

Berichtsbitte aus dem Berichterstattergespräch vom 07.05.2014

zum Thema: Zeit- und Maßnahmenplan der Hinterlandanbindung Fehmarnbelt

Die Hinterlandanbindung Schiene zur Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) ist als ABS Lübeck – Puttgarden im geltenden Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als internationales Projekt enthalten. Zur Inbetriebnahme der FBQ zwischen Deutschland (D) und Dänemark (DK) vsl. im Jahr 2021 übernimmt D die Verpflichtung, dass der Ausbau der Schienenhinterlandanbindung in D entsprechend den Festlegungen im Staatsvertrag mit DK realisiert wird.

Im Zuge der Planungen hatte der Vorhabenträger Deutsche Bahn AG (DB AG) eine Vorzugsvariante entwickelt, die bis auf zwei Bereiche den Ausbau der Bestandsstrecke vorsah und dafür in der ersten Baustufe ca. 600 Mio. Euro (eingleisig elektrifiziert) und insgesamt ca. 817 Mio. Euro Investitionsmittel (zweigleisig elektrifiziert) mit Kostenstand 2009 geschätzt.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROV) prüfte die zuständige schleswig-holsteinische Landesbehörde seit Januar 2013 die Raumverträglichkeit der Planung. Dieser Prozess hat den ursprünglichen Zeitrahmen um ca. 6 Monate überschritten. Am 06.05.2014 gab die Landesregierung die ihrer Ansicht nach raumverträglichste Variante bekannt.

Ergebnis Raumordnungsverfahren:

Die Landesplanungsbehörde Schleswig-Holstein hat alle relevanten Trassenalternativen bezüglich ihrer räumlichen Auswirkungen geprüft und präferiert die anl. dargestellte Variante:

- Umfahrungen für die Ostseebäder Timmendorf, Scharbeutz, Haffkrug und Sierksdorf ohne Aufrechterhaltung der Bestandstrasse;
- Umfahrungen der Orte Ratekau, Lensahn, Großenbrode;
- Die DB AG hatte bereits Abweichungen von der vorhandenen Trasse in Neustadt und Oldenburg geplant.
- Insgesamt sind 73 % Neubau zu planen, (55 der 75 km);
- Die Begründung der Umfahrungen der genannten Orte ist insbesondere der Schutz der dort lebenden Menschen vor Lärm, Schall und Erschütterungen.

Weitere Schritte:

- Der Bund befürwortet, dass die DB AG die weiteren Planungen auf der raumgeordneten Variante aufbaut.
- Die Kosten dieser Variante sind im Folgenden zu ermitteln.
- Alle Umfahrungen müssen sich im Planfeststellungsverfahren nach genauer Abwägung mit den naturschutzrechtlichen Belangen als vorzugswürdig erweisen.
- Nach Abstimmung wird den Berichterstattern ein Bericht des BMVI zur weiteren Planung noch vor der Sommerpause vorgelegt.
- In Abstimmung zwischen dem damaligen BMVBS, DB AG und der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein wurde zur Frage der Ertüchtigung bzw. des Ersatzes der Fehmarnsundbrücke am 01.09.2013 eine Studie als Entscheidungsgrundlage für eine zweckmäßige Lösung in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht vergeben. Ergebnisse werden vsl. bis Sommer 2014 erwartet. Danach entscheiden die Beteiligten über den weiteren Zeitplan.
- Im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegplans (BVWP) 2015 werden sowohl die Nutzen als auch die Kosten der Schienenanbindung gemäß der noch festzulegenden neuen Bewertungsmethodik aktualisiert. Dabei werden auch die auf die DB AG entfallenden Kosten für die notwendigen Maßnahmen an der Fehmarnsundbrücke berücksichtigt.

Anlage: Übersichtskarte Ergebnis ROV

