

**Besprechungsprotokoll vom 13.12.2021  
7. Runder Tisch, Knoten Stendal, Ausbaustrecke  
Stendal – Uelzen, 2. Baustufe (Teil des  
Ostkorridors Nord)**

DB Netz AG  
Ostkorridor Nord  
Kantstraße 4  
39104 Magdeburg

**Teilnehmende:**

<b>Name</b>	<b>Institution</b>
Andreas Hartwig	DB Netz AG
Axel Kleefeldt	Hansestadt Stendal
Thomas Klosz	DB Netz AG
Markus Mösenthin	Hansestadt Stendal, Ortsteil Wahrburg
Philipp Morio	DB Netz AG
Stephan Pönack	Planungsamt Stadt Stendal
Carola Radtke	Hansestadt Stendal, Ortsteil Wahrburg
Kerstin Ramminger	Kreisbauernverband Stendal e.V.
Annegret Schröder	Hansestadt Stendal
Martin Schwabe	Landesanglerverband Sachsen-Anhalt e.V.
Rebecca Ruhfaß	ifok GmbH
Anne Siebert	ifok GmbH
Tobias Maschel	ifok GmbH

**Ort/Zeit:**

Virtuelle Veranstaltung, Microsoft Teams  
Konferenz, 13.12.2021, 17:00-19:00 Uhr

**Protokollumfang:**

9 Seiten

**Anlagen:**

- Präsentation 7. Runder Tisch –  
Ausbaustrecke Uelzen – Stendal,  
Knoten Stendal

**Erstellt von:** ifok GmbH | Tobias Maschel

**Erstellt am:** 17.01.2022

**Versandt am:** 27.01.2022

## 1. Begrüßung

Der Projektleiter des Ostkorridors Nord bei der DB Netz AG, Andreas Hartwig, und die Moderatorin Rebecca Ruhfaß, ifok GmbH, begrüßen die Teilnehmenden und danken ihnen für ihre Teilnahme. Die virtuelle Sitzung erlaube, trotz der gegebenen Umstände weiter im Dialog zu bleiben und über den aktuellen Stand zu informieren.

Rebecca Ruhfaß stellt die Tagesordnung vor, welche ohne Änderungen angenommen wird.

### **Protokoll**

- Zum Protokoll der 6. Sitzung wurden innerhalb der vereinbarten Frist keine Rückmeldungen eingereicht. Es wurde daher bereits auf der Webseite veröffentlicht. Die Teilnehmenden sind mit diesem Vorgehen einverstanden. Das Protokoll wird verabschiedet.

---

## 2. Schallschutz im Knoten Stendal

### **Zwischenergebnis der Schalltechnischen Untersuchung**

- Andreas Hartwig geht auf die Herausforderungen bzgl. des Schallschutzes am Knoten Stendal ein. Aufgrund der Komplexität der lokalen Begebenheiten am Knoten Stendal (Vielzahl an Gleisen, topografische Lage) dauern die Untersuchungen durch Lärmschutzgutachter weiter an, wodurch sich auch die weiteren Planungen verschieben.
  - Bzgl. Höhe und Standort der Schallschutzwände gibt es noch keine finale Festlegung, es wird allerdings umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen geben, d.h. Gleisanlagen sollen nahezu vollständig eingekleidet und zusätzliche Schallschutzwände zwischen einzelnen Gleisen für den bestmöglichen Schutz errichtet werden.
-

- Andreas Hartwig erläutert: Gleisnah sind grundsätzlich 6m hohe Lärmschutzwände technisch möglich, gleisfern 12m. Dies hängt mit den Druck- und Sogwirkungen der vorbeifahrenden Züge zusammen. Die reine schalltechnische Untersuchung berücksichtigt jedoch keine städtebaulichen Aspekte. Hier müssen Abwägungen getroffen werden. Die DB Netz AG wolle hierzu in engen Austausch mit der Hansestadt Stendal treten.
  - Andreas Hartwig stellt eine Karte vor (Folie 9), die den aktuellen Planungsstand zum Verlauf möglicher Lärmschutzwände darstellt (gleisnah maximal 6m Höhe technisch möglich, rot markiert; gleisfern maximal 12m technisch möglich, violett markiert; z.T. aufgrund räumlicher Situation nur kleine Schutzwände möglich, grün markiert).
  - Anschließend werden Visualisierungen aktiver Schallschutzmaßnahmen am Bahnhof Stendal, am Schachtweg und an der Lüderitzer Straße präsentiert. Andreas Hartwig weist darauf hin, dass es sich hierbei um Visualisierungen handelt, die die Möglichkeiten des Lärmschutzes grafisch darstellen sollen. Diese zeigen noch keinen abgeschlossenen Planungsstand. Aus der schalltechnischen Untersuchung geht hervor, dass es definitiv Lärmschutzwände geben wird. Bzgl. Höhe und Gestaltung werde sich die DB Netz AG mit der Hansestadt Stendal abstimmen.
    - Visualisierungen Bahnhof Stendal (Folien 9-20): Hier wird es wahrscheinlich Lärmschutzwände in Höhe von sechs Metern geben. Aufgrund der Verschattung kommen verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten (vollflächig transparent, teilflächig transparent, farbliche Element oder bedruckte Elemente) in Betracht. Andreas Hartwig weist in diesem Zusammenhang auf die Anfälligkeit transparenter Flächen für Verschmutzungen hin. Grundsätzlich ist im Bahnhofsbereich eine vollflächig transparente Lärmschutzwand aber denkbar.
    - Visualisierungen Schachtweg (Folien 21-32): Am Schachtweg stellen die topografischen Begebenheiten besondere Anforderungen an den Lärmschutz. Die Lage der Gleise, das ansteigende Gelände und die Höhe
-

der umliegenden Gebäude machen eine hohe Lärmschutzwand erforderlich, die technisch bis zu maximal zwölf Metern hoch sein kann. Auch hier ergeben sich verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten (abgestufte Farbtöne oder transparente Flächen) und einen Abwägungsbedarf zwischen Lärmschutz und städtebaulichen Erwägungen.

- Visualisierungen Lüderitzer Straße (Folien 33-35): Hier wird es im Bereich der Gleisanlagen sechs Meter hohe Lärmschutzwände geben
- Was die Gestaltung der Lärmschutzwände betrifft, schlägt Andreas Hartwig vor, sich mit der Hansestadt Stendal gemeinsam abzustimmen und mit einem externen Planer ein Konzept für die optische Gestaltung zu entwickeln. Das Ziel ist eine visuell ansprechende und finanzierungsfähige (+regelkonforme) Gestaltung (Folie 36). Eine direkte Bepflanzung der Lärmschutzwände ist nicht möglich, da der Zugang zu den Lärmschutzwänden aus Wartungszwecken gewährt bleiben muss.

#### **Fragen und Diskussion zu Lärmschutzmaßnahmen und Visualisierungen**

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Ich fahre viel Bahn, habe aber selten 12m hohe Lärmschutzwände gesehen – woran liegt das? Welche Auswirkungen hat es, wenn man die Höhe aus städtebaulichen Gründen reduziert und könnten andere Elemente oder Oberflächen eine andere Wirkung erzielen?*

Andreas Hartwig erklärt, dass man solch hohe Lärmschutzwände (12 m) in der Tat selten sieht. Je weiter man sich vom Gleis entfernt, desto höher müssen auch die Wände ausfallen. Dies ist aufgrund der besonderen topografischen Situation und der hohen Bebauung am Schachtweg der Fall. Gerade wegen der Abwägung will man mit Vertreter:innen der Stadt in die Diskussion gehen. Nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) sollen so viele Schutzfälle wie möglich durch aktive Maßnahmen gelöst werden – die BImSchV berücksichtigt dabei keine städtebaulichen Aspekte, diese können im Rahmen der Abwägung jedoch berücksichtigt werden.

---

Andreas Hartwig führt weiterhin aus, dass die Lärmschutzwand die Maßnahme mit der größten Schutzwirkung ist. Es gebe keine technische Alternative mit einer vergleichbaren Wirkung.

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Bis 2022 sollen die Züge mit Flüsterbremsen ausgestattet sein – ist das bereits umgesetzt und wurde das bei der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt? Bekommt die Strecke Uelzen-Stendal auch während der Bauphase Schallschutz?*

Andreas Hartwig erklärt, dass die Flüsterbremsen ab 2022 Pflicht und auch in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt seien.

Andreas Hartwig führt zudem aus, dass für die Bauphase eigene Konzepte für die Reduzierung von Lärm und Erschütterungen erstellt werden. Die Art und Zeitpunkte der Bauarbeiten werden dabei geprüft und ggfs. angepasst um die Belastungen für die Anwohner:innen so gering wie möglich zu halten.

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Ist eine „Überdeckung“ bzw. Einhausung der gesamten Strecke möglich?*

Andreas Hartwig erklärt, dass eine Verlegung in einen Tunnel finanziell und mit Blick auf die Sicherheit sowie die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt keine Alternative darstellen. Mit einem Tunnelbau gingen erhebliche Mehrkosten einher. Der Bau eines Tunnels hätte erheblich größere Auswirkungen (z.B. Abriss von an der Trasse stehenden Häusern), als die Verlegung eines weiteren Gleises. Daher gebe es auch keine Grundlage für eine technisch tiefere Untersuchung. Andreas Hartwig sichert zu, weiterhin über Lärmschutzmaßnahmen zu informieren.

---

### 3. Straßenüberführung Lüderitzer Straße

#### **Bisherige Planung, aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen**

- Andreas Hartwig erläutert den aktuellen Stand der Planungen bzgl. der Straßenüberführung (SÜ) Lüderitzer Straße (Folie 38). Es handelt sich hier um einen neuralgischen Punkt: Schon für den Abriss der bestehenden SÜ müssen die Speiseleitungen umverlegt werden, weshalb Sperrzeiten für 2024 beantragt
-

wurden. Da der Knoten allerdings mindestens bis 2027 Bestandteil zahlreicher Umleitungskonzepte sein wird, konnten für 2024 keine ausreichenden Sperrzeiten erwirkt werden. Die bisherige Planung mit dem Abriss der SÜ 2024 ist daher nicht realisierbar. Zur Reduzierung der baubetrieblichen Einschränkungen auf den Bahnbetrieb werden temporäre Maßnahmen ergriffen. Im Anschluss soll der Rückbau der SÜ erfolgen.

### **Fragen und Diskussion zur Straßenüberführung Lüderitzer Straße**

- *Anmerkung aus dem Teilnehmerkreis: Die Brücke ist in einem maroden Zustand. Wird es während der Bauzeit eine Behelfsüberführung geben?*

Herr Hartwig führt aus, dass der Zustand der Brücke bekannt sei. Die DB Netz AG stehe im engen Austausch mit der Hansestadt Stendal als zuständige Straßenbaulastträgerin. Die Baustelle könne während der Bauzeit über umliegende Brücken umfahren werden.

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Warum hat man die Sperrzeiten für 2024 nicht bekommen?*

Herr Hartwig erklärt, dass die Entscheidung, wann Sperrzeiten freigegeben würden, auf komplexen Entscheidungen bei der Deutschen Bahn beruhen – Stichwort „Fahren und Bauen“. Das Bahnnetz in Deutschland sei aktuell stark ausgelastet. Da 2024/2025 viele Umleitungszüge durch Stendal fahren werden, konnte keine Sperrzeit erreicht werden. Es wird aber alles dafür getan, das Projekt schnellstmöglich umzusetzen.

*Vertreter:innen der Hansestadt Stendal betonen, dass die Erneuerung zeitnah notwendig ist. Sie weisen darauf hin, dass seit Langem Gespräche mit der DB stattfinden. Die Verschiebung ist aus Sicht der Stadt problematisch.*

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Wird man die Sperrpausen für 2026 kriegen?*

Andreas Hartwig antwortet, dass man die Sperrpausen schon für 2025 anzeigen wird, dies erfolgt Anfang des kommenden Jahres. Die Entscheidung hierzu erfolgt

---

im Sommer 2022. Zu 2026 oder 2027 lässt sich noch keine abschließenden Aussagen treffen.

#### 4. Update: Meilensteine & Planfeststellung

- Andreas Hartwig gibt den Teilnehmenden einen Ausblick auf die kommenden Meilensteine des Projekts (Folie 41). Er ergänzt:
  - Für die SÜ Lüderitzer Straße wird die Stadt Stendal (als Straßenbaulastträger) ein eigenständiges Planrechtsverfahren durchführen. Die Einreichung des Bahnvorhabens - Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.6 - ist nun für das zweite Halbjahr 2022 geplant.
  - Im Vorfeld des Anhörungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) plant das Projektteam eine Informationsveranstaltung.

#### Fragen und Diskussion zur Planfeststellung

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Wann wird die angekündigte Informationsveranstaltung zur Schallschutzplanung für Anwohner in Wahrung voraussichtlich durchgeführt?*

Andreas Hartwig führt aus, dass die Zeitplanung und die schalltechnische Untersuchung sehr komplex sind. Vielleicht wird es einen Termin vor Einreichung der Planfeststellungsunterlagen geben. Weitere Informationen folgen ggf. im ersten Halbjahr 2022, ansonsten im zweiten Halbjahr 2022.

Andreas Hartwig ergänzt, dass unabhängig des Planfeststellungsverfahrens für den PFA 1.6 erste vorbereitende Maßnahmen zur Umlegung der Speiseleitungen schon ab 2024 geplant sind.

#### 5. Weitere Themen & Planungen

- Andreas Hartwig gibt einen Einblick in weitere Themen und Planungen:
-

- Drei Kreuzungspunkte (gegenwärtig niveaugleiche Bahnübergänge) sollen erhalten bleiben (Folie 43) und werden für den zweigleisigen Ausbau angepasst. Bei km 2,6 wird eine niveaufreie Kreuzung nötig, für km 4,3 und 6,9 ist die laufen die Abstimmungen mit Stadt & Landesstraßenbaubehörde.
- Die DB Netz AG möchte den Mitgliederkreis erweitern und *Mercer Stendal* und *Alstom Lokomotiven Service GmbH* zum Runden Tisch einladen. Die Unternehmen sind wichtige Wirtschaftsakteure, auf die Schieneninfrastruktur angewiesen und Kunden der DB (Folie 44). Die anwesenden Mitglieder stimmen dem zu. Zur Abstimmung mit nichtanwesenden Mitgliedern wird eine Information mit Rückmeldefrist versendet.

## 6. Austausch & Diskussion

### Fragen und Diskussion

- Anmerkung aus dem Teilnehmerkreis: Die drei Bahnübergänge sind wichtig und ich finde es gut, dass sie geplant werden.

Andreas Hartwig erläutert, dass diese Planungen immer in Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulastträger stattfinden.

## 7. Ausblick

Der Projektleiter dankt den Teilnehmenden für den guten Austausch. Gerade nach Einreichung der Planfeststellungsunterlagen wolle man ggf. in eine noch intensivere Kommunikation gehen, wenn es auf das Anhörungsverfahren hinausläuft.

Rückmeldungen - nur außerhalb des Anhörungsverfahrens - sind weiterhin per Mail über [ostkorridornord@deutschebahn.com](mailto:ostkorridornord@deutschebahn.com) willkommen und umfangreiche Informationen auf der überarbeiteten Projektwebseite zu finden.

---



Langfristig freuen sich Projektleiter und Moderatorin auf die Rückkehr zum Präsenz-Format. Beide verabschieden die Teilnehmenden.

---