



KREIS  
OSTHOLSTEIN

# FBQ- Regionalkonferenz

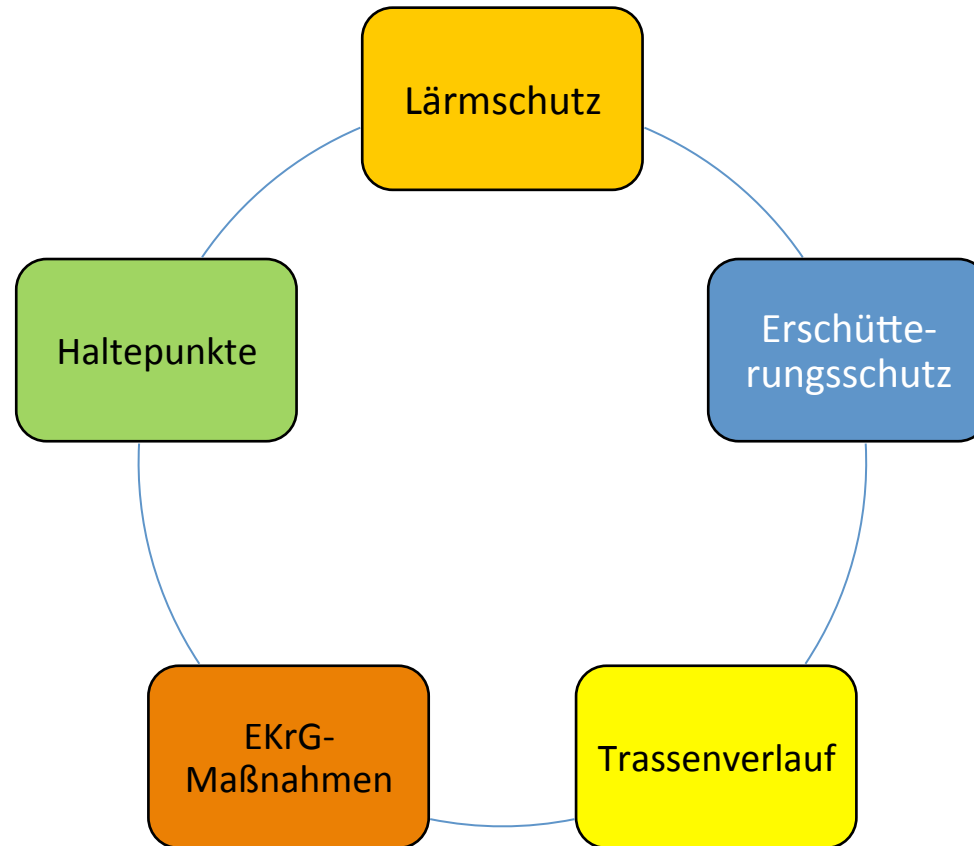
3.11.2017

Finanzielle und strukturelle  
Konsequenzen aus dem  
Forderungskatalog und der Matrix  
(Stand 21.9.2017)

# Finanzielle und strukturelle Konsequenzen

## Forderungsbereiche

---





# Finanzielle und strukturelle Konsequenzen

## Lärmschutz

	gesetzlicher Schutzanspruch	Vollschutz	Grenzwert 49 dB überall	Straße - Schiene	vorsorgl. Güterverk. b. Nacht	ohne Vorbelastung	Tröge/ Absenkungen	Tunnel
<b>Ergebnis Matrix</b>	98 Mio.€	150 Mio.€	171 Mio. €	?	---	0	463 Mio.€	?
<b>Adressat</b>	---	Bundestag	Bundestag	Bundestag	---	---	?	?
<b>Erläuterungen</b>	DB-Variante	übergesetzlicher Schallschutz; Mehrkosten für Vollschutz	übergesetzlicher Schallschutz; Mehrkosten für Vollschutz; zusätzlich zu 98 Mio.€	noch nicht ermittelt	Sachstand durch DB	In der DB-Planung vorgesehen	Absenkungen in Bad Schwartau, Ruppersdorf, Altenkrempe, Göhl, Heringsdorf;	
<b>Fragen</b>	Fehler in den Berechnungen; Welche Maßnahmen kommen zum gesetzlichen Schallschutz und welche zum übergesetzlichen?			Wann liegen Daten vor? Wer ist der Adressat?	Was kommt da noch?	Stimmt das?	Wann kommen präzise Kosten?; Welche Maßnahmen können dem gesetzlichen Lärmschutz zugeordnet werden?	

# Finanzielle und strukturelle Konsequenzen

## Lärmschutz, Beispiel

---



Bad Schwartau: Ortsdurchfahrt



# Finanzielle und strukturelle Konsequenzen

## EkrG- Maßnahmen

	Summe	Anteil Straßenbaulastträger	Anteil GVFG	höhenun- gleiche BÜ	Tröge/ Absenkun- gen	sonstige Forder. d. Kommu- nen		
<b>Ergebnis Matrix</b>	166 Mio.€	20 Mio.€	15 Mio. €	56 Mio.€	257 Mio.€	0		
<b>Adressat</b>	---	---	Land	Land	?	---		
<b>Erläute- rungen</b>	DB- Variante gem. Vorplanung	hauptsächlich bei Maßnahmen bei Neubau 200 km/h; Differenz zwischen 20 Mio. und 15 Mio. sind der kommunale Anteil		hauptsächlich bei Maß- nahmen bei Ausbau 160 km/h; Kommunen, Kreis, Land; keine Anteile DB; Tröge müssen zusammen betrachtet werden, teilweise sind Alternativlösungen in die Matrix eingeflossen		In der DB- Planung vorgesehen		
<b>Fragen</b>		von den 20 Mio. sind 15 Mio. GVFG; Problematik: GVFG besteht nur bis 2019; weitere Maßnahmen durch Land zu finanzieren		Wie präzise sind die Kosten, wenn über die Maßnahmen noch gar nicht entschieden ist?				

# Finanzielle und strukturelle Konsequenzen

## EKrG, Beispiel

---



Heringsdorf, Göhl, Neukirchen: Trog, Über- bzw. Unterführungen



# Finanzielle und strukturelle Konsequenzen

## Haltepunkte

	Mehrkosten Haltepunkt (Aufzüge, Überdachung usw.)	Mehrkosten Umfeld (Parkplätze, ÖPNV usw.)			Sonstige Maßnahmen
<b>Ergebnis Matrix</b>	3,4 Mio.€	13 Mio. €			8,7 Mio.€
<b>Adressat</b>	?	Land			?
<b>Erläuterungen</b>	Kostenermittlung DB	Schätzungen durch Büro Bahnstadt (einschließlich Grunderwerb)			Wünsche der Kommunen: Umlegung von Straßen, breitere Straßen für Radwege usw.
<b>Fragen</b>	wer ist der Adressat?	GVFG als Möglichkeit, reicht GVFG?			Wer ist der Adressat? GVFG als Möglichkeit, reicht GVFG?

# Finanzielle und strukturelle Konsequenzen

## Haltepunkte, Beispiel

---



Oldenburg: Anbindung an den Ort





## Finanzielle und strukturelle Konsequenzen Erschütterungsschutz

---

- noch keine Berechnungen der DB
- bei Trögen z.B. ist der Erschütterungsschutz bereits in der Maßnahme enthalten



## Finanzielle und strukturelle Konsequenzen Trassenverlauf

---

- keine Forderungen

### Fazit:

- die Matrix kann zurzeit nur zur Strukturierung von Forderungen, Kosten und Adressaten beitragen,
- sie kann noch nicht zur Quantifizierung der Kosten dienen und
- es muss eine Vorgehensweise vereinbart werden, wie die Matrix so befüllt werden kann, dass sie nutzbar ist !

# Erarbeitung der Matrix Schienenanbindung FBQ

## Stand: 21.9.2017

---



**Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit !**