

Besprechungsprotokoll vom 17.05.2022
8. Runder Tisch, Sachsen-Anhalt, Ausbaustrecke
Stendal – Uelzen, 2. Baustufe (Teil des Ostkorridors
Nord)

DB Netz AG
Ostkorridor Nord
Kantstraße 4
39104 Magdeburg

Teilnehmende:

Name	Institution
Annett Dehmel	Landkreis Stendal
Monika Günther	Stadt Arendsee
Jasmin Scheffler	Stadt Arendsee
Martin Schwabe	LAV
Margret Pieper	Agrarerezeugergemeinschaft Pretzier e.G.
Karsten Ruth	Stadt Kalbe (Milde)
Thomas Kräuter	Stadt Kalbe (Milde)
Dirk Schlüsselburg	Stadt Kalbe (Milde)
Gundula Schulz	Klein Gartz
Herbert Schulze	Hansestadt Salzwedel
Andreas Hartwig	DB Netz AG
Denis Koch	DB Netz AG
Julian Beck	DB Netz AG
Hanno Töll	Ingenieurbüro FCP
Günther Achs	Ingenieurbüro FCP
Anja Gödicke	Arcadis Germany GmbH
Oliver Kuklinski	Plankom

Ort/Zeit:

Virtuelle Veranstaltung, Microsoft Teams
Konferenz, 17.05.2022, 17:00-18:40 Uhr

Protokollumfang:

7 Seiten

Anlagen:

- Präsentation 8. Runder Tisch –
Ausbaustrecke Stendal – Uelzen, Sachsen-
Anhalt

Erstellt von: Arcadis | Anja Gödicke

Erstellt am: 27.05.2022

Versandt am: 27.06.2022

1. Begrüßung

- Der Moderator Oliver Kuklinski begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und die Protokollantin Anja Gödicke von Arcadis als neues Organisationsteam der runden Tische vor. Es folgt eine Vorstellung der Agenda und eine Erläuterung zum Umgang mit dem Online-Format.
- Der Projektleiter Andreas Hartwig begrüßt die Teilnehmenden und erläutert noch einmal den Hintergrund der Entscheidung für das Online-Format: noch sehr hohe Infektionszahlen zu Beginn der Planung und keine Absehbarkeit der weiteren Entwicklung. Er hofft auf ein kommendes Treffen in Präsenz, kann es aber aufgrund der unvorhersehbaren Corona-Situation im Herbst nicht versprechen

Protokoll

- Zum Protokoll der 7. Sitzung gibt es keine weiteren Fragen, Ergänzungen oder Anmerkungen. Es wurde bereits auf der Webseite veröffentlicht und bleibt in der Form bestehen.

2. Neues aus dem Projekt

Präsentation Erschütterungstechnische Untersuchungen

- Hanno Töll vom Ingenieurbüro FCP erklärt, dass, aufgrund von technischen und gesetzlichen Weiterentwicklungen sowie Änderungen am ursprünglichen Projekt seit den 90ern, erneute erschütterungstechnische Untersuchungen an der Strecke notwendig waren. Dabei wurden für alle Gebäude im Nahebereich (80m pro Seite) der Strecke prognostische Bewertungen vorgenommen. (Folie 9)
 - In den Folien 10 und 11 erklärt er die technische Einordnung (spürbare Vibration und hörbarer sekundärer Luftschall) sowie die vorgegebenen Grenzwerte von Erschütterungen, welche für Menschen strenger sind als für Gebäude.
 - In den Folien 12 bis 13 geht es darum, wie Erschütterungen entstehen und sich ausbreiten und welche Beurteilungsparameter für die Prognose der Immissionen verwendet werden.
-

- Im Anschluss (Folien 14-17) geht er genauer auf die Messungen ein, also an welchen Stellen welche Parameter erfasst wurden und welche Gebäudedaten für die Prognose relevant waren. Wichtig für die Prognose des Schwingungsverhaltens von Gebäuden waren z.B. die Bauweise (massiv vs. Leichtbau), die Geschoszahl sowie eine etwaige Unterkellerung.
- In den Folien 19 und 20 erklärt Herr Töll, wie die Prognosewerte anhand der Messungen berechnet wurden, und dass ein Sicherheitsfaktor eingebaut wurde, welcher die Ergebnisse noch realistischer mache.
- Im weiteren Verlauf der Untersuchung wurden die Ergebnisse der Untersuchungen den Grenzwerten für Menschen in Gebäuden (DIN 4150-2) gegenübergestellt und entschieden, ob Schutzmaßnahmen zu untersuchen wären oder nicht, was auch von Vorbelastungen abhängt (Folien 20 und 21).
- In den Folien 22-28 erfolgt eine detaillierte Vorstellung und Bewertung der verschiedenen aktiven und passiven Schutzmaßnahmen an der Quelle, am Ausbreitungsweg und am Immissionsort.
- In den Folien 29 und 30 nennt Herr Töll schließlich die genaue Zahl der untersuchten und für Schutzmaßnahmen geeigneten und nicht geeigneten Gebäude und den Umgang mit letzteren, den sogenannten nicht gelösten Schutzfällen.
- Schließlich fasst Herr Töll die Informationen über die Schutzmaßnahmen zusammen und geht abschließend auf die Erschütterungseinwirkungen während der Bauphase und den Umgang damit ein (Folien 31-35).

Fragen zur Präsentation

- Es gibt keine Fragen.

Update: Meilensteine & Planfeststellung (Folien 37 und 38)

- Andreas Hartwig informiert über den aktuellen Stand der Genehmigungsplanung:
 - In Absprache mit der zuständigen Behörde wird der Planfeststellungsabschnitt 1.3 aufgrund der Größe und aktueller Planungsthemen zukünftig in 2 Abschnitte
-

aufgeteilt; PFA 1.3.1 von Salzwedel bis zur Landesgrenze Niedersachsen und PFA 1.3.2 von der Landkreisgrenze Stendal bis Salzwedel.

- Die Planfeststellungsunterlagen von Abschnitt 1.3.1 sollen im 2. Quartal und von Abschnitt 1.3.2 im 3. Quartal 2022 eingereicht werden. Die Unterlagen für Abschnitt 1.4 wurden bereits im Januar 2022 eingereicht.
- Eine Offenlegung der Unterlagen erfolgt nach ausführlicher Prüfung frühestens ein halbes Jahr nach der Einreichung, also im 2. Halbjahr 2022. Der Termin wird sowohl durch die DB als auch über den Generalanzeiger kommuniziert.
- Im Vorfeld des Anhörungsverfahrens plant die DB für jeden PFA öffentliche Bürgerinformationsveranstaltungen.
- Andreas Hartwig macht darauf aufmerksam, dass sich die Inbetriebnahme um ein Jahr auf 2029 verschieben wird. Hintergrund ist eine eingeschränkte Baumöglichkeit da der Eisenbahnbetrieb weiterhin gewährleistet sein muss. Hinzu kommt ein zusätzlicher Schienenverkehr, wenn die Strecke 2024 und 2025 über mehrere Monate als Umleitung für die ICE-Verbindung Hamburg-Berlin genutzt werden muss, weil dort umfangreiche Sanierungsarbeiten stattfinden. In dieser Zeit können keinerlei Baumaßnahmen mit Verkehrseinschränkungen auf der Strecke Uelzen-Stendal stattfinden. In den letzten Jahren gab es einen Boom an Baumaßnahmen bei der Bahn, daher kann es ggf. auch zu weiteren Verschiebungen der Inbetriebnahme aufgrund anderer DB-Bautätigkeiten und Priorisierungen zugunsten des Bahnbetriebes kommen.
- Die 1. Inbetriebnahmestufe wird aber weiterhin wie geplant 2023 umgesetzt und der Baubeginn der 2. Inbetriebnahmestufe im Jahr 2025. Die Planfeststellungsbeschlüsse werden 2024 erwartet.

Aktueller Sachstand 1. Inbetriebnahmestufe (Folie 40)

- Andreas Hartwig erklärt die Planung für den Aufbau eines Güterzugüberholgleises im Bahnhof Salzwedel in Richtung Uelzen.
 - Da Salzwedel zu den Kampfmittelverdachtsflächen gehört, erfolgt hier zunächst eine Kampfmittelsondierung am 24. und 25.5.2022
-

- in der nächsten Bauphase am 14.6.2022 erfolgt eine Signalgründung
- von Januar bis März 2023 erfolgen weitere vorbereitende Maßnahmen wie Rückschnitt und Erdarbeiten
- Von März bis Mai 2023 werden schließlich die Hauptbaumaßnahmen vorgenommen. Dazu gehören auch die Installation der Entwässerungsanlage und der Oberleitungsanlage.
- Die Inbetriebnahme ist für den 15.5.2023 geplant.

Aktuelle Themen und Planung (Folien 42-47)

- Andreas Hartwig informiert über die Auflösung des Bahnübergangs Grünenwulscher Straße in Kläden. Hier soll eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer in gleicher Lage entstehen. Der motorisierte Verkehr wird mit einer neuen Wegeführung über die L15 angebunden. Er weist darauf hin, dass die Visualisierung auf Folie 43 noch vorläufig ist, da sich die Planer noch in Abstimmung mit der Gemeinde befinden. So wird derzeit noch die Möglichkeit einer Park&Ride-Anlage besprochen. An der Eisenbahnüberführung soll es auf beiden Seiten je eine Rampe und eine Treppe geben, die auch als Zugang zu den Bahnsteigen dienen werden. Die Bahnsteige werden eine Länge von 170m haben. Des Weiteren ist eine Lärmschutzwand mit transparenten Elementen auf Bahnsteighöhe geplant.
 - Mit den Folien 44-46 informiert Andreas Hartwig über die Änderungen des Bahnübergangs Brunau-Packebusch. Der bestehende Bahnübergang soll aufgelöst und durch eine Straßenüberführung in Kombination mit einer Verkehrsstation ersetzt werden. Für beide Bahnsteigzugänge von der Brücke aus soll es je eine Treppenanlage und einen Aufzug geben. Außerdem soll es eine Bushaltestelle und einen Wendebereich für Busse geben (Folie 46, dort wo die Menschen zu sehen sind). Andreas Hartwig ergänzt, dass die Visualisierung auf dem Stand einer Vorplanung erstellt wurde und daher viele Details noch nicht ausgeplant sind.
 - Auf Folie 47 erklärt Andreas Hartwig weitere Änderungen an den Bahnübergängen in Pretzier und Rockenthin:
-

- Beim Bahnübergang an der B190 in Pretzier wird derzeit eine Vorplanung erarbeitet. Die Abstimmung mit der Agrarerzeugergemeinschaft und dem Ortsbürgermeister hat weitergeholfen. Die Tendenz geht nun hin folgender Variante: Ersatz durch eine Straßenüberführung in verschobener Lage ca. 500m östlich der bestehenden Kreuzung mit südlicher Anbindung auf einer neuen Trasse zwischen der Bahnstrecke und dem Königstedter Weg. Die nördliche Anbindung erfolgt mit einer direkten Zuführung zur B190.
- Beim Bahnübergang Rockenthin kann erst beim nächsten Mal Neues berichtet werden, da es hier keinen neuen Planungsstand gibt.

3. Update: Projektkommunikation & Ausblick

- Andreas Hartwig erläutert den Teilnehmenden den aktuellen Stand der Projektkommunikation (Folie 50):
 - Im März fand eine Projektvorstellung im Stadtrat Arendsee zur Kreuzung der Landstraße L1 in Fleetmark statt.
 - Außerdem seien Bürgerinfoveranstaltung im Vorfeld der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen geplant, um zu erklären, was in diesen Unterlagen zu finden ist und wie sie zu verstehen sind. Im Landkreis Uelzen und im Landkreis Lüchow-Dannenberg werden Bürgerinfoveranstaltungen voraussichtlich im Juni stattfinden. Die Veranstaltungen im Landkreis Altmarkkreis und Landkreis Stendal sind noch nicht terminiert, da der Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung der Unterlagen noch nicht absehbar ist. Die DB wird auf jeden Fall rechtzeitig darüber informieren.
 - Es wird weiterhin runde Tische geben. Der nächste Termin wird wieder rechtzeitig bekannt gegeben.
 - Außerdem wird es in Kläden Einzelgespräche über die Neuordnung der Verkehrsstation geben. Hier soll es z.B. auch um Parkplätze gehen, ähnlich wie in Brunau-Packebusch.
-

- Andreas Hartwig weist an dieser Stelle auch wieder auf die Projektkommunikation außerhalb der runden Tische über die Projekt-Webseite www.ostkorridor.de hin.
 - *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Gibt es bereits Erkenntnisse zu den Sicherheitskonzepten, die nach Abstimmung mit den Kommunen von einem Planungsbüro erstellt werden sollten? Wird es hierzu noch einmal Auswertungen geben? Werden die Kommunen ggf. Material für ihre Feuerwehren erhalten?*
 - Andreas Hartwig erklärt, dass die Feuerwehren bereits mit allem notwendigen Material ausgestattet sind und es durch den Ausbau aus dem Projekt heraus keine zusätzliche Ausstattung geben werde.
 - *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Vor einem Jahr haben wir mit dem Planungsbüro zusammengesessen und ein Sicherheitskonzept besprochen. Was ist seitdem daraus geworden?*
 - Denis Koch erläutert, dass man sich bereits 2018 mit dem Thema beschäftigt hat, wie Rettungskräfte an die Strecke gelangen. Die DB sei grundsätzlich verpflichtet dazu. Das erarbeitete Zuwegungskonzept fließe in die Planfeststellungsunterlagen mit ein.
 - *Der Teilnehmer kommt noch einmal auf das Thema Material zu sprechen, welches anscheinend, laut eines früheren Gesprächs bereits zur Verfügung gestellt wurde.*
 - Andreas Hartwig vermutet hier ein Missverständnis und schlägt zur Verständnisklärung einen direkten Gesprächstermin vor.
 - Denis Koch ergänzt, dass der Brand- und Katastrophenschutz Aufgabe der Gemeinden und Landkreise sei und die DB nur die Erreichbarkeit an die Bahnstrecke sicherstelle.

 - Da es keine weiteren Fragen gibt, bedankt sich der Moderator sehr herzlich für die Beiträge und übergibt an Andreas Hartwig für ein paar abschließende Worte.
 - Andreas Hartwig bedankt sich bei allen Teilnehmenden und hofft, dass der Termin allen etwas gebracht hat und alle Fragen beantwortet wurden. Er vermutet, dass der nächste Runde Tisch im 3. oder 4. Quartal stattfinden wird. Abschließend wünscht er allen viel Gesundheit. Alle verabschieden sich.
-