

Erweiterter Anhang

Einzelvorstellung

Schienernanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)

- Dokumentation nicht im Hauptdokument abgebildeter Forderungen

DB Netz AG

Regionalbereich Nord

I.NG-N-F

Datum: 27.12.2018

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Kernforderungen	4
2.1 Kernforderung 1 „Abstimmung der Planung“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):	4
2.2 Kernforderung 2 „Lärmschutz“ (in der Vorlage an das BMVI als Kernforderung 1 abgebildet):	4
2.3 Kernforderung 3 „Schutz vor Erschütterung“ (in der Vorlage an das BMVI als Kernforderung 2 abgebildet):	6
2.4 Kernforderung 4 „Trassenverlauf“ (in der Vorlage an das BMVI als Kernforderung 3 abgebildet):	7
2.5 Kernforderung 5 „Bahnübergänge und Straßenbaumaßnahmen“ (in der Vorlage an das BMVI als Kernforderung 4 abgebildet):	7
2.6 Kernforderung 6 „Entwicklung des ÖPNV und Schienenfernverkehrs“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):	8
2.7 Kernforderung 7 „Durchführung der Flurbereinigungsverfahren“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):	9
2.8 Kernforderung 8 „Durchführung der Baumaßnahmen“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):	10
2.9 Kernforderung 9 „Entwicklung Verkehrsstationen“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):	10
3 Gemeindespezifische Forderungen	12
3.1 Gemeindespezifische Forderungen der Hansestadt Lübeck	12
3.2 Gemeindespezifische Forderungen Bad Schwartau	13
3.3 Gemeindespezifische Forderungen Ratekau	14
3.4 Gemeindespezifische Forderungen Timmendorfer Strand	15
3.5 Gemeindespezifische Forderungen Scharbeutz	17
3.6 Gemeindespezifische Forderungen Sierksdorf	20
3.7 Gemeindespezifische Forderungen Altenkrempe	21
3.8 Gemeindespezifische Forderungen Schlamin	22
3.9 Gemeindespezifische Forderungen Lensahn	23
3.10 Gemeindespezifische Forderungen Oldenburg in Holstein	24
3.11 Gemeindespezifische Forderungen Göhl	25
3.12 Gemeindespezifische Forderungen Heringsdorf	26
3.13 Gemeindespezifische Forderungen Neukirchen	27
3.14 Gemeindespezifische Forderungen Großenbrode	28
3.15 Gemeindespezifische Forderungen Fehmarn	29

1 Einleitung

Diese Übersicht stellt eine Dokumentation der Forderungen dar, die bereits in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden, die keine kostenwirksamen Maßnahmen beinhalten oder deren Umsetzung nicht durch den deutschen Bundestag im Zuge der parlamentarischen Befassung für das Projekt der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung geregelt werden kann und die sich daher an andere Adressaten (wie z.B. das Land Schleswig-Holstein) richten.

Dieses Dokument dient ausschließlich der Nachvollziehbarkeit von Forderungen, die aus eingangs genannten Gründen nicht Teil des Berichts der DB an das BMVI sind. Es ist keine Entscheidungsgrundlage für die einzelnen Forderungen. Die Nummerierung der unten aufgeführten Kernforderungen entspricht der Nummerierung aus dem Forderungskatalog. Im Zuge der Anpassungen durch den Projektbeirat wurden diese nicht mehr an den Bundestag gerichtet und für die verbleibenden Forderungen eine neue Nummerierung festgelegt.

Da die Forderungen teilweise schon in anderen Runden mit den jeweils Zuständigen weiter besprochen wurden und ggf. aktualisierte bzw. detailliertere Planungen vorliegen, kann es bei einigen Punkten zu Abweichungen kommen.

Dem BMVI wurde diese Übersicht der Vollständigkeit halber ebenfalls zur Verfügung gestellt.

2 Kernforderungen

2.1 Kernforderung 1 „Abstimmung der Planung“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):

Forderung an Bund und Bahn:

„Dem Projektbeirat muss Gelegenheit zur Mitwirkung an der Planung der Schienenanbindung gegeben werden. Nur so können erforderlichenfalls Alternativen erarbeitet und die Unterstützung der Politik eingeholt werden. Die DB AG wird daher aufgefordert, einen Planfeststellungsantrag erst dann zu stellen, wenn die Schutzfrage zu dem jeweiligen Abschnitt abschließend im Projektbeirat geklärt ist.“

Maßnahme im Projekt:

Die Gemeinden werden im Zuge der Planung miteinbezogen (siehe Kapitel 3 im Hauptbericht). Hinweise und Wünsche der Gemeinden – soweit für die DB Netz AG unter Beachtung der geltenden rechtlichen Maßnahmen umsetzbar – werden in die laufende Planung eingearbeitet. Der Forderungskatalog des Projektbeirates wurde von der DB Netz AG hinsichtlich der technischen und umweltrechtlichen Machbarkeit überprüft und nach Kostenkennwertekatalog¹ mit Kostensätzen versehen. Die abschließende Abwägung zu Lärmschutzmaßnahmen erfolgt im Verfahren durch das EBA. Übergesetzliche Maßnahmen können durch den Bundestag beschlossen werden und so Eingang in die Planung finden. Die Forderung nach Abstimmung der Planung ist, soweit es rechtlich möglich ist, bereits berücksichtigt worden.

Grundsätzlich ist hierbei jedoch zu beachten, dass das EBA auch mit Blick auf einen durch den Deutschen Bundestag ggf. zu übergesetzlichen Maßnahmen getroffenen Beschluss insbesondere grundrechtlich geschützte Rechtspositionen bzw. zwingende EU-rechtliche Vorgaben zu berücksichtigen haben wird. Denkbar sind z.B. Konflikte mit Eigentumsrechten Dritter durch zusätzliche Flächeninanspruchnahmen oder auch Konflikte mit umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben.

- **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist und die getrennten Verfahren dies zulassen, berücksichtigt.**

2.2 Kernforderung 2 „Lärmschutz“ (in der Vorlage an das BMVI als Kernforderung 1 abgebildet):

Forderung c) des Forderungskataloges an den Bund:

„Bei der Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen ist die Schienenhinterlandanbindung von Lübeck bis Fehmarn als Einheit zu betrachten, um im Sinne des Bundestagsbeschlusses vom 28.01.2016 eine Gleichbehandlung aller Betroffenen zu ermöglichen. Die Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm sind unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen zu bemessen.“

Maßnahme im Projekt:

Der zweigleisige Neu- und Ausbau der geplanten Strecke 1100 zwischen Bad Schwartau und Puttgarden ist eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Eine wesentliche Änderung nach §1 Abs. 2 der 16. BImSchV bedarf einer baulichen Änderung wie z.B. die Erweiterung eines Schienenweges um eines oder mehrerer durchgehender Gleise sowie eine erhebliche bauliche Änderung, die eine Lärmzunahme von mindestens 3 dB(A) aufweisen oder den vorhandenen Beurteilungspegel im Bereich der Gesundheits- und Eigentumsgefährdung noch weiter erhöhen. Dadurch greifen die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge.

In Lübeck liegen zwei unterschiedlich zu betrachtende Bereiche vor. Zum einen der Hauptgüterbahnhof, bei dem Gleise umgebaut werden und somit eine wesentliche Änderung besteht, und zum anderen der Bereich zwischen Hauptbahnhof und Bad Schwartau, welcher keiner baulichen Änderung unterliegt und somit kein Anspruch auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV hat.

¹ Verzeichnis spezieller Kostengruppen mit Kostensätzen zur Grobkostenermittlung und zur Plausibilitätsprüfung. Die Kostensätze sind mit dem EBA abgestimmt.

Die geplanten baulichen Maßnahmen im Bereich des Hauptgüterbahnhofes Lübeck werden als wesentliche Änderung eingestuft, wodurch Ansprüche auf Lärmvorsorge bestehen. Laut Lärmschutzkonzept 2018 ergeben sich 2.910 Schutzfälle (460 tags, 2.910 nachts) in dem Bereich. Die Kosten für die empfohlenen aktiven Schutzmaßnahmen im Lärmschutzkonzept betragen 32,7 Mio. Euro (11.900 Euro pro Schutzfall) und lösen ca. 95 % der Schutzfälle. Insgesamt verbleiben noch etwa 150 Schutzfälle (zusätzlich 0,75 Mio. Euro für passive Schutzmaßnahmen). Die empfohlenen Maßnahmen beinhalten Lärmschutzwände von 3 m bis 6 m Höhe auf insgesamt knapp 6 km Länge und Mittelwände von 4 m Höhe auf über 2 km Länge.²

Für den Bereich außerhalb des Hauptbahnhofes Lübeck bis Bad Schwartau, in dem keine erheblichen baulichen Maßnahmen an den bestehenden Gleisanlagen geplant sind, besteht keine Grundlage von Lärmvorsorgeansprüche nach 16. BImSchV. Erste Abschätzungen zur Eigentums- und Gesundheitsgefährdung ergeben für diesen Bereich, trotz der bereits durchgeführten Lärmsanierung, dass tags an 35 Gebäuden Beurteilungspegel von 70 dB(A) und mehr sowie nachts Beurteilungspegel von 60 dB(A) und mehr an 434 Gebäuden erreicht werden. Es wird die Umsetzung von möglichen passiven Schutzmaßnahmen angestrebt. Die Kosten für die passiven Schutzmaßnahmen können derzeit nicht kalkuliert werden, da die Anzahl an Wohneinheiten in den Gebäuden nicht bekannt ist.

Streckenabschnitt	Erläuterung	Lärmvorsorgeansprüche
Hauptgüterbahnhof Lübeck	Von Beginn des PFA Lübeck am Kanal-Trave (Baukilometer 3) bis zum Hauptbahnhof Lübeck (Baukilometer 0 bzw. 100)	Ja Durch das Umbauen von Gleisen im Bereich des Hauptgüterbahnhofs Lübeck liegt ein erheblicher, baulicher Eingriff und somit eine wesentliche Änderung vor. Dadurch besteht Anspruch auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV.
Hauptbahnhof Lübeck - Bad Schwartau	Von Beginn des Hauptbahnhof Lübeck (Baukilometer 0 bzw. 100) bis Bad Schwartau (Baukilometer 104,7)	Nein In dem Bereich ist keine erhebliche, bauliche Maßnahme an bestehenden Gleisanlagen geplant. Somit bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV.
Bad Schwartau - Puttgarden	Von Bad Schwartau (Baukilometer 104,7) bis Puttgarden (Baukilometer 184,1)	Ja Der zweigleisige Ausbau der Strecke inkl. Elektrifizierung ist ein erheblicher, baulicher Eingriff und somit eine wesentliche Änderung im Rahmen der 16. BImSchV. Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Tabelle 1: Lärmvorsorgeansprüche Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

- **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist, erfüllt. Da für den Bereich zwischen Lübeck Hbf und Bad Schwartau keine Lärmvorsorge greift, ist die Forderung hier nicht erfüllt.**

Forderung d) des Forderungskataloges an die Bahn:

„Im Bereich der Haltepunkte ist durch besondere Lärmschutzmaßnahmen dafür zu sorgen, dass ein guter Kompromiss zwischen Emissionsschutz und der städtebaulich wünschenswerten Sichtbarkeit des Bahnhofes gefunden wird.“

Maßnahme im Projekt:

- **Siehe Kernforderung 9.**

Forderung e) des Forderungskataloges an die Bahn:

„Bei der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen ist Lärmverdriftung zu vermeiden.“

Maßnahme im Projekt:

Die Lärmschutzmaßnahmen werden durch ein Gutachterbüro wie auch durch die Fachplaner so konzipiert, dass eine Lärmverdriftung vermieden wird.

² Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

- **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist, erfüllt.**

2.3 Kernforderung 3 „Schutz vor Erschütterung“ (in der Vorlage an das BMVI als Kernforderung 2 abgebildet):

Forderung a) des Forderungskataloges an den Bund:

„Die von Schienenverkehrserschütterungen und sekundärem Luftschall Betroffenen sind bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen gleich zu behandeln.“

Maßnahme im Projekt:

Rechtliche Regelwerke zum Schutz vor Erschütterungen durch den Schienenverkehr existieren nicht. Es gibt Richtwerte nach DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“, an denen sich die DB Netz AG beim Neu- und Ausbau von Strecken orientiert. Bei den dort angegebenen Werten handelt es sich nicht um rechtlich verbindliche Grenzwerte, sondern um empfohlene Anhaltswerte, deren Überschreitung nicht zu einer Belästigung von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen führen muss.

Die Betrachtung des sekundären Luftschalls erfolgt in Anlehnung an die 24. BImSchV. In der VDI-Richtlinie 2038 „Gebrauchstauglichkeit von Bauwerken bei dynamischen Einwirkungen – Untersuchungsmethoden und Beurteilungsverfahren der Baudynamik“ gibt es weitere Grundlagen zur Anwendung. Beide Parameter werden in der DB-Richtlinie 820.2050 „Erschütterungen und sekundärer Luftschall“ aufgegriffen.

Eine gleiche Behandlung der beiden Parameter ist aufgrund der unterschiedlichen Schwingungen und dementsprechend auch verschiedener Berechnungen sowie Anhaltswerte nicht sachgerecht. Die Betrachtung der Emissionen erfolgt nach den o.g. Vorgaben.

- **Forderung ist aus Sicht der DB Netz AG aufgrund der unterschiedlichen Schwingungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall nicht erfüllbar.**

Forderung b) des Forderungskataloges an den Bund:

„Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrserschütterungen unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen auch beim Ausbau der Bestandsstrecken durch vollständigen Ersatz des vorhandenen, veralteten Gleisoberbaus. Zusätzlich ist ein durchgehender, vorsorglicher Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile in ausreichender, fachgutachterlich nachgewiesener Bemessung vorzunehmen.“

Maßnahme im Projekt:

Rechtliche Regelwerke zum Schutz vor Erschütterungen durch den Schienenverkehr existieren nicht. Es gibt lediglich Richtwerte nach DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“, an denen sich die DB Netz AG beim Neu- und Ausbau von Strecken orientiert und die durch die höchstrichterliche Rechtsprechung anerkannt sind. Bei den dort angegebenen Werten handelt es sich nicht um rechtlich verbindliche Grenzwerte, sondern um empfohlene Anhaltswerte, deren Überschreitung nicht zwangsläufig zu einer erheblichen Belästigung von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen führen muss.

Beim Erschütterungsschutz erfolgt nicht der gleiche Abwägungsprozess wie beim primären Luftschall, auch gibt es ein anderes Berechnungsvorgehen und andere Schutzmöglichkeiten.

In der Regel kommen nur aktive Maßnahmen, sprich Maßnahmen an der Bahnstrecke oder dem Übertragungsweg, in Frage. In den erschütterungstechnischen Gutachten werden je nach Betroffenheit die entsprechenden Schutzmaßnahmen abgeleitet. Erschütterungsmindernde Konstruktionen sind nicht durchgehend erforderlich, sondern kommen bei ermittelten Betroffenheiten zum Einsatz. Welche Art der Schutzmaßnahme empfohlen wird, hängt von der Schutzwirkung der jeweiligen Maßnahmen ab. Im Anschluss erfolgt die Überprüfung der technischen Umsetzbarkeit. Nach Einbau der Schutzmaßnahmen erfolgt in der Regel eine Untersuchung der Schutzwirkung anhand von Messungen. Darauf aufbauend kann es im Nachgang zu technischen Anpassungen oder einer Entschädigung kommen.

Zur Betrachtung der Emissionen wird sich beim Neubau auf die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, bezogen. Beim Ausbau bestehender Bahnstrecken ist jedoch die Vorbelastung durch Erschütterungen schutzmindernd zu berücksichtigen. Die Wahrnehmungsschwelle bei Menschen liegt nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung bei einer Erhöhung der maximalen Schwingstärke ab 25 %. Ein Vorhabenträger muss nur für solche Beeinträchtigungen einstehen, die seinem Vorhaben zurechenbar sind. Werden die Anhaltswerte bereits ohne das Vorhaben überschritten, muss er anlässlich der Änderung grundsätzlich nicht für deren Einhaltung sorgen; denn dies würde auf eine Pflicht zur Sanierung der vom Vorhaben nicht verursachten Einwirkungen hinauslaufen. Daher sind Anwohnern bei einer Vorbelastung, die nicht die Schwelle zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschreitet, Erschütterungen im Umfang der plangegebenen Vorbelastung plus 25 % zumutbar. Diese Erhöhung rechtfertigt sich daraus, dass eine Zusatzbelastung von 25 % nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis die Wahrnehmungsschwelle für Unterschiede der Beurteilungsschwingstärke darstellt (Rechtsprechung des BVerwG, Urteil vom 29. Juni 2017 - 3 A 1.16).

Das Projekt umfasst ca. 88 km Streckenlänge, wovon rund zwei Drittel der Strecke Neubau sind. Grob ein Drittel der Strecke ist der Ausbau der Bestandstrecke. Der Ausbau begrenzt sich größtenteils auf die Bereiche Bad Schwartau, Altenkrempe, Göhl, Heringsdorf und Fehmarn. Beispielsweise zeigen sich auf Fehmarn aufgrund der großen Abstände zur Trasse keine Betroffenheiten. Dementsprechend erfolgt die Betrachtung der Emissionen nach den o.g. Vorgaben.

- **Forderung ist aus Sicht der DB Netz AG nicht erforderlich und daher nicht erfüllt.**

Forderung c) des Forderungskataloges an die Bahn:

„Nach Fertigstellung der Trasse ist eine erneute Erschütterungsanalyse durchzuführen.“

Maßnahme im Projekt:

In Abstimmung mit dem EBA und im Rahmen der DIN 4150 sind Nachmessungen nach Fertigstellung des Projektes vorgesehen. Aufbauend auf den Ergebnissen erfolgt eine abschließende Betrachtung der Wirkung der gebauten Schutzmaßnahmen.

- **Forderung aus Sicht der DB Netz AG erfüllt.**

2.4 Kernforderung 4 „Trassenverlauf“ (in der Vorlage an das BMVI als Kernforderung 3 abgebildet):

Forderung c) des Forderungskataloges an Bahn und Land:

„Der Eingriff in Natur und Landschaft sowie der Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen sind so gering wie möglich zu halten. Die sich ergebenden Restflächen zwischen Schiene und Autobahn sind als Flächen für den Naturschutz aufzuwerten und als Ausgleichsflächen anzurechnen.“

Maßnahme im Projekt:

Die DB Netz AG ist bestrebt, so wenig Fläche wie nötig in Anspruch zu nehmen. Eine entsprechende Ermittlung erfolgt im Landschaftspflegerischen Begleitplan der jeweiligen Planfeststellungsabschnitte. Flächen, die trotz dieses Bestrebens im Zuge der Trassenfindung zerschnitten bzw. isoliert werden, werden seitens des Projekts als Kompensationsflächen genutzt, sofern eine fachliche Eignung vorliegt und eine Einwilligung mit dem Flächeneigentümer erzielt wird. Bereits umgesetzte Maßnahme ist die Bündelung der Schienentrasse an die der Straße. Soweit hier durch die Gemeinde alternative Planungen gefordert werden, wären diese ggf. auch mit zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen verbunden, was wiederum zu zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft führen kann.

- **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit rechtlich möglich, erfüllt.**

2.5 Kernforderung 5 „Bahnübergänge und Straßenbaumaßnahmen“ (in der Vorlage an das BMVI als Kernforderung 4 abgebildet):

Forderung c) des Forderungskataloges an Bund und Land:

„Die Planungen zur Änderung der Bahnübergänge und Straßenführungen sind zwischen der DB AG und den Straßenbaulastträgern sowie den Kommunen abzustimmen. Die Kommunen sind von eventuell daraus resultierenden Kosten freizuhalten.“

Maßnahme im Projekt:

Diese Abstimmung ist erfolgt. Die Kostenaufteilung erfolgt nach dem EKrG. Das Land Schleswig-Holstein hat eine Übernahme von bis zu 75% zugesagt, sollten Kosten für die Gemeinden entstehen.

- **Die Forderung zur Abstimmung ist aus Sicht der DB Netz AG erfüllt. Die Forderung zur Freihaltung kommunaler Kosten ist für die DB Netz AG nicht erfüllbar. Die Forderung ist an das Land zu adressieren.**

2.6 Kernforderung 6 „Entwicklung des ÖPNV und Schienenfernverkehrs“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):

Forderung a) des Forderungskataloges an das Land:

„Die Region fordert eine gleichberechtigte Berücksichtigung der kommunalen Bedarfe im Zuge der Planung des künftigen ÖPNV in der Region und damit einhergehend eine Verbesserung der Einbindung an den Nahverkehr unter Berücksichtigung der zusätzlichen Belastungen im Hauptbahnhof Lübeck, bislang unterversorgter Orte und die Anforderungen des Tourismus und des Schülerverkehrs. Hierzu ist die Bedienungsqualität, gerade auch im Bereich der Küste während der Sommermonate, zu verbessern.“

Maßnahme im Projekt:

Der Schienenpersonennahverkehr wird vom Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) bestellt. In die Planungen des Projektes geht aber u.a. die Verlegung des Haltepunktes Großenbrode Richtung Heiligenhafen einher, um mit diesem gemeinsamen Haltepunkt Heiligenhafen-Großenbrode eine attraktivere Anbindung an dieses touristische Kerngebiet auch für den saisonalen Intercity-Verkehr zu schaffen. Die Aufwertung des Haltepunktes Fehmarn als lokaler Nahverkehrsknotenpunkt des Nahverkehrs aus/nach Dänemark ist in Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber AKN Eisenbahn GmbH und NAH.SH angestoßen. Die Forderung nach verbesserten Taktzeiten ist an das Land bzw. NAH.SH als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs zu richten.

- **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist, berücksichtigt. Die Forderung zu einer Verbesserung des ÖPNV ist an das Land bzw. an NAH.SH zu richten.**

Forderung b) des Forderungskataloges an das Land:

„Das Land Schleswig-Holstein wird gebeten, mit Verbesserungen der Bedienungsqualität und –häufigkeit im Schienenpersonennahverkehr in Ostholstein sowie durch die Finanzierung einer Bäderbuslinie der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die Region durch den Bau der FBQ und die Realisierung der TEN-Schienengüterverkehrsstrecke zukünftig erhebliche Nachteile (z.B. durch Verlagerung der Bahnhöfe) in Kauf nehmen muss und zusätzlichen Belastungen (u.a. durch Lärm und Erschütterungen) ausgesetzt sein wird. Im Einzelnen wird gefordert:

- die Durchbindung möglichst vieler Züge von Hamburg über Lübeck in den Norden des Kreises Ostholstein,
- ein enger (möglichst halbstündiger) Taktfahrplan von Lübeck nach Neustadt i.H. und Travemünde und von Lübeck nach Fehmarn,
- eine optimale SPNV-Anbindung nach Dänemark,
- die diesbezügliche Ausschreibung des Netzes Ost so anzulegen, dass z.B. durch eine Flügelung der Züge in Lübeck und Haffkrug oder andere Maßnahmen eine Durchbindung von Hamburg nach Neustadt und Travemünde sowie eine dem Fahrgastaufkommen angemessene Anpassung der Wagenkapazitäten gewährleistet wird,
- die Finanzierung eines Bäderbusses als Bestandteil des Netzes Ost und als Ersatz für die Bäderbahn, einschließlich der dafür erforderlichen Infrastruktur“.

Maßnahme im Projekt:

Der Schienenpersonennahverkehr wird von NAH.SH, der straßengebundene ÖPNV vom Kreis Ostholstein bestellt. Die DB Netz AG ist daher nicht Adressat. Die Verlagerung der Bahnhöfe ist größtenteils eine Folge der regionalen Forderung nach einer Trassenverlagerung aus den Orten an der Lübecker Bucht hinaus.

- **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist, berücksichtigt. Die Forderung zu einer Verbesserung des ÖPNV ist an das Land bzw. an NAH.SH zu richten.**

Forderung c) des Forderungskataloges an das Land:

„Ein Ausbau des grenzüberschreitenden Nahverkehrs ist zu fördern.“

Maßnahme im Projekt:

Dies wird von NAH.SH und den dänischen Verkehrsunternehmen geplant.

- **Die Forderung ist an das Land bzw. an NAH.SH zu richten.**

Forderung d) des Forderungskataloges an Bund und Land:

„Die Kosten für die Erschließung und Ausstattung von neuen Bahnhaltepunkten, deren Bahnhofsumfeld und Anbindungen sind unter Beachtung der touristischen Bedeutung der Region vom Bund / Land zu übernehmen.“

Maßnahme im Projekt:

Das Land Schleswig-Holstein hat auf der Regionalkonferenz am 3. November 2017 in Oldenburg in Holstein eine Übernahme von bis zu 85 % des Gemeindeanteils der Kosten für das Bahnhofsumfeld zugesagt. In diesen Kosten sind Grunderwerbskosten nicht enthalten.

- **Die Forderung zur Freihaltung kommunaler Kosten ist für die DB Netz AG nicht erfüllbar. Die Forderung ist an das Land zu adressieren.**

Forderung e) des Forderungskataloges an den Bund:

„Die Haltepunkte entlang der Schienentrasse sind in einem „werbewirksamen Design“ zu gestalten. Die Kosten hierfür trägt der Bund.“

Maßnahme im Projekt:

Die Haltepunkte werden von der DB Station&Service AG im klassischen Design hergestellt. Die DB Netz AG und die DB Station&Service AG sind ebenfalls an einer städtebaulich verträglichen Gestaltung interessiert. Bei der Gestaltung der Haltepunkte werden die jeweils betroffenen Gemeinden eingebunden. Die vom Nahverkehrsunternehmen NAH.SH für die Umfeldgestaltung der Verkehrsstationen beauftragten Büros Agentur BahnStadt GbR und TGP Trüper Gondesen Partner mbB Landschaftsarchitekten BDLA erarbeiten städtebaulich verträgliche Vorschläge.

- **Forderung ist aus Sicht der DB Netz AG nicht erfüllt.**

2.7 Kernforderung 7 „Durchführung der Flurbereinigungsverfahren“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):

Forderung an das Land:

„Die beantragten Flurbereinigungsverfahren sind unter Einbeziehung der DB zeitnah zu beginnen und zügig durchzuführen, um die Flächeninanspruchnahme durch die Schienentrasse verträglicher zu gestalten und den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten.“

Maßnahme im Projekt:

Seitens der DB Netz AG sind keine Flurbereinigungsverfahren beantragt worden. Sollten von anderer Seite Flurbereinigungsverfahren geplant werden, ist die DB Netz AG unterstützungsbereit. Durch die Verlegung der Strecke und - wo möglich - Bündelung mit der BAB 1 wurde die Flächenzerschneidung weitestgehend verringert.

- ⇒ **Forderung ist aus Sicht der DB Netz AG nicht erfüllt. Die Forderung ist an das Land zu richten.**

2.8 Kernforderung 8 „Durchführung der Baumaßnahmen“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):

Forderung a) des Forderungskataloges an Bund, Land und Bahn:

„Die Region fordert eine zwischen den Vorhabenträgern abgestimmte Planung und Ausführung des Ausbaus der Anbindungen, die auf die Belange der einzelnen Kommunen Rücksicht nimmt. In diesem Zusammenhang ist ein geeignetes Baustellen-Management in enger Abstimmung mit den Kommunen zu gewährleisten.“

Maßnahme im Projekt:

Die Abstimmung zwischen den Vorhabenträgern für die Feste Fehmarnbeltquerung, die Schienenanbindung der Feste Fehmarnbeltquerung und den Ausbau der B 207 findet regelmäßig statt und nach erfolgten Planfeststellungsbeschlüssen wird dies auch in der Ausgestaltung der Baustellenlogistik berücksichtigt. Zur Vorbereitung dieser detaillierter werdenden Abstimmung findet seit Januar 2018 monatlich eine Abstimmungsrunde der drei Vorhabenträger mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein statt. Die Gemeinden wurden bislang über Informationsveranstaltungen zum Fehmarnbelt-Tunnel zu den geplanten Baustellenaktivitäten informiert. Im Rahmen der gemeinsamen Informationsformate wird dies auch für die anderen Vorhaben geplant. Mit fortschreitenden Verfahren findet die Einbeziehung der Kommunen statt zur Abstimmung von ggf. erforderlichen Straßensperrungen oder erwarteten erhöhtem Verkehrsaufkommen bei Großveranstaltungen oder zur Hauptferienzeit.

- ⇒ **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist und die getrennten Verfahren dies zulassen, erfüllt.**

Forderung b) des Forderungskataloges die Bahn:

„Der geplante Schienenersatzverkehr infolge der geplanten Streckenstilllegung ist unter Berücksichtigung aller Baustellen effizient und mit dem Kreis und den betroffenen Kommunen abgestimmt, durch die DB AG zu gewährleisten. Dabei ist die notwendige Anzahl von Bussen einzusetzen, um Verspätungen gegenüber dem Fahrplan der DB zu verhindern.“

Maßnahme im Projekt:

Besteller des Schienenersatzverkehrs für den Nahverkehr ist NAH.SH. NAH.SH hat im Zuge der Neuausschreibung des Netzes für Ostholstein diese Anforderungen bereits berücksichtigt und ein attraktives Konzept für den Schienenersatzverkehr vorgestellt. Hinweise der Region werden zurzeit vom NAH.SH überprüft. Der grenzüberschreitende Fernverkehr wird von der DB Fernverkehr AG so lange wie möglich aufrechterhalten. Voraussichtlich mit Baubeginn wird eine Umleitung der Linie von Hamburg nach Kopenhagen über Padborg angestrebt. Schienenersatzverkehre für den Fernverkehr sind ggf. möglich.

- ⇒ **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist, berücksichtigt. Die Forderung bzgl. SEV ist an das Land bzw. an NAH.SH zu richten.**

2.9 Kernforderung 9 „Entwicklung Verkehrsstationen“ (in der Vorlage an das BMVI nicht abgebildet):

Forderung d) des Forderungskataloges (Kapitel Lärmschutz) an die Bahn:

„Im Bereich der Haltepunkte ist durch besondere Lärmschutzmaßnahmen dafür zu sorgen, dass ein guter Kompromiss zwischen Emissionsschutz und der städtebaulich wünschenswerten Sichtbarkeit des Bahnhofes gefunden wird.“

Maßnahme im Projekt:

Die DB Netz AG und die DB Station&Service AG sind ebenfalls an einer städtebaulich verträglichen Gestaltung der Haltepunkte interessiert. Hierzu gab es schon Mitte 2017 Vorschläge in Ab-

stimmung mit dem Schallgutachter. Bei der Gestaltung der Haltepunkte werden die jeweils betroffenen Gemeinden eingebunden. Die vom Nahverkehrsunternehmen NAH.SH für die Umfeldgestaltung der Verkehrsstationen beauftragten Büros Agentur BahnStadt GbR und TGP Trüper Gondesens Partner mbB Landschaftsarchitekten BDLA erarbeiten städtebaulich verträgliche Vorschläge der Lärmschutzwandgestaltung im Bereich der Verkehrsstationen (z.B.: Gabionen, transparente Elemente).

- ⇒ **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist, berücksichtigt. Die Forderung bzgl. der Ausgestaltung der Haltepunkte ist an das Land bzw. an NAH.SH zu richten.**

3 Gemeindespezifische Forderungen

3.1 Gemeindespezifische Forderungen der Hansestadt Lübeck

Forderung 137 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„In Bereichen, in denen die in b) geforderte Umsetzung aktiven Lärmschutzes aus Gründen einer Beeinträchtigung der Blickbeziehungen zur UNESCO-geschützten Altstadtssilhouette nicht vertretbar ist, sind Schutzbauwerke in Form von Einhausungen bzw. Teileinhausungen zu errichten. Dies gilt insbesondere entlang der Katharinenstraße.“

Zwischen Lübeck Hauptbahnhof und der Planfeststellungsgrenze PFA 1 sind keine erheblichen baulichen Eingriffe vorgesehen, wodurch kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz nach 16. BImSchV im Stadtgebiet besteht.

Einhausungen sind mit ca. 9 m Höhe höher als 6 m hohe Lärmschutzwände und beeinflussen die Blickbeziehung dementsprechend mehr. Des Weiteren ist eine Einhausung wegen der vielen Bestandsgleise nicht möglich. Der Abstand zwischen einzelnen Gleisen ist zu gering, um Stützen für Einhausungen zu errichten.

Mögliche Lösung: Lärmschutzwände im Bereich der Katharinenstraße (ca. von der Fackenburger Allee bis zur Einsiedelstraße) Höhe 6 m + Galerien Auskragung 6,0 m

Auch auf diese Variante wird seitens der Hansestadt Lübeck verzichtet, da auch diese die Blickbeziehung beeinträchtigen würde.

- **Der Bereich entlang der Katharinenstraße wird in Forderung 147 der Vorlage an das BMVI betrachtet.**

Forderung 138:

„Prüfung, ob noch weitere Einhausungen bzw. Teileinhausungen entlang der Strecke Lübeck Hbf. / Moisling möglich sind.“

Eine Einhausung ist wegen der vielen Bestandsgleise nicht möglich. Des Weiteren ist der Abstand zwischen einzelnen Gleisen zu gering, um Stützen für Einhausungen zu errichten.

- **In Forderung 147 werden bereits alle realisierbaren Schutzmaßnahmen für diesen Bereich betrachtet.**

Forderung 139 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Durchführung einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Lübecker Hauptbahnhof unter Einbeziehung sämtlicher prognostizierter Nahverkehre und sämtlicher von der Güterverkehrsprognose der LPA für das Jahr 2030 prognostizierten Güterverkehre.“

- **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist, berücksichtigt. Die Forderung ist an das Land zu richten.**

3.2 Gemeindespezifische Forderungen Bad Schwartau

Forderung 149:

„Gleichbehandlung der vom Schienenverkehrslärm Betroffenen bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen.

Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen, also entsprechend § 1, Absatz 2, Nr.1 der Bundesimmissionschutzverordnung (BlmSchV) – ebenso wie an dem gesamten übrigen Streckenabschnitt von der Gemeinde Ratekau bis nach Fehmarn, auf dem infolge des Neubaus oder des Baus des zusätzlichen Gleises o.g. Regelung greift. Das heißt, bezogen auf den prognostizierten Schienenverkehrslärm, Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BlmSchV im gesamten Stadtgebiet unabhängig vom Nachweis der wesentlichen Änderung gemäß § 1, Absatz 2, Nr. 2 16. BlmSchV.“

- **Die Forderung wird gesetzlich erfüllt.**

Forderung 142:

„Gleichbehandlung der von Schienenverkehrserschütterungen und sekundärem Luftschall Betroffenen bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen. Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrserschütterungen unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen, also entsprechend DIN 4150, Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) – ebenso wie für die ca. 55 km lange Neubaustrecke der Schienenanbindung beginnend mit der Gemeinde Ratekau. Deshalb: vollständiger Ersatz des vorhandenen, veralteten Gleisoberbaus in der gesamten Ortsdurchfahrt Bad Schwartau und Neubau entsprechend Regelbauweise. Zusätzlich: Durchgehender vorsorglicher Einbauerschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile in ausreichender, fachgutachterlich nachgewiesener Bemessung (anstatt vereinzelter nachträglicher Entschädigungsmaßnahmen, für die jeweils erst noch ein Nachweis der Überschreitung der prognostizierten Belastung erforderlich wird).“

- **Die Forderung wird gesetzlich erfüllt. Erschütterungsschutz nach DIN 4150 wird gewährleistet. Der Gleisoberbau veraltet nicht. Dieser wird regelmäßig überwacht und bedarfsweise ausgebessert.**

Forderung 78:

„Gleichbehandlung aller Betroffenen bei der Bereitstellung von Finanzmitteln über das gesetzliche Maß hinaus. Finanzielle Berücksichtigung der erforderlichen baulichen Maßnahmen für den Lärm- und Erschütterungsschutz und die Tieferlegung des Gleisbettes seitens des Bundesministeriums für Verkehr in Entsprechung der für die umfangreichen Neutrassierungen ab Ratekau schon bereitgestellten Finanzmittel (1,52 Milliarden Euro für ca. 80 km Bahntrasse, davon ca. 55 km Neubaustrecke im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens).“

- **Maßnahme wurde in den Kernforderungen betrachtet. Weitere Maßnahmen aus dieser Forderung wurden nicht hergeleitet.**

3.3 Gemeindespezifische Forderungen Ratekau

Forderung 5:

„Sofern es bei der derzeitigen Planung der DB bleibt, sind für die Kreuzung Ruppersdorfer Weg unterschiedliche Alternativen zu erarbeiten und unter Einbeziehung der Gemeinde zu bewerten.“

- **Die Forderung wird gesetzlich erfüllt.**

Forderung 12 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Die Gemeinde Ratekau strebt einen gemeinsamen Haltepunkt Ratekau/Timmendorfer Strand an. Um Synergien zu nutzen und die Attraktivität des ÖPNV in der Lübecker Bucht zu steigern wird gefordert, die für den Haltepunkt Neuhof/Timmendorfer Strand vorgesehenen Bundesmittel zusätzlich zu den Landesmitteln für den gemeinsamen Haltepunkt in Ratekau einzusetzen.“

- **Forderungen bzgl. der Planung von Haltepunkten sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 6 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Die Erreichbarkeit des Bahnhofes aus dem Ortskern soll über die Verlängerung der Bahnhofstraße erfolgen. Das neu zu errichtende Brückenbauwerk für die Schienentrasse ist in der Breite so ausreichend zu bemessen, dass Fußgänger und Radfahrer diese Brücke ebenfalls zur Kreuzung der Bäderstraße nutzen können.“

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 81:

„Bei der Einrichtung eines gemeinsamen Haltepunktes in Ratekau ist weiterhin ein ausreichender ÖPNV, insbesondere zur Schülerbeförderung, auf den Strecken Pansdorf - Timmendorfer Strand und Pansdorf - Bad Schwartau zu gewährleisten. Darüber hinaus sollten die Chancen für einen verbesserten ÖPNV auf den Strecken Ratekau – Timmendorfer Strand und Ratekau – Niendorf/O. genutzt werden.“

- **Forderungen nach einem ausreichenden bzw. verbesserten ÖPNV sind an das Land S-H bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 134:

„Anpassung der Regionalplanung dahingehend, dass Möglichkeiten zur Ausweisung von neuen Gewerbegebieten entlang der Neubautrasse (z.B. in Höhe Ratekau und Luschendorf) geschaffen werden.“

- **Dabei handelt es sich um eine Forderung, die nicht kostenwirksam ist, sondern eine Genehmigung erfordert. Forderung ist nicht an die DB zu richten.**

3.4 Gemeindespezifische Forderungen Timmendorfer Strand

Forderung 16+117+118 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

- A) *„Die Bahnsteige beider Bahnstationen sind mit ausreichend dimensionierten überdachten Wartebereichen auszustatten.*
 - B) *Sanitäreanlagen sind bereitzustellen.*
 - C) *Treppenanlagen sind zu überdachen.*
 - D) *Für beide Stationen muss ein Zugang zu den Gleisen über Aufzüge sichergestellt werden.*
 - E) *Sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und e-Bikes.*
 - F) *Park- und Ride / Bike-Flächen sind aufgrund des erwarteten hohen Ziel- und Quellverkehrs (Tourismus, Pendler) entsprechend groß auszugestalten.*
 - G) *Flächen für E-Mobilität sollen berücksichtigt werden.*
 - H) *Ausreichend Taxi- und Kurzzeitparkplätze sind vorzuhalten.*
 - I) *Barrierefreiheit ist sicherzustellen.*
 - J) *Die Gemeinde soll freigehalten werden von Kosten zur Erschließung und Bau der neuen Bahnhalte.*
 - K) *Namensgebung „Timmendorfer Strand“ sicherstellen*
 - L) *Bei einer Entscheidung für nur einen Haltepunkt: Sicherstellung sämtlicher vorgesehenen Bundes- und Landesmittel für die jeweiligen Haltepunkte Ratekau und Neuhof zur Verwendung für eine attraktivere Ausstattung eines gemeinsamen Bahnhofes.*
 - M) *Ratekau:*
 - ➔ *Schaffung erweiterter Parkmöglichkeiten (z.B. Parkpalette) als Mitfahrerparkplatz (P+M, Parken + Mitfahren, finanziert vom Land) für Fahrgemeinschaften des MIV.*
 - N) *Neuhof:*
 - ➔ *Bahnsteiglänge: 400m zur Absicherung als Haltepunkt für Fernzüge.*
 - ➔ *Weiterhin Anbindung des Bahnhalts Timmendorfer Strand (Neuhof /oder gemeinsamer Bahnhof Ratekau) an den Fernverkehr mit IC-Halten, mind. 2x täglich in der Saison.“*
- **Aus den Forderungen J), K) und L) ergeben sich keine kostenwirksamen Maßnahmen. Die Forderungen B), E), F), G), H), M) beziehen sich auf eine Umgestaltung des Bahnhofumfeldes und obliegen nicht der Planung der DB AG. Diese werden in der Kernforderung durch die Planung von Bahnstadt berücksichtigt. Die Anbindung kann aufrechterhalten werden, dazu sind jedoch Bahnsteige mit einer Länge von 210 m ausreichend. Forderung C) und D) sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 116 + 51:

„ÖPNV

- A) *Der Wegfall der Bäderbahn muss kompensiert werden. Dabei muss die Erreichbarkeit des Ortes für Pendler und Touristen sichergestellt werden. Erreichbarkeit und verkehrliche Vernetzung bis in Strandnähe, das bedeutet konkret: Führung des Bäder-Busses vom Bahnhof Timmendorfer Strand / Ratekau größtenteils auf der Trasse der alten Bäderbahn über den jetzigen Bahnhof Timmendorfer Strand – Bahnhofstraße – Bergstraße – Lübecker Straße – B76 – Höppnerweg – ZOB als Weiterentwicklung des von NAH.SH erarbeiteten Konzeptes.*
- B) *Die ÖPNV-Anbindung soll auch unter Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkten betrachtet werden (z.B. kleinere Elektrobusse als Shuttleverkehr im Sommer).*
- C) *Anbindung der Haltepunkte an das Zentrum.*
- D) *Die Finanzierung eines Bäderbusses als Bestandteil des Netzes Ost und als Ersatz für die Bäderbahn, einschließlich der dafür erforderlichen Infrastruktur.*
- E) *Anbindung je Zugankunft, auch in den Morgen- und Abendstunden, sowie am Wochenende.*
- F) *Der Bäderbus soll durch entsprechendes Fahrzeugmaterial über eine erhöhte Kapazität zur Fahrradmitnahme/Rollstühle/Kinderwagen verfügen.*
- G) *Schaffung eines ÖPNV-Angebotes mit Verknüpfung der umliegenden Bahnstationen zur Erschließung der umliegenden Ortschaften.*

H) *Sicherstellung, dass die Gemeinden Timmendorfer Strand und Ratekau als Region für "Autonom fahrende Busse und Fahrzeuge im ländlichen Raum" teilnehmen. Der Kreis Ostholstein wird aufgrund der vielen Touristen 2018 Modellregion.*

- **Forderungen nach einem ausreichenden bzw. verbesserten ÖPNV sind an das Land S-H, NAH.SH bzw. für den straßengebundenen PÖNV an den Kreis Ostholstein zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 13+14 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„*Nachnutzung der Bestandstrasse*

- A) *L 181 –Bestandstrasse ausbauen für Straßenverkehr alternativ*
- B) *Sicherung der alten Bahntrasse als Verkehrsweg (Möglichkeit zur Entwicklung von Weiternutzungskonzepten wie z.B. Fahrradtrasse)*
- C) *Finanzierung des Ausbaus der Bestandstrasse zur Befahrbarkeit des Bäderbusses.*

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 119:

„*Verkehrliche Infrastruktur*

- A) *Erforderlicher Ausbau oder Änderungen (Planung und Bau) von vorhandener Infrastruktur sind aus Bundes- oder Landesmitteln zu finanzieren.*

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 143:

„*Trassenverlauf*

- *Konsequente Führung der Entwurfsplanungsstrecke an der Autobahn.*
- **Die Bündelung der Verkehrswege wird bereits in der Planung berücksichtigt.**

3.5 Gemeindespezifische Forderungen Scharbeutz

Forderung 123:

„Die Lärmschutzeinrichtungen soll nicht erst bei Baukilometer 119 + 270, sondern bereits bei Baukilometer 117 + 532 beginnen. Die ausgewiesenen 3 m hohen Lärmschutzwand von Baukilometer 122 + 000 bis 122 + 700 soll auf 4 m erhöht werden, weil in der bisherigen Betrachtung das Baugebiet Knacker III noch nicht berücksichtigt wurde.“

- **Diese Forderung wird übergreifend in der Kernforderung 1 („Niedrige Immissionsgrenzwerte“) abgeschätzt.**

Forderung 124:

„Im Bereich Haffkrug/Sierksdorf ist im Bereich des Abzweigers Richtung Neustadt ein überlappender Lärmschutz zwischen Baukilometer 123 + 500 und 124 + 933 mit einer Lärmschutzwand am Abzweiger sicherzustellen.“

- **Diese Forderung wird übergreifend in der Kernforderung 1 („Niedrige Immissionsgrenzwerte“) abgeschätzt.**

Forderung 125:

„Die Lärmschutzeinrichtungen im Bereich der Haffwiesen sind so herzurichten, dass sie entsprechend der Kernforderung nach einer gemeinsamen Lärmschutzbetrachtung und -bewertung von Autobahn und Bahnstrecke den größtmöglichen Lärmschutz, unter geringstmöglicher Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, sicherstellen.“

- **Diese Forderung wird übergreifend in der Kernforderung 1 („Niedrige Immissionsgrenzwerte“) abgeschätzt.**

Forderung 126:

„Die Straßenunterführung Speckenweg wird in einer Breite von 6,50 m und einer Höhe von 4,50 m gefordert.“

- **Die Forderung wird gesetzlich erfüllt.**

Forderung 20 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Neuerstellung eines Bahnhofsgebäudes mit beheiztem Warteraum, Sanitäranlagen und Fahrradabstellanlagen (vergleichbar zu dem bestehenden und erst vor einigen Jahren erstellten Bahnhofsgebäude Scharbeutz) unter Berücksichtigung von Flächen für E-Mobilität.“

- **Forderungen bzgl. der Planung von Haltepunkten sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 21+24 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Aufgrund der großen Höhenunterschiede zwischen den Bahnsteiganlagen und dem Bahnhofsvorgelände müssen die Zugänglichkeiten der Bahnstationen in Haffkrug und Scharbeutz auch über Aufzüge sichergestellt werden (ausschließlich Rampenanlagen, wie sie derzeit am Bahnhof in Scharbeutz gegeben sind, sind insbesondere für ältere Fahrgäste mit nichtelektrischen Mobilitätshilfen unzumutbar).“

- **Forderungen bzgl. der Planung von Haltepunkten sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 22+26 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Die Bahnsteige beider Bahnstationen sind mit ausreichend dimensionierten überdachten Wartebereichen auszustatten.“

- **Forderungen bzgl. der Planung von Haltepunkten sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 23+27 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Die Treppenanlagen der Bahnstationen sind zu überdachen.“

- **Forderungen bzgl. der Planung von Haltepunkten sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 17:

„Beibehaltung einer direkten Fuß- und Radewegeverbindung zwischen dem Neddelstredder und der Neißestraße, damit insbesondere Schulkinder, Urlauber, Besucher der Jugendbildungsstätte Klingberg und des Geländes der freien Pfadfinder weiterhin sicher ihre Zielorte erreichen können.“

- **Die Forderung wird erfüllt.**

Forderung 18:

„Verlegung der Bahnstation Scharbeutz nördlich des Bövelstredder (s. Anlage).“

- **Die Forderung wird erfüllt.**

Forderung 19:

„Erhalt der alten Autobahn-Unterführung des Bövelstredder als Zugang zur neuen Bahnstation Scharbeutz (evtl. Teil des Rettungskonzeptes).“

- **Der Erhalt der Unterführung obliegt dem LBV.SH als Eigentümer.**

Forderung 82:

„Für den zu erwartenden Ziel- und Quellverkehr aus dem Schienenersatzverkehr während der Bauzeit sind die Infrastruktureinrichtungen im Umfeld des Haltepunktes Haffkrug (z. B. die Park & Ride-Flächen) entsprechend größer auszugestalten.“

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 83:

„Hinsichtlich der Erschließung der Bahnstation Haffkrug gibt es derzeit noch keine feststehende Planung. Daher ist eine abschließende Beurteilung seitens der Gemeinde Scharbeutz noch nicht möglich. Die Gemeinde behält sich vor, entsprechende Anmerkungen vorzunehmen, sobald die Vorplanung seitens der DB abgeschlossen ist und diese Unterlagen der Gemeinde zur Verfügung stehen.“

- **Aus dieser Forderung werden keine kostenwirksamen Maßnahmen abgeleitet**

Forderung 127:

„Im Rettungskonzept ist die beidseitige Erreichbarkeit der Gleisanlagen im Bereich der Haltepunkte zu prüfen.“

- **Nach EBA Richtlinie muss bei bis zu zwei parallel verlaufenden Gleisen nur ein einseitiger Rettungsweg hergestellt werden. Forderung ist nicht erfüllt.**

Forderung 128 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Der in Haffkrug vorgesehene Kreisverkehr zur Anbindung des dortigen Haltepunktes muss eine gleichrangige Anbindung von Bahnhofstraße und Waldweg vorsehen. Zur Kompensation der durch den Bau des Kreisverkehrs wegfallenden gemeindlichen Flächen fordert die Gemeinde Scharbeutz entsprechende Ersatzflächen auf dem bisherigen Bahnhofsgelände.“

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 129 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Es ist eine direkte (gerade) fußläufige Verbindung in der Verlängerung der Bahnhofstraße Haffkrug zum Haltepunkt herzustellen.“

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 130 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Zwischen der Bahnhofstraße Haffkrug und dem Cap-Arcona-Denkmal ist eine fußläufige Anbindung herzustellen.“

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 132:

„Es sind die notwendigen Wildüberführungen bzw. Einrichtungen für den Artenschutz herzustellen.“

- **Notwendige Maßnahmen werden in der aktuellen Planung berücksichtigt.**

Forderung 133 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Die bisherige Bestandsstrecke soll so umgebaut werden, dass sie als fuß- und radläufige Verbindung oder auch für einen autonomen Shuttle-Service zwischen Lübeck und Haffkrug genutzt werden kann. Die Trägerschaften der hierfür erforderlichen überführenden Brückenbauwerke sind vom Bund/Land zu übernehmen.“

Die Gemeinde Scharbeutz fordert explizit den Umbau der alten Bestandsstrecke zu einer für Fahrzeuge befahrbaren Straße.

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

3.6 Gemeindespezifische Forderungen Sierksdorf

Forderung 84:

„Im Bereich der Ortschaft Roge sind während der Bauphase zwingend Beobachtungsbrunnen anzulegen um eventuelle Veränderungen des Grundwasserspiegels zu dokumentieren. Vor Beginn sind an ausgewählten Gebäuden „Setzmarken“ anzubringen.“

- **Die Forderung wird gesetzlich erfüllt.**

Forderung 31 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Mit der Verlegung des II. Roger Weges (Mühlenredder) Richtung L 309 ist auch ein Fuß- und Fahrradweg anzulegen. Die Flächen hierfür sind im Planfeststellungsverfahren mit auszuweisen.“

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

3.7 Gemeindespezifische Forderungen Altenkrempe

Forderung 33:

„Planung und Bau erforderlicher neuer Gemeindestraßen auf Kosten des Bundes im Bereich des BÜG Hasselburg und am Sierhagener Weg (Rogerfelde). Siehe Pkt. 1 (Forderung 32)“

- **EÜ Sierhagener Weg ist eine EKrG-Maßnahme nach §11 (Kostentragung Bahn). Straßenbulasträger der SÜ Milchstraße (Hasselburg) ist der LBV-SH. Aus dieser Forderung wurden keine kostenwirksamen Maßnahmen abgeleitet.**

3.8 Gemeindespezifische Forderungen Schlamin

Forderung 35:

„Die Zufahrt zur Hauptstraße 1-15 in Groß Schlamin muss erhalten bleiben. Andernfalls verlängern sich Rettungswege unzumutbar und die Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln wird stark erschwert. Ferner verläuft bei Entfall dieser Zufahrt der gesamte Liefer- und Ernteverkehr durch den Dorfkern, was eine große Gefahr für spielende Kinder und Fußgänger zur Folge hätte.“

- **Die Forderung wird erfüllt.**

Forderung 86:

„Wie schon von Bürgern der Gemeinde Schashagen im ROV vorgebracht, verlangt die Initiative „Bürger Schlamins“ die ergebnisoffene Prüfung einer Trasse östlich der Autobahn A1. Die Querung der Autobahn könnte zwischen der Straße „Am Stegelbusch“ und Rastplatz „Hasselburger Mühle“ erfolgen. Die Betroffenheit der Ortschaften wird durch diese Alternative stark reduziert. Ferner wechselt die favorisierte Trassenvariante ohnehin vor Oldenburg auf die Ostseite der Autobahn.“

Mit der Westtrassenentscheidung verlagern sich Konfliktfälle und entsprechende Schutzanforderungen von der Ostseite der BAB (Windenergiefelder Lensahn, Ortschaft Damlos) in die sehr dichte Siedlungsnähe um Schlamin herum. Wenn es bei dieser Trassenführung bleibt, so erwartet Schlamin kompensatorische Zusatzinvestitionen in die Schutzmaßnahmen bzgl. Lärm, Erschütterung und ortsbaulicher Gestaltung.“

- **Alternativprüfungen inklusive der Prüfung einer Trasse östlich der Autobahn war Bestandteil des Raumordnungsverfahrens. Oben genannte kompensatorische Zusatzinvestitionen sind mit der Vorzugsvariante als Teil des gesetzlichen Schutzanspruchs zu Schienenverkehrslärm und Erschütterungswirkungen enthalten. Außerdem sind die geforderten Schutzmaßnahmen bereits in die Kernforderungen nach „Vollschutz“ und „Niedrige Immissionsgrenzwerte“ (Kernforderung 1) enthalten.**

3.9 Gemeindespezifische Forderungen Lensahn

Forderung 89:

„Die Gemeinde Lensahn fordert, dass die Planung des Haltepunktes Lensahn, unter Einhaltung der Mindestkriterien:

- Sichtbarkeit der Station im öffentlichen Raum,
- Komfort für die Fahrgäste (u.a. Barrierefreiheit, Verknüpfungs- und Aufenthaltsqualität),
- Integration der verkehrlichen Maßnahmen (u.a. Vorplatz mit Zufahrt von der Bäderstraße mit Verkehrsfunktion z.B. ausreichend Taxi/Kurzzeitparkplätze, Park & Ride Anlage, Bike & Ride Anlage, Errichtung von Bushaltestellen an der Bäderstraße, etc.),

in enger Abstimmung mit der Gemeinde erfolgt.“

- **Forderungen bzgl. der Planung des Haltepunktes Lensahn sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

3.10 Gemeindespezifische Forderungen Oldenburg in Holstein

Forderung 92:

„Die Kosten für die Anbindung der SÜ Wirtschaftsweg Oldenburg an die Göhler Chaussee sind vom Vorhabenträger zu übernehmen. Das gilt insbesondere für die Wiederherstellung des gerade im Zuge der Aufhebung des Bahnübergangs „Feldhof“ aufgenommen Wegestücks. Ebenso sind die Kosten der SÜ Wirtschaftsweg Oldenburg selbst vom Vorhabenträger zu übernehmen.“

- **Die Forderung wird gesetzlich erfüllt.**

Forderung 90:

„Da die neue Erschließung des Haltepunktes Oldenburg in Holstein von der Göhler Straße über den Milchdamm einzig durch das Projekt FFBQ und die Hinterlandanbindung dazu notwendig wird, ist diese ebenso wie das Haltepunktumfeld zusammen mit der Trasse planfestzustellen. Nur so kann gewährleistet werden, dass neben der verkehrlichen Anbindung auch das Bahnhofsumfeld bis zur Inbetriebnahme der Bahnanlagen fertig gestellt ist.“

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 90a:

„Die Kosten für Erschließung sind der Stadt von der Hand zu halten.“

- **Forderungen bzgl. des Bahnhofsumfeldes sind an das Land Schleswig-Holstein zu richten.**

Forderung 36:

„Die Stadt fordert, dass die Zusagen zum Ausbau des Haltepunktes für ICE-Punkte eingehalten werden und Oldenburg in Holstein weiterhin der einzige Haltepunkt für diese Fernzüge in Ostholstein bleibt.“

- **Forderungen bzgl. der Planung von Haltepunkten sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

Forderung 36a (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Der Haltepunkt ist über die Mindeststandards der DB hinaus auszubauen. Dazu gehören Aufzüge, die eine echte Barrierefreiheit gewährleisten, Fahrradabstellanlagen, Wetterschutzeinrichtungen, ein Kiosk und eine WC-Anlage.“

- **Forderungen bzgl. der Planung von Haltepunkten sind an das Land Schleswig-Holstein bzw. NAH.SH zu richten und werden von diesen Organisationen entsprechend geplant.**

3.11 Gemeindespezifische Forderungen Göhl

Forderung 38:

„Planung und Bau der „neuen“ Gemeindestraße bzw. Anbindung nach Neuschwelbek auf Kosten des Bundes.“

- **Bei Notwendigkeit der Umlegung oder Anpassung der Anbindung nach Neuschwelbek im Rahmen der BÜ Aufhebung Göhl fließen die Kosten in die EKrG-Kostenmasse der BÜ Aufhebung (Forderung 37) mit ein. Kosten aus dieser Forderung sind in der Kernforderung 4 berücksichtigt.**

3.12 Gemeindespezifische Forderungen Heringsdorf

Forderung 98:

„Erforderliche Änderungen (Planung und Umbau) der Straßenführungen der Gemeindestraßen in den Bereichen Rellin, Klötzin sind aus Bundes- bzw. Landesmitteln (PB 09.02.17) zu finanzieren.“

- **Kosten aus dieser Forderung sind in der Kernforderungen 4 (Kostenübernahme der EKrG-Maßnahmen) berücksichtigt.**

Forderung 40:

„Planung und Bau der „neuen“ Gemeindestraße bzw. Anbindung nach Klötzin (Umwidmung von Teilen der B 501) auf Kosten des Bundes.“

- **Kosten aus dieser Forderung sind in der Kernforderungen 4 (Kostenübernahme der EKrG-Maßnahmen) berücksichtigt.**

Forderung 97:

„Die Wohnqualität für die Bürger/innen und der wesentliche Wirtschaftsfaktor der Region, der Tourismus, dessen derzeitige positive Entwicklung auszubauen ist, muss erhalten bleiben.“

- **Aus dieser Forderung wurden keine kostenwirksamen Maßnahmen abgeleitet.**

3.13 Gemeindespezifische Forderungen Neukirchen

Forderung 41:

„Erforderliche Änderungen (Planung und Umbau) der Straßenführungen in den Bereichen der Gemeindestraßen Satjewitz, Ölendorf, Löhrstorf-Sütel und Bergmühle sind aus Bundes- bzw. Landesmitteln zu finanzieren (PB 09.02.17).“

- **Kosten aus dieser Forderung sind in der Kernforderungen 4 (Kostenübernahme der EKrG-Maßnahmen) berücksichtigt.**

Forderung 135:

„Beseitigung des jetzigen höhengleichen Bahnübergangs über die K 56 im Bereich Ölendorf/Neukirchen durch eine Straßenüberführung. Die Schaffung dieser Überführung ist aus Sicht der Gemeinde Neukirchen von großer Wichtigkeit, da nur hierüber diverse Ortschaften, vier große Campingplätze und mehrere Ferienhausgebiete erreicht werden können.“

- **Kosten aus dieser Forderung sind in der Kernforderungen 4 (Kostenübernahme der EKrG-Maßnahmen) berücksichtigt.**

Forderung 99:

„Die Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen zur Erreichung der Campingplätze bzw. Ferienwohngebiete Seekamp, Sütel, Ostermade, Sahn und Kraksdorf bleibt zu gewährleisten.“

- **Der Rettungsdienstträger (grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte) hat zu gewährleisten, dass die Hilfsfristen eingehalten werden. Diese Forderung ist an das Land Schleswig-Holstein zu richten. Aus dieser Forderung wurden keine kostenwirksamen Maßnahmen abgeleitet.**

3.14 Gemeindespezifische Forderungen Großenbrode

Forderung 144:

„Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach gemeinsamer Lärmschutzbewertung des geplanten Schienenneubaus und des geplanten Ausbaus der B 207 (Gemeindegebiet Großenbrode).“

- **Diese Forderung wird übergreifend in Kernforderung 1 (Lärmschutz) abgeschätzt.**

Forderung 122:

„Kostenfreistellung des kommunalen Anteils für den Rückbau der Bahnübergänge Feldscheide, Pomosin und Strandstraße.“

- **Kosten aus dieser Forderung sind in der Kernforderungen 4 (Kostenübernahme der EKrG-Maßnahmen) berücksichtigt.**

Forderung 100:

„Einbeziehung in die Planung der neuen Fehmarnsundquerung (einschl. Anbindungen der B 207 und der Schienentrasse und die Möglichkeit des Einbringens übergesetzlicher Forderungen gem. des TEN-Trassen Beschlusses des dt. Bundestags von Januar 2016 in das Verfahren Planung und Errichtung einer neuen Querung des Fehmarnsundes. Die Kommunen Großenbrode und Fehmarn sind wegen dieses Sonderfalles der Anbindung in die Planungen einzubeziehen. In einer Resolution der Gemeindevertretung Großenbrode vom 24.09.2014 wird die Herstellung einer neuen Fehmarnsundquerung durch einen Tunnel (siehe auch Sitzungen Dialogforum FBQ und Kommunalkonferenz FSQ) gefordert.“

- **Um die unmittelbar betroffenen Gemeinden und Interessenvertreter über die Planungen des Ersatzbauwerkes der Fehmarnsundbrücke zu informieren, wurden bislang fünf Kommunalkonferenzen durchgeführt. Zukünftig soll der Informationsaustausch über das Dialogforum zur Festen Fehmarnbeltquerung und direkt über die Vorhabenträger stattfinden. Zuletzt wurde bei einer gemeinsamen Informationsveranstaltung auf Fehmarn am 4. Juli 2018 sowie bei der 29. Sitzung des Dialogforums am 5. Juli 2018 über den Stand der Planungen informiert.**

Die Vorplanung für die neue Fehmarnsundquerung wird momentan erstellt. Das Ergebnis des Variantenentscheides für die neue Fehmarnsundquerung wird voraussichtlich Mitte 2019 vorliegen. Als Varianten der Vorplanung werden verschiedenste Tunnel- und Brückenlösungen untersucht. Alle Varianten werden nach Abschluss der Vorplanung den Gemeinden und der Öffentlichkeit vorgestellt. Darüber hinaus werden die Gemeinden im Herbst 2018 über die Planungen und das umfangreiche Verfahren zur Linienfindung informiert.

Da die Vorplanungen und der Variantenentscheid für eine neue Fehmarnsundquerung noch nicht abgeschlossen sind, kann eine Parlamentarische Befassung gemäß § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen (BUV) derzeit noch nicht erfolgen. Nach Abschluss der Vorplanungen und dem Variantenentscheid für eine neue Fehmarnsundquerung wird die DB dem BMVI die Ergebnisse der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung berichten. In diesem Bericht werden auch die Forderungen der Gemeinden entsprechend der Einzelvorstellung für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung dargelegt werden (vgl. Einleitung im Hauptbericht).

Aus dieser Forderung wurden keine kostenwirksamen Maßnahmen abgeleitet

3.15 Gemeindespezifische Forderungen Fehmarn

Forderung 145:

„Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach gemeinsamer Lärmschutzbewertung des geplanten Schienenneubaus und des geplanten Ausbaus der B 207 (Stadtgebiet Fehmarn).“

- **Diese Forderung wird übergreifend in der Kernforderung 1 (Lärmschutz) abgeschätzt.**

Forderung 42:

„Beim Ausbau der B 207 im Bereich Burg/Amalienhof ist ein neues Brückenbauwerk (Abstimmung LBV.SH und DB AG) im Zuge des Ausbaus der L 209 zu erstellen, zur Vermeidung von Verkehrskonflikten innerhalb der Ausbauphase der B 207 und weiterer Großbaustellen im Zusammenhang der Errichtung der FBQ.“

- **Die Stadt Fehmarn steht mit dem MWVATT SH und dem LBV.SH in Abstimmung für eine Vereinbarung für ein neues Brückenbauwerk. Bei Zustandekommen der Vereinbarung würde die DB Netz AG mit dem LBV.SH eine bilaterale Vereinbarung für die Elektrifizierung und erforderlichen Brückenschutzeinrichtungen schließen. Forderung ist an den LBV-SH zu richten. Aus dieser Forderung wurden keine kostenwirksamen Maßnahmen abgeleitet**

Forderung 43:

„Die zukunftssträchtige Nutzung des Tiefseehafens Puttgarden bleibt zur Erhaltung/Sicherung von Arbeitsplätzen in der strukturschwachen Region zu gewährleisten. Eine entsprechende Anbindung an diesen Hafen ist somit herzustellen. Die Straßenanbindung zum Hafen Puttgarden ist so zu klassifizieren wie es jetzt auch der Fall ist, nämlich als Bundesstraße.“

- **Diese Forderung ist an das Land Schleswig-Holstein zu richten. Aus dieser Forderung wurden keine kostenwirksamen Maßnahmen abgeleitet**

Forderung 110:

„Einbeziehung in die Planung der neuen Fehmarnsundquerung und die Möglichkeit des Einbringens übergesetzlicher Forderungen gem. des TEN-Trassen Beschlusses des dt. Bundestags von Januar 2016 in das Verfahren Planung und Errichtung einer neuen Querung des Fehmarnsundes. Die Kommunen Fehmarn und Großenbrode sind wegen dieses Sonderfalles der Anbindung in die Planungen einzubeziehen; insbesondere wegen des Umfangs der Baumaßnahme und wegen der infrastrukturellen Anbindungslösungen der Bundesstraße und des Schienenneubaus.“

- **Um die unmittelbar betroffenen Gemeinden und Interessenvertreter über die Planungen des Ersatzbauwerkes der Fehmarnsundbrücke zu informieren, wurden bislang fünf Kommunalkonferenzen durchgeführt. Zukünftig soll der Informationsaustausch über das Dialogforum zur Festen Fehmarnbeltquerung und direkt über die Vorhabenträger stattfinden. Zuletzt wurde bei einer gemeinsamen Informationsveranstaltung auf Fehmarn am 4. Juli 2018 sowie bei der 29. Sitzung des Dialogforums am 5. Juli 2018 über den Stand der Planungen informiert.**

Die Vorplanung für die neue Fehmarnsundquerung wird momentan erstellt. Das Ergebnis des Variantenentscheides für die neue Fehmarnsundquerung wird voraussichtlich Mitte 2019 vorliegen. Als Varianten der Vorplanung werden verschiedenste Tunnel- und Brückenlösungen untersucht. Alle Varianten werden nach Abschluss der Vorplanung den Gemeinden und der Öffentlichkeit vorgestellt. Darüber hinaus werden die Gemeinden im Herbst 2018 über die Planungen und das umfangreiche Verfahren zur Linienfindung informiert.

Da die Vorplanungen und der Variantenentscheid für eine neue Fehmarnsundquerung noch nicht abgeschlossen sind, kann eine Parlamentarische Befassung gemäß § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen (BUV) derzeit noch nicht erfolgen. Nach Abschluss der Vorplanungen und dem Variantenentscheid für eine neue Fehmarnsundquerung wird die DB dem BMVI die Ergebnisse der Vorplanung und

der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung berichten. In diesem Bericht werden auch die Forderungen der Gemeinden entsprechend der Einzelvorstellung für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung dargelegt werden (vgl. Einleitung im Hauptbericht).

Aus dieser Forderung wurden keine kostenwirksamen Maßnahmen abgeleitet.