



NETZE

**Ostkorridor Nord
Abschnitt Stendal – Uelzen**

Digitale Bürgerinformationsveranstaltung 2021
Knoten Stendal

8. Juni 2021 | Magdeburg

Herzlich Willkommen!

So stellen Sie Ihre Fragen an das Projektteam

- ✓ Bitte nutzen Sie das **Fragenfeld** neben bzw. unter dem Video. Geben Sie Ihre Frage ein und klicken Sie auf **senden** 
- ✓ **Ein Thema pro Frage:** Bitte senden Sie mehrere Fragen getrennt voneinander ab. Sie können so viele Fragen stellen, wie Sie möchten.
- ✓ Wir greifen Ihre Fragen **nach Themen geordnet** und zusammengefasst auf.
- ✓ **Ihre ganz individuelle Frage** können Sie uns auch im Nachgang senden: OstkorridorNord@deutschebahn.com



1. Begrüßung

2. Das Projekt im Überblick

- Projektgrundlagen & Zugzahlen
- Planrecht
- Aktueller Projektstand
- ? *Fragen & Antworten*

3. Neues aus dem Knoten Stendal

- Straßenüberführung Lüderitzer Straße
- Vorstellung Vorzugsvariante 4B
- Lärm- & Erschütterungsschutz
- ? *Fragen & Antworten*

4. Abschluss & Ausblick

1. Begrüßung

2. **Das Projekt im Überblick**

- Projektgrundlagen & Zugzahlen
- Planrecht
- Aktueller Projektstand
- ? *Fragen & Antworten*

3. Neues aus dem Knoten Stendal

- Straßenüberführung Lüderitzer Straße
- Vorstellung Vorzugsvariante 4B
- Lärm- & Erschütterungsschutz
- ? *Fragen & Antworten*

4. Abschluss & Ausblick

Das Projekt im Überblick

Projektgrundlagen & Zugzahlen

Der Ostkorridor Nord

- Die Ausbaustrecke Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord) ist ein Projekt des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung des Bundesverkehrswegeplans.
- Gesetzliche Grundlage zur Umsetzung dieses Vorhabens ist das Bundes-Schienen-Wege-Ausbau-Gesetz.
- Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurden durch Gutachter Prognosen zu deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen je Verkehrszelle für das Zieljahr 2030 erstellt. Die daraus resultierenden Zahlen sind die Basis der Projektplanung.
- Die Ausbaustrecke gliedert sich in die Bereiche Uelzen–Stendal sowie Stendal–Magdeburg–Halle.
- Der Bereich Stendal–Magdeburg–Halle ist ein eigenständiges Projekt mit abweichenden Maßnahmen und Zeitplänen.



Das Projekt im Überblick

Projektgrundlagen & Zugzahlen

Ostkorridor Nord: Bereich Uelzen–Stendal



Warum: Wir verbessern die Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen, machen den Verkehr grüner und schaffen gerade beim Güterverkehr Kapazitäten für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene.



Was: Wir bauen die gesamte Strecke zweigleisig aus, elektrifizieren sie und passen die Verkehrsstationen, Kreuzungen und die Infrastruktur im Knoten Stendal an die Erfordernisse des Verkehrs der Zukunft an.



Wann: Die ersten Baumaßnahmen sind für 2022 und der Ausbau der gesamten Strecke ist ab 2025 geplant. Drei Jahre später wollen wir den Ausbau erfolgreich zum Abschluss bringen.



Wichtig: Der geplante Lärmschutz entlang der gesamten Strecke schafft einen zusätzlichen Mehrwert in den Gemeinden und dank der engen Zusammenarbeit mit den Akteuren aus der Region machen wir das Projekt gemeinsam zu einem Erfolg.

Das Projekt im Überblick

Projektgrundlagen & Zugzahlen

	IST 2020	Prognose 2030
Richtung Uelzen		
	0	2
	48	54
	37	180
Summe	85	236

	IST 2020	Prognose 2030
Richtung Tangermünde		
	0	0
	38	38
	0	0
Summe	38	38

	IST 2020	Prognose 2030
Richtung Hannover		
	25	32
	34	30
	45	58
Summe	104	120

	IST 2020	Prognose 2030
Richtung Berlin		
	25	32
	23	42
	43	97
Summe	91	155

	IST 2020	Prognose 2030
Richtung Magdeburg		
	2	14
	82	78
	82	169
Summe	166	269

	IST 2020	Prognose 2030
Richtung Wittenberge		
	0	14
	38	36
	30	43
Summe	68	93

1. Begrüßung

2. **Das Projekt im Überblick**

- Projektgrundlagen & Zugzahlen
- **Planrecht**
- Aktueller Projektstand
- ? *Fragen & Antworten*

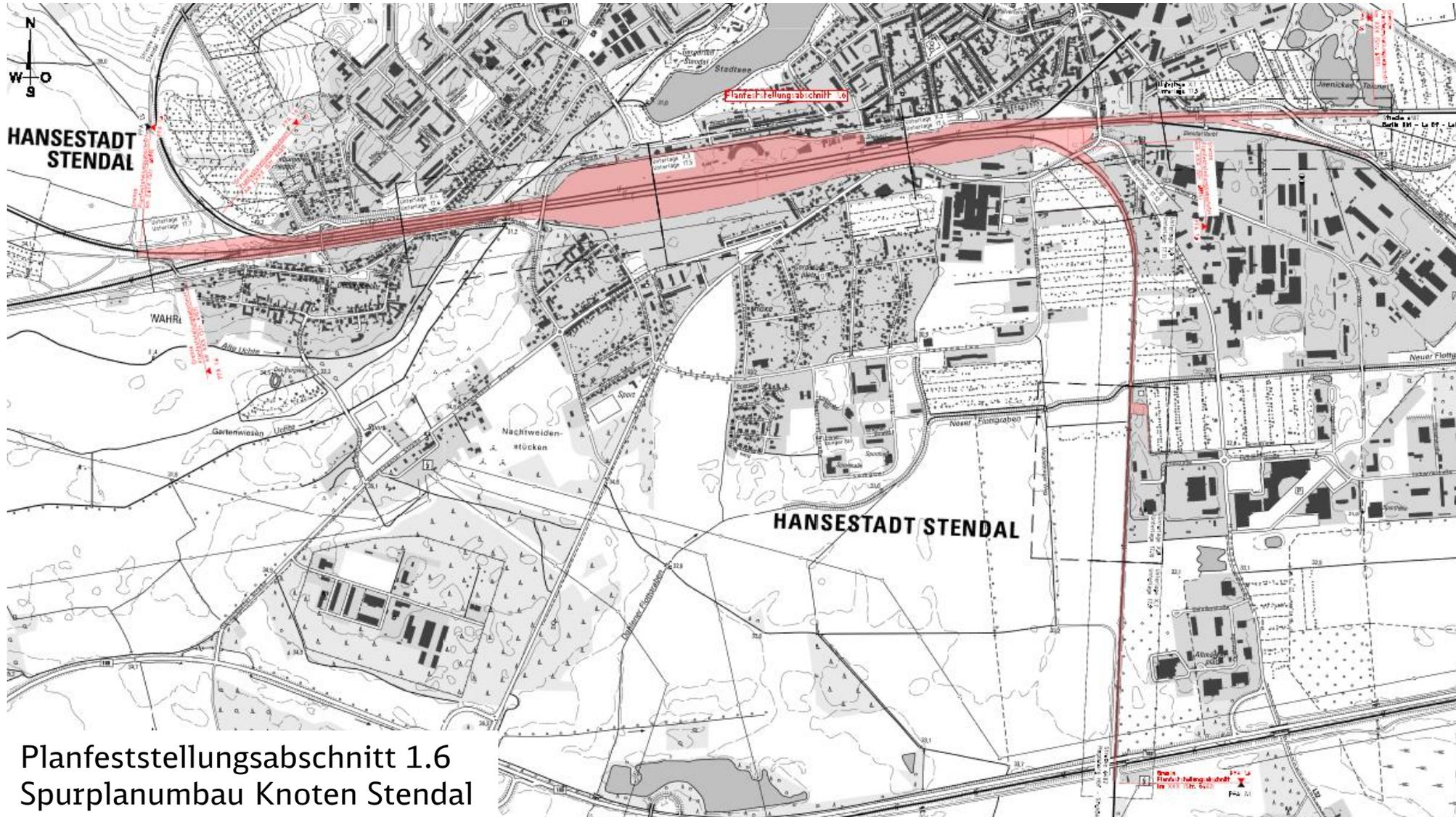
3. Neues aus dem Knoten Stendal

- Straßenüberführung Lüderitzer Straße
- Vorstellung Vorzugsvariante 4B
- Lärm- & Erschütterungsschutz
- ? *Fragen & Antworten*

4. Abschluss & Ausblick

Das Projekt im Überblick

Planrecht



Planfeststellungsabschnitt 1.6
Spurplanumbau Knoten Stendal

Deutsche Bahn (DB) führt frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch und arbeitet Ergebnisse in die Planungen ein
(kein behördliches Verfahren)



DB erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag



Antrag wird beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht
(= Beginn des Verfahrens nach Vollständigkeitsprüfung)



Anhörungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt

- Öffentliche Auslegung* der Unterlagen für einen Monat (Beginn der Veränderungssperre)
- Einreichen von Einwendungen von Privatpersonen und Naturschutzverbänden (bis zu drei Monate nach Ablauf der Auslegungsfrist)
- Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange (bis zu drei Monate nach Eingang Benachrichtigungsschreiben)
- Erwidern zu den Einwendungen und Stellungnahmen durch die DB
- Erörterungstermin* mit Einwendern, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange (Behörde kann darauf verzichten)
- Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde



*Das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) sorgt während der Corona-Pandemie dafür, dass die öffentliche Beteiligung bei Infrastrukturvorhaben digital erfolgen kann, sodass Projekte nicht verzögert werden. Dies gilt bis Ende 2022 auch für alle Bekanntmachungen (Offenlagen und Terminankündigungen).

Eisenbahn-Bundesamt prüft alle Sachverhalte

(Bewertung und Gewichtung der Belange)



Eisenbahn-Bundesamt erlässt Planfeststellungsbeschluss

(Zustellung und Offenlage* der Unterlagen bei den vom Vorhaben berührten Gemeinden.

Zustellung kann bei mehr als 50 Einwendungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.)

*Das Planungssicherungsgesetz (PlanSiG) sorgt während der Corona-Pandemie dafür, dass die öffentliche Beteiligung bei Infrastrukturvorhaben digital erfolgen kann, sodass Projekte nicht verzögert werden. Dies gilt bis Ende 2022 auch für alle Bekanntmachungen (Offenlagen und Terminankündigungen).

1. Begrüßung

2. **Das Projekt im Überblick**

- Projektgrundlagen & Zugzahlen
- Planrecht
- **Aktueller Projektstand**
- ? *Fragen & Antworten*

3. Neues aus dem Knoten Stendal

- Straßenüberführung Lüderitzer Straße
- Vorstellung Vorzugsvariante 4B
- Lärm- & Erschütterungsschutz
- ? *Fragen & Antworten*

4. Abschluss & Ausblick

Das Projekt im Überblick

Aktueller Projektstand

Der Knoten Stendal im Überblick



Warum wir bauen: Wir steigern die Kapazität im Knoten Stendal um zukünftig steigende Verkehrszahlen schnell und sicher abzuwickeln.



Was wir bauen:

- Einbindung des zweiten Gleises der aktuell eingleisigen Strecke Richtung Uelzen in den Knoten
- Anpassung und Erweiterung der Gleisanlagen
- Schaffung von Überholmöglichkeiten für 740 m lange Güterzüge
- Anpassung des Gleisbogens in Richtung Magdeburg (Geschwindigkeitssteigerung von 60 km/h auf 80 km/h)
- teilweise Erneuerung der Oberleitungsanlage
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik

Das Projekt im Überblick

Aktueller Projektstand



Knoten Stendal - Meilensteine

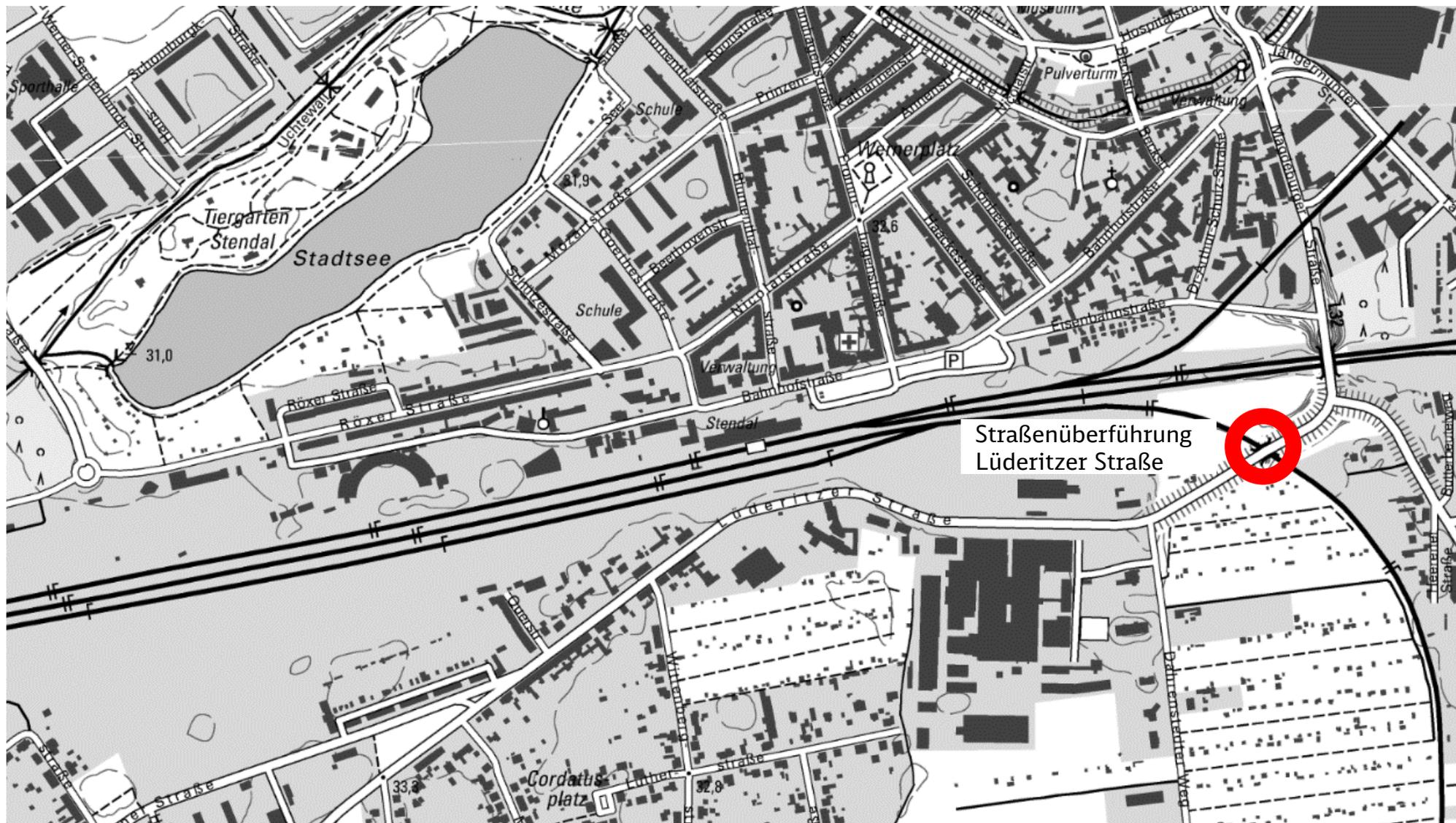
- Schalltechnische und Erschütterungstechnische Untersuchung 2021
- Einreichung der Planfeststellungsunterlagen (PFA 1.6) bei der Planfeststellungsbehörde 2021
- Einreichung der Planfeststellungsunterlagen (PFA 1.5) bei der Planfeststellungsbehörde 2022
- Planrecht erwartet 2024
- Baubeginn 2024
- Inbetriebnahme 2028

Agenda

1. Begrüßung
2. Das Projekt im Überblick
 - Projektgrundlagen & Zugzahlen
 - Planrecht
 - Aktueller Projektstand
 - ? *Fragen & Antworten*
- 3. Neues aus dem Knoten Stendal**
 - **Straßenüberführung Lüderitzer Straße**
 - Vorstellung Vorzugsvariante 4B
 - Lärm- & Erschütterungsschutz
 - ? *Fragen & Antworten*
4. Abschluss & Ausblick

Neues aus dem Knoten Stendal

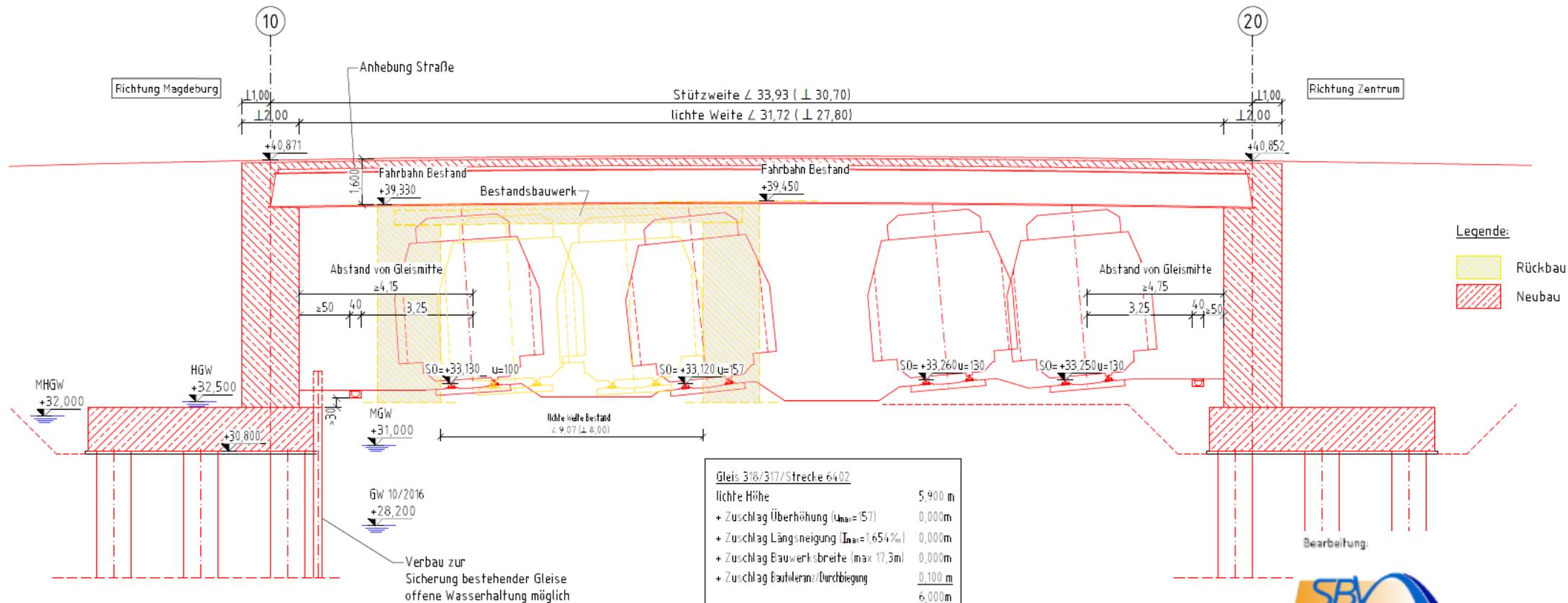
Straßenüberführung Lüderitzer Straße



Neues aus dem Knoten Stendal

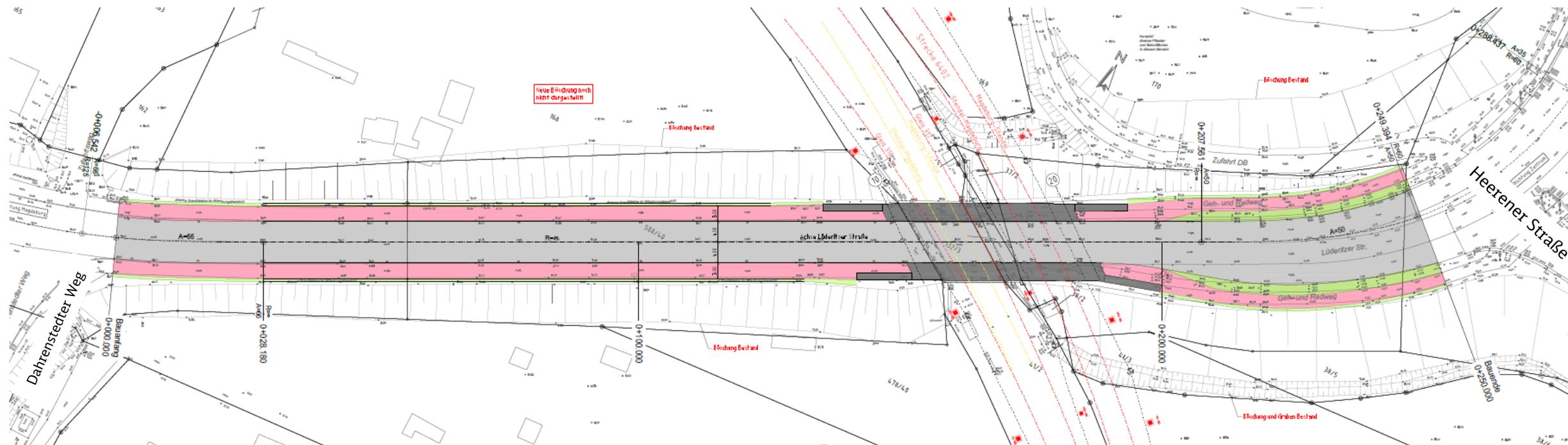
Straßenüberführung Lüderitzer Straße

Längsschnitt



Neues aus dem Knoten Stendal Straßenüberführung Lüderitzer Straße

Lageplan



Bearbeitung:



Stendaler Brücken- und Verkehrsanlagenplanung - GmbH
Bahnhofstraße 49, 39576 Stendal, Tel: (03931) 41001-0, Fax: (03931) 41001-51



Neues aus dem Knoten Stendal

Straßenüberführung Lüderitzer Straße

Zuständigkeiten:

- Die DB Netz AG plant und baut die Eisenbahnanlagen (Gleise, Oberleitungen, Speiseleitungen, Entwässerung der Gleise).
- Die Hansestadt Stendal plant und baut die Straßenanlagen (Rückbau bestehender Straßenüberführung, Neubau der Straßenüberführung und der angrenzenden Straßenbereiche).
- Es handelt sich um eine gemeinsame Kreuzungsmaßnahme gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz § 12. Das Planrechtverfahren wird durch die DB Netz AG beantragt.

Zeitschiene:

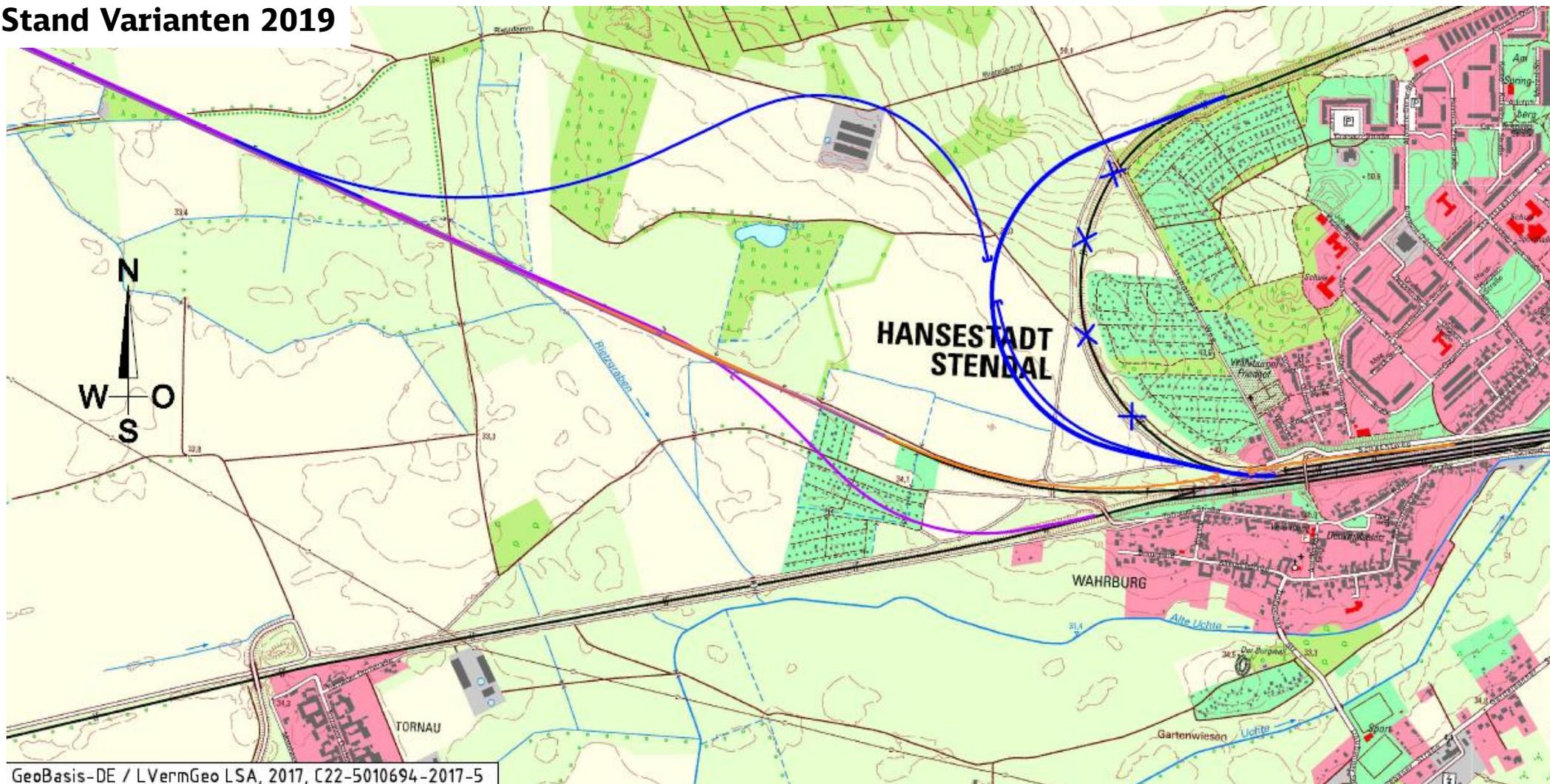
- Einreichung der Planrechtsunterlagen in 2021 (in Arbeit)
- Erlangung Planrecht Lüdritzer Straße als Bestandteil des Planfeststellungsabschnitt 1.6 bis 2024
- Baubeginn im Bereich der Straßenüberführung Lüderitzer Straße ab 3. Quartal 2024 (Sperrung der Lüderitzer Straße zwischen Dahrenstedter Weg und Heerener Straße)
- Fertigstellung der Straßenüberführung bis April 2025 – Nachlaufend Arbeiten an der Lüderitzer Straße

1. Begrüßung
2. Das Projekt im Überblick
 - Projektgrundlagen & Zugzahlen
 - Planrecht
 - Aktueller Projektstand
 - ? *Fragen & Antworten*
- 3. Neues aus dem Knoten Stendal**
 - Straßenüberführung Lüderitzer Straße
 - **Vorstellung Vorzugsvariante 4B**
 - Lärm- & Erschütterungsschutz
 - ? *Fragen & Antworten*
4. Abschluss & Ausblick

Neues aus dem Knoten Stendal

Vorstellung Vorzugsvariante 4B

Stand Varianten 2019



Variante 2 - orange

Variante 3 - blau

Variante 4 - magenta

Neues aus dem Knoten Stendal

Vorstellung Vorzugsvariante 4B

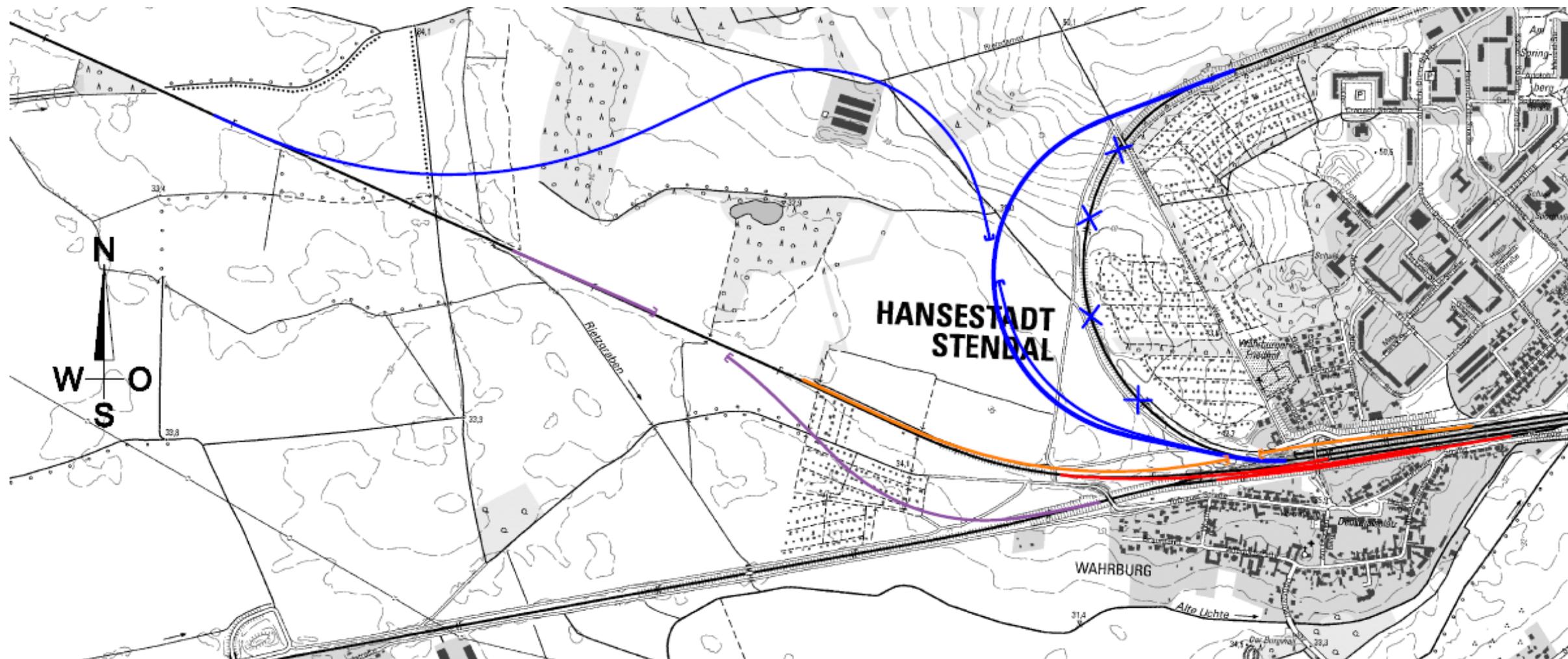
Stand Mai 2020

- Drei Varianten für die Errichtung des 2. Gleises in den Bahnhof Stendal wurden erarbeitet und vorgestellt:

	Variante 2	Variante 3	Variante 4
<i>Wesentliche Vorteile</i>	Geringer Flächenverbrauch	Sehr einfaches Bauen im Betrieb Verkehr rückt von der Wohnbebauung ab Keine Vermischung der Verkehre der Ost-West Relation mit der Nord-Süd-Relation	Relativ einfaches Bauen im Betrieb
<i>Wesentliche Nachteile</i>	Kompliziertes Bauen im Betrieb Verkehr rückt dichter an die Wohnbebauung Vermischung der Verkehre der Ost-West Relation mit der Nord-Süd-Relation	Sehr großer Flächenbedarf Eingriff in landwirtschaftliche Nutzflächen Strecke nach Wittenberge wird länger	Großer Flächenbedarf Eingriff in Kleingärten Vermischung der Verkehre der Ost-West Relation mit der Nord-Süd-Relation
<i>Weiteres Vorgehen</i>	Nach Überprüfung der Schutzgüter (Grundwasser/Mensch) und Kosten verworfen 	Optimierung: Bauliche Durchbildung zur Minimierung des Flächenbedarfs 	Optimierung: Vermeidung der Vermischung der Verkehre und erhebliche Reduzierung des Flächenbedarfs 

Neues aus dem Knoten Stendal

Vorstellung Vorzugsvariante 4B



Variante 2 - orange

Variante 3 - blau

Variante 4 - magenta

Variante 4B - rot

Neues aus dem Knoten Stendal

Vorstellung Vorzugsvariante 4B

Vorzug

	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 4B
<i>Baukosten bezogen kostengünstigste Variante</i>	Ca. 113 %	ca. 109 %	ca. 100 %	ca. 100 %
<i>Flächenverbrauch</i>	Ca. 8,6 ha	ca. 13,1 ha	ca. 13,1 ha	ca. 8,6 ha
<i>Eingriff Gewässer</i>	erheblich	unwesentlich	unwesentlich	unwesentlich
<i>Konfliktpotential Schutzgut Mensch</i>	hoch	relativ gering	hoch	gering
<i>Fahrplaneinschätzung</i>	relativ kritisch	relativ robust	relativ kritisch	relativ robust

Optimierungspotential der Variante 3 im Bezug auf den Flächenverbrauch liegt bei ca. 1 ha und wurde mit Blick auf die Vorteile der Variante 4B nicht weiterverfolgt.

1. Begrüßung
2. Das Projekt im Überblick
 - Projektgrundlagen & Zugzahlen
 - Planrecht
 - Aktueller Projektstand
 - ? *Fragen & Antworten*
- 3. Neues aus dem Knoten Stendal**
 - Straßenüberführung Lüderitzer Straße
 - Vorstellung Vorzugsvariante 4B
 - **Lärm- & Erschütterungsschutz**
 - ? *Fragen & Antworten*
4. Abschluss & Ausblick

Neues aus dem Knoten Stendal

Lärm- & Erschütterungsschutz

Grundlagen für den Lärmschutz allgemein

Grundlage ist die 16. Bundes-Immissions-Schutz-Verordnung (16. BImSchV)

- Auch bekannt als Verkehrslärmschutzverordnung
- Regelt die Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutzmaßnahmen
- Definiert Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit des zu betrachtenden Gebietes/ Gebäudes hinsichtlich seiner Schutzbedürftigkeit vor Schallimmissionen

Neues aus dem Knoten Stendal

Lärm- & Erschütterungsschutz

Ablauf der Lärmvorsorge im Knoten Stendal

- Festlegung des Betroffenheitskorridors durch Vorabberechnung mit freier Schallausbreitung
- Modellerstellung im betroffenen Korridor (inkl. Gebäude- und Höhendaten auf Basis von Ortsbesichtigungen, Gebietseinstufungen, Erfassung von Streckeneigenschaften)
- Berechnung und Beurteilung unter Ansatz verschiedener aktiver Schallschutzmaßnahmen und deren Kombinationen, wie Lärmschutzwände in den Höhen 2 m – 10 m oder das besonders überwachte Gleis
- Vorschläge zu den Lärmschutzmaßnahmen in Abhängigkeit der Kosten, der erreichten Geräuschminderung, städtebaulicher Aspekte usw.
- Einreichung der Schalltechnische Untersuchungen als Teil der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt

- ! • *Es werden betriebsbedingte (Verkehrslärm nach Ausbau) und baubedingte (Baulärm während der Umsetzung) Schalltechnische Untersuchungen erstellt*
- ! • *Innerhalb des Planfeststellungsverfahrens haben alle Betroffenen im Zuge einer Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit Einwände einzureichen*
- ! • *Die Entscheidung, welche aktiven Maßnahmen zum Einsatz kommen, obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde der Deutschen Bahn*

Neues aus dem Knoten Stendal

Lärm- & Erschütterungsschutz

Ablauf passiver Schallschutz



1 Jedes Gebäude entlang der geplanten Bahnstrecke wird schalltechnisch erfasst.



2 Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren wird entschieden, welche aktiven und passiven Maßnahmen durchgeführt werden.



3 Die DB Netz AG informiert nach Planfeststellungsbeschluss schriftlich Haus- und Wohnungseigentümer über ihren möglichen Anspruch.



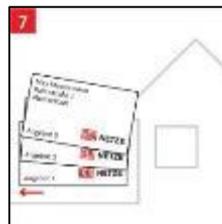
4 Der Eigentümer sendet das von der DB Netz AG zugesandte Antragsformular ausgefüllt und fristgerecht zurück.



5 Die DB Netz AG entsendet Gutachter vor Ort, die unter anderem die Fenster überprüfen, um das vorhandene Schalldämmmaß zu berechnen.



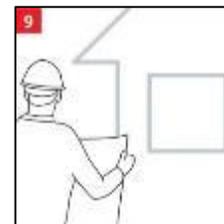
6 Der Gutachter legt in Absprache mit der Vorhabenträgerin dem Eigentümer mögliche Maßnahmenvorschläge vor.



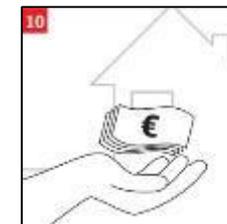
7 Entscheidet sich der Eigentümer für eine Maßnahme, muss er der DB Netz AG mindestens 3 Angebote zur Prüfung vorlegen.



8 Die DB Netz AG sendet dem Eigentümer die Baufreigabe sowie eine Vereinbarung zur Erstattung der jeweiligen Kosten zu.



9 Nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgt die Abnahme durch die Vorhabenträgerin.



10 Die entstandenen Kosten werden dem Eigentümer erstattet.

Neues aus dem Knoten Stendal

Lärm- & Erschütterungsschutz

Ablauf Erschütterungstechnische Untersuchung

- Festlegung des Betroffenheitskorridors und Modellerstellung im betroffenen Korridor (inkl. Gebäude- und Höhendaten auf Basis von Ortsbesichtigungen, Gebietseinstufungen, Erfassung von Streckeneigenschaften)
- Bestimmung der Nutzungsart von Gebäuden (auf Basis objektgenauer Ortsbesichtigungen)
- Durchführung der Referenzmessungen (Geländereferenzmessungen und Gebäudereferenzmessungen)
- Berechnung, Beurteilung und Erstellung der Berichte zu betriebsbedingten (Erschütterungen nach Ausbau) und baubedingten (Erschütterung während Bauphase) Erschütterungsimmissionen für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte
- Vorschläge für Maßnahmen in Abhängigkeit der Kosten, der erreichten Reduktion der Erschütterungen, städtebaulicher Aspekte usw.
- Einreichung der Erschütterungstechnische Untersuchungen als Teil der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt

Neues aus dem Knoten Stendal

Lärm- und Erschütterungsschutz

Aktueller Sachstand Lärm- und Erschütterungsschutz im Knoten

- Zurzeit läuft die Erstellung der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchungen
- Bei der Schalltechnischen Untersuchung erfolgt insbesondere die Prüfung verschiedener Varianten und Kombination aktiver Lärmschutzmaßnahmen
- In Vorbereitung der Erschütterungstechnischen Untersuchungen – Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen – werden Referenzmessungen in repräsentativen Gebäuden notwendig, um das erschütterungstechnische Modell zu erstellen. Hieraus entsteht die Datengrundlage für die Immissionsprognosen
- Mit Durchführung der Messungen wurde die Möhler + Partner Ingenieure AG von der DB Netz AG beauftragt
 - Gemessen werden die Erschütterungen von vorbeifahrenden Zügen. Die Messungen dauern je Gebäude ca. 4 – 6 Stunden
 - Die Messungen erfolgen mit einem Hygienekonzept und zerstörungsfrei

- ! *Nach aktuellem Stand der Schalltechnischen Untersuchung sind im Knoten umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen zu erwarten*
- ! *Noch in diesem Jahr werden die Ergebnisse der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung in einer Informationsveranstaltung präsentiert*

1. Begrüßung
2. Das Projekt im Überblick
 - Projektgrundlagen & Zugzahlen
 - Planrecht
 - Aktueller Projektstand
 - ? *Fragen & Antworten*
3. Neues aus dem Knoten Stendal
 - Straßenüberführung Lüderitzer Straße
 - Vorstellung Vorzugsvariante 4B
 - Lärm- & Erschütterungsschutz
 - ? *Fragen & Antworten*
- 4. Abschluss & Ausblick**

Informieren und auf dem Laufenden bleiben:

- Relaunch der Webseite ostkorridor.de als zentrale Informationsplattform
- Fortsetzung der Runden Tische mit Politik, Verwaltung und Vereinen/Verbänden
- Regelmäßige Bürgerinformationsveranstaltungen vor Ort (entlang der gesamten Strecke & im Knoten)

- Bürgerinformationsveranstaltung zum Thema Lärm- und Erschütterungsschutz im Knoten Stendal

 Sie haben eine spezifische Frage und möchten mit uns in Kontakt treten? Schreiben Sie uns: OstkorridorNord@deutschebahn.com

 Sie möchten mehr über das Projekt erfahren und auf dem Laufenden bleiben? Besuchen Sie uns unter: www.ostkorridor.de/nord

Vielen Dank