

Besprechungsprotokoll vom 24.11.2022
8. Runder Tisch, Knoten Stendal, Ausbaustrecke
Stendal – Uelzen, 2. Baustufe (Teil des
Ostkorridors Nord)

DB Netz AG

Ostkorridor Nord
Kantstraße 4
39104 Magdeburg

Teilnehmende:

Name	Institution
Thomas Borstell	Leiter Bahnlogistik Mercer Stendal
Martin Eisenhut (Vertretung für Stephan Pönack)	Planungsamt Stendal
Axel Kleefeldt	Hansestadt Stendal
Markus Mösenthin	Hansestadt Stendal, Ortsteil Wahrburg
Carola Radtke	Hansestadt Stendal, Ortsteil Wahrburg
Kerstin Ramminger	Kreisbauernverband Stendal e.V.
Maximilian Ritter	Anschlussbahnleiter Alstom
Annegret Schröder	Hansestadt Stendal
Bastian Sieler	Oberbürgermeister Stendal
Andreas Hartwig	DB Netz AG
Julia Kloß	DB Netz AG
Verena Ribnitzky	DB Netz AG
Anja Gödicke	Arcadis Germany GmbH
Oliver Kuklinski	Plankom

Ort/Zeit:

Rathaus Stendal, 24.11.2022, 16:00-18:00
Uhr

Protokollumfang:

12 Seiten

Anlage:

Präsentation 8. Runder Tisch –
Ausbaustrecke Uelzen – Stendal, Knoten
Stendal

Erstellt von: Arcadis GmbH | Anja Gödicke

Erstellt am: 30.11.2022

Versandt am: 17.01.2023

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 Vorstellungsrunde der einzelnen Teilnehmenden inklusive der Projektmitarbeiterinnen und des Projektleiters Andreas Hartwig.
- Es wird erklärt, dass der Termin bisher zweimal verschoben werden musste, da der Teamleiter Thomas Klosz spontan erkrankt war. Nun war er wieder spontan erkrankt, man wollte den Termin aber nicht erneut verschieben um nicht zu sehr aus dem 2-jährlichen Rhythmus zu kommen
- Man freut sich, dass nach längerer Pause ein Präsenztermin realisiert werden konnte
- Herr Kuklinski erklärt die Regeln bezüglich Fragen und Diskussion und stellt die Agenda vor

Protokoll

- Ein Teilnehmer bittet darum die Präsentation unabhängig vom Protokoll bereits zeitnah nach dem Treffen zu bekommen, da es zusammen mit dem Protokoll zu lange dauere. Andreas Hartwig stimmt dem zu.
 - Auf die Nachfrage, ob in Wahrburg noch eine Veranstaltung geplant sei, antwortet Andreas Hartwig, dass dies im Zuge der Planfeststellung noch passieren solle, genaueres werde in der Präsentation erläutert.
 - Zum Protokoll der 7. 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

Aktueller Stand Schallschutz im Knoten Stendal

- Andreas Hartwig erklärt, dass die Schalltechnische Untersuchung zu 95% abgeschlossen sei. Lediglich mögliche Änderungen bei den Zugzahlen können noch an vereinzelt Stellen zu Anpassungen führen.
- Er erläutert, dass an den Gleisanlagen um Stendal in fast allen Bereichen Lärmschutzwände geplant seien. In Bereichen mit mehreren Gleisen, die schnell befahren werden, sollen zusätzlich Wände zwischen den Gleisen aufgebaut werden.
- Er erinnert, dass es Veranstaltungen mit der Stadt Stendal vor dem letzten Runden Tisch gab, bei der die Pläne des Lärmschutzes vorgestellt wurden (u.a. auch mit 2 Wänden über 6 Meter), die dann überarbeitet und bei einem erneuten Treffen am 9. August vorgestellt wurden. Dieser Stand werde nun auch hier vorgestellt.

Geplante aktive Schallschutzmaßnahmen

- Andreas Hartwig stellt eine Übersichtskarte der Verteilung der Wände vor (Folie 10), und weist darauf hin, dass die farbliche Darstellung der Wände – da nicht so gut erkennbar – für die Webseite noch optimiert werde.
 - Die Karte (Folie 10) zeigt den westlichen Bereich von Stendal, den Lokschuppen, den Personenbahnhof, den Bereich Röxer Str. sowie die Verbindungen nach Wittenberge, Uelzen und Hannover.
 - Er erklärt, dass im Außenbereich der Gleisanlagen eine durchgehende Lärmschutzwand mit 6 Meter Höhe geplant sei und beschreibt im Folgenden die Verläufe der Lärmschutzwände anhand zweier Folien. An einigen Stellen zwischen den Gleisen seien ebenfalls Wände mit 6 Metern Höhe geplant. In nördlicher Richtung sei aufgrund dichter und teilweise auch hoher Bebauung sowie aufgrund der topografischen Steigung des Geländes eine 9 m hohe Wand geplant.
 - Andreas Hartwig bedauert, dass noch nicht alle Visualisierungen fertig gestellt werden konnten. In der Präsentation seien nur die fertig gestellten zu sehen. Alle weiteren Visualisierungen würden, sobald sie fertig sind, sukzessive auf der Webseite veröffentlicht.
 - Folie 12/13 zeigt den Standort Busbahnhof mit Blick Richtung Osten auf die 6 Meter hohe Wand. Hinter dem Baum – auf dem Bild leider nicht zu erkennen – befindet sich eine Öffnung in der Wand.
-

- Folie 14/15: Bereich weiter westlich hinter dem Lokschuppen. Ab der Röxer Straße beginnt die 6 Meter hohe Wand und verläuft an den Bahnanlagen entlang Richtung Westen.
- Mit Beginn des Schachtwegs wächst die Wand auf 9 Meter an und verläuft dann auch auf der Böschungsschulter des Einschnitts (Visualisierung Folie 17). In der schalltechnischen Untersuchung wurde die Wand an dieser Stelle sogar mit 12 Metern Höhe untersucht, diese wurde im Rahmen der Abwägung jedoch auf 9 m Höhe begrenzt, bemerkt Herr Hartwig. Ein Hintergrund sei das ansteigende Gelände mit zunehmendem Abstand von den Gleisen. Für die gestalterischen Möglichkeiten der Lärmschutzwand in diesen Bereich bietet Andreas Hartwig weitere Gespräche an.
- Folie 18 zeigt die Perspektive aus dem Wohngebiet. Die Wand wäre hier hinter dem 3-4 Meter hohen Lärmschutzwall noch zu sehen.
- Folie 19: Blick auf die Fußgängerüberführung im Bereich Wahrburg mit einer 9 Meter hohen Wand, die an der Überführung unterbrochen ist.
- Folie 20: Blick von der anderen Seite der Wand, wenn man auf der Überführung steht
- *Nachfrage aus dem Teilnehmerkreis nach der Visualisierung für die andere Seite der Schienen.*
- Andreas Hartwig antwortet, dass auf der anderen Seite 6 Meter hohe Wände geplant seien und 2 Gleise weiter, wo die Bahn sich in Hochlage befindet, ebenfalls eine 6 Meter hohe Wand stehen werde. Die Visualisierung wäre hier schwieriger, daher sei sie noch nicht fertiggestellt.
- Andreas Hartwig fährt mit der Präsentation fort; südlich aus Wahrburg kommend setze sich die 6 Meter hohe Wand bis zur Unterführung an der Lüderitzer Straße fort (Folie 21/22). In diesem Bereich werde es eine Lücke geben, wobei noch nicht sicher sei, ob diese abgetrept wird.
- Folie 23/24, der Parkplatzbereich im Bereich der Lüderitzer Straße. Der Abstand zu den Gleisanlagen hinter der 6 Meter hohen Wand sei sehr gering, es kann daher sein, dass man in der Detailplanung etwas näher an die Kante zum Bürgersteig heran gehen muss.
- Folie 25/26: östlicher Ortsausgang. Wir schauen hier nach Westen. Hier geht die Wand komplett durch. Man sieht hier auch die Wand südlich der Gleise.

Gestaltung Lärmschutzwände

- Folie 27, Gestaltung der Lärmschutzwände: Diese Folie wurde beim letzten Mal auch schon gezeigt und dient hier noch einmal der Erinnerung. Bei der
-

Planfeststellung werden die Wandhöhen sowie weitere Schutzmaßnahmen festgelegt. Die DB Netz AG wird parallel zur Planfeststellung ein Gestaltungskonzept für die Lärmschutzwände erarbeiten lassen. Die Gestaltung der Lärmschutzwände wird nicht planfestgestellt. Das bedeutet nicht, dass alle Wände komplett gestaltet werden, aber in sensiblen Bereichen werden gestalterische Aspekte vertieft betrachtet. Das Konzept der DB Netz AG soll dann als Grundlage für ein Gespräch mit der Stadt Stendal gelten.

- Anhand der folgenden Folien 28-36 zeigt Andreas Hartwig ein paar Gestaltungsoptionen für den Bahnhofsbereich – entweder mit transparenten Elementen oder komplett transparent. Er weist darauf hin, dass eine transparente Wand nicht komplett durchsichtig aber durchaus lichtdurchlässig sei. Weitere Möglichkeiten sind farbliche oder bildliche Gestaltungen, hier könnte z.B. die Stadtgeschichte dargestellt werden.

Fragen und Diskussion zu Lärmschutzmaßnahmen und Visualisierungen

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Geht der Bahn durch die Schallschutzwände Fläche verloren?*

Andreas Hartwig erklärt, dass die Wand so nah wie möglich am Gleis steht, weil sie dann am effektivsten sei. In der Regel ist das auf der Höhe der Oberleitungsmaste. In dem Bereich mit dem Einschnitt ergibt sich ein zusätzlicher Effekt dadurch, dass die Wand auf die Böschungsschulter gestellt wird. Dort ist ggf. auch Grunderwerb nötig.

- *Der Teilnehmer konkretisiert seine Frage: Verbaut man sich dadurch die Möglichkeit für spätere Erweiterungen?*

Andreas Hartwig macht deutlich, dass in Stendal der Platz jetzt schon sehr gering sei für Erweiterungen. Mit den geplanten Infrastrukturmaßnahmen rückt die Bahn bereits an die Grenzen des Bahngeländes. Auch die Anlagen beim Lokschuppen nördlich der Betriebsgleise gehen bereits komplett an die Bebauung heran. Eine ggf. erforderliche Erweiterung der Bahnanlage müsse dann auch die Anpassung der Lärmschutzwände enthalten.

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Habe ich es richtig verstanden, dass die Lärmschutzwände zwischen den Gleisen niedriger sind?*

Andreas Hartwig erklärt, dass die bisher geplanten niedrigen Lärmschutzwände zwischen den Gleisen im westlichen Bereich aufgrund der besseren Schutzwirkung nun ebenfalls als normale Wände mit bis zu 6 Meter Höhe vorgesehen sind.

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Hat man bereits darüber nachgedacht die gesamte Strecke zu übertunneln? Denn wenn ich die vielen Schallschutzwände sehe, macht es vielleicht auch Sinn die Strecke zu übertunneln.*

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 darstellt. Mit einem Tunnelbau gingen erhebliche Mehrkosten im Milliardenbereich einher. Der Bau eines Tunnels hätte zudem erheblich größere Auswirkungen (z.B. Abriss von an der Trasse stehenden Gebäuden), als die Verlegung eines weiteren Gleises. Im Bereich des Knotens, wo bis zu 12 Gleise nebeneinander liegen, wäre das völlig utopisch. Wenn es trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu Grenzwertüberschreitungen kommen sollte, hat man Anspruch auf passive Maßnahmen.

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Gab es einen Grund, warum man sich auf der Wahrburger Seite (Südseite) für eine 6 statt 9 Meter hohe Wand entschieden hat?*

Herr Hartwig erläutert, dass an dieser Stelle sogar eine 12 Meter hohe Wand untersucht wurde. Der zusätzliche Lärmschutzeffekt gegenüber einer 6 Meter hohen Wand war jedoch gering. Die optischen Nachteile einer solchen Wand wären aufgrund der nahen Wohnbebauung jedoch enorm.

- *Ergänzende Frage dazu: Wäre eine Schall-Reflektion möglich, wenn sich zwei Wände an den Gleisen gegenüberstehen und die hintere Wand höher ist?*

Herr Hartwig erklärt, dass die Wände alle hochabsorbierend seien, damit genau das nicht passiert. Die möglichen Reflexionen sind Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung. Die Lärmschutzwandelemente enthalten Löcher und eine spezielle Wolle. Bei den Bürgerinfoveranstaltungen hatte das Projektteam ein Stück Lärmschutzwand dabei, um das einmal zu zeigen.

- *Ergänzende Frage dazu: Wäre es möglich die Wände im Nachhinein höher zu bauen, wenn die Grenzwerte dann im Realbetrieb überschritten werden, anstatt in jedem Haus passive Lärmschutzmaßnahmen zu installieren?*

Die Entscheidung, welche aktiven Maßnahmen umgesetzt werden sollen, wird bereits mit der Planfeststellung getroffen. Daraus ergibt sich dann auch, wo trotz dieser Maßnahmen die Grenzwerte weiter überschritten werden. Das bedeutet also, dass vor Baubeginn der Umfang festgelegt ist.

- *Ergänzende Frage dazu: Müssen Eigentümer den passiven Schallschutzmaßnahmen zustimmen? Wie gehen Sie damit um, wenn jemand das nicht möchte?*

Herr Hartwig versichert, dass es keinen Zwang gäbe. Wo die Grenzwerte trotz Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden, besteht

Anspruch dem Grunde nach auf passiven Schallschutz. Wenn jemand das nicht möchte, passiere nichts. Normalerweise beurteilt ein Gutachter die Situation. Sofern ein Haus bereits mit dem bestmöglichen Schallschutz ausgestattet sei, müssen keine Veränderungen vorgenommen werden. Meistens gehe es um Fenster und Lüftungsanlagen. Der Gutachter mache einen Maßnahmenvorschlag und wenn dieser angenommen wird, kann nach Einholung verschiedener Angebote eine Firma zur Umsetzung beauftragt werden, die Kosten werden dann erstattet. Dieses Vorgehen und auch der Ablauf einer Planfeststellung werde bei der nächsten Bürgerinfoveranstaltung noch einmal genau erklärt. Auch auf der Homepage gebe es Informationen dazu.

- *Ergänzende Frage dazu: D.h. wenn ein Eigentümer das nicht möchte, muss er mit den Immissionen leben?*

Andreas Hartwig bejaht dies und fragt nach warum jemand das verweigern sollte.

Der Teilnehmer antwortet, dass jeder über sein Eigentum frei entscheiden könne. Möglicherweise möchte jemand nicht das Aussehen seines Hauses aufgrund von speziellen Fenstern verändern. Er sei der Meinung, dass die Emission am Entstehungsort reduziert werden müsse.

Herr Hartwig betont noch einmal, dass die Maßnahme optional sei und niemand dazu gezwungen würde.

- *Ergänzende Frage dazu: Sei es richtig, dass Anwohner, die etwas weiter entfernt wohnen, bei denen es zwar nicht zu Emissions-Grenzüberschreitungen kommt, aber dennoch die Emissionen zunehmen, weil am Entstehungsort die Emission nicht genug reduziert wurden, damit leben müssen?*

Andreas Hartwig bestätigt, dass es für den Anspruch auf passive Maßnahmen lediglich darauf ankommt, ob die Grenzwerte nach Umsetzung der aktiven Maßnahmen überschritten werden. Dieses Vorgehen sei gesetzlich gebunden an die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung zum Schallschutz, die auch beim Straßenbau gelte. Er betont noch einmal die Möglichkeit bei der Planfeststellung Einwände zu bringen und auf diese Weise auf das Vorhaben Einfluss zu nehmen.

- *Anmerkung aus dem Teilnehmerkreis: Wir möchten im Ort gern Einfluss auf die verwendeten Materialien der Schallschutzwände nehmen können, damit wir nicht so zugebaut werden.*

Andreas Hartwig wiederholt erneut, dass zuerst ein Konzept erstellt werde und dann die Umsetzung mit der Stadt und den Bürgervertretern besprochen werde. Die Gestaltung sei nicht gesetzlich vorgegeben und werde auch nicht

planfestgestellt. Der Bund stelle eine Finanzierung zur Verfügung, die in die Abstimmung gehe.

3. Update: Meilensteine und Planfeststellung

- Andreas Hartwig gibt den Teilnehmenden einen Ausblick auf die kommenden Meilensteine des Projekts (Folie 38). Er ergänzt:
 - Einreichung im PFA 1.6 (Eisenbahnknoten Stendal) konnte aufgrund von angrenzenden Infrastrukturmaßnahmen (v.a. Strecke Hannover-Berlin) nicht wie geplant bereits erfolgen, da einzelne Eingangsgrößen nachträglich überprüft werden müssen.
 - PFA 1.5 (erster Streckenabschnitt von Stendal in Richtung Uelzen, geht ungefähr bis Steinfeld) soll weiterhin erst im nächsten Jahr eingereicht werden.
 - Einige unabhängige Maßnahmen werden getrennt planfestgestellt:
 - 1) Anpassung der Speiseleitung an der Lüderitzer Straße; sei unverzichtbar zur Versorgung des Knoten Stendals und aller angrenzenden Strecken; muss passieren, bevor die Lüderitzer Straße abgerissen und neugebaut wird. Das Vorhaben sei eingereicht und werde voraussichtlich im 1. Quartal 2023 veröffentlicht.
 - 2) Herstellung einer zusätzlichen Überleitverbindung zwischen den beiden Gleisen in Richtung Magdeburg; d.h. ein neues Weichentrapez, um die eisenbahnbetriebliche Flexibilität auf der Strecke zu erhöhen. Das Vorhaben sei ebenfalls eingereicht und werde auch voraussichtlich im 1. Quartal 2023 veröffentlicht.
 - Andreas Hartwig gibt bekannt, dass es im Januar zu diesen beiden Vorhaben Infoveranstaltungen geben wird, bei denen auch das Planfeststellungsverfahren detailliert erklärt werde.
 - 3) Beseitigung des Bahnübergangs 2,6 (hinter der Brücke von Wahrburg, derzeit mit Postensicherung) und der Neubau einer niveaufreien Straßenüberführung; Hier sei die Vorplanung fertiggestellt und die Einreichung erfolge vrs. im 2. Halbjahr 2023.

Fragen und Diskussion zu den Updates

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Wir hatten eigentlich 2025 den Abbau der Straßenüberführung Lüderitzer Straße geplant, kann dies erfolgen, obwohl die Speiseleitung noch dort hängt?*
-

Herr Hartwig verneint dies. Die technische Planung liegt bei der Hansestadt Stendal. Nach bisherigem Kenntnisstand ist der Rückbau der Speiseleitungen Voraussetzung für den Rückbau der S Lüderitzer Straße und dieser Sachverhalt wird nicht vor 2025 umgesetzt werden können.

Die Teilnehmerin merkt an, dass es dringend notwendig sei die Brücke zu erneuern. Und wenn sich die Pläne der Bahn nun erneut nach hinten verschieben, werde die Stadt Stendal eine Sperrpause beantragen, weil sie nicht immer auf die Bahn warten könne.

Herr Hartwig unterstützt ihre Ansicht, leider werde jedoch der Ausbau der Hochleistungskorridore derzeit von der DB als wichtiger erachtet. Z.B. werde 2025 die Verbindung Hamburg – Berlin ausgebaut und dafür müsse der Knoten Stendal als Ausweich-Strecke offengehalten werden. Daher würden nicht die notwendigen Sperrpausen für 2025 genehmigt, um z.B. die Speiseleitung umzulegen.

Fortsetzung des Vortrags

- Herr Hartwig fährt mit der Präsentation fort und verkündet, dass die ersten Planfeststellungsbeschlüsse 2024 erwartet werden. 2025 sollen dann die ersten Baumaßnahmen starten. Am wichtigsten seien dabei die Speiseleitung und die Lüderitzer Straße. Die Gesamtinbetriebnahme wurde um 2 Jahre nach hinten verschoben und sei nun für 2030 vorgesehen. Hintergrund sei der eben erwähnte Ausbau der Schnellfahrstrecke zwischen Hamburg und Berlin im Jahr 2025. Ein Jahr lang werde dann der komplette ICE-Verkehr Hamburg-Berlin über Stendal und Uelzen gehen, zusätzlich zum bestehenden Verkehr. In dieser Zeit bekomme das Projekt weniger Sperrpausen, wodurch sich die Bauzeit stark verlängern werde. Dennoch werde der Bau 2025 starten. Die ersten Vorlaufmaßnahmen werden Ende 2024 starten.
- Herr Hartwig führt weiter aus, dass vermutlich 2026 die Schnellfahrstrecken Hamburg – Hannover, 2027 Berlin – Hannover und vermutlich 2028 die Strecke Stendal – Uelzen ausgebaut werden. In der Zeit müsse der Knoten Stendal offenbleiben, daher sei momentan noch unklar, wie der Bau am Knoten Stendal unter diesen Umständen gestaltet werden könne.
- *Eine Teilnehmerin macht noch einmal deutlich, dass die Stadt Stendal für die Überführung Lüderitzer Straße Ende 2025 eine Sperrpause beantragen wird, um mögliche Gefahren aufgrund der Baufälligkeit der Brücke im Nachgang nicht verantworten zu müssen.*

Herr Hartwig erklärt den üblichen Bauablauf beim Neubau einer Überführung.

- *Frage aus dem Teilnehmerkreis: Wäre es hilfreich, wenn man die Speiseleitung erst kurz vor dem Abbruch der Brücke verlegen würde?*

Herr Hartwig verdeutlicht noch einmal, dass der Brückenabbruch von der Speiseleitung abhängig sei, d.h. wenn es die Speiseleitung nicht gäbe, hätte man die Brücke schon früher abreißen können. Daher müsse die Speiseleitung zuerst verlegt werden. Dafür seien Unterquerungen der Straßendämme links und rechts der Schienen vorgesehen. Wenn man die Speiseleitung einen Monat lang abschalten könne, würde man die Verlegung in der Zeit schaffen. Da das aber nicht möglich sei, muss das in vielen kleinen Teilschritten über einen längeren Zeitraum gestreckt erfolgen.

4. Grobvorstellung Bauablauf

- Andreas Hartwig hat ausgedruckte Karten mitgebracht und erklärt nun den Bauablauf anhand der Karten

5. Weitere Themen und Planung

Rückblick

- Herr Hartwig erklärt, warum für die Streckenabschnitte in Niedersachsen in diesem Jahr bereits fünf Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt worden sind, in Stendal beziehungsweise in Sachsen-Anhalt aber bisher noch keine stattgefunden hat. Dies hätte damit zu tun, dass in Niedersachsen die Planfeststellungsunterlagen bereits eingereicht wurden. In Sachsen-Anhalt werden Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt, sobald die Unterlagen in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt soweit fertiggestellt sind, dass sie offengelegt werden können.

Aktueller Stand der Projektkommunikation

- Herr Hartwig berichtet darüber, was bisher gemacht worden ist. Ein Projektnewsletter wurde eingerichtet, dieser solle aber noch besser kanalisiert werden, um den Bürgern die Möglichkeit zu geben nur Informationen zu bestimmten, sie interessierenden, Bauabschnitten zu ermöglichen. Zudem sei bereits eine Projektvisitenkarte mit Eckdaten zum Projekt Knoten Stendal erstellt worden.

Ausblick 2023

- Für die zwei unabhängigen Maßnahmen, die die DB Netz AG eingereicht hat (Speiseleitung und Weichentrapez) soll es im ersten Quartal 2023 zu einer Auslegung kommen und am 12. Januar soll, laut Herrn Hartwig, eine Informationsveranstaltung durchgeführt werden. Das betreffe den Ast der Strecke
-

von Stendal nach Magdeburg. Hier laufe bereits die Suche nach einem passenden Veranstaltungsort. Sofern kein passender Veranstaltungsort gefunden werde, werde die Informationsveranstaltung wieder im Rathaus in Stendal stattfinden, so Herr Hartwig. Inhaltlich soll sich die Veranstaltung auf die Planfeststellungsunterlagen beziehen und die Fragen der Bürger dazu beantwortet werden. Weitere Bürgerinformationsveranstaltungen werde es sowohl entlang der Strecke als auch im Knoten Stendal geben, sobald die DB Netz AG vom Eisenbahnbundesamt, nach Einreichung ihrer Unterlagen, die Zusage dafür bekomme in die offene Auslegung zu gehen. Auch das Format des Runden Tisches solle im halbjährlichen Turnus weiterhin stattfinden.

- *Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Bürger in Wahrburg über den aktuellen Stand informiert sein sollten, sie aber schon längere Zeit keine Informationen mehr erhalten haben. Daher soll demnächst eine Informationsveranstaltung für die Bürger stattfinden, an der die DB Netz AG gerne teilnehmen könne.*

Herr Hartwig geht nochmal darauf ein, dass die Unterlagen für den Knoten Stendal zeitnah eingereicht werden sollten, womit der Termin für die Bürgerinformationsveranstaltung direkt folgen würde. Ein genauer Zeitplan müsse aber erst intern evaluiert werden. Gegebenenfalls solle deshalb noch eine Bürgerinformationsveranstaltung zum aktuellen Stand eingeschoben werden, auch auf die Gefahr hin, dass dann zwei Bürgerinformationsveranstaltungen kurz nacheinander stattfinden würden.

6. Austausch und Diskussion

- *Eine Teilnehmerin erwartet von der Deutschen Bahn Ausgleichsmaßnahmen im Stadtteil Wahrburg, weil die Bürger hier stark betroffen seien. Eine Idee des Ortsrates sei es eine Streuobstwiese anlegen zu lassen.*

Herr Hartwig äußert sich generell zum Thema Ausgleichsmaßnahmen, bei denen es klare Vorgaben gäbe, welchen Kriterien solche Ausgleichsflächen zu entsprechen haben. Ob der konkrete Vorschlag eine Streuobstwiese anzulegen, als eine Ausgleichsmaßnahme, die im Rahmen des Projektes umgesetzt werden kann, anzusehen ist, könne er nicht abschließend beantworten.

- *Ein weiterer Teilnehmer wirft bezüglich des Themas Kompensationsmaßnahmen die Frage auf, wie Kompensationsmaßnahmen grundsätzlich entwickelt werden.*

Hier stellt Herr Hartwig klar, dass es wichtig ist, in der aktuellen Projektphase darüber zu diskutieren, dass es explizite Vorgaben zu Ausgleichsmaßnahmen gäbe. Er fügt hinzu, dass er sich damit aber nicht genug auskenne, um eine konkrete Antwort geben zu können. Fest stehe, dass Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden müssen, was im Raum Stendal grundsätzlich ein Problem

darstelle, da auch der Bau der A14 auf Ausgleichsflächen angewiesen sei. Dies betrifft auch die Maßnahme Hannover-Berlin, die im Rahmen des Eisenbahninfrastrukturausbaus stattfindet. Deshalb falle es schwer, ausreichend Ausgleichsflächen für all diese Projekte auf dem Hoheitsgebiet der Hansestadt Stendal zu finden, weshalb die DB Netz AG dankbar über Tipps zu möglichen Ausgleichsflächen sei. Wichtig sei aber das Thema zeitnah zu besprechen, sofern es noch in die Planfeststellung einfließen solle.

- *Es entsteht eine Diskussion über konkrete Ausgleichsflächen im Teilnehmerkreis, vor allem zu „innovativen“ Formen.*

Herr Hartwig signalisiert seine Offenheit gegenüber den Vorschlägen, aber weist darauf hin, dass diese letztendlich auch den Regeln und Gesetzen zu Kompensationsmaßnahmen entsprechen müssen. Hierfür würde Herr Hartwig Ideen direkt als Vorschläge für Ausgleichsmaßnahmen an die entsprechenden Expert*innen bei der DB Netz AG weiterleiten. Die Expert*innen könnten dann direkt Rückmeldung geben, ob es sich um realistische Vorschläge handele.

7. Ausblick

- Herr Hartwig gibt einen Ausblick auf die anstehenden Veranstaltungen. Bisher gebe es keine konkreten Terminfestlegungen für den nächsten Runden Tisch. Lediglich das Ziel sei vorhanden zukünftig wieder im halbjährlichen Rhythmus zusammenzukommen, jedoch immer unter der Prämisse, dass es auch neues zu berichten gebe.
 - Der Moderator Oliver Kuklinski bedankt bei allen sich für die Teilnahme und verabschiedet die Teilnehmer*innen.
-