



Schienernanbindung FBQ

Runder Tisch Nord/Mitte



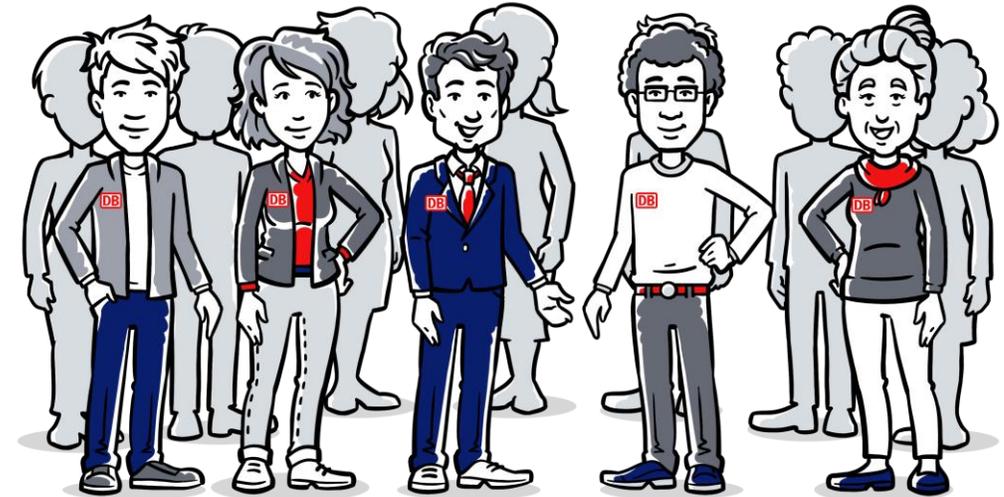
- 1. Vorstellung neue Projektleiterin**
- 2. Projektstatus Schienenanbindung Allgemein**
- 3. Projektstatus für PFA 3**
- 4. Projektstatus für PFA 4**
- 5. Projektstatus für PFA 5.1**
- 6. Projektstatus für PFA 5.2**
- 7. Projektstatus für PFA 6**
- 8. Projektstatus für den Kombinierten Absenktunnel Fehmarnsund**





Vorstellung neue Projektleiterin

Übergabe von Bernd Homfeldt an
Jutta Heine-Seela am 15. September 2021



Vorstellung Projektleiterin Frau Heine-Seela



- Seit **15. September 2021** Projektleiterin für die Schienenanbindung FBQ
- **2020 -2021** Projektleiterin beim Großprojekt Oldenburg-Wilhelmshaven
- **2015 – 2020** Projektleiterin für das Projekt Erneuerung Alter Bebenroth Tunnel, Teamleiterin ABS Oldenburg- Wilhelmshaven, Ausbaustufe II Planungsabschnitte 1 und 2, Bahnverlegung Sande und Ausbaustufe III Planfeststellungsabschnitt 6
- **2003 – 2015** Projektleiterin bei der DB ProjektBau GmbH
- **1989 – 2000** Planungsingenieurin bei Haas Consult

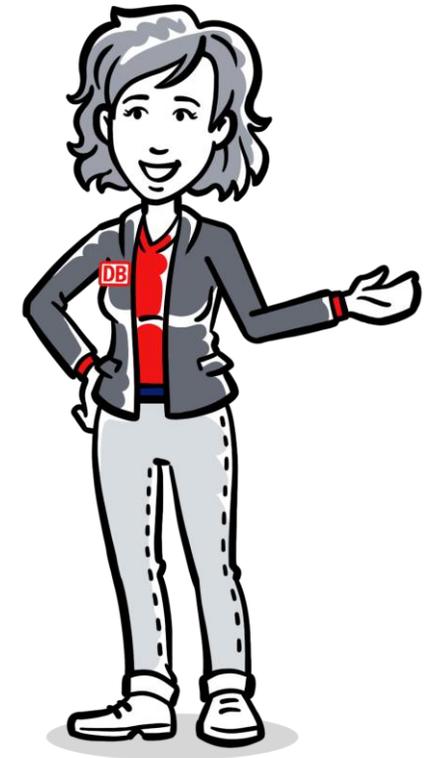


Projektstatus Schienenanbindung Allgemein

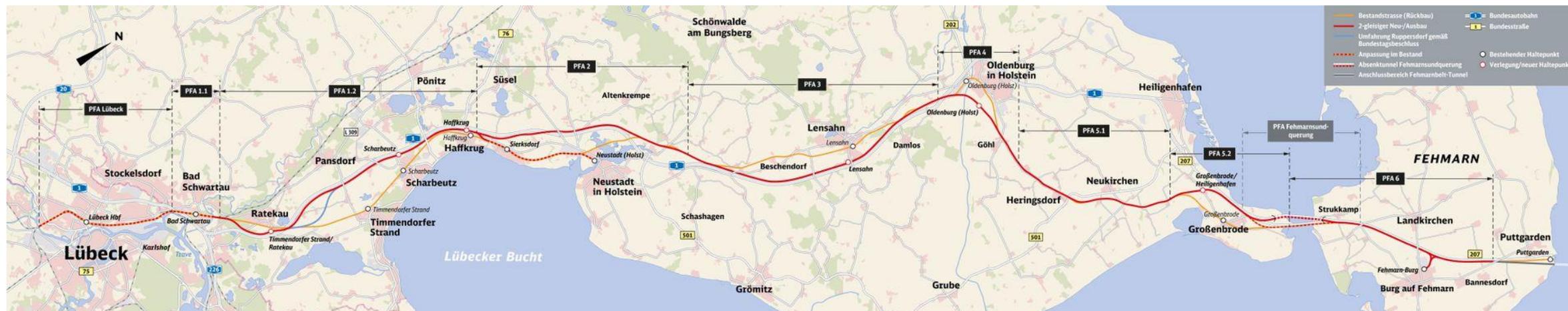
Einarbeitung Ergebnis Bundestagsbeschluss in die Planunterlagen
und Auswirkung für Genehmigungsunterlagen

Start Anhörungsverfahren PFA 6 in 2020 und PFA 4 in 2021

Start Entwurfs- und Genehmigungsplanung Kombiniertes
Absenktunnel Fehmarnsund in 2021

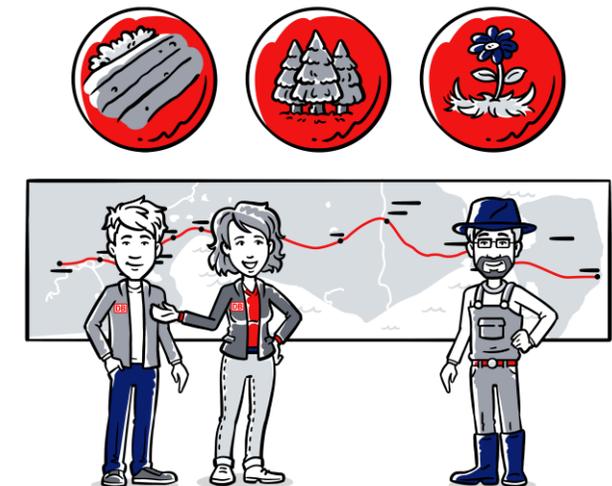


Der zukünftige Streckenverlauf 10 Planfeststellungsabschnitte (PFA)



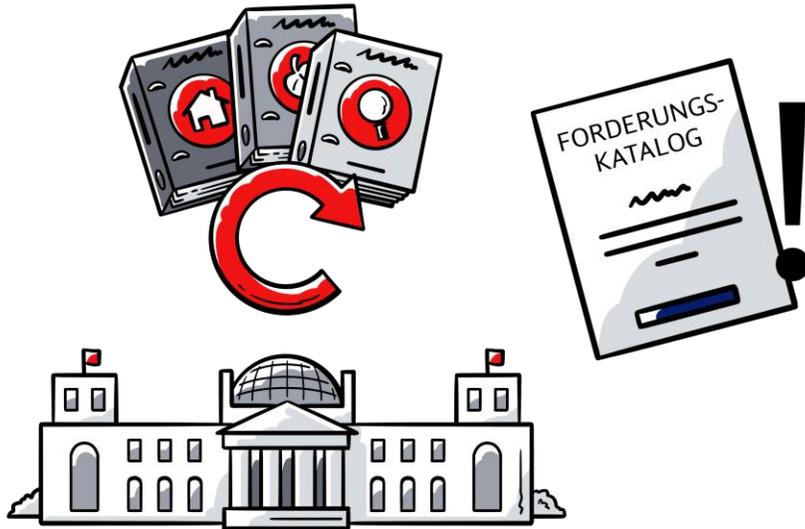
- PFA Lübeck:
- PFA 1.1: Bad Schwartau
- PFA 1.2: Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz
- PFA 2: Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe
- PFA 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos
- PFA 4: Oldenburg i.H., Göhl
- PFA 5.1: Heringsdorf, Neukirchen
- PFA 5.2: Großbrode
- PFA 6: Fehmarn inklusive Brückenbereich
- PFA Sundquerung (Kombinierter Absenktunnel Fehmarnsund)

- Ausschreibung der drei stillzulegenden Streckenabschnitte und der zugehörigen Bahnhofpunkte ist Mitte Juni 2021 geendet
- Es sind **Bewerbungen für Teilabschnitte und Bahnhöfe eingegangen**; nach dem Beginn der Verhandlungen gibt es **keine Interessenten mehr für das Teilstück bei Großenbrode und für das Teilstück Neustädter Binnenwasser**. Für den Bereich der Bäderbahn werden derzeit noch Verhandlungen geführt
- Wenn die Verhandlungen in den Verkauf des Streckenabschnitts münden, betreibt der Käufer den Abschnitt als aktive Eisenbahninfrastruktur weiter; die DB Netz AG muss in diesem Fall den Anschluss an die neue Schienenanbindung gewährleisten
- Kommt es nicht zu einem Vertragsabschluss, wird der Abschnitt wie die beiden weiteren betroffenen Streckenabschnitte stillgelegt
- Im Falle der Stilllegung werden die Flächen für eine wie auch immer gestaltete Nachnutzung zum Verkauf angeboten
- Unabhängig davon, ob **die Abschnitte** zum Weiterbetrieb abgegeben oder stillgelegt werden, **werden sie erst nach der Inbetriebnahme der neuen Schienenanbindung verkauft**



Bundestag bewilligt 232,1 Mio Euro

Für Maßnahmen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus

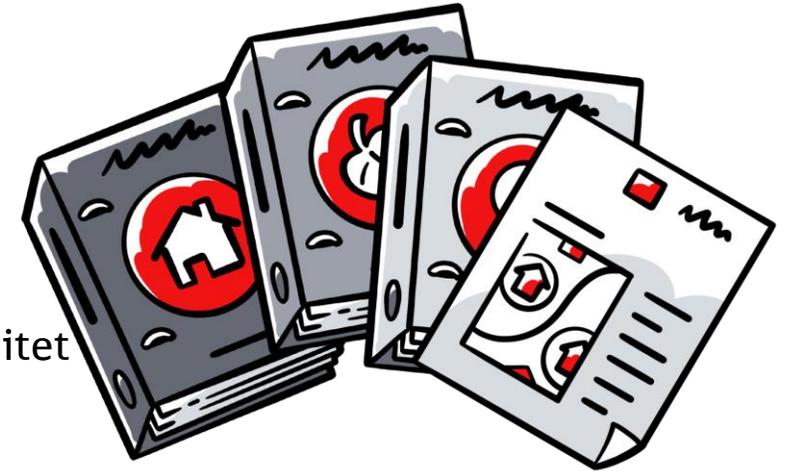


- Die Region hat zahlreiche Maßnahmen (vorrangig für zusätzlichen Lärmschutz) gefordert, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen
- Die DB hat die Region bei der technischen und kostenmäßigen Bewertung ihrer Forderungen mit Fachexpertise unterstützt
- Ergebnis: Forderungskatalog im Wert von knapp 600 Mio. Euro
- Am 2. Juli 2020 hat der Bundestag 232 Mio. Euro für Maßnahmen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus freigegeben (Beschluss 19/20624)
 - **Lärmschutz:**
Vollschutz, Schutz für Campingplätze, Lärmschutz im Bestand
 - **Erschütterungsschutz:**
maximaler Schutz, Schutz im Bestand
 - **Trassierungsänderungen:**
Tieferlegung Bad Schwartau, Umfahrung Ruppertsdorf
- Die Planung wird dahingehend angepasst

Stand der Genehmigungsverfahren

Berücksichtigung Bundestagsbeschluss

- Für **PFA 6 und PFA 4** wurden und werden die Anpassungen im Rahmen einer Änderung des ausgelegten Plans eingebracht.
- Die Unterlagen **PFA 1.1, 1.2 und 2** werden aufgrund der umfangreichen Änderungen aus dem BT-Beschluss beim EBA neu eingereicht. Die Unterlagen werden direkt mit den eingearbeiteten Änderungen ausgelegt.
- Der **PFA 3** wurde inklusive Änderungen aus dem Bundestagsbeschluss zur Plausibilitätsprüfung beim APV am 30.12.2021 eingereicht.
- Für die Abschnitte **Lübeck, 5.1 und 5.2** werden die Unterlagen derzeit überarbeitet und dann mit den eingearbeiteten Änderungen aus dem Bundestagsbeschluss ausgelegt.
- Die Unterlagen für den **Kombinierten Absenktunnel Fehmarnsund** werden direkt mit Berücksichtigung der zusätzlichen Maßnahmen erstellt. Diese betreffen aber nur den Schienenteil.
 - Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung läuft seit Sommer 2021 mit der zusammen durch die DB Netz AG und DEGES beauftragten Ingenieurgemeinschaft



Aktuelle Auslegung

- Auslegung für **PFA 6, 1. Planänderung** (inkl. Bundestagsbeschluss) vom 10.01.2022 – 09.02.2022 unter Anwendung des PlanSiG*; TöB-Beteiligung wurde bereits Mitte Dezember gestartet
- Einwendungsfrist läuft bis einschließlich 23.02.2022

Aktuelle Einwendungsbearbeitung

- Die Unterlagen für den **PFA 4** wurden vom 22. September bis zum 21. Oktober 2021 nach Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) ausgelegt.
- Derzeit werden die Stellungnahmen und Einwendungen nach Übergabe durch das APV von der DB Netz AG gesichtet und dann beantwortet

Aktuelle vorbereitende Bautätigkeiten

- Versorgungstunnel Lübeck seit 24.09.2021
- Bau des Baustellen ESTW seit 18.10.2021; Inbetriebnahme im September 2022





Projektstatus PFA 2

Einarbeitung PaBe

Baugrunduntersuchungen und Grundwassermessstellen

Nebenprojekt Oberbauerneuerung Abzweig

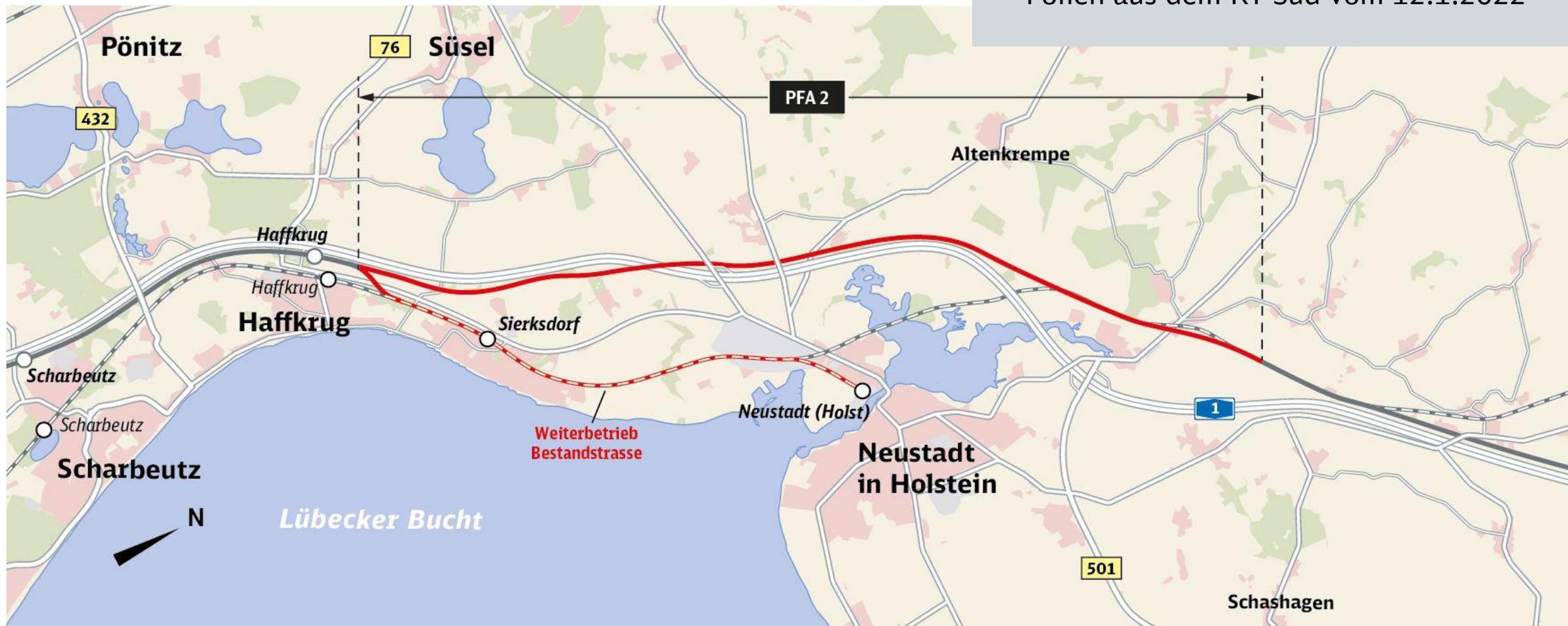


Planfeststellungsabschnitt 2

Sierksdorf, Neustadt i.H., Altenkrempe



Folien aus dem RT Süd vom 12.1.2022



- PFA 2 beginnt bei Haffkrug an der Gemeindegrenze zu Sierksdorf und endet 1km hinter dem Bauwerk Milchstraße und 800m vor EÜ Kremper Au
- 12km: 12 Bauwerke, 12 Weichen
- Einarbeitung PaBe (z.B. LSW mit Vollschutz)
- Neue Trassierung für den Bereich Sierksdorf wird zur Zeit erstellt
- Weiterführende Grundlagenermittlung in Sierksdorf findet aktuell statt:
 - Baugrunduntersuchungen
 - Einrichtung von Grundwassermessstellen
- Schleswig Holstein Netz (SHN, 110 kV) als notwendige Folgemaßnahme, ist in unseren Unterlagen dargestellt
- TenneT (380 kV Ostküsten-Leitung): eigenes Planfeststellungsverfahren ist in unseren Unterlagen nachrichtlich dargestellt, Freileitung (oberirdisch)
- Abzweig: Spurplanänderung zw. Neustadt Gbf und Pbf
- Nebenprojekt Oberbauerneuerung

Folien aus dem RT Süd vom 12.1.2022



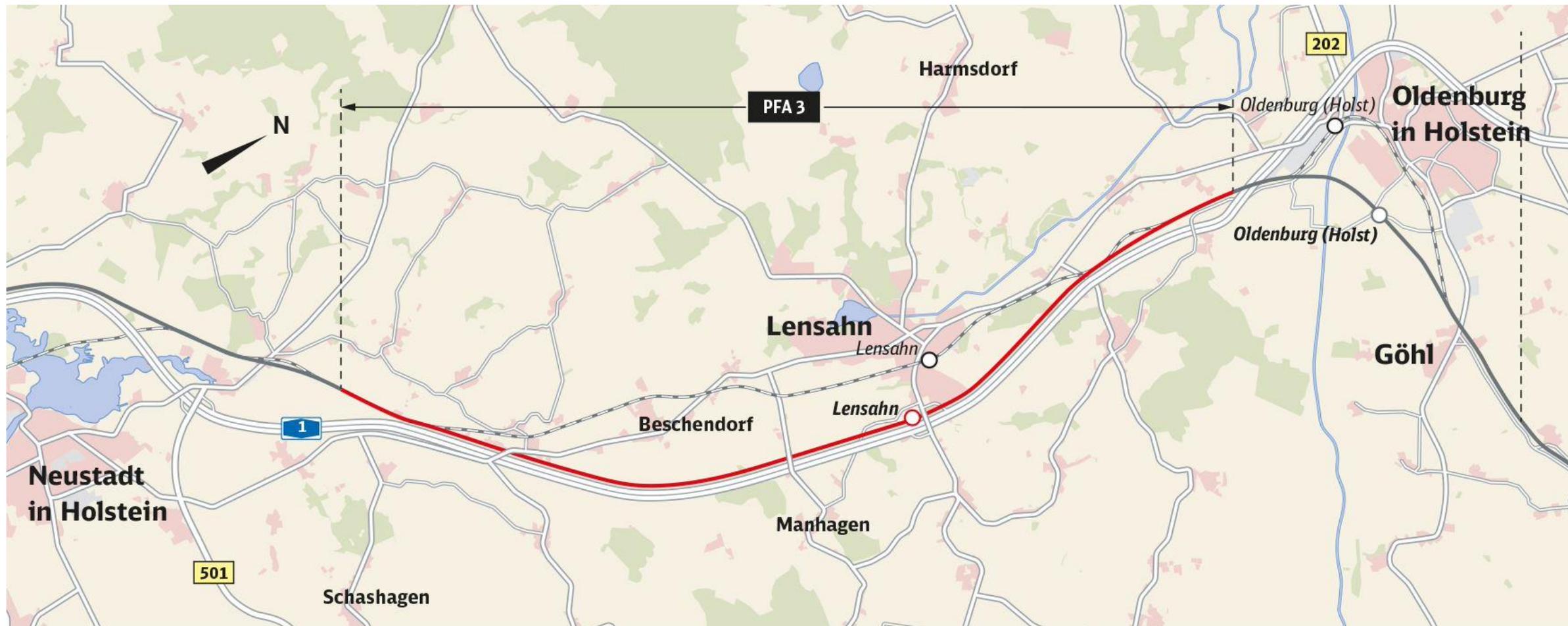
Projektstatus PFA 3

1. Einarbeitung der Ergebnisse aus dem Bundestagsbeschluss in derzeitige Planung erfolgt
2. Prüfung der Unterlagen durch das APV
3. Vorbereitung der Auslegung



Planfeststellungsabschnitt 3

Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos



- PFA 3 beginnt 1 km hinter dem Bauwerk Milchstraße und 800m vor EÜ Kremper Au und endet zwischen Sebent und dem Oldenburger Bruch
- Länge des PFA 15km: 13 Bauwerke, 15 Weichen, Haltepunkt Lensahn
- Einarbeitung Bundestagsbeschluss (z.B. LSW mit Vollschutz)
- Novellierung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (§ 13) führt dazu, dass die Kosten für die Maßnahmen am Stegelbusch, an der Kirschenallee, am Brunskruger Weg und in Moosbruch wie folgt aufgeteilt werden:
 - 1/2: Bund
 - 1/3: Bahn
 - 1/6: Land
- Schleswig Holstein Netz (SHN, 110 kV, hauptsächlich erdverlegt) als notwendige Folgemaßnahme, ist in unseren Unterlagen dargestellt
- TenneT (380 kV Ostküsten-Leitung): eigenes Planfeststellungsverfahren, ist in unseren Unterlagen nachrichtlich dargestellt, Freileitung (oberirdisch)
- Übergabe der Genehmigungsplanung an das Amt für Planfeststellung und Verkehr (APV) Ende Dezember 2021
- Nun folgt die Prüfung durch das APV, danach die Einarbeitung der Prüfanmerkungen durch DB Netz → Vorbereitung der Auslegung
- Parallel: Weiterbearbeitung der Entwurfsplanung



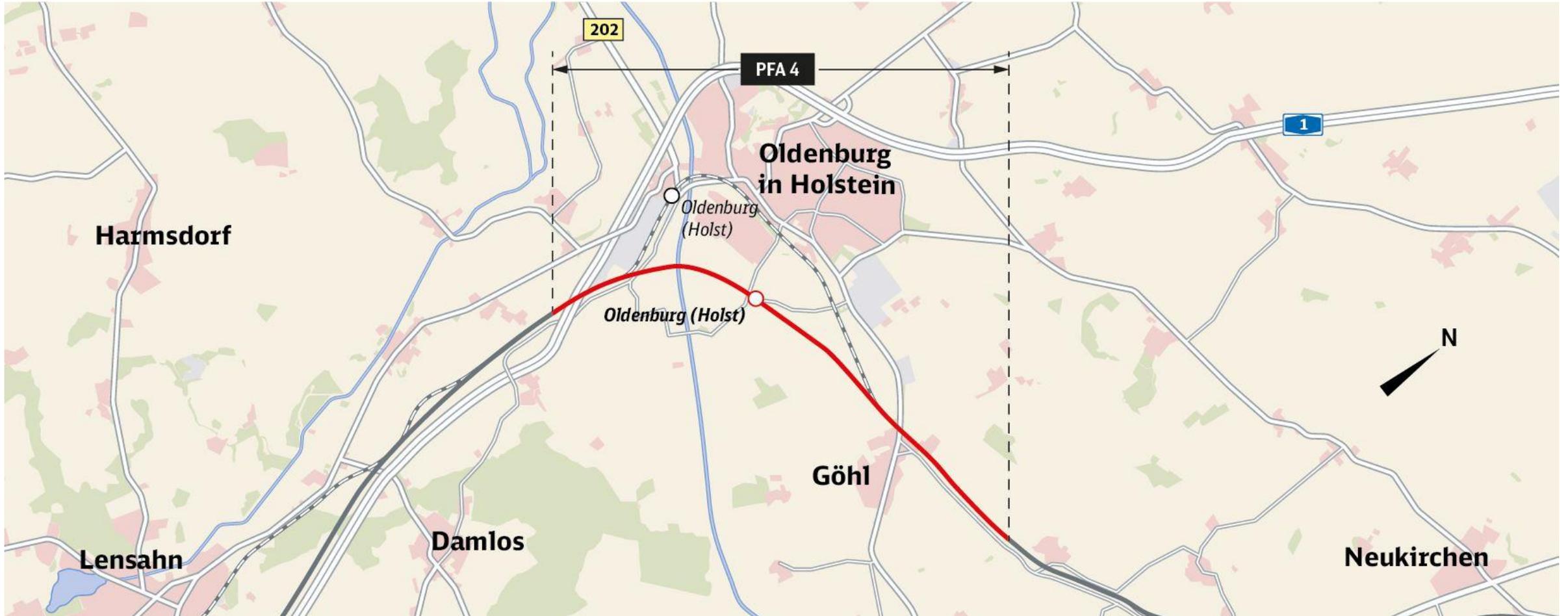
Projektstatus PFA 4

1. Start des Einwendungsmanagements
2. Einarbeitung der Ergebnisse aus dem Bundestagsbeschluss in derzeitige Planung
3. Vorbereitung der 2. Auslegung



Planfeststellungsabschnitt 4

Oldenburg i.H., Göhl



- Das APV hat alle Einwendungen zum PFA 4 an die DB Netz AG übergeben.
- Die DB Netz AG hat mit dem Einwendungsmanagement begonnen (z.B. Erfassen in Datenbank, Verfassen der Erwidernngen mit fachlicher und rechtlicher Prüfung zur Vorbereitung der Rückgabe an das APV).
- In die technischen Planunterlagen zum PFA 4 werden derzeit sämtliche Ergebnisse aus dem Bundestagsbeschluss 19/20624 eingearbeitet. Die Forderung des Vollschutzes bei den Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen bedarf der Umsetzung zusätzlicher Lärmschutzwände sowie den Bau eines Erschütterungstrogens im Bereich Göhl.
- Anstatt des höhengleichen zweigleisigen Ausbaus am Bahnübergang Göhl und Sebenter Weg werden Straßenüberführungen (Auflassung der Bahnübergänge mit einem Ersatzbauwerk) geplant.
- Nach Fertigstellung der o.g. technischen Planungen werden dementsprechend die Umweltplanungen angepasst.
- Die 2. Auslegung des PFA 4 erfolgt voraussichtlich im 4. Quartal 2022.



Projektstatus PFA 5.1

1. Einarbeitung der Ergebnisse des Bundestagsbeschlusses in die derzeitige Planung
2. Vorbereitung der Auslegung



Planfeststellungsabschnitt 5.1

PFA 5.1: Heringsdorf, Neukirchen



- In die Planunterlagen zum PFA 5.1 werden derzeit die Ergebnisse aus dem Bundestagsbeschluss 19/20624 eingearbeitet. Die Forderung des Vollschutzes bei den Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen bedarf einer Anpassung bei den Lärmschutzwänden sowie den Bau eines Erschütterungstrogens im Bereich Neukirchen.
- Anstelle aller höhengleicher Bahnübergänge im PFA 5.1 werden Ersatzbauwerke (z. B. Straßen- und Eisenbahnüberführungen) geplant.
- Nach Fertigstellung der technischen Planungen werden dementsprechend die Umweltplanungen angepasst.
- Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt 5.1 wird voraussichtlich erst 2023 erfolgen.



Projektstatus PFA 5.2

1. Vorbereitung der Auslegung



Planfeststellungsabschnitt 5.2

Aktueller Planungsstand PFA 5.2: Großenbrode



- Die Einarbeitung der Ergebnisse aus dem Bundestagsbeschluss 19/20624 zum Lärm- und Erschütterungsschutz in die technische Planung ist bereits abgeschlossen. Derzeit erfolgt die entsprechende Anpassung der Umweltplanungen.
- Die Auslegung der Genehmigungsunterlagen wird im 4. Quartal 2022 angestrebt.



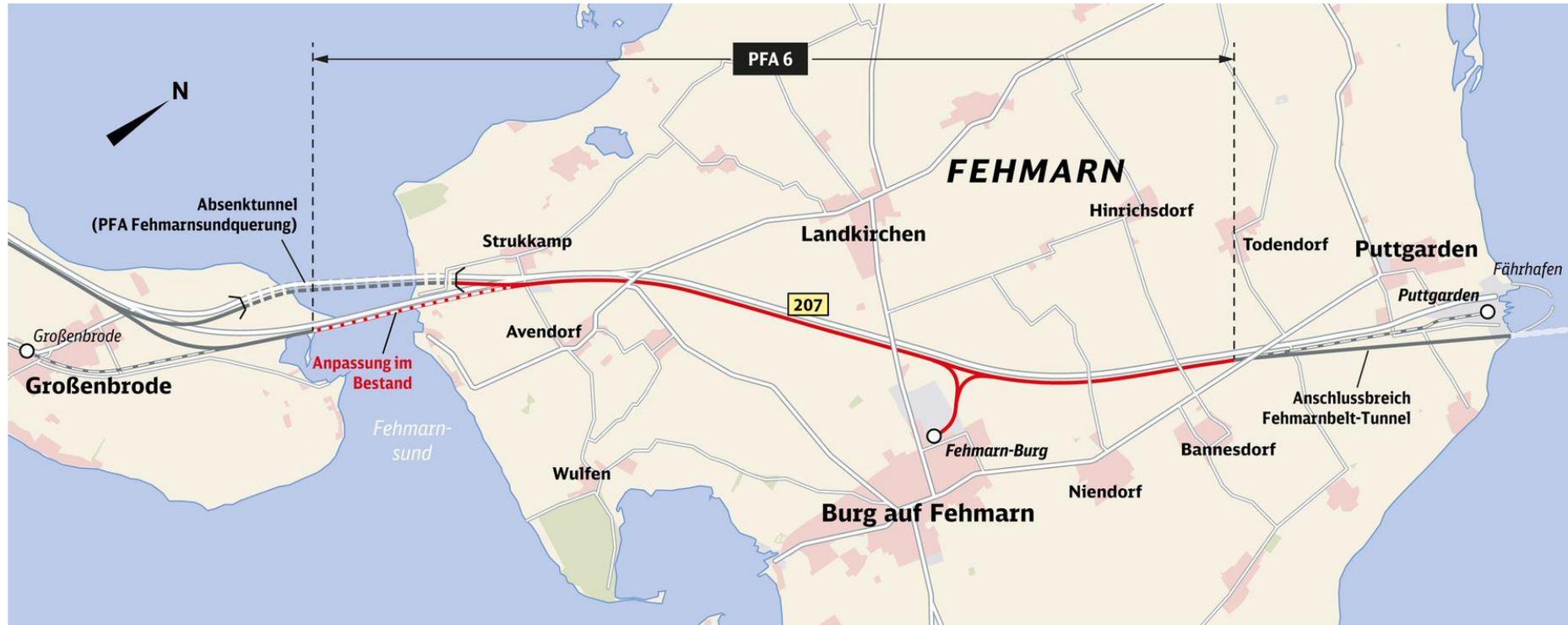
Projektstatus PFA 6

1. Auslegung der 1. Planänderung mit Einarbeitung der Ergebnisse aus dem Bundestagsbeschluss
2. Vorbereitung des Einwendungsmanagements
3. Einleitung folgender Leistungsphasen



Aktueller Planunstand Planfeststellungsabschnitt 6

Fehmarn inklusive Brückenbereich



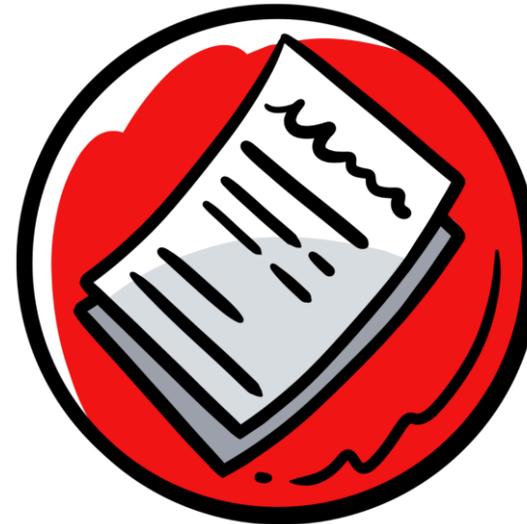
- Vorbereitung des Einwendungsmanagements zur 1. Planänderung PFA 6 (ab Ende Februar 2022).
- Treffen aller Vorkehrungen für nächste Leistungsphasen (Erstellung Ausschreibungsunterlagen für Ausführungsplanung, Bauvorlageberechtigter und Bauüberwacher Bahn)
- Vorbereitung Erörterungstermin; je nach Einladung der Anhörungsbehörde voraussichtlich ab 3. - 4. Quartal 2022



Projektstatus Kombinierter Absenktunnel Fehmarnsund

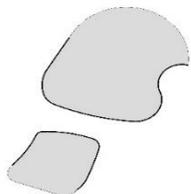
Aktueller Planungsstand

- Projekthistorie
- Projektbeteiligte in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- Rückblick 2021
- Ausblick 2022



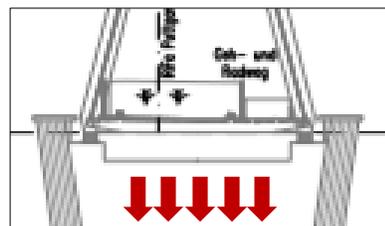
Projekthistorie FSQ (1/2)

2008



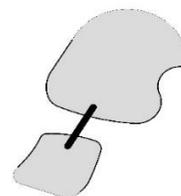
Deutsch-Dänischer Staatsvertrag beinhaltet nur die Elektrifizierung der eingleisigen Bestandsbrücke über den Fehmarnsund

2010



Statische Probelastung der Fehmarnsundbrücke

2012



Aufnahme „Planung einer neuen FSQ“ in BVWP Projekt 9 und Projekt Schienenanbindung FBQ

2014



Machbarkeitsstudie Verstärkung Bestand 1-gls + 1. Entwurf neue FSQ

2015



Beschluss Scoping VP FSQ, Untersuchung mehrerer Lösungen gemeinsam mit dem LBV.SH: Kombinierte Brücke, getrennte Brücken, Absenktunnel, Bohrtunnel

2017



Erweiterung des Scopingumfangs um Erhalt der Bestandsbrücke

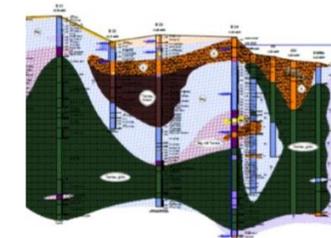
- Linienuntersuchung für Neubau
- Neu + 30 Jahre 1 Rifa B207 + Fuß- u. Radweg
- Neu+130 Jahre LAV



>200 Linien

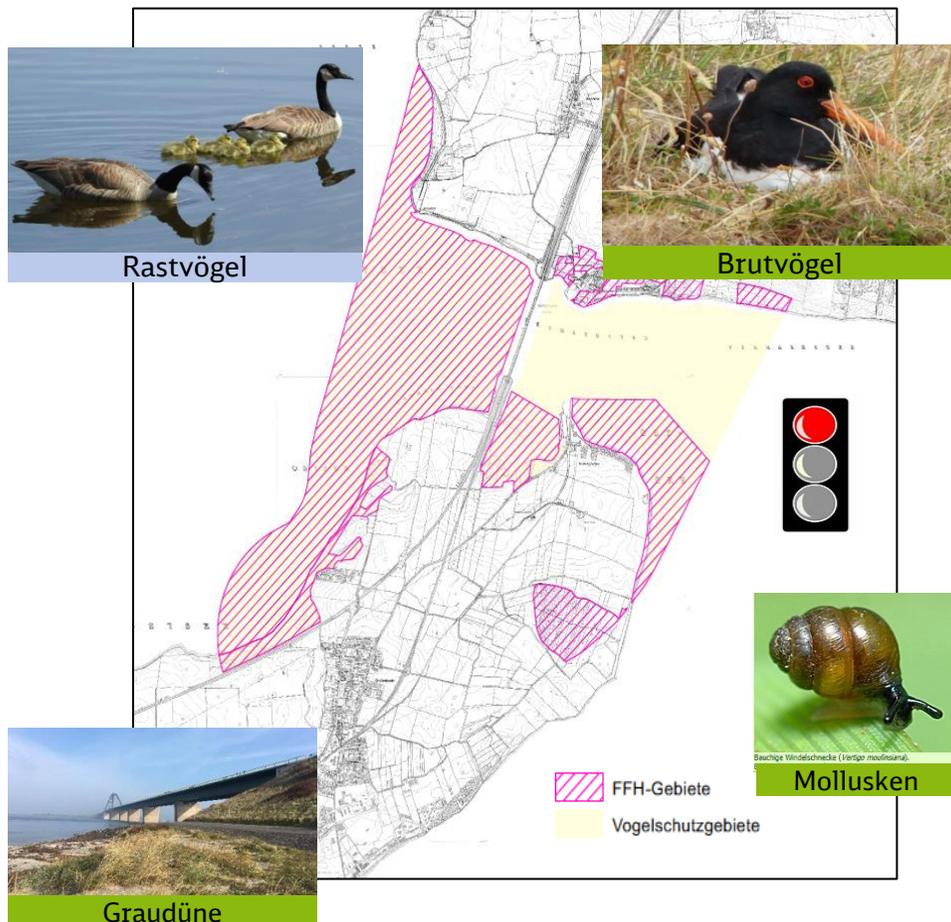
Baugrunduntersuchungen zeigen

→ Stark inhomogener Boden, Terrastone

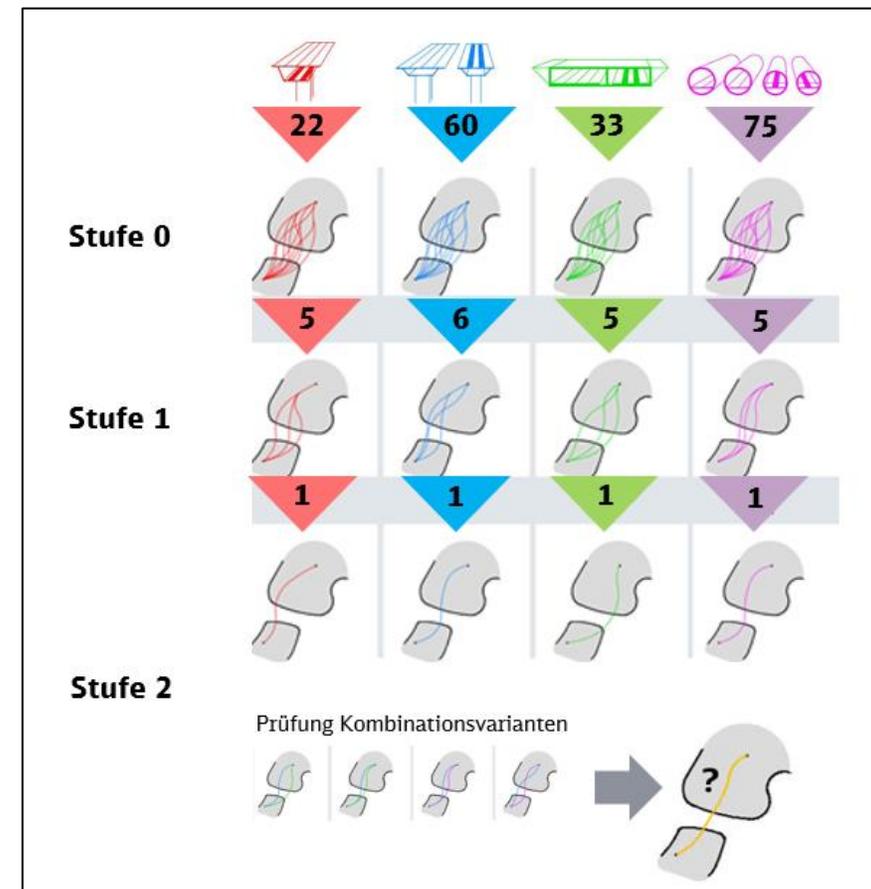


Projekthistorie FSQ (2/2)

2018 - 2020



- Ende 2018 erste belastbare Aussagen zu Umweltkriterien, Rote-Ampel-Sachverhalten, Artenschutz und Alternativenprüfung
- → Start Linienabschichtung
- VP für 21 Varianten
- Variantenvergleich incl. Überprüfung kombinierter Varianten
- Schwerpunkt Umwelt
- Abschluss der Vorplanung



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



Quelle: DB Netz AG / INGE fehmarlink

- März 2020: Ergebnis für einen gemeinsamen Absenktunnel für Schiene und Straße und Erhalt der bestehenden Brücke für den langsamen Straßenverkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger
- Das Ergebnis des Variantenvergleichs entspricht auch überwiegend dem Wunsch der Region
- Abschluss der Vorplanungsdokumentation Ende 2020: 71 DIN-A4 Ordner Umfang
- Ergebnis konnte in die Parlamentarische Befassung (§5 BUV) aufgenommen werden, BT-Beschluss vom 2. Juli 2020 beschied 5 Mio für zusätzliche Schutzmaßnahmen gegen Lärm- und Erschütterungen
- Seit Ende 2020 läuft die Planung zusammen mit der DEGES. Für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist seit Juni 2021 die INGE fehmarlink2 beauftragt



- Nach Inbetriebnahme des kombinierten Absenktunnels Fehmarnsund, wird die Bestandsbrücke durch die DEGES für weitere 130 Jahre für den langsamen Verkehr, Radfahrer und Fußgänger ertüchtigt
- Voraussichtliche Bauzeit: 3 Jahre

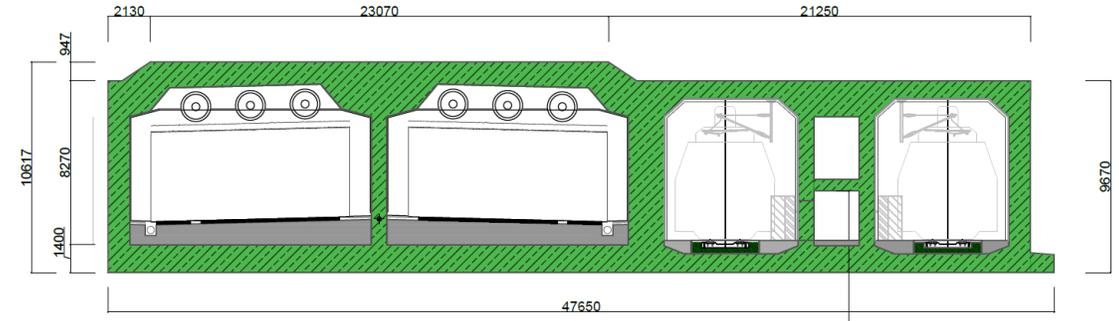


Bild: Privat

Erste Kennzahlen Fehmarnsund-Absenktunnel

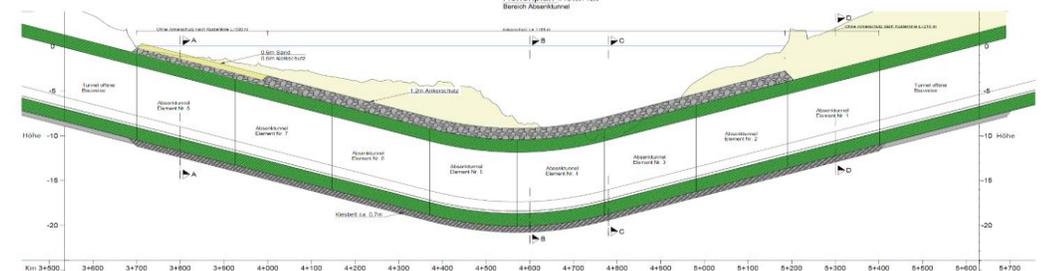
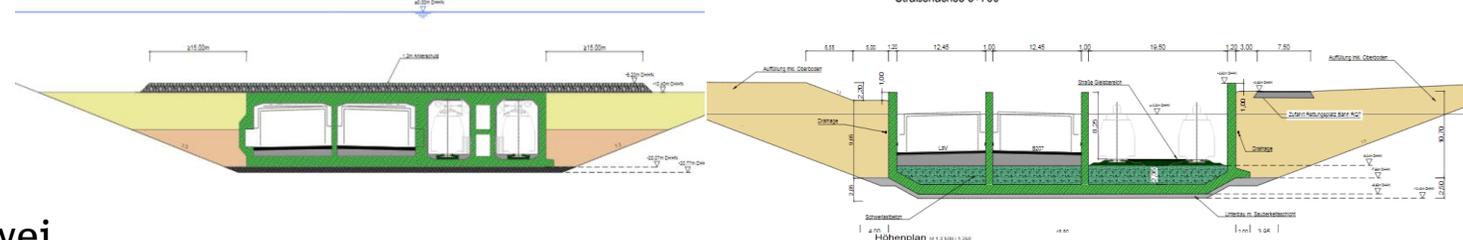
Abschätzung auf Vorplanungsniveau (Änderungen vorbehalten)

- 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 Absenelementen** 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 Rettungsschleuse zwischen den Bahnröhren.
- **Die genau benötigten Abmessungen und die Ausgestaltung der Elemente werden im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung festgelegt**



Schnitt B-B M 1:250
Straßennachse 4+600

Schnitt B-B M 1:250
Straßennachse 5+700



Tunnelquerschnittdaten:

Breite:	ca. 47 m
Höhe:	ca. 10 m
Bahnquerschnitt:	ca. 6,7 m / 7,9 m
Straßenquerschnitt:	ca. 12,2 m / 6,9 m
Sohlen/Decken/Wände:	von 0,8 m bis 1,8 m



Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Vorzugslinie Absenktunnel

Projektsteuerung seit 08/21



Vorgezogene Maßnahmen
Kartierungen
Vertiefte Baugrunduntersuchungen

Seit 02/21



Entwurfs- und Genehmigungsplanung
Absenktunnel

Seit 06/21



Generalplaner Umwelt

seit 12/21



Bahnplanung DB Netz

seit 06/21



Straßenplanung DEGES

seit 12/21

Vertiefte Untersuchung Bohrtunnel

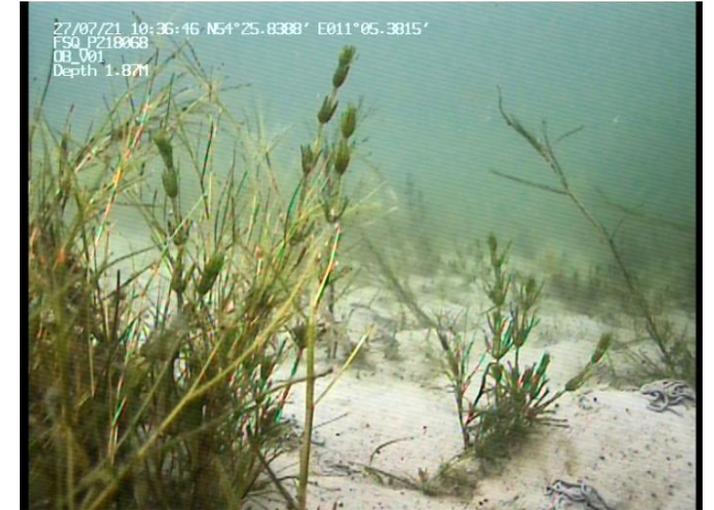
vsl. Start 06/22

Diverse zusätzliche Umweltuntersuchungen

Aktuell: Nassbaggergut, Machbarkeitsstudie zur Riff-
kompensation

seit 09/21





Quelle: DB Netz AG / IfAÖ

- Vergrämungsmaßnahmen für Baugrunduntersuchungen von März – Oktober 2021
- Vertiefte Baugrunderkundungen für den Absenktunnel im Sund konnten im September abgeschlossen werden
- Die Validierung der Umwelt-Kartierungen wurden im Februar 2021 landseitig und marin im Juni 2021 begonnen
- Vergabe der Hauptplanungsleistungen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung



Ausblick auf 2022 – Was steht gerade im Fokus

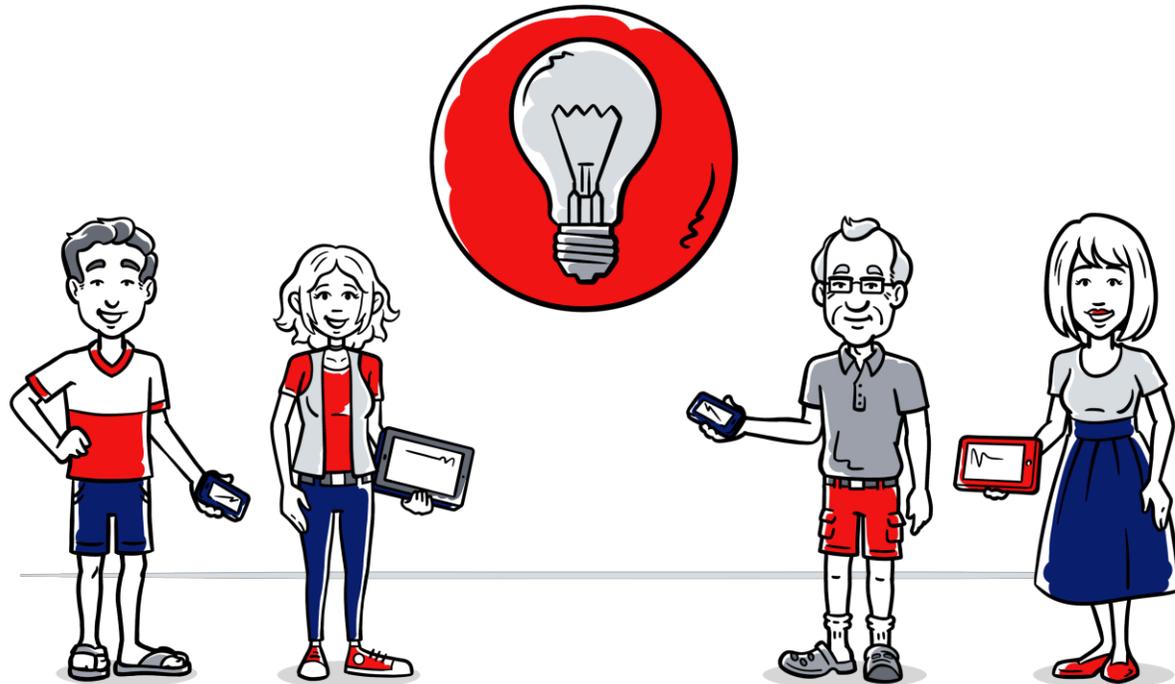


- Vertiefte Betrachtung der baulichen Ausbildung des Trockendocks, der Ingenieurbauwerke und der geplanten Arbeitsabläufe unter Berücksichtigung der ersten Erkenntnisse aus der vertieften Baugrunduntersuchung
- Validierung der geplanten Trassenlage (u.a. Überprüfung Anschluss an die angrenzenden PFA, B 207)
- Grundlagen schärfen





Weitere Informationen unter: www.anbindung-fbq.de



Vielen Dank



NETZE