

**Besprechungsprotokoll vom 15.12.2021  
7. Runder Tisch, Niedersachsen,  
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>
Frank Burmester	Samtgemeinde Aue
Ulf Frohloff	Landkreis Uelzen
Annegret Gerstenkorn	Gemeinde Schnega
Dr. Thomas Gieger	BUND Kreisgruppe Uelzen
Mareike Harlfinger- Düpow	Landkreis Lüchow- Dannenberg
Andreas Hartwig	DB Netz AG
Alexander Kahlert	Samtgemeinde Aue
Friedrich Kaune	NABU Kreisgruppe Uelzen e.V.
Denis Koch	DB Netz AG
Karsten Kuhr	Gemeinde Soltendieck
Max Lemm	Gemeinde Wrestedt
Stefanie Lotz	Landkreis Uelzen
Wilfried Meyer	Dorfleben Wrestedt e.V.
Philipp Morio	DB Netz AG
Michael Müller	Samtgemeinde Aue
Joachim Partzsch	Projektbeirat Alpha E
Maria Stellmann	Landkreis Lüchow- Dannenberg
Dieter Schoop	Wieren2030
Torben Schoop	Gemeinde Wrestedt
Tobias Siewert	IHK Lüneburg- Wolfsburg
Wolfgang Struck	Freiwillige Feuerwehr Billerbeck
Silke Weidenhöfer	Hansestadt Uelzen
Joseph Zettelmaier	Gemeinde Soltendieck
Tobias Maschel	ifok
Rebecca Ruhfaß	ifok
Anne Siebert	ifok

**Ort/Zeit:**

Virtuelle Veranstaltung, Microsoft Teams  
Konferenz, 15.12.2021, 17:00-19:30 Uhr

**Protokollumfang:**

09 Seiten

**Anlagen:**

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

**Erstellt von:** ifok GmbH | Tobias Maschel  
& Anne Siebert

**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. 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.
- 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. Alle Teilnehmenden sind mit diesem Vorgehen einverstanden. Das Protokoll gilt damit als verabschiedet.

---

## 2. Neues aus dem Projekt

### Update: Meilensteine & Planfeststellung

- Andreas Hartwig gibt einen Überblick über die Planfeststellungsabschnitte (PFA) 1.1 und 1.2 (Folie 8). Die Unterlagen für den PFA 1.2 seien bereits eingereicht, die Unterlagen für den PFA 1.1 würden voraussichtlich im Januar 2022 eingereicht. Andreas Hartwig ergänzt, die DB Netz AG plane im Vorfeld des Planfeststellungs- und Anhörungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine Informationsveranstaltung, um über die Offenlegung und Inhalte des Verfahrens zu informieren. Der Ablauf des Planfeststellungsverfahrens sei beim vergangenen RT bereits vorgestellt worden. Ein Ablaufschema zur Erklärung befände sich auf der Webseite.
-

### **Aktuelle Themen & Planungen**

- Andreas Hartwig führt aus, welche Maßnahmen es am Bahnhof Schnega, an den Bahnübergängen in Niendorf II und am Bahnübergang sowie der Verkehrsstation in Wieren geben wird.
  - Am Bahnhof Schnega erfolgt die erste Inbetriebnahmestufe (Folie 10). Zusätzlich zu den bestehenden zwei Gleisen wird ein weiteres Gleis gebaut. Die Vergabe der Bauleistung erfolgt im Januar 2022, Vorlaufmaßnahmen finden 2022 statt und der Bauzeitraum liegt im Jahr 2023. Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen werden kommuniziert.
  - An den Bahnübergängen in Niendorf II wird es zu Änderungen kommen. Der Bahnübergang Alte Dorfstraße wird geschlossen und es wird an dieser Stelle zu einer bahnparallelen Anbindung an die K7 kommen. In diesem Zusammenhang werden bauliche Anpassungen am Bahnübergang an den Bruchwiesen/K7 vorgenommen.
  - In Wieren wird an der Kreuzung Hauptstraße/L270 der Bahnübergang aufgelöst und in gleicher Lage eine Eisenbahnüberführung gebaut. Die Planungen für einen möglichen Fahrradweg an dieser Stelle laufen aktuell noch. An der Verkehrsstation in Wieren wird es zu baulichen Anpassungen kommen. Es werden die vorhandenen Bahnsteigkanten verlängert, zwei niveaufreie Anbindungen jeweils zur Nord- und Südseite zur Fußgängerunterführung geschaffen sowie ein viertes Gleis auf der Nordseite gebaut.

### **Fragen und Diskussion: Maßnahmen an Verkehrsstationen und Bahnübergängen**

- *Frage aus der Runde: Könnte der Zugang zum Mittelbahnsteig in Wieren mit einer Rampe, statt mit einem Aufzug ausgestattet werden? Könnte außerdem für Wieren ein Runder Tisch eingesetzt werden, um das weitere Vorgehen zu diskutieren?*

Andreas Hartwig erklärt, am Mittelbahnsteig werde eine Rampe gebaut (siehe Folie 16). Lediglich für den Zugang von der Südseite ist derzeit ein Aufzug geplant, da aktuell keine Flächen zur Anordnung einer Rampe zur Verfügung

---

stehen. Da jedoch der Vorzug einer Rampe gegenüber einem Aufzug nach wie vor Konsens aller Beteiligten ist, wird auch weiterhin nach einer Lösung gesucht, dazu wird im Januar 2022 der Austausch fortgesetzt.

- *Frage aus der Runde: Wird es in Wieren an der Verkehrsstation während der Bauzeit der Eisenbahnüberführung für den nichtmotorisierten Verkehr eine Kreuzungsmöglichkeit geben, um von einem Ortsteil in den anderen zu gelangen?*

Andreas Hartwig bejaht das und erläutert, dass der nicht-motorisierte Verkehr während der Bauzeit niveaufrei über die Verkehrsstation queren kann.

- *Frage aus der Runde: Warum wurde bei den letzten Gesprächen hinsichtlich der niveaufreien Ausgestaltung der Verkehrsstation in Wieren der Verein Wieren 2030 nicht beteiligt?*

Andreas Hartwig führt aus, bei dem letzten Gespräch diesbezüglich habe es sich um Vertragsverhandlungen gehandelt. Man habe mit den Eigentümern des Grundstückes neben der Verkehrsstation verhandelt und Gemeindevertreter aus Wieren waren moderierend anwesend.

- *Frage aus der Runde: Wurden in Wieren beim Bahnübergang Hauptstraße/L270 (Folie 14) die Probleme mit den Anliegergrundstücken gelöst?*

Andreas Hartwig erklärt, dass nach aktuellem Planungsstand die Zufahrt für das Gewerbegrundstück umverlegt und über das davor gelagerte Grundstück hergestellt werde.

- *Frage aus der Runde: Hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hinsichtlich des geplanten Bahnübergangs in Soltendieck neue Hinweise geliefert, dass an dieser Stelle eine niveaufreie Straßenkreuzung nötig werden würde?*

Andreas Hartwig verneint das und erklärt, in Soltendieck sei wie bisher ein Bahnübergang geplant.

- *Frage aus der Runde: Bleibt die Fußgängerunterführung in Soltendieck weiter bestehen?*

Andreas Hartwig bejaht das.

---

- *Frage aus der Runde: Auf Folie 12 wird eine Visualisierung des Bahnübergangs ‚An den Bruchwiesen‘ in Niendorf II gezeigt. Die dort abgebildete Kurve des Radwegs ist sehr steil. Könnten Sie die Planungen dazu näher erläutern?*

Andreas Hartwig erläutert, dass es sich dabei um eine erste Visualisierung handele und dass die Planungen in diesem Bereich noch nicht abgeschlossen sind. Er führt aus, dass Radwege grundsätzlich möglichst rechtwinklig die Gleise kreuzen sollen, um Stürze zu vermeiden. Er bedankt sich für den Hinweis und appelliert dafür, derartige Hinweise jederzeit an das Planungsteam zu geben.

- *Frage aus der Runde: Werden noch weitere (nicht in der Präsentation gezeigte) bestehende Bahnüberführungen und/oder Bahnunterführungen hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit baulich angepasst?*

Andreas Hartwig erläutert, es würde abgesehen vom vorgestellten Bahnsteigzugang in Wieren keine Änderungen an bestehenden niveaufreien Kreuzungen hinsichtlich der Barrierefreiheit geben.

### **Schall- und Erschütterungsschutz an der Strecke**

- Andreas Hartwig führt aus, dass für die Strecke effektive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien, welche bei der letzten Informationsveranstaltung sowie auf der Projektwebseite näher erläutert wurden. Die Gestaltung der Lärmschutzwände erfolge in Abstimmung mit den einzelnen Kommunen nach einem von der DB Netze vorgeschlagenen Konzept. Die Gestaltung sei dabei nicht planrechtsrelevant und das Konzept werde eng mit den Gemeinden abgestimmt (siehe Folie 19).
  - Andreas Hartwig erklärt die geplanten Maßnahmen für den Erschütterungsschutz. In einigen aufgelisteten Bereichen werde eine Schwellenbesohlung vorgenommen und an einer Stelle werde eine Unterschottermatte eingebaut (siehe Folie 20).
-

### **Fragen und Diskussion: Schall- und Erschütterungsschutz an der Strecke**

- *Anmerkung aus der Runde: Bürgerbeteiligung ist ein zentraler Faktor für mehr Akzeptanz in den Kommunen und muss zwingend umgesetzt werden von Anfang an, auch bei dem Ziel eines einheitlichen Erscheinungsbilds entlang der Streck.*

Andreas Hartwig betont, man habe das gleiche Ziel und ein einheitliches Erscheinungsbild entlang der Strecke sowie eine individuelle Gestaltung in den Ortschaften würden sich nicht ausschließen. Dabei stellt er heraus, es gehe darum mit einem ersten Konzeptentwurf der DB Netze aufzuzeigen, was gestalterisch möglich sei. Eine Begrünung der Lärmschutzwände sei beispielsweise aufgrund mangelnder Fläche technisch nicht realisierbar. Wichtig sei bei der Beteiligung der Anwohnenden keine falschen Hoffnungen zu wecken und die gestalterischen sowie die finanzierungsfähigen Spielräume transparent zu kommunizieren. Er schlägt vor, dass nach Vorstellung des Gestaltungskonzeptentwurfs durch die DB Netze die jeweiligen Gemeinden Bürgerbeteiligungen vor Ort organisieren.

- *Frage aus der Runde: Könnten Vertreter der Gemeinde Wrestedt und die dort ansässige Bürgerinitiative demnächst in offizielle Gespräche mit der DB Netze treten, um die weitere Vorgehensweise zu diskutieren?*

Andreas Hartwig weist darauf hin, dass zunächst die Fachexpertise zu den möglichen Gestaltungsoptionen eingeholt werden muss, um sprechfähig zu sein. Die gestalterischen Möglichkeiten sollen vor den ersten Gesprächen feststehen. Des Weiteren möchte er eine Konkurrenzsituation zwischen den einzelnen Ortschaften vermeiden. Die DB Netze werde zu gegebener Zeit auf die jeweiligen Gemeinden zukommen.

- *Anmerkung aus der Runde: Die Formulierung auf Folie 16 „Gemeinsame Auswahl der (Gestaltungs-)Optionen mit den Kommunen und (...) gegebenenfalls mit Bürgerbeteiligung“ kann so nicht stehen bleiben. Die Bürgerschaft muss zwingend beteiligt werden.*

Andreas Hartwig erklärt, die DB Netze werde das konkrete Vorgehen bei der Auswahl der Gestaltungsmöglichkeiten den Kommunen überlassen.

---

- *Frage aus der Runde: Gibt es Möglichkeiten der Verschmutzung (z.B. durch widerrechtliches Besprühen) von Lärmschutzwänden entgegenzuwirken?*  
Andreas Hartwig erläutert, es gäbe die Möglichkeit die Lärmschutzwände mit Farben und Mustern zu versehen. Ganz verhindern ließe sich diese Form des Vandalismus jedoch nie.
  - *Frage aus der Runde: Wie stellt die DB Netze sicher, dass nur qualitativ hochwertige Lärmschutzwände verbaut werden und ein effektiver Lärmschutz sichergestellt wird?*  
Andreas Hartwig erklärt, die öffentlichen Ausschreibungen zum Erwerb der Lärmschutzwände enthielten verschiedene Qualitätsmerkmale und deren Einhaltung werde gut überwacht. Falls es wider Erwarten zum Verbau von mangelhaften Wänden kommen sollte, dann würden diese später saniert werden.
  - *Frage aus der Runde: Gibt es für die Gemeinden noch die Möglichkeit, Forderungen zum Schallschutz über die gesetzlichen Anforderungen hinaus zu stellen?*  
Andreas Hartwig führt aus, dass es dafür keine Finanzierungszusage gibt. Es wurde diesbezüglich ein Gutachten erstellt, welches aber nicht Bestandteil der aktuellen Planung sei. Es werde auch zu keiner Parlamentarischen Befassung kommen, weil man sich in einer späteren Leistungsphase befände. Hier sei die 16.Bundesimmissionsschutzverordnung einschlägig und diese werde umgesetzt.
  - *Frage aus der Runde: Kann an Stellen, wo kein Lärmschutz möglich ist (wie beispielsweise bei Bahnüberführungen) eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Verminderung von Lärm vorgenommen werden?*  
Andreas Hartwig legt dar, zunächst werde versucht alle Schutzfälle aktiv zu lösen, häufig durch Lärmschutzwände. Falls das nicht möglich sei oder nicht ausreichend komme es zu passivem Lärmschutz z.B. durch isolierte Fenster. Eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen sei nicht vorgesehen.
-

- *Frage aus der Runde: Warum werden Unterschottermatten nicht in Ortslage verbaut, um den Erschütterungsschutz zu optimieren?*

Andreas Hartwig erläutert, der Schutz durch diese Maßnahme hänge stark mit den Erschütterungseinflüssen sowie der Art der Bebauung zusammen.

Unterschottermatten können bei falscher Anwendung sogar kontraproduktiv sein. Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung haben sich die Planer: innen die Gegebenheiten genaustens angesehen und dann die Maßnahmen mit den besten Effekten ausgewählt.

- *Frage aus der Runde: Können die Daten und die sich daraus resultierenden Maßnahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung im Rahmen des Runden Tisches näher erläutert werden?*

Andreas Hartwig bejaht das und stellt in Aussicht, die Untersuchung von den zuständigen Fachplanerinnen und -planern vorstellen zu lassen, insbesondere die Auswirkungen der verschiedenen Maßnahmen.

- *Frage aus der Runde: Vor ca. zwei Jahren wurde bei uns im Dorf eine erschütterungstechnische Messung durchgeführt. Allerdings gab es zum Zeitpunkt der Untersuchung kaum Zugverkehr und es wurden nur manche Gebäude untersucht. Könnte es sein, dass die erschütterungstechnische Untersuchung von falschen Gegebenheiten vor Ort ausgeht?*

Andreas Hartwig erklärt, die erschütterungstechnische Untersuchung werde durch Computermodelle berechnet. Bei der damals vorgenommenen Messung handelte es sich um eine Referenzmessung für das Berechnungsmodell. Für eine korrekte erschütterungstechnische Untersuchung sei nicht die Messung aller betroffenen Gebäude und des gesamten Zugverkehrs notwendig.

---

### 3. Austausch und Diskussion

- *Frage aus der Runde: Gibt es durch die geplante Strecke Hamburg-Hannover-Bielefeld neue Zugzahlprognosen für die Amerikalinie, die sich auch auf den Ostkorridor Nord auswirken könnten?*
-

Andreas Hartwig erklärt, es gäbe derzeit keine neuen Zugzahlprognosen für das Projekt Ostkorridor Nord als Planungsgrundlage.

---

#### 4. Update: Projektkommunikation & Ausblick

- Andreas Hartwig gibt den Teilnehmenden einen Rückblick des Jahres 2021 und die Schritte, die in der Projektkommunikation unternommen wurden (Folie 23).
- Die Moderatorin bittet darum, Rückmeldungen, Anregungen sowie Kritik zur Veranstaltung an die Mailadresse des Projektteams ([ostkorridornord@deutschebahn.com](mailto: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. Aktuelle Informationen finden sich auf [www.ostkorridor.de/nord](http://www.ostkorridor.de/nord)
- Andreas Hartwig bedankt sich bei allen Teilnehmenden und wünscht allen viel Gesundheit in diesen Zeiten und frohe Feiertage. Langfristig freuen sich Projektleiter und Moderatorin auf die Rückkehr zum Präsenz-Format. Beide verabschieden die Teilnehmenden.