

Informationsbitte der Abg. Hagedorn vom 13. Oktober 2014

zum Thema: Tunnel Fehmarnbelt

Frage:

Wird im Rahmen der Planungen eines Ersatzes für die Fehmarnsundbrücke auch die "abgespeckte Tunnellösung" (zweigleisige Schienenstrang und zweispurige Straße in einem neu zu bauenden Tunnel, zwei Fahrspuren über die bestehende Fehmarnsundbrücke) geprüft? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Fehmarnsundbrücke ist Bestandteil der Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung (FBQ). Sie verbindet Fehmarn mit dem holsteinischen Festland. Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages am 03.09.2008 zwischen Deutschland (D) und Dänemark (DK) über eine FBQ hat D die Verpflichtung für den Ausbau der Straßenhinterlandanbindung und für den Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenhinterlandanbindung zur FBQ übernommen.

Hinsichtlich der Schienenhinterlandanbindung verpflichtet sich D, in einem ersten Schritt die Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden spätestens bis zur Eröffnung der FBQ zu elektrifizieren. Sieben Jahre nach Eröffnung soll die Schienenstrecke dann elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden.

Hinsichtlich der Straßenhinterlandanbindung ist ein Ausbau gemäß dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehen. Die Fehmarnsundbrücke ist im Bedarfsplan explizit vom Ausbau ausgeschlossen, so dass die vorhandene 2-Streifigkeit auf der Brücke erhalten bleibt, während die anschließenden Strecken 4-streifig ausgebaut werden. Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B 207 soll Ende 2014 abgeschlossen werden (auch hier ist die Fehmarnsundbrücke explizit ausgeschlossen).

Die gemäß Staatsvertrag erforderliche Elektrifizierung der Fehmarnsundbrücke erforderte deren statische Nachrechnung. Gegenüber den statischen Berechnungsmethoden der 1960er Jahre gelten heute aufgrund der Verkehrsbelastung veränderte Lastannahmen und aktualisierte Rechenverfahren. Die Nachrechnung erfolgte nach aktuell gültigen Vorschriften.

Die Ergebnisse der bisher durchgeführten Nachrechnungen und Belastungstests zeigen, dass die problematischen Bauteile der bestehenden Fehmarnsundbrücke den prognostizierten Lasten des zukünftigen Güterverkehrs insbesondere der Schiene nicht standhalten werden. Obwohl für die gegenwärtigen Beanspruchungen kein Standsicherheitsdefizit besteht, kann für die mit der FBQ prognostizierten Verkehrslasten aufgrund von Materialermüdung für wichtige Träger und Pfeiler kaum eine bzw. keine Restnutzungsdauer nachgewiesen werden.

Vor diesem Hintergrund wurde von der Deutschen Bahn AG im März 2013 die angesprochene Studie zur Fehmarnsundbrücke beauftragt und dem BMVI am 03.09.2014 vorgestellt. Die weitere Auswertung der Studie wird derzeit vorgenommen. Als nächster Planungsschritt erfolgt eine Vorauswahl der Varianten, die im Rahmen der anschließenden Vorplanung näher untersucht werden. Im Rahmen der Vorauswahl wird auch die „abgespeckte“ Variante geprüft und bewertet werden.