



NETZE



Schienernanbindung FBQ

Aktueller Stand der Verfahren

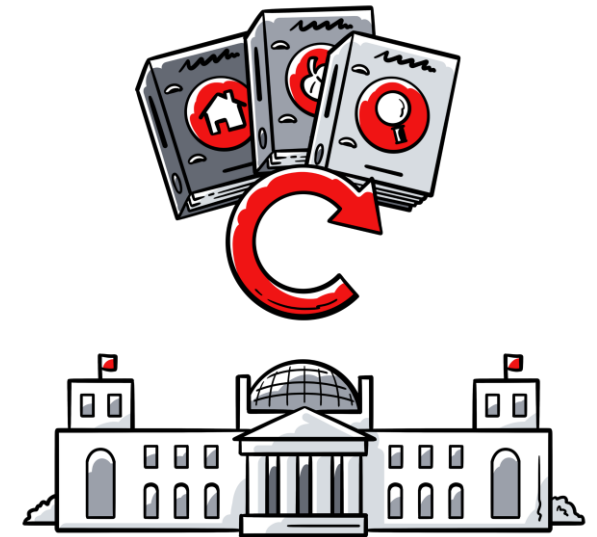


25.03.2021 | DB Netz AG | Dialogforum

Stand der Verfahren

Einarbeitung des Bundestagsbeschlusses in die Planung

- **Planfeststellungsunterlagen** werden auf Basis des Bundestagsbeschlusses 19/20624 überarbeitet
- **Vollschutzkonzepte** für die PFA 3, 4, 5.2 und 6 wurden den Kommunen vorgestellt; zurzeit läuft die Abstimmung mit der technischen Planung zur Einarbeitung in die Planunterlagen
- Vollschutzkonzepte für die weiteren PFA werden im Laufe des Jahres erstellt und den jeweiligen Städten und Gemeinden vorgestellt
- **Unterlagen PFA 1.1, PFA 1.2 und PFA 2** werden direkt in ihrer neuen Form ausgelegt
- **Für die nördlichen Abschnitte** (Ausnahme FSQ) werden die Änderungen vsl. im Rahmen eines Planänderungsverfahrens eingebracht



Stand der Verfahren

Weitere Auslegungstermine vsl. im Laufe des Jahres

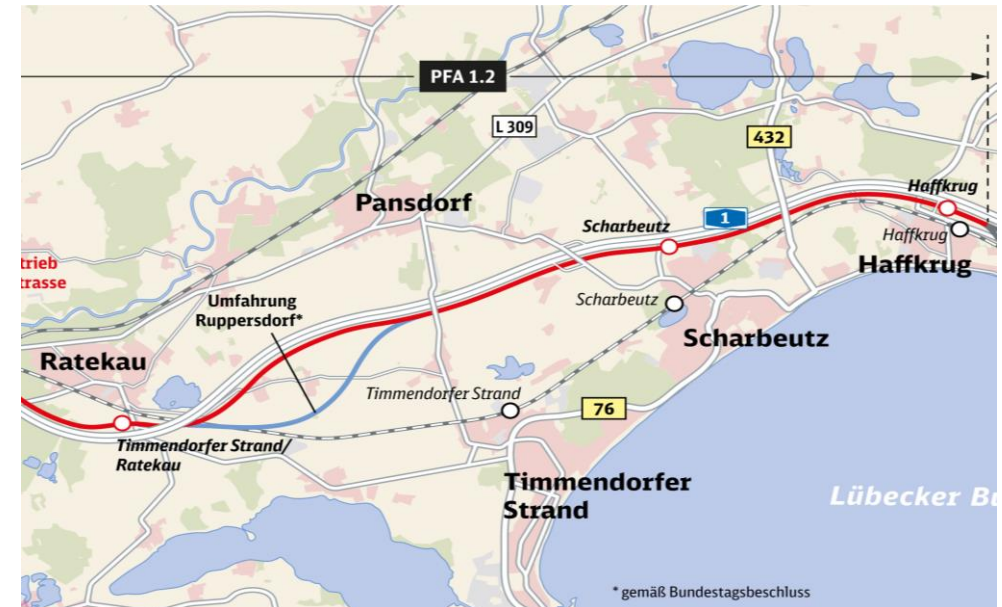
- **Bearbeitung der Einwendungen** für PFA 6 vor dem Abschluss;
Synopsen sollen nach Prüfung durch die Anhörungsbehörde an die beteiligten TöB und Einwender versandt werden
 - Die Planungsunterlagen werden derzeit mit den Änderungen aus dem Bundestagsbeschluss überarbeitet
 - Erneute Auslegung mit Möglichkeit zur Stellungnahme und Einwendung vsl. noch in diesem Jahr
 - Im Anschluss der Einwendungsbearbeitung der 2. Auslegung ist ein Erörterungstermin geplant
- **Unterlagen für die PFA 3, 4, 5.1 und 5.2** wurden vom Eisenbahn-Bundesamt ans APV übergeben
 - Auslegungstermine für diese Unterlagen werden von der Anhörungsbehörde APV festgelegt und mit den auslegenden Stellen abgestimmt
 - PFA 4 liegt zur Vorbereitung der Auslegung beim APV
 - Warten auf Bekanntgabe des Auslegungstermins (Anwendung PlanSiG*)

*Planungssicherstellungsgesetz



Stilllegungsverfahren

- **Neue Ausschreibung** der drei stillzulegenden Streckenabschnitte wurde am 15. März 2021 veröffentlicht
 - https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/unternehmen/wettbewerb/abgabe_infrastruktur-1368460
 - www.deutschebahn.com/abgabeeisenbahninfrastruktur
- **Bewerber**, die einen oder mehrere der Abschnitte als **aktive Eisenbahninfrastruktur** weiterbetreiben möchten, haben drei Monate Zeit, sich zu bewerben
- **Das Verfahren musste kurzfristig ausgesetzt werden**, da sich durch die vom Bundestag bewilligte Umfahrung der Ortschaft Ruppertsdorf die Länge des stillzulegenden Streckenabschnitts zwischen Ratekau und Haffkrug ändert
- Weiterhin betroffen sind die Streckenabschnitte Neustädter Binnenwasser und Großenbrode
- Da sich auf die erste Ausschreibung unter anderem ein Bewerber gemeldet hat, der alle drei Streckenabschnitte übernehmen wollte, konnten die Abschnitte nicht getrennt voneinander abgewickelt werden
- **Die bisherigen Bewerber** wurden über die neue Ausschreibung informiert



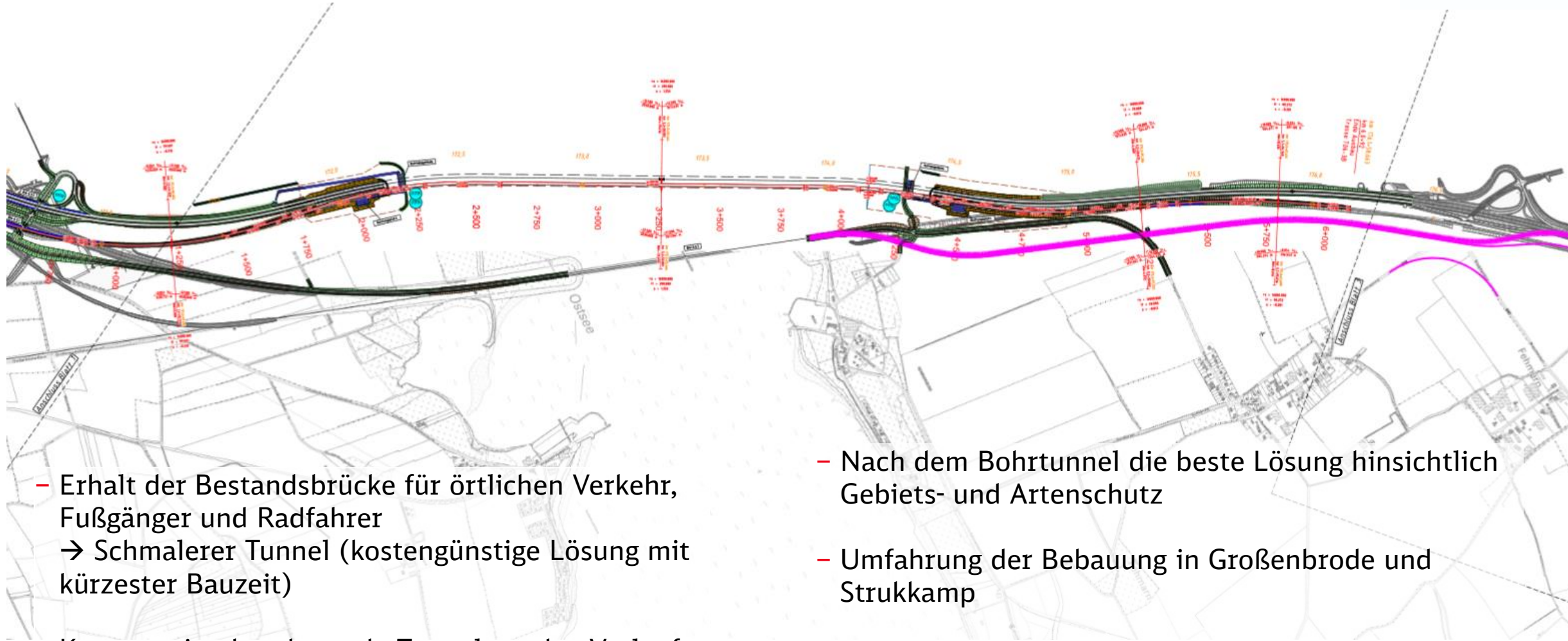
Absenktunnel am Fehmarnsund: Abschluss Vorplanung & Start Entwurfs- und Genehmigungsplanung



- Entscheidung für einen gemeinsamen Absenktunnel für Schiene und Straße vom März 2020
- Die bestehende Brücke wird für den langsamen Straßenverkehr sowie Radfahrer und Fußgänger erhalten
- Neben dem Absenktunnel wurden drei weitere Konzepte geprüft: eine kombinierte Brücke für Schiene und Straße, getrennte Brücken und ein Bohrtunnel mit einzelnen Röhren
- Entscheidung für den Absenktunnel entspricht auch dem Wunsch der Region
- Seit Ende 2020 läuft die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zusammen mit dem Planungspartner DEGES

Lageplan Vorzugsvariante Absenktunnel

Vorplanungsstand



- Erhalt der Bestandsbrücke für örtlichen Verkehr, Fußgänger und Radfahrer
→ Schmalere Tunnel (kostengünstige Lösung mit kürzester Bauzeit)
- Kurze, weitgehend gerade Tunnelstrecke, Verlauf nahe an Bestandsstrasse

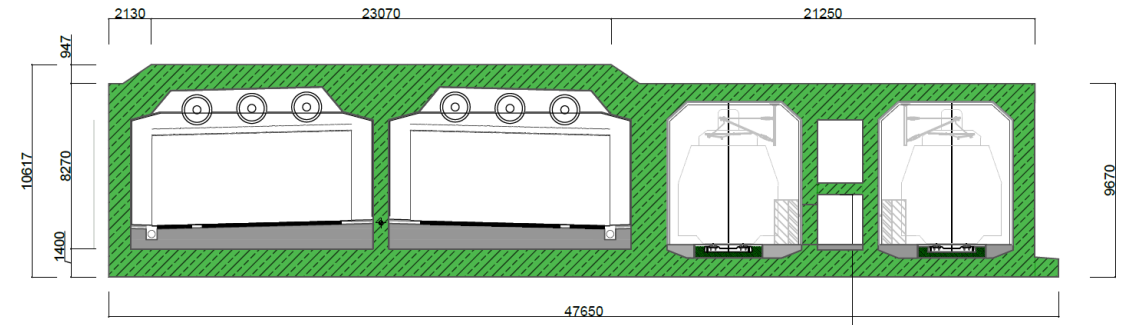
- Nach dem Bohrtunnel die beste Lösung hinsichtlich Gebiets- und Artenschutz
- Umfahrung der Bebauung in Großenbrode und Strukkamp

- Abschätzung auf Vorplanungsniveau (Änderungen vorbehalten) -

Erste Kennzahlen Fehmarnsund-Absenktunnel

Abschätzung auf Vorplanungsniveau (Änderungen vorbehalten)

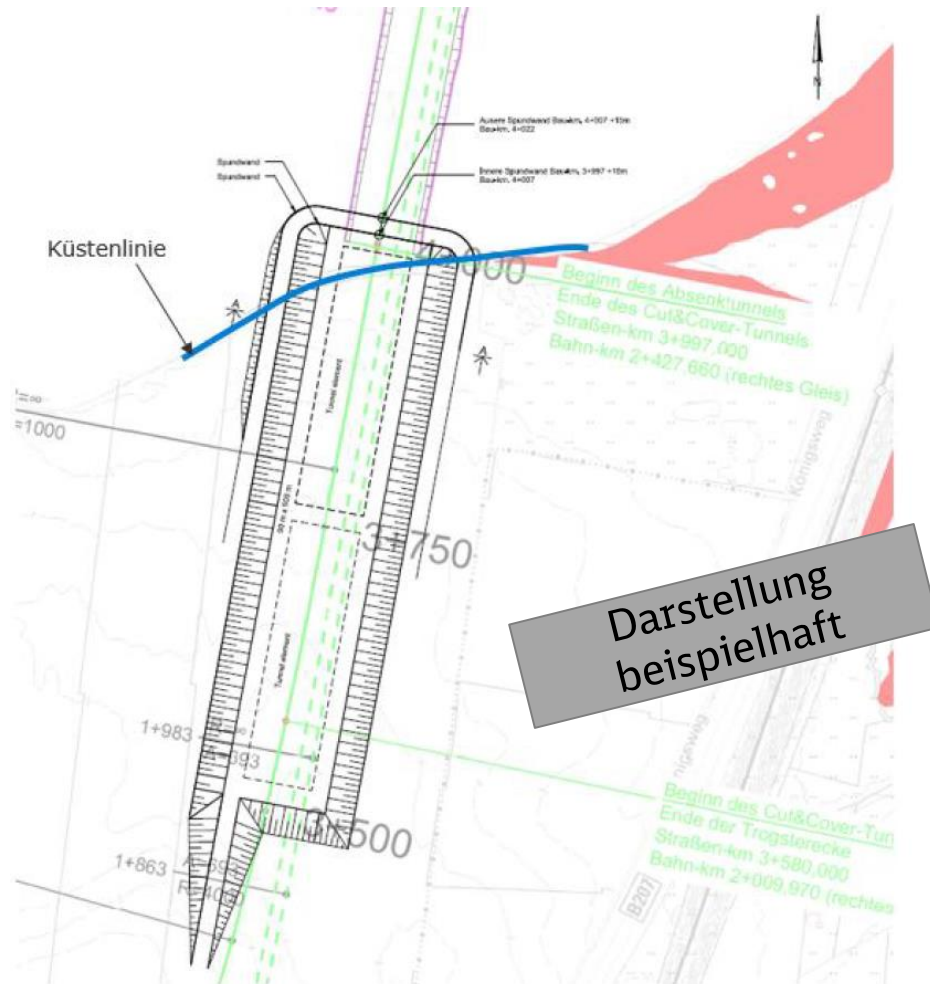
- Der Absenktunnel im Sundbereich hat voraussichtlich eine **Länge von 1,7 Km**. Die Tunnellänge zwischen den zwei Portalen (inkl. Tunnelbereich in offener Bauweise) entspricht **ca. 2,2 Km**.
- Der Absenktunnel wird voraussichtlich **aus 8 Beton-elementen** bestehen.
- 1 Element hat voraussichtlich folgende Maße: 200 bis 223 m x 47 m x 10 m (LxBxH).
- Das Element umfasst zwei Röhren für jeweils zwei Fahrstreifen der B207 je Richtung, jeweils eine Röhre pro Schienenrichtung und eine Röhre als Versorgungstunnel und Rettungstunnel zwischen den Bahnröhren.
- **Die genauen Abmessungen und die Ausgestaltung der Elemente ist Gegenstand der jetzt beginnenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung.**



- Ansicht des voraussichtlichen Querschnitts des Absenktunnels

- Abschätzung auf Vorplanungsniveau (Änderungen vorbehalten) -

Fertigung der Elemente im Trockendock für geringste Auswirkungen auf Flächenverbrauch und Umwelt



- Abschätzung auf Vorplanungsniveau (Änderungen vorbehalten) -

- Anders als beim Fehmarnbelt-Tunnel gibt es **keine Tunnelement-Fabrik mit mehreren Fertigungsstraßen**, sondern für den FSQ-Absenktunnel wird ein **Trockendock im Trassenbereich des Absenktunnels** westlich der Bestandsbrücke gebaut. Hier können voraussichtlich zwei Elemente gleichzeitig hintereinander betoniert werden.
- Aus dem **Trockendock wird nach der Fertigung der Elemente die Baugrube erstellt, die für Portal und den Rampenbereich des Absenktunnels sowie den Anschlussbereich in offener Bauweise** benötigt wird. Somit ist keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme für die Fertigung der Elemente erforderlich.
- Für das **Einschwimmen vorgefertigter Elemente** müsste vsl. eine **Zufahrtsrinne durch den gesamten Sund ausgebaggert werden** (durchgehend 10m Wassertiefe müsste gewährleistet sein). Dies würde aufgrund der hohen Sedimentverdriftung zu erheblichen Beeinträchtigungen der Natura2000-Gebiete führen.

Ausschwimmen der Elemente mit Pontons

Direkt aus dem gefluteten Trockendock

- Fertigung von 2 Elementen hintereinander (Parallele Produktion in Reihe)
- Geplante Fertigungszeit für 2 Elemente: ca. 7 Monate
- Das Ausschwimmen der Elemente ist direkt aus dem (gefluteten) Trockendock möglich
- Kein Arbeitshafen wie von Femern A/S in Puttgarden geplant

Beispielbild
Produktion im
Trockendock



Quelle: Rambøll

Beispielbild
Ausschwimmen



Quelle: Sund&Bælt

- **Abschätzung auf Vorplanungsniveau (Änderungen vorbehalten)** -

Bauzeitlich bedingte Streckensperrung

- **Bauzeitlich bedingte Streckensperrung** zwischen Neustadt und Fehmarn ab September 2022
 - Inbetriebnahme Baustellen-ESTW im September 2022
 - Mit Beginn der Bauarbeiten wird die Fernsteuerung der Signaltechnik unterbrochen, die von Puttgarden aus die Signale bis kurz vor Bad Schwartau steuert
 - Bauvorbereitende Maßnahmen vsl. ab Herbst/Winter 2022/2023
 - z.B. Rückschnitt und Vegetationspflege, Baufeldfreimachung
- **Regionalzüge** zwischen Lübeck und Neustadt fahren weiter
- **Schienenersatzverkehr** (SEV) wird zwischen Haffkrug und Puttgarden wie vom Land beauftragt durch DB Regio eingerichtet
- DB Fernverkehr berichtet unter TOP 4 zum saisonalen IC



Vielen Dank