

Rahmenplan „Ostermoorer Korridor“ Brunsbüttel



Erläuterungsbericht

Anlagen: Pläne

Inhaltsverzeichnis

Anlass.....	3
Bestandsermittlung.....	3
Planungen	5
Szenarien	6
Bewertung	8
Fazit.....	9
Hinweise und Anregungen aus der Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit	9

Anlass

Auf der Südseite der Stadt Brunsbüttel sind die Flächen für Gewerbe und Industrie angesiedelt, die jedoch noch nicht alle genutzt und bebaut sind. Besonders in dem Dreieck Holstendamm, Westzubringer und Nord-Ostsee-Kanal bzw. Hochbrücke stehen noch viele Flächen leer. In den letzten Monaten sind vermehrt Anfragen für Ansiedlungen in dem Bereich an die Stadt herangetragen worden, die nunmehr für Konflikte sorgen. Zum einen ist die Eigentümerstruktur sehr heterogen, zum anderen stellt der Flächennutzungsplan eine Bahntrasse dar, die das Gebiet begrenzt, sowie zwei Hafenbecken, die bisher nicht gebaut wurden. Die Erschließung ist unterentwickelt und geht größtenteils über private Straßen und Wege. Verschiedene ober- und unterirdische Leitungen sowie Masten durchkreuzen das gesamte Gebiet. Parallel zum Holstendamm verläuft außerdem ein Vorfluter vom Deich- und Hauptsiedelverband. Für eine Anpassung bzw. Änderung des Flächennutzungsplans ist dieses Stadium der Planung noch viel zu unbestimmt, so dass die Stadt sich dazu entschlossen hat, einen Rahmenplan mit Darstellung von Varianten aufzustellen, der die unterschiedlichen Interessen, Zwangspunkte, Konflikte sowie Möglichkeiten aufzeigt. Eine Verlegung der Bahntrasse liegt zudem nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Brunsbüttel. Die Stadt kann im F-Plan lediglich die Flächen vorhalten.

Seit Aufstellung des Flächennutzungsplans werden außerdem zwei Hafenbecken vorgehalten, von denen das größere auch nur gebaut werden könnte, wenn die Bahn verlegt werden würde. Verzichtet die Stadt auf das Hafenbecken, könnten sich dort Betriebe ansiedeln.

Grundlagen für den Rahmenplan bilden der Flächennutzungsplan, der Landschaftsplan, Bebauungspläne und Luftbilder. Zudem fand am 26.04.2023 eine Ortsbegehung statt.

Eine im Januar 2024 von German LNG beauftragte Machbarkeitsstudie zu dem Thema Vereinbarkeit Bahntrasse und Erweiterung Umspannwerk kommt zu dem Schluss, dass die Verlegung der Bahntrasse, wie bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Brunsbüttel vorgesehen, durchführbar ist. In der Studie wird aber eine bessere Lösung dargestellt, die den idealen Abstand zu den umliegenden Straßen einhält und auch aus trassierungstechnischer Sicht die optimale Lösung darstellt. Für die Kreuzungen Ostermoorweg und K74 sind Straßenüberführungen die optimale Lösung. Für eine höhengleiche Kreuzung liegt keine Ausnahmegenehmigung vor.

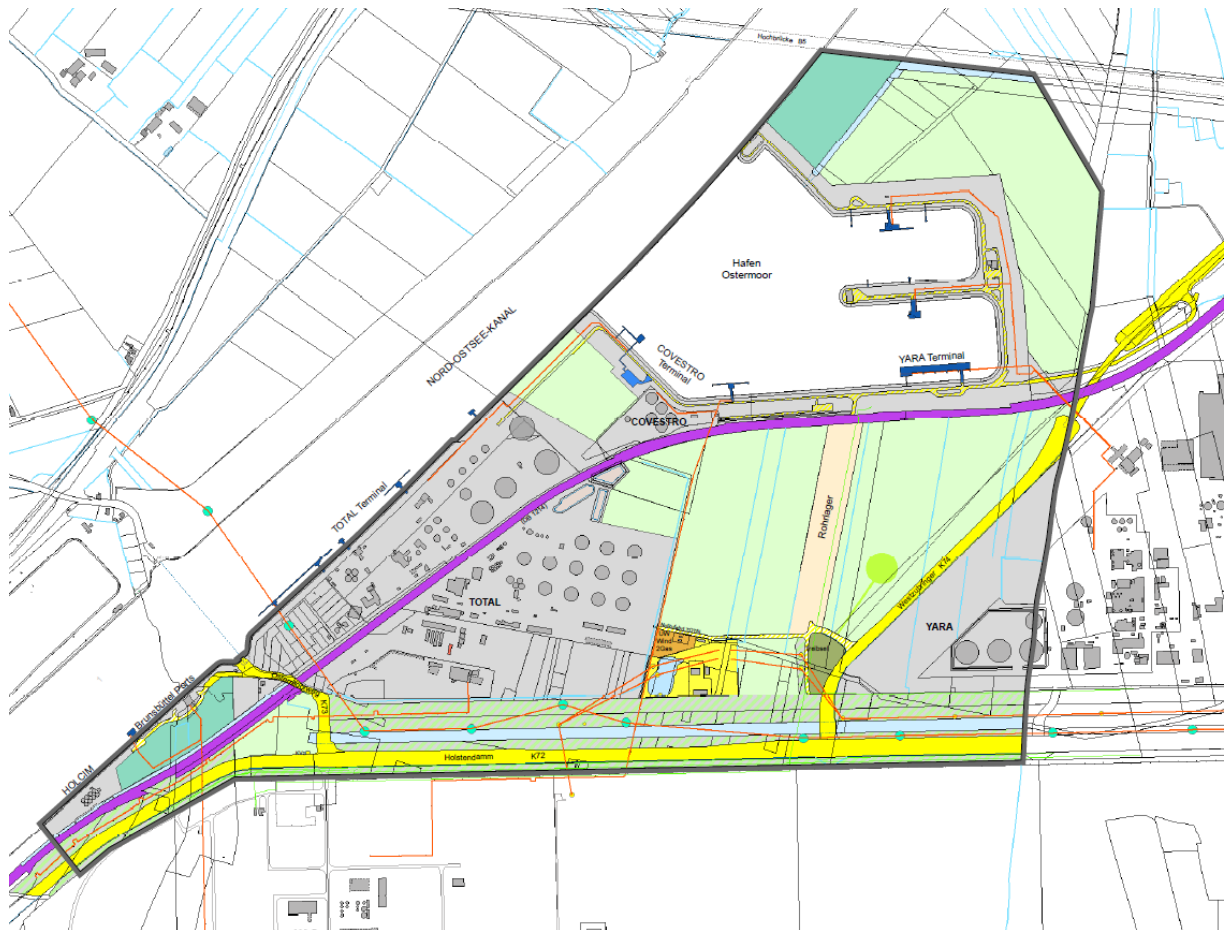
Bestandsermittlung

Zunächst einmal wurde der Bestand in dem Gebiet zwischen der Hochbrücke, dem Westzubringer, dem Holstendamm und dem NOK ermittelt. Dabei wurde auf Darstellungen im Flächennutzungsplan nicht eingegangen, sondern nur der tatsächliche Zustand vor Ort festgestellt und in die Karte „Bestand“ aufgenommen (Abb. 1). Heute schon genutzte Gewerbeflächen sind Grau dargestellt, Gewerbeflächen, die zwar vor Ort „Grün“ sind, aber nicht zur Verfügung stehen z.B. wegen der Leitungstrassen, sind grün-grau gestreift. Dargestellt sind der Vorfluter, die Straßen und Wege, die aktuelle Bahntrasse, die Anleger (Jetty), Masten und oberirdische Leitungen. Freie Flächen sind grün dargestellt (meistens landwirtschaftlich genutzt) und Flächen für Energie o.Ä. gelb-orange.

Rahmenplan „Ostermoorer Korridor“ Brunsbüttel

Die Eigentümer wurden ebenso ermittelt und in einer Karte dargestellt; die Daten unterliegen allerdings dem Datenschutz. Die Struktur der Eigentümer ist sehr heterogen (auch viel Erbbaurecht), die verschiedenen Trassen und Nutzungen zerschneiden das Gebiet oder grenzen es ab.

Abb. 1 Bestandsplan (05/2023- geänd. 05/2024)



Die Begrenzung des Rahmenplans im Osten ist gleichzeitig die Gemeindegrenze bzw. Kreisgrenze. Daher sind der Zubringer und die Fortführung der Bahn nicht im Geltungsbereich enthalten. Im Südwesten wurde der Bereich der Firma Holcim am Kanal ergänzt – hier ist eine Anbindung an das bestehende Gleis gewünscht.

Das Luftbild auf der nächsten Seite (Abb. 2) zeigt noch mal anschaulich den derzeitigen Zustand des Geländes.

Abb. 2 Luftbild DOP20 (2022)



LVermGeo 2022

Planungen

Unterschiedliche Firmen haben in den vergangenen Monaten nach freien Flächen im Industriegebiet Brunsbüttel gesucht. Bei den Anfragen bzw. Planungen handelt es sich um folgende Anliegen:

Informationen zum Rahmenplan Ostermoor (Stand 27.03.2023)

Beteiligte Behörde / beteiligtes Unternehmen	Planungen im Bereich Ostermoor u.U.	Zuweisung benötigt
Advorio B.V.	Plant den Bau und Betrieb eines Ethylen-Importterminals sowie dazugehöriger Infrastruktur für Sasol Germany GmbH	Ja
Covestro Deutschland AG	Betreiber und Eigentümer des Anlegers Brücke V und des Hafentanklagers, außerdem Eigentümer von Flächen. Covestro hat außerdem Ideen für die Nutzung der Flächen südöstlich des Hafens Ostermoor	Ja
German LNG Terminal GmbH	Plant den Anschluss seines Terminals an das Umspannwerk Ostermoor West / südliche Erweiterung des UWOW (Eingriff in die geplante Bahntrasse)	Ja
Heinrich Hirdes GmbH (Boskalis Hirdes)	Betreiber eines Rohrlagers zwischen Hafen Ostermoor und Umspannwerk	Ja

Holcim (Deutschland GmbH)	Holcim hat Interesse an Bahntransporten, hat die Idee eines Bahnanschlusses am Verladeterminale am NOK	Nein
KMW Wind2Gas Energy	Betreiber eines Batteriespeichers am Umspannwerk	Ja
Land Schleswig-Holstein	Überwiegender Eigentümer von Flächen südlich des Hafens Ostermoor	Nein
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein	Anstehende Sanierung der K74 (06/2022 – 10/2022) als Zuwegung zum Hafen Ostermoor und zum Umspannwerk Ostermoor West	Nein
Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein	Betreiber einer Lagerfläche für Treibsel	Ja
Schleswig-Holstein Netz	Flächeneigentümer und Betreiber des Umspannwerkes Ostermoor West, SH Netz plant den Bau eines weiteren Umspannwerkes	Ja
Stadtwerke Brunsbüttel	Flächeneigentümer	Ja
TenneT TSO GmbH	Betreiber der 380KV-Westküstenleitung	Nein
TotalEnergies Bitumen Deutschland GmbH	Total hat ein großes Interesse an der Verlegung der Bahntrasse. Plant außerdem den Bau von Photovoltaikanlagen auf dem Werksgelände	Nein
Yara Brunsbüttel GmbH	Plant den Umbau seines Ammoniakterminals (Umrüstung von Export auf Import)	Ja

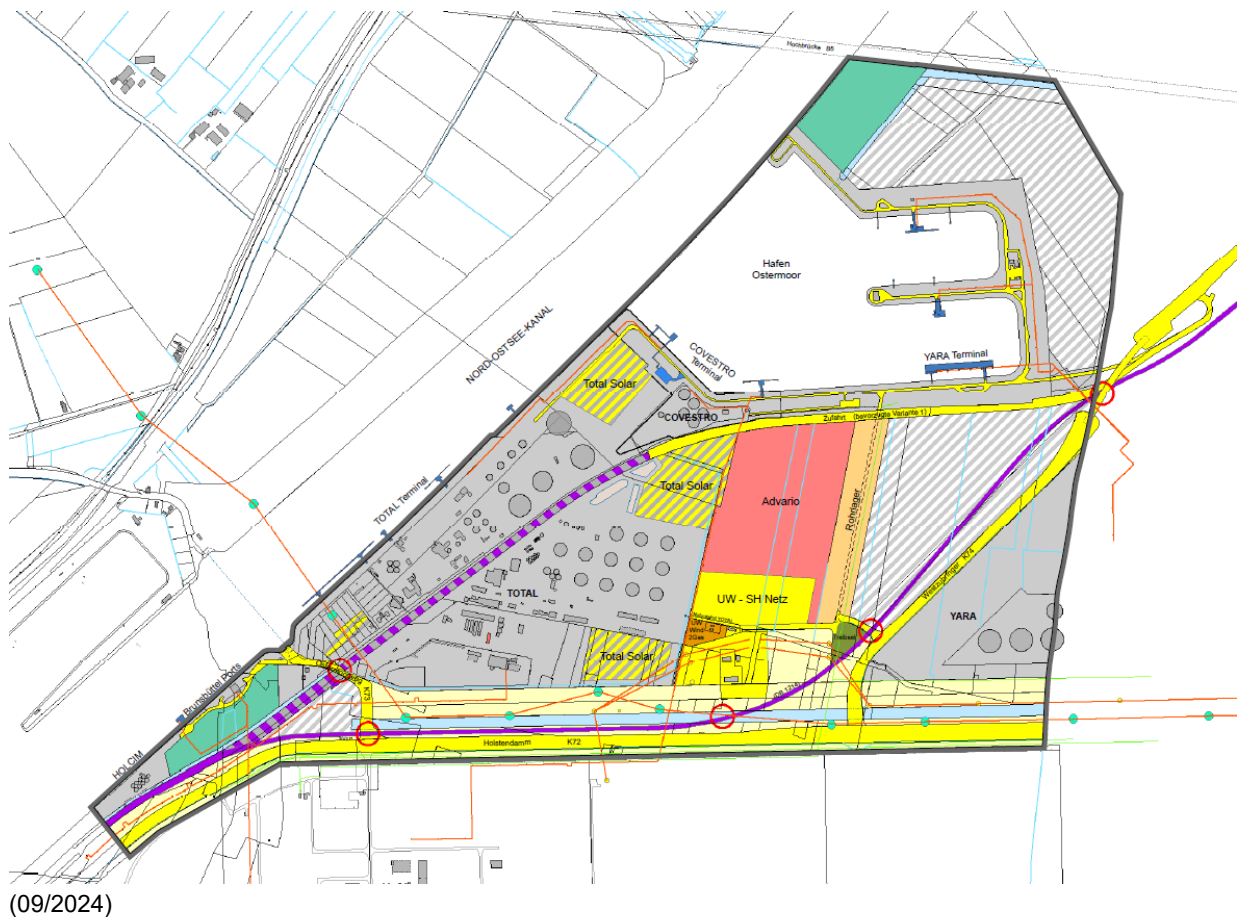
Szenarien

Aufgrund der verschiedenen Zwangspunkte in dem Bereich ist die Verlegung der Bahntrasse nur in einer Variante möglich (wie im Flächennutzungsplan dargestellt) und die Neuordnung der Erschließungsstraßen nur in zwei Varianten.

Bei **Variante 1** (Abb.3) erfolgt die Erschließung über die alte Bahntrasse im Anschluss südlich an den Hafen Ostermoor vom aktuellen Zubringer aus (bevorzugte Variante). Ein Schienenstrang in das Total-Gelände bleibt erhalten und die neue Bahntrasse lässt die südliche Erweiterung des Umspannwerks zu. Eingeschränkt wird die Erschließung durch das Verbot der höhengleichen Bahnübergänge bei Neubau einer Bahntrasse. Dadurch ist die Überfahrt beim Treibsellager zu den Umspannwerken nicht mehr gegeben und müsste von Norden aus erfolgen. Zusätzlich zum aktuellen Bahnübergang im Ostermoorweg vor der Fähre käme noch ein zweiter dazu, der ebenfalls nicht höhengleich ausgeführt werden könnte.

Variante 2 unterscheidet sich von der ersten nur dadurch, dass die neue Erschließung in das Gebiet nicht über die alte Bahntrasse verläuft, sondern gleich hinter der Unterführung nach Südwesten abbiegt und ca. 8 m parallel zur neuen Bahntrasse verläuft (Abb. 3). Diese Variante stößt beim Eigentümer der dann benötigten Fläche nicht auf Zustimmung, da dann diese große Fläche zerschnitten werden würde (ohne Abbildung).

Abb. 3 Variante 1 (bevorzugt) mit Konfliktpunkten



Die weiteren Erschließungen ergeben sich dann aus den Planungen der verschiedenen Firmen. Bei beiden Varianten ist zudem der Vorfluter mit der neuen Bahntrasse zu kreuzen und die neuen, nicht höhengleichen (!) Bahnübergänge sind zu regeln. Abstände zwischen Bahntrasse und Vorfluter sind zu beachten.

Als **Variante 0** käme das Beibehalten des Status Quo in Betracht. Die Bahntrasse bleibt bestehen, die Erschließung wird vom Westzubringer K 74 auf Höhe des Treibsellagers ertüchtigt. Total Energies hat dann die Bahn weiterhin auf ihrem Gelände und auch die neu angesiedelten Firmen wie z.B. Advano haben die Bahn zwischen ihrem Firmengelände und dem Hafen Ostermoor. Da aber hier nur Rohrbrücken zum Einsatz kommen, wäre eine Beibehaltung der Bahn für Advano kein Problem. Ein Schienen-Personenverkehr bis zum alten Bahnhof wäre nicht möglich.

Die Erweiterung des Umspannwerks durch German LNG wäre problemlos möglich, allerdings wäre dann die Verlegung der Bahntrasse aus dem Total-Gelände heraus, so wie im

Flächennutzungsplan vorgesehen, nach Süd-Osten zukünftig nicht mehr möglich. Der einzig verbliebene Korridor für diese Baumaßnahme wäre geschlossen.

Bewertung

Variante 0

Vorteile	Nachteile
Kosteneinsparung	Bahn fährt weiter durch Total-Gelände,
Keine aufwendigen Brücken oder Querungen	Keine Personenbeförderung möglich
Südlich der Bahn kann alles vom Westzubringer erschlossen werden	Erschließung der Gewerbeflächen südlich der Bahn nach Norden zum Hafen erfordern Querungen
Nur ein kurzes Teilstück Straße wäre erforderlich	Hafenbecken nicht realisierbar
Die südliche Erweiterung des Umspannwerks wäre nicht eingeschränkt	Die Möglichkeit einer Verlegung der Bahn ist zukünftig nicht mehr gegeben
Vorfluter bleibt frei	

Variante 1 und 2 (bezogen auf die Erschließung durch die Straßen)

Vorteile	Nachteile
Bahn fährt nicht mehr durch den Betrieb der Total Energies (Sicherheitsfaktor!)	Hohe Kosten
Personenverkehr bis Brb.-Süd möglich	Neue, aufwendige Querungen (Überführungen)
Problemlose Anbindung der (neuen) Betriebe an den Ostermoorer Hafen	Nähe zum Vorfluter
Hafenbecken weiterhin möglich (Straße 2)	Abgrenzung bzw. schwierige Querung zum Westzubringer
Firmenansiedlungen mit direkter Hafenanbindung möglich	Grunderwerb für Straße und Bahn (Eigentümer der Flächen überzeugen!)
	Die südliche Erweiterung des Umspannwerks wäre etwas eingeschränkt

Dazu kommen die Zwangspunkte, die nur mit erheblichem Aufwand beseitigt werden können: Querung des Ostermoorwegs vor der Fähre, der Vorfluter als solches, das Brückenbauwerk im Zuge des Westzubringers K74, die Querung beim Treibsellager, die Masten und Leitungen und die erforderlichen Abstände zwischen den verschiedenen Nutzungen. Zu berücksichtigen sind auf jeden Fall die Bodenverhältnisse, die verschiedene Maßnahmen zur Stabilisierung der Bauwerke erfordern.

Fazit

Die Vorteile bei der 0-Variante scheinen zunächst zu überwiegen, aber zur Sicherung von Arbeitsplätzen im größten zusammenhängenden Industriegebiet Schleswig-Holsteins und Anbindung desselben an die Metropolregion Hamburg, ist eine Verlegung der Bahntrasse nach Südosten unbedingt erforderlich.

Das Thema ist nicht neu und wurde bereits bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans 1983 berücksichtigt. 2015 wurde die Trasse etwas verschoben bzw. angepasst (39. Änderung des FNP), da zu der Zeit die 380 kV-Leitung der Firma Tennet gebaut wurde und die Masten im Verlauf der Trasse geplant waren. Der Flächennutzungsplan entfaltet allerdings keine Außenwirkung sondern kann – anders als eine Satzung - nur vorbereiten und nicht absichern. Daher ist es erforderlich, dass zur Absicherung der Maßnahme bzw. Planung weitergehende Studien und Verfahren angestoßen werden.

Ebenso ist das Thema auf politischer Ebene anzusiedeln, da eine Kosten-Nutzen-Rechnung wahrscheinlich kein befriedigendes Ergebnis liefern wird.

Der Bahnhof muss für den Personenverkehr ertüchtigt werden und die Strecke elektrifiziert werden, damit das Industriegebiet wettbewerbsfähig bleibt. Ebenso ist vor dem Hintergrund der Energie-Einsparung die Verlegung sowohl von Gütern als auch des Personenverkehrs auf die Schiene anzustreben.

Die im Januar 2024 beauftragte Machbarkeitsstudie ist abgeschlossen und bestätigt die Möglichkeit der Trassen-Verlegung zusammen mit der Erweiterung des Umspannwerks.

Die beteiligten Eigentümer, Nutzer und Firmen sind zu beteiligen.

Hinweise und Anregungen aus der Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit hat in der Zeit vom 08.02. bis zum 08.03.2024 stattgefunden. Die Stellungnahmen aus der Beteiligung sind hier aufgeführt, es wurden einige Anregungen oder Hinweise übernommen sowie bekannte Leitungen o.Ä. dargestellt. Die Leitungen der Ver- und Entsorger oder Firmen sind nicht vollständig und lagegenau erfasst! Es sind auf jeden Fall vor irgendwelchen Tiefbauarbeiten die Leitungsträger zu informieren!

Archäologisches Landesamt (Schreiben vom 26.02.2024)

Hinweis auf § 15 DSchG: Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu

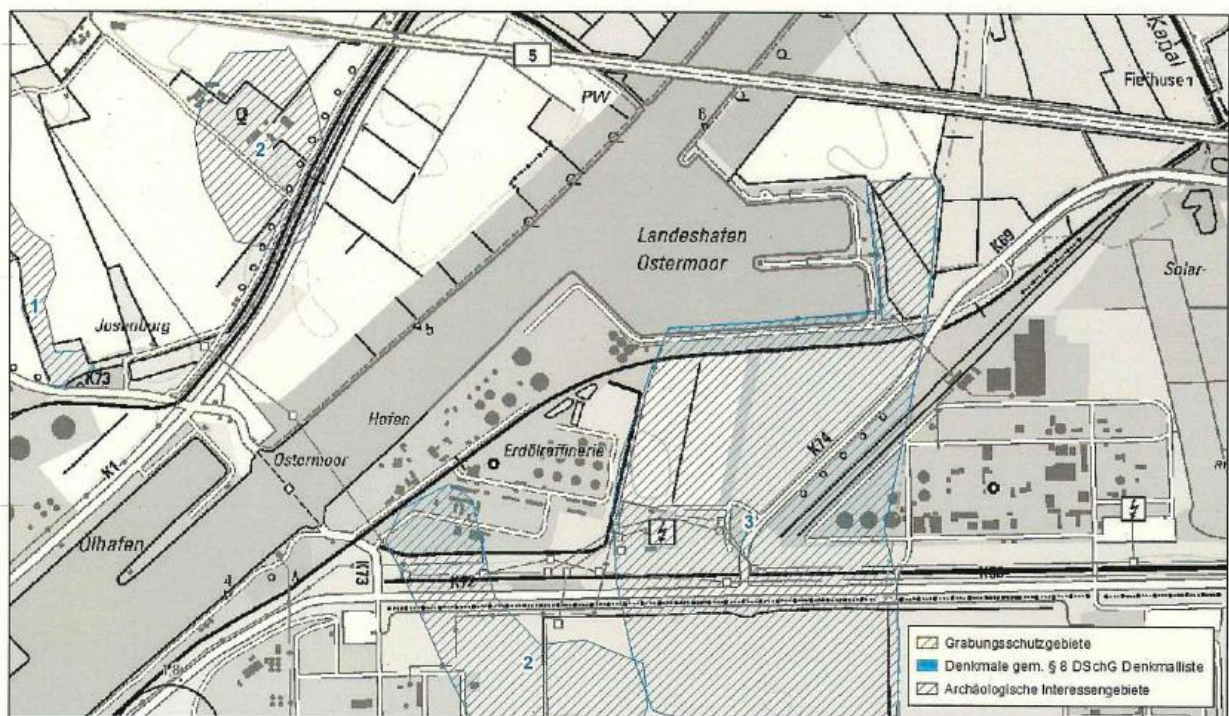
Rahmenplan „Ostermoorer Korridor“ Brunsbüttel

erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung.

Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.

Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist die Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Fachbehörde zu sichern. Verantwortlich sind gemäß § 15 DSchG der Grundstückseigentümer und der Leiter der Arbeiten.

Der Rahmenplan liegt teilweise in einem Archäologischen Interessensgebiet:



SH  Archäologisches
Landesamt
Schleswig-Holstein

Brunsbüttel, Kreis Dithmarschen

Bearbeitung: Orlowski, 31.01.2024 © ALSH, Maßstab: 1: 12.500,
Datengrundlage: DTK25 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH

Auszug aus der Archäologischen Landesaufnahme

Das Interessensgebiet wird aufgrund der Übersichtlichkeit nicht in der Planzeichnung dargestellt. Es erfolgt ein Hinweis.

Deutsche Telekom (BOB-SH vom 23.02.2024)

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 125 Abs. 1 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Zu der betreffenden Planung wird wie folgt Stellung genommen: Gegen die o.a. Planung bestehen keine Bedenken.

Hinweis: Hiervon sind diverse Telekommunikationslinien betroffen die ggf. kostenpflichtig umverlegt werden müssen. An der Ecke Schleswiger Straße/Ostermoorweg steht ein KVz-Gehäuse. Es wäre wünschenswert, wenn dieses dort stehen bleiben könnte.

Das KVz-Gehäuse wird dargestellt.

Raffinerie Heide GmbH (BOB-SH vom 06.02.2024)

Die Raffinerie Heide ist grundsätzlich nicht von den geplanten Maßnahmen betroffen. Es bestehen somit keine Einwendungen.

Hinweis: eine Ethylen-Leitung verläuft südlich des Holstendamms vom NOK kommend nach Osten.

Die Leitung wird dargestellt.

SH Netz AG Meldorf (BOB-SH vom 13.02.2024)

Bei konkreter werdenden Planungen können jederzeit Planauskünfte über die Leitungstrassen bei der SH Netz eingeholt werden. Fremdleitungen und andere Netzbetreiber beachten!

LBV-SH Niederlassung Itzehoe (Schreiben vom 14.02.2024)

Im Plangebiet verlaufen die Kreisstraßen 72, 73 und 74. Die o.g. Kreisstraßen sind in diesem Bereich freie Strecke. Gegen die genannte Planung bestehen keine Bedenken, wenn folgende Punkte berücksichtigt werden:

1. Durch die Verlegung der Bahntrasse sind die K-HEI 74 und K-HEI 72 betroffen, die sich in der Verwaltung des LBV-SH befinden. Bei der zu verlegenden Bahnstrecke handelt es sich um die Strecke DB1214 Wilster-Brunsbüttel. Es wird davon ausgegangen, dass für die Verlegung ein Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren durch die DB Netz AG durchgeführt werden muss. Sollte dem so sein, so hat die Baustellenkoordination des LBV-SH keine Anmerkungen.

Sofern der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan geändert werden müssen, bedarf es zum jetzigen Zeitpunkt keiner Stellungnahme der Baustellenkoordination des LBV-SH.

Ist jedoch mit den vorherigen Planungsschritten nicht zu rechnen, ist folgender Punkt zu berücksichtigen:

Dem LBV-SH sind während der Vorplanung, der Planung und der Bauausführung der Maßnahme zu Zwecken der Baustellenkoordination eine Einschätzung des Einflusses der Baumaßnahme auf den Verkehr (z.B. durch Teilspernung oder Vollsperrung) und die Planungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs zu übermitteln. Es ist mitzuteilen, wie lange die Baumaßnahme auf den Verkehr wirkt und in welchem Zeitraum sie geplant ist. Der LBV-SH ist bei der Abstimmung der Verkehrsführung mit den Trägern öffentlicher Belange (Verkehrsaufsicht, Polizei, Rettungsleitstellen, ÖPNV, Versorgungsunternehmen usw.) zu beteiligen bzw. zu den Abstimmungsgesprächen einzuladen. Die verkehrsrechtlichen Anordnungen sind dem LBV-SH mit deren Erlass zu übermitteln. Während der Bauzeit ist dem LBV-SH un- aufgefordert der Aufbau der Verkehrssicherung, Umbau der Verkehrssicherung für eventuelle Bauphasen sowie der Abbau der Verkehrssicherung einen Tag vor Durchführung und

unmittelbar nach Durchführung der Maßnahme anzuzeigen. Bei Änderungen des Bauablaufes sowie bei Änderung der Verkehrssicherung ist die Beteiligung des LBV-SH im Vorwege entsprechend der vorstehenden Anforderungen sicherzustellen.

2. Gemäß § 29 (1 und 2) Straßen- und Wegegesetz (StrWG) des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.11.2003 (GVOBl. Seite 631) dürfen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt Hochbauten jeder Art sowie Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs in einer Entfernung bis zu 15 m von der K72, K73 und K74, gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet bzw. vorgenommen werden.
Die Anbauverbotszone ist in der Planzeichnung mit Maßgabe (15m) durchgängig entlang der K 72, K 73 und K 74 darzustellen.
3. Direkte Zufahrten und Zugänge dürfen zur freien Strecke der K 72, K 73 und K 74 nicht angelegt werden.
Die verkehrliche Erschließung hat ausschließlich über das gemeindliche Straßennetz zu erfolgen.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 24 Abs. 3 StrWG eine Änderung einer Zufahrt erlaubnis- und gebührenpflichtig ist. Dies gilt auch, wenn die Zufahrt einen wesentlich größeren oder einem andersartigen Verkehr als bisher dienen soll.

4. Die aus Gründen der Verkehrssicherheit freizuhaltenden Mindestsichtfelder gem. RAL (2012), Ziffer 6.6 sind von jeglicher Bebauung, Bepflanzung oder sonstigen Benutzung von mehr als 0,70m Höhe über Fahrbahnoberkante dauernd freizuhalten.
5. Wasser, geklärt oder ungeklärt, dazu gehört auch gesammeltes Oberflächenwasser, darf nicht auf Straßengebiet der K 72, K 73 und K 74 geleitet werden.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die Anbauverbotszone nicht dargestellt. Der Maßstab ist zu klein. Zudem fällt die Zone in den Versorgungskorridor.

Landeskriminalamt (BOB-SH vom 22.02.2024)

In der o.a. Trasse sind Kampfmittel nicht gänzlich auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen ist die o.a. Trasse in den angeführten Gemeinden gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das

Landeskriminalamt
Dezernat 33, Sachgebiet 331
Mühlenweg 166
24116 Kiel

durchgeführt. Der Bauträger ist darauf hinzuweisen, dass er sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen muss, damit Sondier- und Räummaßnahmen in das Bauvorhaben einbezogen werden können.

Covestro (Schreiben vom 28.02.2024)

„Bei allen Planungen und einer möglichen Realisierung dieser Trassenverlegung muss jedoch zwingend vorausgesetzt sein, dass sowohl die Umschlagsanlagen an der Brücke V als auch das Hafentanklager der Coverstro Deutschland AG im Hafen Ostermoor zu jederzeit erreichbar und über die Bestandsstraße für uns zugänglich sind. Auch möchten wir betonen, dass der Gütertausch zwischen dem Werk und den Hafenanlagen über die bestehenden Rohrbrücken uneingeschränkt stattfinden können muss. Gleichmaßen muss auch die Voraussetzung einer sicheren und uneingeschränkten Ver- und Entsorgung unseres Standortes mit den entsprechenden Medien (z.B. Strom, Gas, Wasser, Niederschlagswasser) zu jederzeit gegeben sein.“

Die Firma ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.

Landesamt für Bergbau und Energie des Landes Niedersachsen LBEG (Schreiben vom 28.02.2024)

In dem überplanten Bereich befindet sich die Feldleitung Westerbüttel-Ostermoor/Ölleitung DN150 der Wintershall DEA sowie Rohrfernleitungen der Raffinerie Heide GmbH und der HanseWerk Natur. Die Betreiber sind rechtzeitig zu beteiligen.

„Sofern im Zuge des o.g. Vorhabens Baumaßnahmen erfolgen, verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS_Kartenserver. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.“

Industrie- und Handelskammer Flensburg (BOB-SH vom 08.03.2024)

Im Interesse der regionalen, gewerblichen Wirtschaft begrüßen wir die Pläne zur Verlegung der Bahntrasse ausdrücklich. Im Angesicht von möglichen Sicherheitsrisiken und Störungen im Betriebsablauf auf dem Gelände der TotalEnergies Bitumen Deutschland GmbH durch die derzeitige Bahntrasse, mahnen wir die zügige Umsetzung der Gleisverlegung an.

Nach unserer Ansicht besteht weiterer Handlungsbedarf, um die Verkehrsanbindung des Industriestandortes Brunsbüttel zukunftssicher und effizient zu entwickeln.

So ist der bestehende Güterbahnhof abgängig und von der Länge nicht ausreichend, um Ganzzugseinheiten aufnehmen zu können - es bedarf daher einer Sanierung und Erweiterung oder dem Neubau des Bahnhofes außerhalb des Industriegebietes. Darüber hinaus ist die Bahnanbindung des Standortes insgesamt nicht zukunftssicher. Nach unserer Auffassung bedarf insbesondere die Strecke Brunsbüttel-Wilster einer Elektrifizierung und ein zweigleisiger Ausbau ist zu prüfen. Etwaige Erweiterungs- oder Elektrifizierungsmaßnahmen an der umliegenden Gleisinfrastruktur sollten bei der derzeit geplanten Gleisverlegungsmaßnahme mitgedacht werden.

LBV- Landeseisenbahnverwaltung Schleswig-Holstein (Schreiben vom 06.03.2024)
Schanzenstraße 80 Hamburg Daniel Kohser

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht gegen die Ausführung des geplanten Vorhabens entsprechend der vorliegenden Unterlagen keine Bedenken, wenn nachfolgende Auflagen beachtet werden:

1. Die den Eisenbahnverkehr auf der Eisenbahninfrastruktur durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie auch die direkt oder indirekt betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sind vorab über den Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten.
2. Die Schienen Zuwegung zur Anschlussgrenze der Eisenbahninfrastruktur der TOTAL Energies Bitumen Deutschland GmbH ist zu gewährleisten.

LfU Technischer Umweltschutz (BOB-SH vom 07.03.2024)

Aus Sicht des Immissionsschutzes sind keine grundsätzlichen Bedenken ersichtlich. Aus störfallrechtlicher Sicht wird das Vorhaben ausdrücklich begrüßt.

Die Eisenbahnstrecke als umgebungsbedingte Gefahrenquelle würde für die 2 derzeitige und womöglich einen zukünftigen Betriebsbereich entfallen oder entschärft werden. Auch im Hinblick auf das langfristige Ziel, Personenverkehr auf der Strecke wieder zu etablieren, wäre die Verlegung aus den derzeit durchquerten Betriebsbereichen heraus sehr vorteilhaft oder sogar erforderlich.

Entwicklungsgesellschaft Westholstein egw (BOB-SH vom 08.03.2024)

... die Entwicklungsgesellschaft Westholstein mbH (egw) ist sowohl im Bereich der Wirtschafts- und Standortförderung als auch der Infrastruktur (ZV Wasserwerk Wacken, BZVD, Entwässerung) tätig. Für das weitere Verfahren bitten wir um die Beachtung folgender Punkte:

- Die zukünftige Sicherheit bezüglich einer Anbindung des Hafens etc. muss gewährleistet bleiben (Das Total-Werk als Störfallbetrieb und zunehmende Sicherheitsauflagen könnten der Nutzung der bisherigen Trasse entgegenwirken)
- Eine Verlegung der Trasse aus dem Total-Werk erhöht die Sicherheit des Standortes.
- Die straßenseitige Anbindung der Fähre und des gesamten Gebietes muss auch vor dem Hintergrund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) offengehalten werden (erhebliche Hürden im EKrG für höhengleiche Übergänge). Hier ist auch die straßenseitige Anbindung im Sinne des Brand- und Katastrophenschutzes zu beachten.
- Freihaltung des Raumes über der Strecke für die Elektrifizierung (Einhaltung von Sicherheits- und technisch notwendigen Abständen).
- Querung der Trinkwasserleitung DN 600 des ZV Wasserwerk Wacken
- Sicherstellung der Funktion des Vorfluters 1 des SV Bütteler Kanal (DHSV Wilstermarsch) insbesondere bei der notwendigen Querung infolge der Trassenverlegung.

TOTAL Energies (Schreiben vom 07.03.2024)

Bezug auf „Informationen zum Rahmenplan Ostermoor (Stand 27.03.2023)“, Tabelle, Seite 6:

Entgegen der Darstellung auf Seite 6 des Erläuterungsberichtes benötigt TotalEnergies Bitumen die Beibehaltung einer Zuwegung zum Betriebsgelände. Diese bestehende Zuwegung befindet sich östlich des Werkes, nördlich des Umspannwerkes (jetziges Flurstück 577) und dient einer Notzufahrt von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen.

Die Notzufahrt wird dargestellt.

Bezug auf das Fazit

Der Kernaussage des Fazits können wir uns anschließen. Ergänzend würden wir die Sicherheitsaspekte hervorheben wollen. Der derzeitige Trassenverlauf durch unser Bitumenwerk birgt nicht zu unterschätzende Gefährdungspotentiale, unter anderem:

- Bei zu erwartender Zunahme der Gefahrgutverkehre auf der Schiene (z.B. LPG, Ammoniak, LNG) => Dominoeffekt
- Bei innerbetrieblichen Querungen bei TBD am Bahnübergang (schienenungebunden) mit ca. 1000/d (PKW, LKW, Gefahrgut-TKW, Radfahrer, Fußgänger werktags)
- Bei erhöhter Zugfrequenz können sich Feuerwehreinsätze zeitlich verzögern
- Bei einer angedachten Elektrifizierung: Problematik durch Kreuzen von Rohrbrücken für störfallrelevante Stoffe (z.B. extrem entzündbare Flüssigkeiten wie Naphtha, Rohöl => Leckagen in Verbindung mit zusätzlicher Zündquelle); Fußgängerübergänge zu Wartungs- und Kontrollzwecken

Brunsbüttel, den 17.06.2024/04.09.2024

FD 32 Planung

Beschluss der Ratsversammlung am 24.09.2024