

**Besprechungsprotokoll vom 14.04.2021
6. Runder Tisch, Niedersachsen,
Ausbaustrecke Stendal – Uelzen, 2. Baustufe
(Teil des Ostkorridors Nord)**DB Netz AG
Ostkorridor Nord
Kantstraße 4
39104 Magdeburg**Teilnehmende:**

Name	Institution
Cordula Beichert	DB Netz AG
Dr. Thomas Gieger	BUND Kreisgruppe Uelzen
Andreas Hartwig	DB Netz AG
Alexander Kahlert	Samtgemeinde Aue
Friedrich Kaune	NABU Kreisgruppe Uelzen e.V.
Denis Koch	DB Netz AG
Eike Lengemann	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Christina Lichtblau	DB Netz AG
Tobias Linke	Landkreis Uelzen
Stefanie Lotz	Landkreis Uelzen
Wilfried Meyer	Dorfleben Wrestedt e.V.
Philipp Morio	DB Netz AG
Michael Müller	Samtgemeinde Aue
Joachim Partzsch	Projektbeirat Alpha E
Peter Ramünke	Gemeinde Wrestedt
Dieter Schoop	Gemeinde Wrestedt
Udo Schulz	Samtgemeinde Lüchow
Tobias Schütte	Aktionsbündnis für die Ostheide gegen Neubautrassen der Bahn e.V.
Jürgen Schwarz	Landkreis Lüchow- Dannenberg
Tobias Siewert	IHK Lüneburg- Wolfsburg
Wolfgang Struck	Freiwillige Feuerwehr Billerbeck
Silke Weidenhöfer	Hansestadt Uelzen
Albert Wieblitz	Wieren 2030 e. V.
Yvonne Wutzler	DB Netz AG
Joseph Zettelmaier	Gemeinde Soltendieck
Clemens Domeier	ifok
Rebecca Ruhfaß	ifok
Anne Siebert	ifok

Ort/Zeit:Virtuelle Veranstaltung, Microsoft Teams
Konferenz, 14.04.2021, 16:30-19:45 Uhr**Protokollumfang:**

11 Seiten

Anlagen:

- Präsentation 6. Runder Tisch –
Ausbaustrecke Stendal – Uelzen,
Niedersachsen
- Grafik zu Ablauf des
Planfeststellungsverfahrens
- Fachliche Ergänzungen im Nachgang

Erstellt von: ifok GmbH | Anne Siebert**Erstellt am:** 30.04.2021**Versandt am:** 20.05.2021 (final)

1. Begrüßung

- Der Projektleiter des Ostkorridors Nord bei der DB Netz AG, Andreas Hartwig, und die Moderatorin Rebecca Ruhfaß, ifok GmbH, begrüßen die Teilnehmenden. Andreas Hartwig betont, die Online-Konferenz stelle unter den gegebenen Umständen das bestmögliche Angebot dar, um den Dialog aufrecht zu erhalten. Rebecca Ruhfaß dankt allen Beteiligten für ihre Bereitschaft zur Teilnahme an dem virtuellen Format und begrüßt neue Mitglieder des Runden Tisches. Seitens der DB Netz AG ist Philipp Morio (Stakeholdermanagement und Projektkommunikation) neu dabei.
- Rebecca Ruhfaß stellt die Tagesordnung vor, welche ohne Änderungen angenommen wird.

Protokoll

- Zum Protokoll der 5. Sitzung wurden innerhalb der vereinbarten Frist zwei Rückmeldung eingereicht, dabei handelte es sich um eine sprachliche Korrektur und um eine Ergänzung seitens der NLStBV, dass die Anschlussstellen der A 39 feststünden. Die Ergänzungen wurden eingearbeitet und dann wurde das Protokoll auf der Webseite veröffentlicht. Alle Teilnehmenden sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Hinweise zum Protokoll

- *Die im Protokoll der 5. Sitzung genannten Anschlussstellen der Autobahnabfahrten zwischen Uelzen und Bad Bodenteich sollen genauer benannt werden.*

Andreas Hartwig erklärt, dass dem Projekt keine aktuellen Informationen zur Planung vorlägen und verweist auf die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bzw. die Autobahn GmbH.

Einen Link zum aktuellen Planungsstand und zu den Kontaktpersonen der Straßenbaulastträger befindet sich in Anlage 3.

2. Projektstand

Inbetriebnahmestufe

- Andreas Hartwig erläutert, dass einzelne Maßnahmen schon im Vorfeld der eigentlichen Hauptbauphasen umgesetzt werden. Im Rahmen der 1. Inbetriebnahmestufe des Projekts ist im Güterbahnhof Salzwedel und im Bahnhof Schnega jeweils der Aufbau eines zusätzlichen Gleises geplant, dadurch wird für die Hauptphase des Ausbaus der Strecke Uelzen-Stendal zusätzliche Flexibilität gewonnen. Die Baumaßnahmen in Schnega werden voraussichtlich zwischen März und Mai 2023 und die Hauptbaumaßnahmen zwischen 2025 und 2028 stattfinden (Folie 5-8).

Lärmschutz

- Andreas Hartwig erläutert die vorgenommenen schalltechnischen Untersuchungen gemäß der 16. BImSchV. Er geht dabei insbesondere auf aktive und passive Schallschutzmaßnahmen ein (Folie 9). Die aktiven Schallschutzmaßnahmen hinderten die Schallausbreitung. Wenn das nicht ausreicht, um die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten, komme passiver Schallschutz zum Einsatz, beispielsweise mit gedämmten Fenstern (Schallschutzfenster). In Niedersachsen würden nach aktueller Planung 76 % der Schutzfälle gelöst (Folie 9).
 - In einem kurzen Exkurs stellt Andreas Hartwig den Prozess zur Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen vor und betont, dass alle Anspruchsberechtigten rechtzeitig und aktiv informiert würden (Folie 10).
 - Anschließend erläutert Andreas Hartwig anhand von Visualisierungen die aktuellen geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Stederdorf/Wrestedt (Folie 11-16). Bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen könne es hier noch zu kleineren Anpassungen kommen. Er weist darauf hin, dass in Vorbereitung auf die anstehenden Bürgerinformationen für möglichst viele betroffene Gemeinden entsprechende Visualisierungen erstellt werden sollen.
 - In einem Exkurs präsentiert Andreas Hartwig Beispiele für die Farbgestaltung von Lärmschutzwänden und stellt in Aussicht, dass im Vorfeld der Baumaßnahmen
-

entsprechende Abstimmungen mit den Städten und Gemeinden erfolgen werden (Folie 17).

- Abschließend stellt Andreas Hartwig die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung basierend auf den Forderungen des Dialogforums Schiene Nord vor. Er führt aus, der Maßnahmenumfang zur Erreichung dieser übergesetzlichen Forderungen nicht innerhalb des Projekt- und Finanzierungsrahmens liege. Das Gutachten würde allen Interessierten zur Verfügung gestellt. (Folie 18).

Fragen und Diskussion: Lärmschutz

- *Ein:e Teilnehmende:r fragt nach den Fällen, in denen kein aktiver Lärmschutz zum Einsatz kommt.*

Andreas Hartwig führt aus, dass es in der Regel drei Fälle gäbe, bei denen Schutzfälle nicht durch aktive Maßnahmen gelöst werden können:

- Bei Bereichen, wo man aktive Maßnahmen nicht umsetzen kann, weil sie nicht möglich sind. Beispielsweise könne eine Lärmschutzwand nicht auf einem Bahnübergang gebaut werden.
- Bei Bebauungen, die so nah am Gleis sind, dass es trotz aktivem Lärmschutz immer noch Überschreitungen der Grenzwerte gebe.
- Es komme vor, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht wirtschaftlich sind. Das betreffe insbesondere einzelstehende Bebauung nahe am Gleis. Auf die Rückfrage, in welchem Umfang solche nicht gelösten Fälle vorlägen, antwortet Andreas Hartwig, dass der Großteil dieser Fälle auf die Nähe zu Bahnübergängen entfällt.

- *Frage aus der Runde: Bieten transparente Lärmschutzwände den gleichen Lärmschutz, wie nicht transparente?*

Andreas Hartwig erklärt, dass der Lärmschutz genauso hoch und nur die Absorptionwirkung schlechter sei. Dadurch entstünden etwas höhere Schallreflektion auf der Bahninnenseite. In der Praxis ergäben sich daraus quasi keine Nachteile für die Anwohner:innen. Transparente Wandelemente würden in der Regel im Bereich von Verkehrsstationen verwendet, um diese besser

einsehbar zu machen und Reisenden am Bahnsteig ein sichereres Gefühl zu geben.

- *Frage aus der Runde: Wie wird Wirtschaftlichkeit definiert und wie wird im Hinblick auf einzelstehende Gebäude vorgegangen, gibt es z.B. Grenzwerte?*

Andreas Hartwig erläutert, dass es dabei keine pauschalen Kostenlimits gebe und es bei dieser Einschätzung stark auf die Gegebenheiten vor Ort ankomme. Beispielsweise seien die Kosten pro gelösten Schutzfall in kleineren Orten höher als in Großstädten.

Eine fachliche Ergänzung dazu befindet sich in Anlage 3 des Protokolls.

- *Frage aus der Runde: Gibt es Erhebungen darüber, wie viel Prozent der nach aktueller Planung gelösten Schutzfälle auch die übergesetzlichen Forderungen aus dem Dialogforum Schiene Nord miterfüllen?*

Andreas Hartwig erklärt, dass es dazu im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung keine Auswertung gegeben hätte.

Anmerkung des Projektbeirat Alpha E: bezüglich der 16. BImSchV könne man von einem Schätzwert von ca. 80 % ausgehen. Eine statistische Auswertung könnte die übergesetzlichen Forderungen legitimieren und begründen warum diese erforderlich sind. In diesem Projekt sei nicht mit einer Parlamentarischen Befassung zu rechnen, sondern lediglich mit der Bescheidung der Planfeststellung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Aufgrund vorheriger Verfahren sei zu erwarten, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA) keine übergesetzlichen Maßnahmen aufgreifen werde. Deshalb sollten sich Gemeinden mit ungelösten Schutzfällen zusammenschließen, Einzelmaßnahmen entwickeln und diese einfordern. Der Projektbeirat Alpha E würde sie mit externen Gutachtern unterstützen.

- *Diskussion: Es folgt eine Diskussion zu übergesetzlichen Forderungen und zu den gültigen rechtlichen Vorgaben. Die Moderation weist darauf hin, dass die DB Netz*
-

AG an geltendes Recht gebunden ist und dass diese Themen politisch adressiert werden können.

- *Frage aus der Runde: Könnte in Stederdorf entlang der Straße „Auf dem Damm“ eine transparente Lärmschutzwand installiert werden?*

Andreas Hartwig führt aus, dass an dieser Stelle nach der 16. BlmschV transparente Lärmschutzwände nicht vorgesehen seien, da es keine spezifische Begründung für eine solche Maßnahme gäbe. Aufgrund der erheblichen Mehrkosten würden transparente Lärmschutzwände in der Regel eher in Brückenbereichen oder an Haltepunkten eingesetzt.

- *Frage aus der Runde: Könnte die DB Netz AG kleinere Runde Tische für die Regionen, wie Wieren und Stederdorf machen?*

Andreas Hartwig erneuert sein Angebot, bei Bedarf die Gremien vor Ort über den Projektstand zu informieren und verweist auf die zahlreichen Abstimmungen und Gespräche mit den jeweiligen Verantwortlichen sowie die digitalen Informationsveranstaltung, die im Juni stattfinden werden.

Erschütterungsschutz

- Andreas Hartwig erläutert die vorgenommene betriebsbedingte (Erschütterungen nach Ausbau) und baubedingte (Erschütterung während Bauphase) erschütterungstechnische Untersuchung (Folie 19). Dabei geht er auf deren Ablauf ein. Dieser umfasse die Erstellung des Betroffenheitskorridors, eine Modellerstellung im betroffenen Korridor, die Einholung von Gebäude- und Höhendaten, die Erfassung von Streckeneigenschaften, die Bestimmung der Nutzungsart von Gebäuden, die Durchführung einer Referenzmessung sowie Berechnungen und Beurteilungen.

Kreuzungen

- Andreas Hartwig gibt einen Überblick über die Kreuzungen in Niedersachsen, von denen eine bereits in den Vorgängerprojekten umgebaut (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 und 1. Baustufe) wurde. Im Anschluss fasst er den
-

aktuellen Stand zusammen und weist darauf hin, dass Schrankenschließzeiten und die notwendigen Maßnahmen an den Bahnübergängen bereits seit 2018 mit den Straßenbaulastträgern besprochen und abgestimmt werden (Folie 20).

- Im Rahmen einer Zusammenfassung des Eisenbahn-Kreuzungs-Gesetz (EKrG), § 3 hebt Andreas Hartwig nochmal hervor, dass der zuständige Straßenbaulastträger in Abstimmung mit den Vertretern der Feuerwehr und des Rettungswesens bewerten müssen, ob die Art der Kreuzung für die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs auf der Straße weiterhin geeignet sein (Folie 21).
- Anhand des Bahnübergangs Wieren erläutert Andreas Hartwig das Vorgehen und den Ablauf der Kreuzungsplanungen im Projekt (Folie 23). Er erläutert, dass an den bestehenbleibenden Bahnübergängen, vielfach bauliche Anpassungen vorgenommen werden würden.

Fragen und Diskussion: Kreuzungen

- *Hinweis aus der Runde: Am Bahnübergang Stederdorf umgehen, nach eigenen Beobachtungen, immer wieder Personen die geschlossenen Halbschranken und setzen sich so erheblicher Gefahr aus. Plädoyer für den Aufbau einer Vollschranke mit Unterlaufschutz.*

Andreas Hartwig führt aus, dass grundsätzlich an Bahnübergängen zunächst Halbschranken installiert werden, weil diese schneller schließen und öffnen können und somit ein besserer Verkehrsfluss gewährleistet werden kann. Eine Vollschranke bringe Nachteile mit sich, die erst eingegangen werden, wenn diese betrieblich notwendig sei. Das sei in Stederdorf nicht der Fall. Der zuständige Straßenbaulastträger für die Kreisstraße und die Polizei hätten kein erhöhtes Risiko festgestellt.

- *Frage aus der Runde: Könnte sich die Situation in Stederdorf durch das kürzlich geänderte Eisenbahnkreuzungsgesetz geändert haben?*

Andreas Hartwig führt aus, die Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetz würde nur die Finanzierung von Maßnahmen betreffen.

Unabhängig dieser Änderung bestünde die Notwendigkeit der Begründung für die Änderung des Bahnübergangs auch weiterhin. Die zuständige Ordnungsbehörde habe diese Entscheidung mitgetragen.

- *Frage aus der Runde: Könnte die Gemeinde Wrestedt auch die Kosten für eine Fußgängerbrücke oder -unterführung am Bahnübergang Stederdorf übernehmen?*

Dazu führen die Vertreter der Samtgemeinde Aue aus, dass es dazu bereits eine Diskussion gibt und wenn sich der Gemeinderat dafür aussprechen sollte, dann würde man sich mit der DB Netz AG in Verbindung setzen.

- *Frage aus der Runde: Könnte die DB Netz AG die Zahlen der Verkehrszählung am Bahnübergang Wieren der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen?*

Andreas Hartwig sagt, dass die Zahlen der Verkehrszählungen, die 2018 und 2020 erfolgt sind, aus Sicht der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden können. Er merkt an, dass aber nicht an allen Bahnübergängen Verkehrszählungen durchgeführt wurden.

- *Frage aus der Runde: Kann die DB Netz AG die Pläne hinsichtlich eines Radwegs am Bahnübergang in der Kreisstraße in Wrestedt (zwischen Drohe und Könau) genauer erläutern?*

Andreas Hartwig erklärt, dass es keine konkreten Planungen für den Radweg an sich gäbe. Deshalb bestünde auch keine Grundlage für eine entsprechende Beplanung des Bahnübergangs.

- *Frage aus der Runde: Welche Lösungsvorschläge hat die DB Netz AG für die Einhaltung der Rettungszeiten an den Bahnübergängen in Wieren?*

Andreas Hartwig führt aus, dass in Wieren eine niveaufreie Kreuzung geplant ist und insofern ein reibungsloser Verkehr (auch der Rettungsdienste) gewährleistet sein werde.

- *Frage aus der Runde: Die Samtgemeinde Aue hat ein neues Brandschutzkonzept für 2021 angekündigt. Ergeben sich daraus neue Bewertungen hinsichtlich des Bahnübergangs in Niendorf II?*
-

9/11

Andreas Hartwig erläutert, dass aktuell noch kein neues Brandschutzkonzept vorliege und man mit der Samtgemeinde Aue im Gespräch sei.

- *Frage aus der Runde: Könnte der Rat der Gemeinde Wrestedt in die Planung der DB Netz AG mehr miteinbezogen werden?*

Andreas Hartwig erneuert sein Angebot, bei Bedarf die Gremien vor Ort über den Projektstand zu informieren und verweist auf die zahlreichen Abstimmungen und Gespräche mit den jeweiligen Verantwortlichen. Wie im Falle der Informationsgespräche zum Thema Lärmschutz spräche aus Sicht des Projekts nichts dagegen, wenn die Verwaltung im Nachgang die Gemeindegremien in nicht öffentlichen Sitzungen über den aktuellen Planungsstand informiere.

- *Anmerkung aus der Runde: Das Thema Bahnübergang Soltendieck ist noch nicht abschließend geklärt.*

Andreas Hartwig erklärt, dass nach aktueller Planung der Bahnübergang in Soltendieck bestehen bleibt und entsprechend der aktuellen Vorschriften umgebaut wird.

- *Frage aus der Runde: Hat sich durch das überarbeitete Eisenbahnkreuzungsgesetz die Situation an den verschiedenen Bahnübergängen vor Ort geändert?*

Andreas Hartwig führt aus, dass sich zwar die Möglichkeiten der Finanzierung in diesem Gesetz geändert haben, die Anforderungen für den Umbau eines Bahnübergangs jedoch gleichgeblieben seien. Es müsse eine Veranlassung aus Sicherheitsgründen bestehen, um beispielsweise einen Bahnübergang niveaulos zu gestalten.

- *Apell aus dem Teilnehmer-Kreis: Die Straßenbaulastträger und Gemeinden sollten sich vor dem Hintergrund der neuen Finanzierungsregelungen nochmal aktiv mit den einzelnen Bahnübergängen befassen.*
 - *Frage aus der Runde: Ist nicht eine Kostenübernahme am Bahnübergang in der Kreisstraße in Wrestedt (zwischen Drohe und Köнау) hinsichtlich des Radwegs*
-

durch den Bund oder das Land möglich, weil es sich um einen neuen Verkehrsweg handelt?

Andreas Hartwig legt dar, dass zurzeit die Planung für den Radweg selbst noch nicht konkret sei. Wenn die Planung weiter fortgeschritten sei, werde diese Möglichkeit geprüft werden.

Umwelt

- Andreas Hartwig erläutert den Stand der Umweltplanung (Folie 26). Dabei verweist er insbesondere auf die aktuell laufende Erarbeitung der Fachgutachten. Die Fachgutachten umfassen einen Bericht zur Umwelt-Verträglichkeitsprüfung, einen landschaftspflegerischen Begleitplan, einen Artenschutzfachbeitrag und einen Bericht der FFH-Vorprüfung sowie einen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung. Er weist abschließend noch mal darauf hin, dass für die Umsetzung artenschutzrechtlich begründeter Maßnahmen weiterhin Flächen benötigt werden und die Teilnehmenden dazu gern Vorschläge einbringen können.

Planrecht:

- Andreas Hartwig stellt den Ablauf von Vorbereitung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor (s. Anlage 2). Ergänzend führt er aus, das Planfeststellungsverfahren diene dazu, Nutzen einer Maßnahme und durch ihre Umsetzung entstehende Beeinträchtigungen einander gegenüberzustellen. Daher hätten Bürger:innen und Stakeholder die Gelegenheit sich zu äußern und zu den Planungen Stellung zu nehmen.

Fragen und Diskussion: Planrecht

- *Anmerkung aus der Runde: Die Frist für Einwendungen im Planfeststellungsverfahren betrage normalerweise zwei Wochen, nicht drei Monate nach Ablauf der Auslegungsfrist wie in der Grafik (Anlage) angegeben.*

Das Projekt nimmt die Frage zur Klärung mit und wird auch in den Bürgerveranstaltungen dazu informieren (s. Anlage 3).

- *Frage aus der Runde: Besteht die Möglichkeit, im Rahmen des Projekts die Anzahl der Parkplätze am Bahnhof in Schnega zu erhöhen?*

Andreas Hartwig versichert, dass die DB Netz AG grundsätzlich die Attraktivität eines Nahverkehrs-Standorts steigern möchte. Solche Maßnahmen können jedoch nicht aus den Projektmitteln finanziert werden. Für die kommunikative Unterstützung eines solchen Vorhabens steht die DB Netz AG gern zur Verfügung.

Herr Lengemann vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung erklärt, dass es seitens des Landes Niedersachsen Fördermöglichkeiten für den Ausbau von Park+Ride-Angeboten gäbe. Einen Link zur Förderung von Verknüpfungsanlagen ÖPNV/ SPNV an Bahnhöfen befindet sich in Anlage 3 des Protokolls.

3. Ausblick

Meilensteine Projekt

- Andreas Hartwig gibt den Teilnehmenden einen Ausblick auf die kommenden Meilensteine des Projekts (Folie 29). Er kündigt insbesondere eine Bürgerinformations-Veranstaltung für die 23. Kalenderwoche 2021 an. Der 7. Runden Tisch finde voraussichtlich im 4. Quartal 2021 statt.
 - Die Moderatorin bittet darum, Rückmeldungen, Anregungen sowie Kritik zur Veranstaltung an die Mailadresse des Projektteams (ostkorridornord@deutschebahn.com) zu schicken. Sie bittet außerdem auch zwischen den Sitzungen des Runden Tisches über die genannte Mailadresse auf das Projektteam zuzugehen und Anregungen, relevante Entwicklungen und Kritik offen anzusprechen.
 - Andreas Hartwig bedankt sich bei allen Teilnehmenden und wünscht allen viel Gesundheit in diesen Zeiten.
-



NETZE

Ostkorridor Nord Abschnitt Stendal – Uelzen

6. Runder Tisch

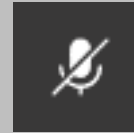
Niedersachsen

Öffentlichkeitsbeteiligung

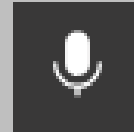
14.04.2021 | Magdeburg

Aufgrund der Gruppengröße sind in der Online-Konferenz einige Regeln erforderlich:

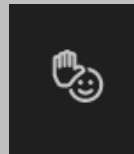
- **Stumm stellen** (Vermeidung von Hintergrundgeräuschen)
- **Fragerunde** am Ende jedes Vortragsblocks
 - **Wortmeldung** durch Handzeichen anmelden
 - Aufruf der Wortmeldungen erfolgt **chronologisch**
 - **Nennen Sie Ihren Namen und Ihre Organisation** am Anfang jeder Wortmeldung
 - Bei **Übertragungsproblemen**: Halten Sie Ihr E-Mail-Postfach im Auge



So sind Sie stumm gestellt
Normalzustand



So ist Ihr Mikrofon an
Bitte nur während Sie sprechen



Aufzeigen für Wortmeldung

1. **Begrüßung (IFOK)**

- Protokollabnahme

2. Projektstand (DB Netz AG)

- 1. Inbetriebnahmestufe
- Lärmschutz
- Erschütterungsschutz
- Kreuzungen
- Umwelt
- Planrecht
- Fragen und Diskussion zur Planung

3. Ausblick

- Terminalschiene, Themen der nächsten Sitzung, Sonstiges

1. Begrüßung (IFOK)

- Protokollabnahme

2. **Projektstand (DB Netz AG)**

- 1. Inbetriebnahmestufe
- Lärmschutz
- Erschütterungsschutz
- Kreuzungen
- Umwelt
- Planrecht
- Fragen und Diskussion zur Planung

3. Ausblick

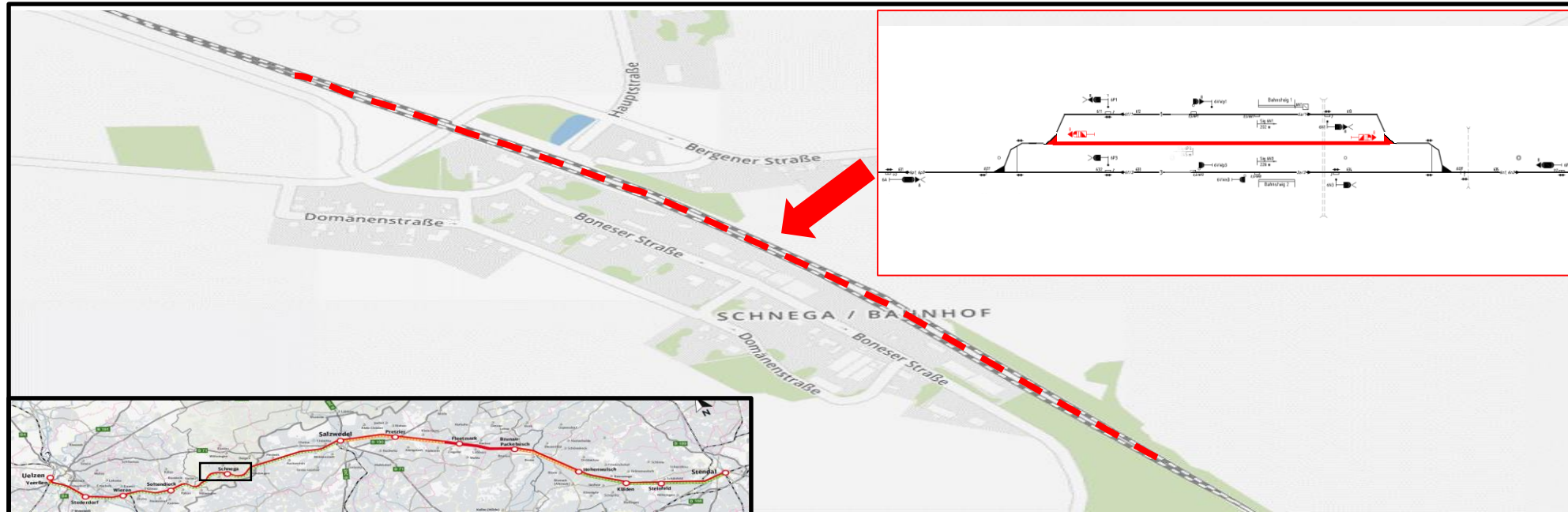
- Terminschiene, Themen der nächsten Sitzung, Sonstiges

Projektstand

1. Inbetriebnahmestufe

Aufbau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Schnega

➤ Schaffung von mehr Flexibilität in der Hauptbauphase 2025 – 2028



- Nutzung des bestehenden Planrechts
- Korrespondierende Maßnahme zum Überholgleis im Bahnhof Salzwedel

Projektstand

1. Inbetriebnahmestufe / Bestand im Bahnhof Schnega



Projektstand

1. Inbetriebnahmestufe / Visualisierung Gleis 2 im Bahnhof Schnega



Projektstand

1. Inbetriebnahmestufe

Aufbau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Schnegea

- **Bauzeitraum**
 - Vorgezogene Baumaßnahme in 08/2022
 - Hauptbaumaßnahme **03 – 05/2023**
- **Leistungsumfang**
 - 1.600 m Oberbau (Schotter, Schwellen, Schienen)
 - 4 Weichen
 - 35 Oberleitungsmaste mit 3.000 m Oberleitung
 - 44 Signale
- **Baukonzept (ist mit dem Bauunternehmer abzustimmen)**
 - Gründung von Oberleistungsmasten in 08/2022
 - Rückschnitt und Einrichten der Baustelle bis 02/2023
 - Geräuschintensive Arbeiten werden überwiegend tagsüber durchgeführt
 - 5 Nachtsperrrpausen für Signalneubauten entlang der Strecke in 02/2023
 - In drei Wochenendsperrpausen soll durchgängig gearbeitet werden
 - Nächtliche Beeinträchtigungen für Ladearbeiten werden auf das zwingend notwendige Maß reduziert
 - Anwohner werden rechtzeitig informiert

Projektstand

Schalltechnische Untersuchungen gemäß 16. BImSchV¹

PFA² 1.1 – Landkreis Uelzen (Streckenlänge ca. 23 km)

- Aktive Schallschutzmaßnahmen: ca. 13 km LSW und ca. 14 km büG
- 4.311 gelöste Schutzfälle, 1.411 ungelöste Schutzfälle (an ca. 330 Gebäuden) → ca. 75 % der Ansprüche gelöst
- Kosten ca. 41 Mio. €

PFA² 1.2 – Landkreis Lüchow-Dannenberg (Streckenlänge ca. 11 km)

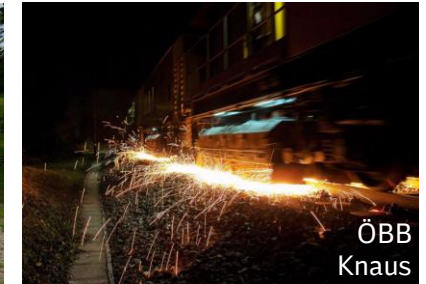
- Aktive Schallschutzmaßnahmen: ca. 4 km LSW und ca. 6 km büG
- 676 gelöste Schutzfälle, 193 ungelöste Schutzfälle (an ca. 51 Gebäuden) → ca. 78 % der Ansprüche gelöst
- Kosten ca. 12 Mio. €

Niedersachsen

- Aktive Schallschutzmaßnahmen: ca. 17 km LSW und ca. 20 km büG
- 4.987 gelöste Schutzfälle, 1.604 ungelöste Schutzfälle (an ca. 381 Gebäuden) → ca. 76 % der Ansprüche gelöst
- Kosten ca. 53 Mio. €

Hinweis:

Der endgültige Maßnahmenumfang ergibt sich aus dem Planfeststellungsverfahren.



Lärmschutzwände (LSW)

- i.d.R. hochabsorbierend auf der Bahnseite
- Weitere Möglichkeit: Einsatz transparenter Wandelemente
- Lärminderung je nach Höhe um etwa 5 db (5 bis > 10 db(A))

Besonders überwacht Gleis (büG)

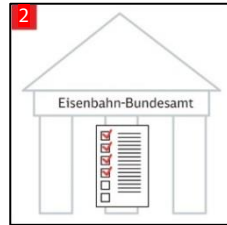
- Regelmäßige Überwachung der Schienenfahrflächen (Schallmesswagen)
- Bei Bedarf: Schienenschleifen durch Schleifwagen (glatte Schienenfahrflächen mindern Rollgeräusch des Schienenverkehrs)
- Lärminderung bis zu 3 db(A)

Projektstand

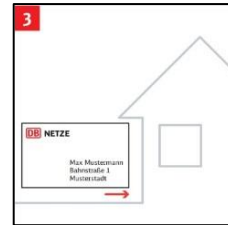
Ablauf passiver Schallschutz



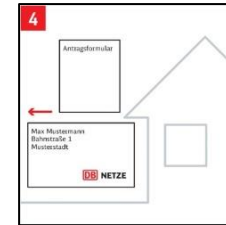
Jedes Gebäude entlang der geplanten Bahnstrecke wird schalltechnisch erfasst.



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



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



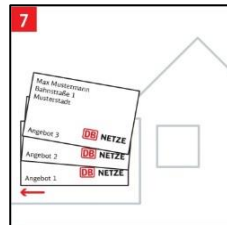
Der Eigentümer sendet das von der DB Netz AG zugesandte Antragsformular ausgefüllt und fristgerecht zurück.



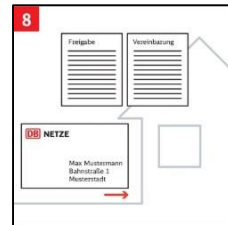
Die DB Netz AG entsendet Gutachter vor Ort, die unter anderem die Fenster überprüfen, um das vorhandene Schalldämmmaß zu berechnen.



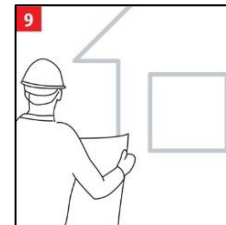
Der Gutachter legt in Absprache mit der Vorhabenträgerin dem Eigentümer mögliche Maßnahmenvorschläge vor.



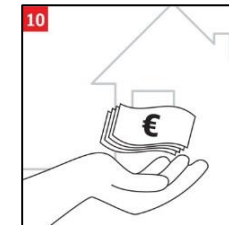
Entscheidet sich der Eigentümer für eine Maßnahme, muss er der DB Netz AG mindestens 3 Angebote zur Prüfung vorlegen.



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



Nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgt die Abnahme durch die Vorhabenträgerin.



Die entstandenen Kosten werden dem Eigentümer erstattet.

Projektstand

Visualisierung/ Stederdorf/Wrestedt, Bestand Bereich Bahnübergang K17



Projektstand

Visualisierung/ Stederdorf/Wrestedt, Bereich Bahnübergang K17 nach Ausbau



Projektstand

Visualisierung/ Stederdorf/Wrestedt, Bestand „Auf dem Damm“



Projektstand

Visualisierung/ Stederdorf/Wrestedt, „Auf dem Damm“ nach Ausbau



Projektstand

Visualisierung/ Stederdorf, Bestand Wohngebiet östlich



Projektstand

Visualisierung/ Stederdorf, Wohngebiet östlich nach Ausbau



Projektstand

Lärmschutz / Gestaltungsmöglichkeiten

Mögliche Farbgestaltungen (RAL-Farben):



Forderung gemäß Abschlussdokument des Dialogforum Schiene Nord:

- Herstellung Vollschatz ausschließlich mit aktiven Schallschutzmaßnahmen
- Einhaltung des Maximalpegelkriteriums (45 dB(A) am Ohr des Schläfers bei gekipptem Fenster)
- Maximal drei zusätzliche Aufwachreaktionen

Alle Forderungen des Abschlussdokumentes DSN würden mit folgenden Maßnahmen eingehalten:

- PFA² 1.1/ LK Uelzen: ca. 15 km Einhausung + weitere aktive Schallschutzmaßnahmen für ca. 570 Mio. €
- PFA² 1.2/ LK Lüchow-Dannenberg: ca. 6 km Einhausung + weitere aktive Schallschutzmaßnahmen für ca. 250 Mio. €



Einhausung

- entspricht einer Tunnellösung
- vollständige Einhausung und somit starke Lärmverminderung möglich

Hinweis:

Die zusätzlichen Maßnahmen gehören nicht zum Projektumfang, da keine Grundlage zur Finanzierung der Maßnahmen besteht.

Ablauf Erschütterungstechnische Untersuchung:

- Festlegung des Betroffenheitskorridors durch Abschätzung
- Modellerstellung im betroffenen Korridor
- Einholen von Gebäude- und Höhendaten bei den Vermessungsämtern der Länder
 - Adressgenaue Einarbeitung ins Rechenmodell
 - Objektgenaue Überprüfung der Adressen und Gebäudehöhen auf Basis von Ortsbesichtigungen
- Erfassung von Streckeneigenschaften (Bahnübergänge, Eisenbahnüberführungen) auf Basis von Ortsbesichtigungen, Einarbeitung ins Rechenmodell
- Bestimmung der Nutzungsart von Gebäuden (auf Basis objektgenauer Ortsbesichtigungen)
- Durchführung der Referenzmessungen (Geländereferenzmessungen und Gebäudereferenzmessungen)
- Berechnung und Beurteilung
- Erstellung der Berichte zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte
- Abwägung hinsichtlich Erschütterungsschutzmaßnahmen

Es werden betriebsbedingte (Erschütterungen nach Ausbau) und baubedingte (Erschütterung während Bauphase) Erschütterungstechnische Untersuchungen erstellt.

Überblick

- 58 Bahnübergänge (BÜ) auf der gesamten Strecke von Stendal bis Uelzen
 - 22 BÜ in Niedersachsen im Umbaubereich des Projektes ABS Stendal – Uelzen, 2. Baustufe (eingleisig)
 - 1 BÜ in Niedersachsen bereits in Vorgängerprojekt umgebaut (1. Baustufe) (zweigleisig)

Bisher erfolgt

- Projektvorstellung und gemeinsame Ortsbegehungen mit den zuständigen Straßenbaulastträgern an jedem BÜ in 2018 mit zugehörigen Ortsbegehungsprotokollen
- Durchführung von Verkehrszählungen an einem Teil der BÜ 2018 und 2020
- Abstimmung der Planungsentwürfe mit dem Eisenbahn-Bundesamt in 09/2018
- Übergabe der prognostizierten Schrankenschließzeiten für jeden BÜ an die Straßenbaulastträger in 2018/2019
- Besprechung der Schrankenschließzeiten und notwendiger Maßnahmen an den Bahnübergängen in 05/2019

- Daraufhin Bewertung durch die Straßenbaulastträger zur zukünftigen Abwicklung des Verkehrs an den jeweiligen BÜ

Eisenbahn-Kreuzungs-Gesetz (EKrG), § 3 Änderung oder Beseitigung von Kreuzungen

Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7) Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
 2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
 3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.
- Aus Sicht der Bahn besteht keine Notwendigkeit die Art der Kreuzung zu ändern, da die Sicherheit und die Abwicklung des Schienenverkehrs an den Bahnübergängen gewährleistet ist.
 - Ob die Art der Kreuzung für die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs auf der Straße weiterhin geeignet ist, muss durch den zuständigen Straßenbaulastträger in Abstimmung mit den Vertretern der Feuerwehr und des Rettungswesens bewertet werden.

BÜ-Beseitigung mit Ersatzbauwerk

- Wieren: L270 Vorzugslösung wurde ausgearbeitet und Variantenentscheid getroffen:
Ersatz an Ort und Stelle durch eine Eisenbahnüberführung

**derzeit Erstellung der
Entwurfsplanung**

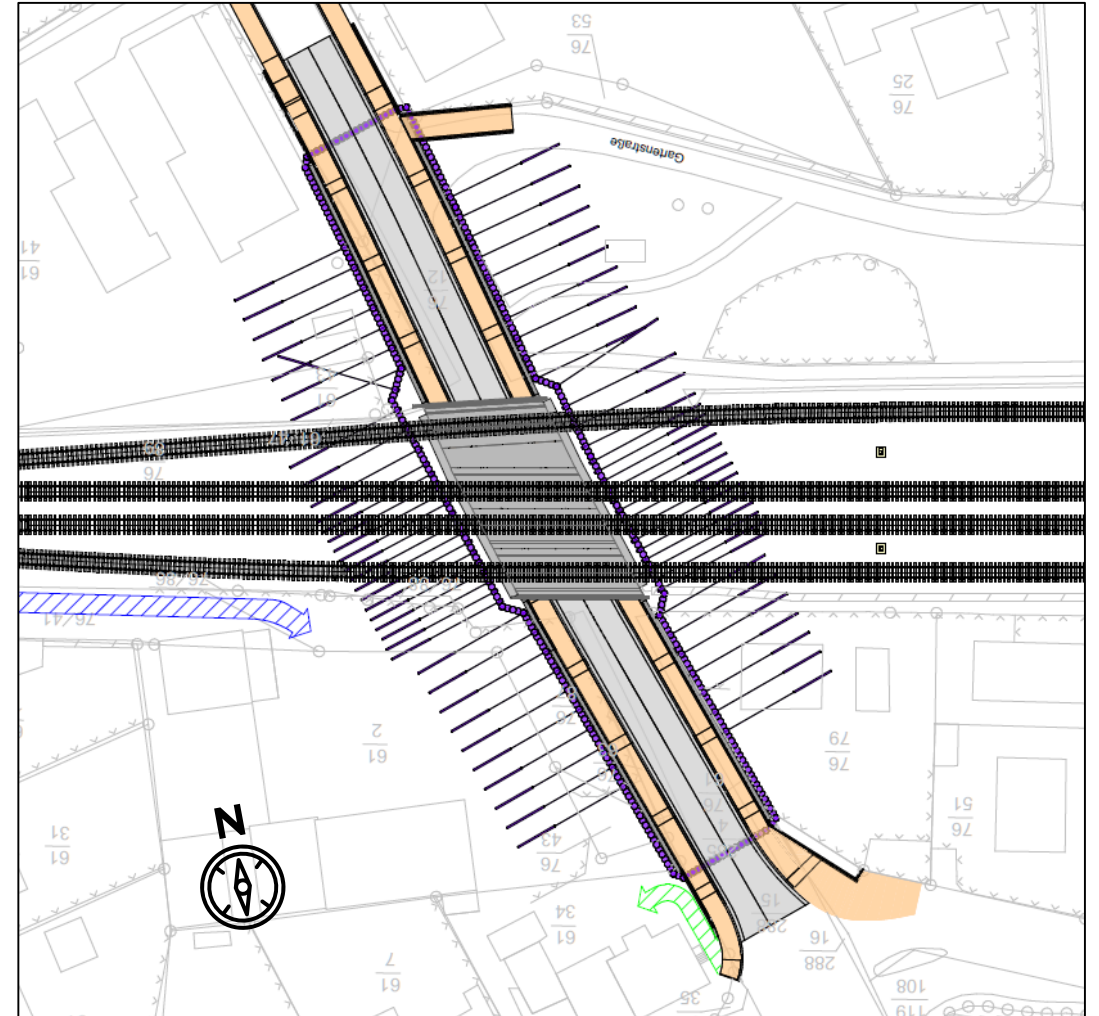


Projektstand

Kreuzungen/ Wieren, SÜ mit der L270



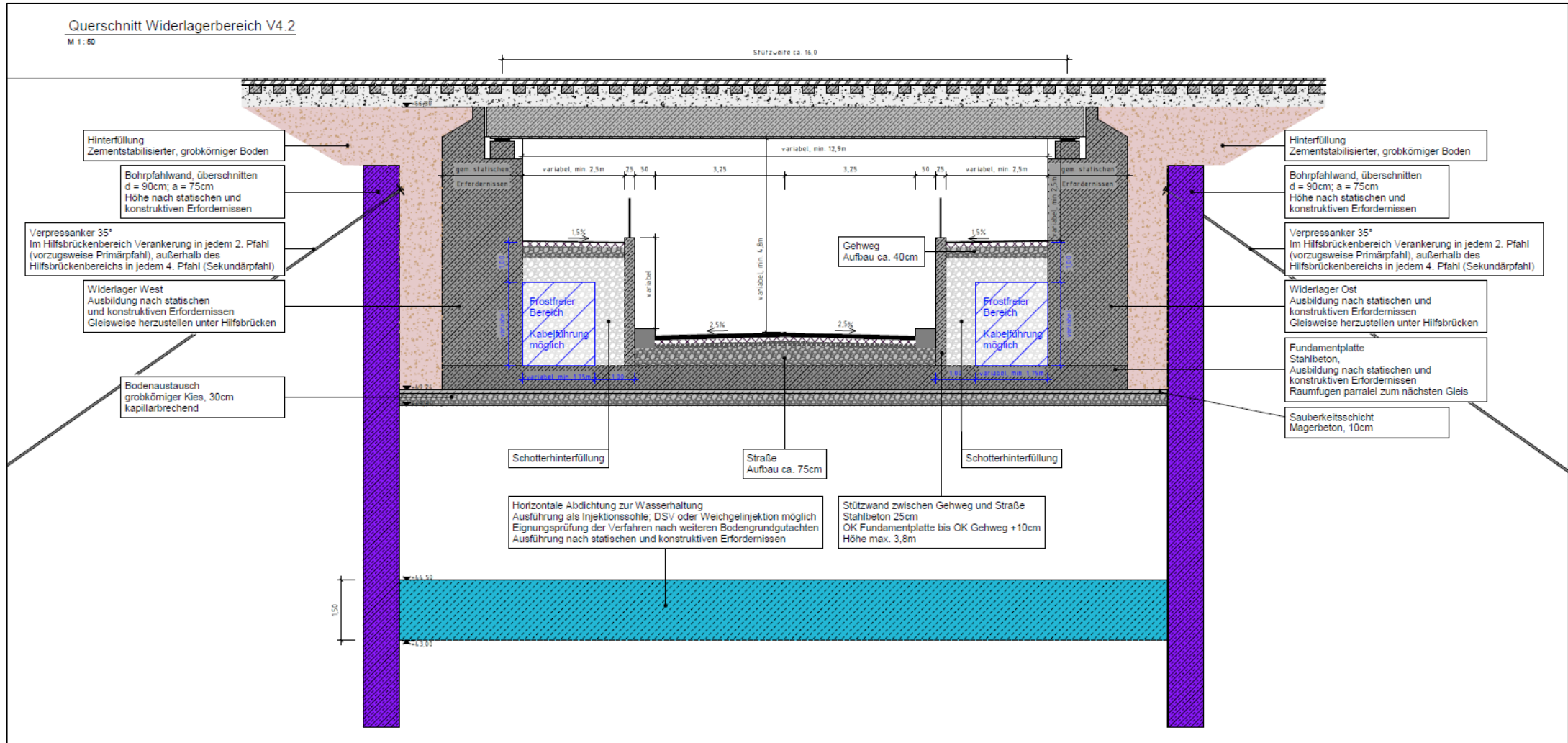
Luftbild BÜ km 93,8 (L270) in Wieren
Quelle: DB Netz AG



Ausschnitt eines Lageplans

Projektstand

Kreuzungen/ Wieren, SÜ mit der L270



Ausschnitt eines Querschnittes

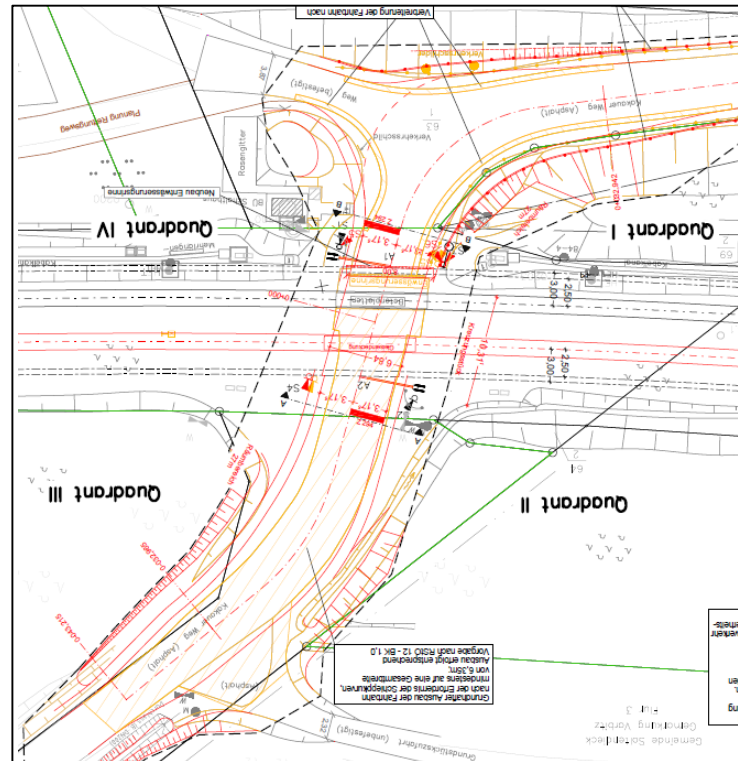
Projektstand Kreuzungen

Anpassungen der übrigen Bahnübergänge

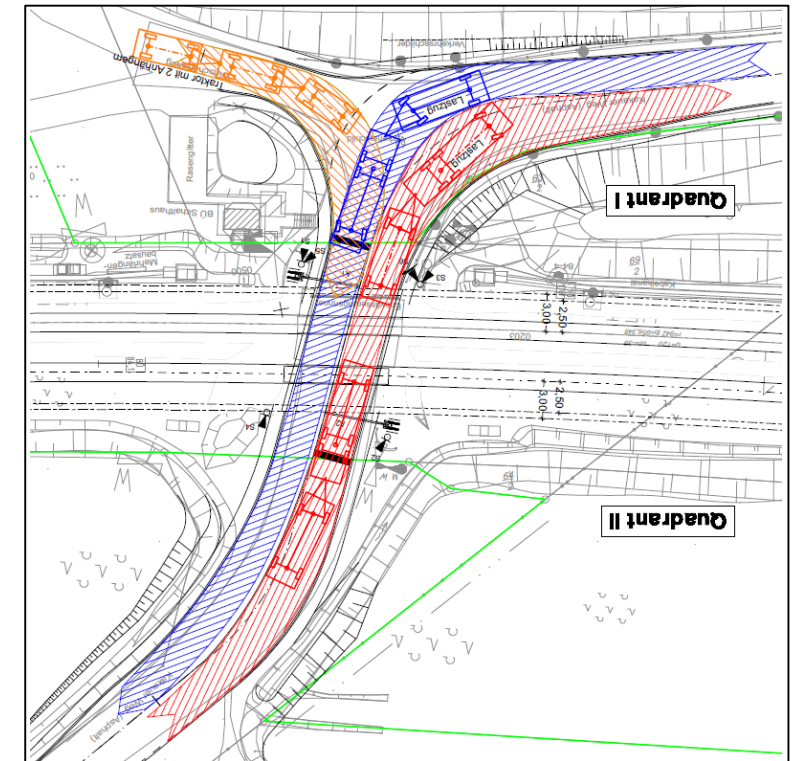
- Straßenbreiten, Kuppen und Wannen, Schleppkurven
- Schrankenanlagen, LST



Luftbild Bahnübergang km 84,1 (Kakauer Weg)
Quelle: DB Netz AG



Ausschnitt eines Lageplans



Ausschnitt eines Schleppkurvenplans

Bisher erfolgt

- Umfangreiche faunistische Kartierungen seit 2018
- Fachabstimmung Umwelt am 27.10.2020:
 - Ziel: Abstimmung zu Untersuchungsinhalten, -rahmen und -räumen für den zu erstellenden UVP-Bericht
 - Teilnehmerkreis: Behörden (u.a. UNB, UIB), Vereine, Verbände und Gemeinschaften (u.a. NABU, BUND, Bauernverband,...)
 - Resümee: vorgestellte Vorgehensweise wurde von den Teilnehmern befürwortet

In Bearbeitung

- Erarbeitung der Fachgutachten
 - Umwelt-Verträglichkeits-Prüfung-Bericht
 - Landschaftspflegerischer Begleitplan
 - Artenschutzfachbeitrag
 - Bericht der FFH-Vorprüfung und FFH-Verträglichkeitsprüfung

Für die Umsetzung artenschutzrechtlich begründeter Maßnahmen werden weiterhin Flächen benötigt (vorzugsweise trassennah). Vorschläge werden gerne angenommen.

Überblick:

*Grafik Planrecht und Planfeststellungsverfahren**

** Link zur Grafik*

1. Begrüßung (IFOK)
 - Protokollabnahme

2. Projektstand (DB Netz AG)
 - 1. Inbetriebnahmestufe
 - Lärmschutz
 - Erschütterungsschutz
 - Kreuzungen
 - Umwelt
 - Planrecht
 - Fragen und Diskussion zur Planung

3. **Ausblick**
 - Terminschiene, Themen der nächsten Sitzung, Sonstiges

Ausblick

Meilensteine Projekt

- Fertigstellung der Umweltfachgutachten
- Untersuchungen zu baubedingten Schallimmissionen
- Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde
 - Übergabe der Unterlagen an die Träger öffentlicher Belange
 - Öffentliche Auslegung
 - Planfeststellungsbeschluss
- Baubeginn 1. Inbetriebnahmestufe
- Baubeginn 2. Inbetriebnahmestufe
- Inbetriebnahme

3. Quartal 2021
3. Quartal 2021
2. Halbjahr 2021
vsl. 1. Halbjahr 2022
vsl. 1. Halbjahr 2022
vsl. 1. Halbjahr 2024
2022
2025
2028

Termine Beteiligung & Öffentlichkeitsarbeit

- Relaunch der Projektwebseite
- Digitale Bürgerinformation für Anwohner & Stakeholder
- 7. Runder Tisch

3. Quartal 2021
vsl. 23. KW 2021
4. Quartal 2021

Ihr Kontakt: OstkorridorNord@deutschebahn.com

Vielen Dank

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
(für Planfeststellungsverfahren mit Einleitung vor dem 6. Dezember 2020 sind die jeweiligen Landesbehörden zuständig)

- 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



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).

Ergänzung zum Protokoll im Nachgang

Zu den Anschlussstellen der Autobahnabfahrten:

- Zum aktuellen Planungsstand und Kontaktpersonen:
www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/grosse_einzelprojekte/autobahn_39_zwischen_luneburg_und_wolfsburg/aktueller_planungsstand/aktueller_planungsstand-78705.html

Zur Wirtschaftlichkeit des aktiven Lärmschutzes:

- Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies ist in der Regel durch aktive Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG darf von so genannten aktiven Schutzmaßnahmen, insbesondere Lärmschutzwänden, aber abgesehen werden, soweit die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. In diesem Fall kommen passive Schallschutzmaßnahmen zur Anwendung. Wie weit der in § 41 Abs. 1 BImSchG festgelegte Vorrang des sogenannten aktiven Lärmschutzes durch Lärmschutzwände reicht, ist gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nach Maßgabe einer Kosten-Nutzen-Analyse zu entscheiden.

Zu den Verkehrszählungen:

- Landesstraße 265 - BÜ Soltendieck (dazu passend geplante BAB-Abfahrt) Summe: 1.957 Fahrzeuge/Tag (Zählung erfolgte in 2020 durch die DB)
- Kreisstraße 6 - BÜ Könau - Drohe Summe: 1.439 Fahrzeuge/Tag, (Zählung erfolgte in 2018 durch den Landkreis Uelzen)
- Kreisstraße 17 - BÜ Stederdorf Summe: 2.263 Fahrzeuge/Tag, (Zählung erfolgte in 2018 durch den Landkreis Uelzen)
- Kreisstraße 7 - BÜ in Niendorf II Summe: 2.535 Fahrzeuge/Tag, (Zählung erfolgte in 2018 durch den Landkreis Uelzen)
- Landesstraße 270 - BÜ in Wieren Summe: 7.397 Fahrzeuge/Tag, (Zählung erfolgte in 2018 im Auftrag der NLStBV)

Zum Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG:

- „3a) Die Behörden nach Absatz 2 haben ihre Stellungnahme innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist abzugeben, die drei Monate nicht überschreiten darf.“

➔ Das heißt, das Eisenbahnbundesamt kann eine Frist von bis zu drei Monaten festsetzen.

https://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/_73.html

Förderung von Verknüpfungsanlagen ÖPNV/ SPNV an Bahnhöfen

- <https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/verknuepfungsanlagen-oepnv-spnv>