unsere Auftragnehmer das Benehmen mit den Grundstückseigentümern vor dem Betreten fremder Grundstücke herzustellen. Wir haben daher unsere Auftragnehmer noch einmal ermahnt, die o.g. rechtlichen Vorgaben zu beachten. Fremdgrundstücke erst nach Information der Eigentümer zu betreten.

1.2.6 Ist der Bau angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung der vorhandenen Kapazitäten sinnvoll?

Der Bund hat gemäß Staatsvertrag eine leistungsfähige Schienenhinterlandanbindung zu realisieren und hat diese Aufgabe der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes übertragen. Vorgaben zu den Verkehrsaufkommen leiten sich aus dem vom Bund erstellten Bedarfsplan mit dem Prognosehorizont 2025 ab.

2 Sonstige Fragen

2.1 Auszug aus Frageliste Verkehrsprognosen 30.03.2012

2.1.1 Beinhalten die Kosten für die Bahnstrecke auch Entschädigungen, Wertverluste, passive und aktive Schallschutzmaßnahmen und evtl. notwendige Straßenverlegungen?

Vorgenannte Sachverhalte sind in der im Rahmen der Vorplanung erstellten Kostenschätzung für die Planungsstufe der Raumordnung berücksichtigt.

2.1.2 Sind gesundheitsbedingte Folgekosten in diesen Kosten berücksichtigt worden(u. a. Lärmbelästigung, Staubbelästigung, Kriechstrom durch Elektrifizierung)?

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Gesundheit im Rahmen der jeweiligen Umweltverträglichkeitsprüfungen zum Raumordnungsverfahrens und auch zu den späteren Planfeststellungsverfahren zu untersuchen. In gesonderten schalltechnischen Gutachten wird darüber hinaus die Einhaltung der nach der 16. BImSchV geltenden Beurteilungspegel untersucht und bei deren Überschreitung aktive oder passive Schutzvorkehrungen geplant.

Soweit es im Rahmen der Baudurchführung zu Beeinträchtigungen durch Staubentwicklungen kommen kann, besteht für den Vorhabenträger im Rahmen der Planfeststellung die Möglichkeit auch hierfür Schutzvorkehrungen vorzusehen, z.B. durch die bauzeitliche Aufstellung von staub-schützenden Wänden und die regelmäßige Benässung von Bodenmaterialien, Abdeckung von Transportflächen von Fahrzeugen etc..

Vorgenannte Sachverhalte sind in der im Rahmen Vorplanung erstellten Kostenschätzung für die Planungsstufe der Raumordnung berücksichtigt.

Für eine elektrifizierte Bahnstrecke gelten die Regelungen der 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder). Die dort genannten Grenzwerte für elektromagnetische Felder werden eingehalten, so dass von einer dadurch hervorgerufenen Gesundheitsbeeinträchtigung nicht ausgegangen werden kann und Schutzvorkehrungen nicht erforderlich sind. Der Vorhabenträger wird darüber hinaus die Elektrifizierung nach den geltenden technischen Normen planen und ausführen, so dass Kriechströme z.B. zu benachbarten Gebäuden nicht auftreten werden.

2.1.3 Falls die Kosten unter 2.1.1 und 2.1.2 nicht berücksichtigt sind, werden diese Untersuchungen sicherlich durchgeführt. Gibt es dazu bereits konkrete Schätzungen?

Das Vorhaben befindet sich derzeit noch in dem Stadium vor der formalen Beantragung der Einleitung des Raumordnungsverfahrens. Kostenschätzungen können sich zum jetzigen Zeitpunkt daher allenfalls auf diese Planungsstufe beziehen.

Eine konkrete Kostenschätzung, die detailliert Art und Umfang einzelner Schutzvorkehrungen berücksichtigt, kann erst auf der Grundlage der Planfeststellung erfolgen.

2.1.4 Wie groß ist die tatsächliche Fahrzeitverkürzung für Personenzüge wenn man ausschließlich die Strecke Bad Schwartau bis Puttgarden betrachtet, sind es tatsächlich nur 10 Minuten?

Die Fahrzeitverkürzung hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, die zurzeit noch nicht endgültig feststehen, z.B. genauer Trassierungsverlauf, Art der eingesetzten Fahrzeuge, genaue Fahrplankonstruktion u.v.m.. Somit lässt sich der exakte Fahrzeitgewinn noch nicht ermitteln. Erste Be-

rechnungen lassen einen Fahrzeitgewinn von Lübeck bis zum Beginn der Beltquerung für den Nahverkehr von ca. 25 Minuten und für den Fernverkehr von ca. 15 Minuten erwarten.

2.1.5 Wie hoch ist die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Güterzuges (Frage wichtig wegen der Effektivität)

Die max. Geschwindigkeit eines Güterzuges nach heutigen Ansätzen ist 120 km/h.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit wird sich je nach Fahrplanlage zwischen 90 und 110 km/h einstellen. Bei längeren Relationen sind durch zusätzliche Standzeiten für Personalwechsel und Fahrplanbedingte Wartezeiten auch geringere Werte möglich. Dies hängt jedoch in Einzelfall stark von den Randbedingungen ab und es besteht eine hohe Streuung der Werte.