

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 10. Sitzung des Projektbeirates, 15.05.2017

Tagungsort: Soltau, Katastrophenschutz-Zentrum des Heidekreises, Harburger Str. 77

Teilnehmer: Friedrich-Karl Bodin, Lutz Brockmann, Dr. Peter Dörsam, Jörg Eggers, Eckhard Foth, Michael Gaede-Kelle, Friedrich Goldschmidt, Ulrich Kinder, Hermann Luttmann (bis 21.10 Uhr), Axel Meinhard, Frank Peters, Dr. Karl-Heinz Rehbein, Dr. Heiko Rußmann, Tobias Schütte, Oliver Schulze (ab 19 Uhr), Uwe Sternbeck, Klaus-Dieter Streit; sowie Sarah Schulz (GS)

Gäste: Rüdiger Garburg, Matthias Hudaff, Armin Skierlo (DB) – bis 20.10 Uhr
Dieter Schoop (BI Wieren 2030)

Beginn: 18.33 Uhr

Ende: 21.24 Uhr

1. Fachvortrag Hr. Garburg (DB) zum Thema Schall- und Erschütterungsschutz

Herr Rüdiger Garburg (DB AG, Ressort Technik) hat einen Vortrag zu den Themen Erschütterungsschutz (welche Untersuchungen sind erforderlich und notwendig?) sowie Schallschutz (Grundsätze des Schallschutzes und innovative Schallschutzmaßnahmen) gehalten. Die Vortragsfolien werden diesem Protokoll in der Anlage beigelegt.

Ergänzend zu den Vortragsfolien wurden folgende Fragestellungen erläutert:

Gebäudeschäden können durch Bauarbeiten ggf. vorkommen (z.B. bei intensiven Rammarbeiten), durch den laufenden Bahnbetrieb jedoch nicht. Das ist ausgeschlossen.

Zu Folie 8: Eine Blockverdichtung ist eher eine betriebliche Maßnahme. Es ist strittig / unklar, ob eine genauere Untersuchung (Immissionsprognose) der Erschütterungen notwendig / erforderlich ist. Das kann man nicht pauschal beantworten.

Oft ist dies jedoch auch bei Blockverdichtungen ratsam, damit man eine Bestandsaufnahme hat und diesen Wert ggf. später hinzuziehen kann, um zu prüfen, ob Erschütterungen zugenommen haben.

Es ist nicht unbedingt so, dass ein schnellerer Zug mehr Erschütterungen verursacht. Es gibt mathematische Formeln zur Berechnung. Die Erschütterungen sind individuell abhängig von Gebäudesubstanz, Untergrund usw.

Schutzmaßnahmen zum Erschütterungsschutz

Die technischen Möglichkeiten sind an oberirdischen Strecken etwas eingeschränkt.

Man kann mit einer gewissen Federungsschicht arbeiten:

Zwischen Einwirkungsstelle vom Baugrund und dem Gleiskörper (besohlte Schwelle = Schwelle bekommt eine elastische Unterlage) gibt es eine elastische Federungsschicht, die eine bessere Lastverteilung bewirkt und die Einleitung von Schwingungen verringert. Hinzukommende Emissionen können damit kompensiert werden. Das wird die wesentliche Maßnahme sein, mit der man beim Alpha E arbeiten kann und wird.

Es wird voraussichtlich keine höheren Erschütterungen als vor den Baumaßnahmen geben.

Wenn Maßnahmen zum Erschütterungsschutz erforderlich sind, wird zunächst das neue Gleis ausgerüstet. Wenn das nicht reicht oder ohnehin ein Schwellentausch an Bestandsgleisen ansteht, kann dies auch für Bestandsgleise gelten (Einzelfallentscheidung).

Berechnungen und Planungen zum Erschütterungsschutz sind Teil der Genehmigungsplanung (nicht der Vorplanung) und werden erst dann erstellt.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 10. Sitzung des Projektbeirates, 15.05.2017

Laut Aussage von Herrn Hudaff sind für den Streckenabschnitt Rotenburg-Verden schall- und erschütterungstechnische Voruntersuchungen beauftragt.

In besonderen Fällen kann zur Not auch ein Trog ausgeführt werden (sehr aufwändige Bauausführung und sehr kostenintensiv). Im Tunnel sind mehr Maßnahmen möglich, z.B. Masse-Feder-System.

Personenverkehrszüge sind hinsichtlich Erschütterungen in der Regel nicht maßgeblich, sondern Güterzüge und in Einzelfällen Doppelstockzüge im Regionalverkehr. Bei einer Geschwindigkeitserhöhung kann man Vergleichsmessungen von Strecken heranziehen, auf denen die Geschwindigkeiten bereits gefahren werden.

Die erforderlichen Untersuchungen erfolgen in Absprache mit beauftragten Gutachtern und dem Eisenbahnbundesamt.

Die Erheblichkeitsschwelle (25%) ist ein Referenzwert vom Ist-Zustand zum prognostizierten Wert nach der Baumaßnahme. Referenzwerte aus der Vergangenheit gibt es nicht (die Erschütterungsbelastung war früher zu Zeiten von Diesel- und Dampfloks mit Sicherheit höher).

Schutzmaßnahmen zum Schallschutz:

Transparente Schallschutzwände aus Glas würden ggf. eine Schalldämmung erfüllen, aber eine Schalabsorption erfüllen diese nicht. Daher scheiden diese in der Regel aus.

BüG = besonders überwacht Gleis → Ziel ist, dauerhaft einen besonders guten und glatten Schienenzustand sicherzustellen. Dafür müssen mind. 2x jährlich Überwachungen mit Schallmesswagen und entsprechende Arbeiten an den Gleisen erfolgen.

Die Umrüstung bestehender Güterwagen auf neue, leisere Bremsen steht gesetzlich verankert an (Klotzbremsen rauhen Räder auf, das führt zu Lärmzunahme, neues Material für Klotzbremsen aus Kunststoff verhindert das Aufrauen).

In Deutschland verkehrende Güterzüge: 1/3 DB Cargo, 1/3 private Wagenhalter national, 1/3 internationale Fahrzeuge

Bis 2020 müssen alle in Deutschland verkehrenden nationalen Fahrzeuge umgerüstet werden. (= 2/3 der Fahrzeuge)

Neues deutsches Gesetz zur Minderung des Lärms: wenn internationale Güterwagen nicht umgerüstet sind (=lauter Zug), dürften diese nur mit stark verminderter Geschwindigkeit fahren. Die Umsetzung in der Praxis wird jedoch schwierig, zusätzlich wird derzeit auch an einer Regelung auf EU-Ebene gearbeitet.

Für die schalltechnischen Untersuchungen wird der jetzige Ist-Zustand zu Grunde gelegt (Schall 03), die erhebliche Lärminderung durch die bis 2020 erfolgte Umrüstung der Güterzüge wird derzeit zugunsten der Anwohner in den schalltechnischen Berechnungen zum größten Teil noch nicht mit in Ansatz gebracht.

Innovative Schallschutzmaßnahmen:

Schienenstegdämpfer, Abschirmungen, gleisnahe niedrige Schallschutzwände, Gabionenwände, Brückenentdröhnung, Geländerausfachung, high speed grinding, Schienenschmiereinrichtungen, Radsatzschmieranlage

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 10. Sitzung des Projektbeirates, 15.05.2017

Diese neuen Maßnahmen sind erstmalig in der Verordnung Schall 03 von 2015 angesprochen und können jetzt auch mit angesetzt werden für die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben. Dadurch gibt es mehr Freiheiten und Möglichkeiten für die Umsetzung des Schallschutzes. Die eigentliche Entscheidung trifft das Eisenbahnbundesamt auf Basis der durchgeführten Variantenuntersuchungen.

2. Allgemeine Informationen von und Austausch mit Hr. Hudaff, Projektleiter DB

Planungsauftrag – hat sich in den letzten Wochen etwas getan?

Im letzten Jahr hat die DB mitgenommen, den Schallschutz so zu betrachten wie es in den Bedingungen der Region verankert ist. Das ist so im Planungsauftrag der DB für den Streckenabschnitt Rotenburg-Verden enthalten.

Für andere Projektabschnitte gibt es bis jetzt weder einen Planungsauftrag noch eine Finanzierung.

Für die Strecke Lüneburg-Uelzen wird sich dies voraussichtlich auf den Herbst 2017 verschieben.

Gibt es einen Zeitplan für den Runden Tisch an der Amerikalinie?

Zunächst stehen die Projektabschnitte Rotenburg-Verden und südgehende Abschnitte im westlichen Bereich sowie Ashausen-Celle im Fokus, die übrigen Projektabschnitte folgen später.

Herr Dr. Dörsam berichtet aus seinem Gespräch mit Herrn Hudaff im Vorfeld der Sitzung:

Die Zeitersparnis von 11 Minuten auf der Strecke Hamburg-Hannover (bis Vinnhorst) ist nur zufällig gleich mit der Zeitersparnis einer Variante Ashausen-Suderburg.

Zu der Positionierung des Projektbeirates hinsichtlich der Zu- und Ablaufstrecken kann die DB zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage treffen.

3. Resolution der Bürgerinitiativen

Die vereinigten Bürgerinitiativen haben eine Resolution zum Stand der Umsetzung von Alpha E veröffentlicht. Die vereinigten Bürgerinitiativen sind ein freiwilliger Zusammenschluss der BIs im Raum des Alpha E. Die BIs Lüneburg-Ost und Deutsch Evern sind z.B. bisher nicht dabei. Die Resolution wird von den BIs an Politik, DB usw. verteilt.

Der Projektbeirat nimmt die Resolution zur Kenntnis.

Wenn die kommunalen Vertreter zusätzlich eine gemeinsame Stellungnahme herausgeben könnten, würde das die Sache deutlich unterstützen.

4. Kommunikation mit dem BMVI

Nach wie vor wurde dem Projektbeirat kein Ansprechpartner im BMVI benannt. Die Sprecher des Projektbeirates haben kürzlich ein Schreiben an Herrn Ferlemann gesendet und dies nachdrücklich eingefordert. Sofern es dazu bis Pfingsten keine oder eine abschlägige Antwort gibt, wird der Projektbeirat anschließend eine entsprechend deutliche Pressemeldung veröffentlichen.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 10. Sitzung des Projektbeirates, 15.05.2017

5. Bericht "Runde Tische"

Rotenburg-Verden

Es läuft planmäßig ab.

Einzelfragen an der Strecke werden geklärt – z.B. Ortsumgehung mit Unter- oder Überführung, stattdessen höhengleiche Umfahrung um die Siedlung

Vermutlich wird das zusätzliche Gleis in der Westlage positioniert.

Die Einfädelung in Verden muss geklärt werden.

Klarheit zur Finanzierung des Lärmschutzes gibt es bisher nicht. Es wird lediglich das Delta berechnet.

Die DB beruft sich darauf, dass der PB dies dann entsprechend einfordern muss

(Bundestagsbeschluss).

Termine mit den Straßenbaulasträgern stehen an, um zu erörtern, was diese sich wünschen und ggf. mitbezahlen.

Hinsichtlich der Bedingungen der Region wird von der DB derzeit nur der Lärmschutz bearbeitet. Für weitere Planungen hat die DB keinen Auftrag.

Die AG Bedingungen des Projektbeirates muss Standards für die Bedingungen deutlich herausarbeiten.

Der Projektbeirat soll ein Schreiben an die Spitzenkandidaten (Bundestagswahl), hiesige Bundestagsabgeordnete und -kandidaten (CDU, SPD, Linke, FDP und Grüne) und verkehrspol. Sprecher sowie den neuen Bahnchef Richard Lutz senden: Tragen sie mit, die Bedingungen der Region umzusetzen und zu finanzieren? Stehen sie dahinter, dass daran gearbeitet wird? Was tun sie dafür sicherzustellen, dass die Entscheidungsgrundlagen in der Planung geschaffen werden? Die Antworten, die auch veröffentlicht werden, werden bis Anfang August erwartet (vor der nächsten Sitzung des PB). Auf der nächsten Sitzung des Projektbeirates im August soll dann entschieden werden, wie mit den Antworten umgegangen wird und eine Eskalationsstrategie entwickelt werden.

Ein Termin mit den Angeschriebenen im „Alpha-Land“ oder in Berlin könnte angesetzt werden (siehe auch TOP 7 – Abgeordnetengespräch). Aufgrund des einstimmigen Landtagsbeschlusses sollte der Projektbeirat auch den Landtag in die Pflicht nehmen.

Lüneburg

Der Runde Tisch war sehr kontrovers.

In erster Linie haben die Vertreter des Landkreises Lüneburg die Regularien in Frage gestellt (Tagesordnung, Protokollierung usw.). Auch die Zusammensetzung der Teilnehmer wurde in Frage gestellt. Von mehreren Anwesenden wurde gefordert, dass nur direkte Streckenanlieger teilnehmen sollen (z.B. Bienenbüttel, Bevensen, Uelzen nicht am Lüneburger Runden Tisch). Eine konstruktive Arbeit war kaum möglich.

In der Bevölkerung ist ein Informationsdefizit vorhanden, das viele Ängste (z.B. "Wurst") schürt.

Vor Ende 2018 / Mitte 2019 wird es laut Aussage der DB keine substantielle Planung geben.

Als einzige inhaltliche Information stellte die DB klar: Wenn es eine Ortsumfahrung gibt, dann eine gemeinsame für Deutsch Evern und Lüneburg.

6. Sachstand Amerikalinie-Ost (Hr. Schoop, BI Wieren 2030)

Zuständig ist seitens der DB das Planungsteam Leipzig. In den Gemeinden haben regionale Termine der DB stattgefunden. Anschließend hat am 3. Mai 2017 eine Info-Veranstaltung der DB in Salzwedel für die regionalen Bundestagsabgeordneten stattgefunden.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 10. Sitzung des Projektbeirates, 15.05.2017

Der Streckenabschnitt ist planfestgestellt (160 km/h, zweigleisig). Im Abschlussdokument DSN ist festgehalten, dass die Bedingungen der Region auch für diesen Streckenabschnitt gelten müssen. 2025 soll mit der Planung begonnen werden, 2028 ist frühestens mit der Fertigstellung zu rechnen.

Am 3. Mai 2017 haben in Salzwedel Herr Bischooping und Herr Hartwig (Projektleiter DB für diesen Streckenabschnitt) gesprochen. Es ging auch hier hinsichtlich der Umsetzung der Bedingungen der Region nur um die Umsetzung zusätzlichen Lärmschutzes. Dieser muss an den Runden Tischen eingefordert werden, und konkrete Forderungen müssen gestellt werden.

Die Kommunalvertreter und BI-Vertreter vor Ort fordern von der DB, dass diese vom BMVI den Planungsauftrag für den übergesetzlichen Lärmschutz einfordert.

Die BI Wieren 2030 hat Bundestagsabgeordnete, insbesondere Frau Lühmann, mit konkreten Forderungen auch hinsichtlich des Bahnübergangs in Wieren angeschrieben.

7. Allgemeiner Bericht (u.a. aus den Arbeitsgruppen, geplantes Abgeordnetengespräch, Stand Ausschreibung Fachexpertise)

Arbeitsgruppen:

Zur Arbeit der Arbeitsgruppen liegen allen Mitgliedern des Projektbeirates die Protokolle vor. Diese Arbeitsprotokolle der AGs sind nur zur internen Verwendung und nicht zur Veröffentlichung bestimmt.

Abgeordnetengespräch:

Der Projektbeirat hält Kontakt zum Büro von Frau Lühmann: Es soll versucht werden, noch vor der Sommerpause zu einem Termin für ein Abgeordnetengespräch in Berlin einzuladen. Sobald eine Rückmeldung aus dem Büro Lühmann vorliegt, wird der Projektbeirat informiert.

Fachexpertise:

Die Ausschreibung ist gemeinsam mit dem MW in Vorbereitung. Der Entwurf eines Lastenheftes liegt dem Projektbeirat seitens des MW vor. Er wird zur Abstimmung in die Arbeitsgruppe Strategie gegeben, so dass dem MW kurzfristig Rückmeldung gegeben werden kann.

Bei der Unterstützung durch Fachexpertise geht es nicht um langwierige Gutachten, sondern um die kurzfristige Beantwortung wichtiger fachlicher Fragen.

8. Verschiedenes

Der Projektbeirat dankt dem Heidekreis, Herrn Schulze, für die Bereitstellung des Tagungsraumes.

An der Amerikalinie hat es ein Treffen der Bundestagsabgeordneten Kathrin Rösel mit den Bürgermeistern gegeben. Der Projektbeirat prüft, ob es evtl. ein Protokoll oder einen Bericht von dem Termin gibt.

Bohlsen, 24. Mai 2017

Protokoll: Sarah Schulz

Sprecher: Dr. Peter Dörsam