

Niederschrift

Gremium:	Stadtrat
Sitzungsdatum:	Dienstag, den 13.06.2023
Sitzungsdauer:	16:00 - 16:33 Uhr
Sitzungsort:	Kulturhaus, Straße der Jugend 41 in Tangerhütte

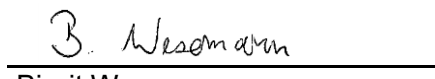
 Öffentliche Sitzung

 es folgte eine
Nichtöffentliche Sitzung

 Nichtöffentliche
Sitzung



 Werner Jacob
Vorsitzender



 Birgit Wesemann
Protokollführer

Anwesend:

Vorsitzender

Herr Werner Jacob

Bürgermeister

Herr Andreas Brohm

Mitglieder

Herr Dr. Frank Dreihaupt

Frau Petra Fischer

Herr Bodo Strube

Herr Daniel Wegener

Protokollführer

Frau Birgit Wesemann

Mitarbeiter Verwaltung

Frau Claudia Wittke

Gäste

Frau Fenger Deutsche Bahn AG

Herr Jakubowski Deutsche Bahn AG

Abwesend:

Mitglieder

Herr Michel Allmrodt unentsch.

Herr Michael Bartoschewski entsch.

Herr Ralf-Peter Bierstedt entsch.

Frau Edith Braun entsch.

Herr Ralf Breuer entsch.

Herr Marcus Graubner entsch.

Herr Peter Jagolski entsch.

Frau Carmen Kalkofen entsch.

Herr Wolfgang Kinszorra entsch.

Frau Steffi Kraemer entsch.

Herr Wilko Maatz entsch.

Herr Michael Nagler entsch.

Herr Uwe Nastke entsch.

Herr Dieter Pasiciel entsch.

Herr Björn Paucke unentsch.

Frau Rita Platte entsch.

Herr Christoph Plötze unentsch.

Herr Marco Radke unentsch.

Frau Alexandra Schleef entsch.

Herr Mathias Sprunk entsch.

Herr Sven Wegener entsch.

Tagesordnung

zur öffentlichen/nichtöffentlichen Sitzung des Stadtrates der Einheitsgemeinde Stadt Tangerhütte am Dienstag, 13.06.2023, 16:00 Uhr im Kulturhaus, Straße der Jugend 41 in Tangerhütte.

Öffentliche Sitzung

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung, der fehlenden Stadtratsmitglieder und der Beschlussfähigkeit
2. Änderungsanträge zur Tagesordnung und Feststellung der Tagesordnung
3. Abstimmung über die Niederschrift der letzten öffentlichen Sitzung des Stadtrates
4. Einwohnerfragestunde
5. Bericht des Bürgermeisters über wichtige Angelegenheiten (§ 65 Abs. 2 KVG LSA), Eilentscheidungen (§ 65 Abs. 4 KVG LSA) und Bekanntgaben der von den beschließenden Ausschüssen gefassten Beschlüsse, sowie Nachfragen durch den Stadtrat dazu
6. Vorstellung Ostkorridor Nord- Deutsche Bahn
7. Anfragen und Anregungen, Sonstiges
11. Wiederherstellung der Öffentlichkeit
12. Bekanntgabe der in nicht öffentlichen Sitzung gefassten Beschlüsse
13. Schließung der Sitzung

Öffentlicher Teil

TOP 1: Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung, der fehlenden Stadtratsmitglieder und der Beschlussfähigkeit

Herr Jacob eröffnet die Sitzung, begrüßt alle Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Einberufung fest. Eine Beschlussfähigkeit kann er nicht feststellen. Diese wird heute auch nicht benötigt, weil keine Beschlüsse auf der Tagesordnung stehen.

TOP 2: Änderungsanträge zur Tagesordnung und Feststellung der Tagesordnung

Dieser Tagesordnungspunkt wird nicht aufgerufen.

TOP 3: Abstimmung über die Niederschrift der letzten öffentlichen Sitzung des Stadtrates

Dieser Tagesordnungspunkt wird nicht aufgerufen.

TOP 4: Einwohnerfragestunde

Dieser Tagesordnungspunkt wird nicht aufgerufen.

TOP 5: Bericht des Bürgermeisters über wichtige Angelegenheiten (§ 65 Abs. 2 KVG LSA), Eilentscheidungen (§ 65 Abs. 4 KVG LSA) und Bekanntgaben der von den beschließenden Ausschüssen gefassten Beschlüsse, sowie Nachfragen durch den Stadtrat dazu

Dieser Tagesordnungspunkt wird nicht aufgerufen.

TOP 6: Vorstellung Ostkorridor Nord- Deutsche Bahn

Frau Fischer berichtet, dass die Bahn in Demker bis zum Bahnhof runter baut. Vorab hatte jeder Bürger in Demker eine Information im Postkasten. Sie hätte sich gewünscht, dass bei Demker ein Lärmschutz mit eingebaut wird, denn dort gebe es sämtliche Häuser, unmittelbar an der Bahngleise. Das erste Haus sei nicht einmal 50 m entfernt.

Herr Jakobowski von der Deutschen Bahn (DB), Teamleiter für den Abschnitt Stendal-Abzweig Klingenberg, merkt an, Frau Fischer habe 2 Themen angesprochen. Einmal die aktuellen Baumaßnahmen, die auf dem Streckenabschnitt stattfinden aber die seien nicht in seinem Bauvorhaben, sondern Instandhaltungsmaßnahmen, die auf dieser Strecke in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Das gehört nicht zum Ostkorridor, sondern sind regelmäßige Baumaßnahmen. Deswegen habe er mit denen nur am Rande etwas zu tun. Für regelmäßige Baumaßnahmen gibt es temporären Schallschutz, den Frau Fischer eben angesprochen habe.

Fischer merkt an, mit dem Schallschutz meint sie den Bahnverkehr, nicht die Bauarbeiten. Die Bauarbeiten gehen irgendwann zu Ende aber die Züge werden immer schneller und werden dort vermehrt lang fahren.

Herr Jakobowski informiert, dass für Demker ein Schallschutz an der Bahnlinie entlang vorgesehen sei. Er fragt Herrn Brohm, ob dieser damals die „Predi“ der Bahn verteilt habe.

Herr Brohm antwortet ohne Mikrofon mit Ja.

Herr Jakobowski redet weiter. In dieser war dargestellt, dass in Richtung Demker eine durchgängige Lärmschutzwand (fast 1.000 m lang) errichtet werde, nur am Bahnübergang nicht. Bei den dortigen Häusern seien passive Schallschutzmaßnahmen effektiver. D.h., dort werden sicherlich neue Fenster und Lüftungsanlagen eingebaut.

Herr Jacob möchte zum Thema Schallschutz wissen, tritt die DB an die Bürger heran oder müssen die Bürger dies beantragen?

Die Projektleiterin **Frau Fenger** von der DB antwortet, wenn die DB die Maßnahmen nach dem gutachtlichen Entwurf festgelegt habe, gehe die DB auf die Bürger ein. Man hat immer die Möglichkeit, im Rahmen der Lärmsanierung, auf die Bahn zuzugehen. An anderen Stellen müsse man auch vor Baumaßnahme den Lärmschutz prüfen. Diese Prüfung führen andere Abteilungen durch. Es sei tatsächlich so, dass Bürger aktiv befragt werden. Hier wisse man, dass es jetzt schon im Sinne des Lärmschutzes zu laut ist aber solange es keine Veränderung an der Bahnstrecke gibt, habe man keinen Anspruch auf Lärmschutz. Deswegen könne man für diese Fälle Lärmschutz beantragen aber im Rahmen des Projektes kümmere sich die DB um alles und gehe auf die Leute drauf zu.

Herr Jacob fragt, wie ist das in der Ortschaft Tangerhütte geplant?

Herr Jakobowski antwortet, in Tangerhütte habe die DB im Rahmen der schalltechnischen Voruntersuchung Bereiche ermittelt, die eigentlich durchgängig und beidseitig eine Lärmschutzwand vorsehen. Per PowerPoint erklärt er, wo. Am Busbahnhof wird keine Lärmschutzwand errichtet. Am Überholgleis, das verlängert wird, bekommt die Stadtseite eine Lärmschutzwand. Das Gleis wird insgesamt 740 m lang werden. Zurzeit seien es ca. 500 m.

Herr Jacob meint, dass man bei langen Zügen eine gewisse Erschütterung der Schienen habe. Ist erkundet worden, inwiefern man Flüsterschienen benötigt, damit man die Erschütterung in Grenzen halte?

Frau Fenger antwortet, die DB misst auf jeden Fall die Erschütterungen, sowohl für die Bauzeit als auch für den Betrieb. In der Phase der Vorplanung sei dies noch nicht gefordert. Das erfolgt in den späteren Leistungsphasen und dann werden je nach Ergebnissen entsprechende Maßnahmen durchgeführt. Bei den modernen Zügen gibt es die Flüsterbremsen. D.h., die Züge an sich erzeugen heutzutage keine so große Erschütterung wie in der Vergangenheit.

Herr Jacob findet, wenn die Züge mit ca. 700 m Länge mit ca. 100 km/h durchrattern, haben die eine ganz andere Bodenbelastung wie die Züge vorher, mit ca. 200 m Länge. Wenn es Möglichkeiten wie eine Schwellenbesohlung gibt, werde man dies doch nicht im Nachhinein machen.

Frau Fenger gibt an, dass wird als Folge des Gutachtens entstehen. Über diese Maßnahmen bekommt die EGem Bescheid. Es sei auch die Pflicht der DB, das zu untersuchen.

Herr Jakobowski sagt zu den längeren Zügen, die Achslast werde immer die Gleiche bleiben.

Herr D. Wegener wisse, dass sich in Wolmirstedt die Schließzeiten der Bahnschranken verlängern. Es wurde gesagt, in Tangerhütte sei das nicht der Fall. Er bittet, um eine Begründung.

Herr Jakobowski legt dar, hier gibt es mehrere Gründe. Erstens, in Wolmirstedt herrscht noch der S-Bahn-Verkehr und dadurch gibt es dort hintereinander eine höhere Zugdichte und man habe dort eine ganz andere Konstellation mit den Bahnübergängen. Diese haben nur 300 m Abstand und wenn ein Zug in den Bahnhof fährt, sei der Bahnübergang daneben schon geschlossen. Zweitens, wird das Stellwerk in Tangerhütte zukünftig eine Hochrüstung auf einen höheren Ausrüstungsstandard erfahren. Dieser höhere Ausrüstungsstandard könne mit den Bahnübergängen effektiver umgehen.

Frau Fenger ergänzt, die Schließzeiten verändern sich geringfügig.

Dies bestätigt **Herr Jakobowski**.

Herr Brohm fragt, gibt es eine leichte Erklärung, warum die Bahnschranken in Tangerhütte 1 Minute kürzer geschlossen sein werden und warum in Demker sogar 5 bis 6 Minuten mehr? Liegt das an den Blockabschnitten?

Herr Jakobowski antwortet, mit den Blockabschnitten habe es nichts zu tun. Er habe schon gesagt, dass man in Tangerhütte Änderungen im Stellwerk vornehme aber nicht in Wolmirstedt und es habe auch etwas mit der Anordnung der Bahnübergänge zu tun. In Demker habe man nur einen Haltepunkt. In Tangerhütte ist es ein Bahnhof. Da sind ganz andere Prämissen. D.h., der schließt sich viel früher als der draußen auf der freien Strecke. Er gibt noch weitere Auskünfte.

Laut **Herrn Jacob** habe man eine Zunahme des Güterverkehrs und nachts habe man mehr Güterverkehr wie vorher. Zu welchen Zeiten wird das sein?

Frau Fenger merkt an, hauptsächlich fährt der Güterverkehr zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr. Die genauen Betriebsprogramme stehen noch nicht fest.

Herr Jacob wohnt in der Straße der Jugend. Dort sei man im Bereich der Bahnstrecke. Am Tag hört man kaum etwas aber abends ist das eine gewaltige Geräuschkulisse. Gibt es einen bestimmten Abstand, den man dort haben muss, damit man als Betroffener gilt?

Frau Fenger weist darauf hin, dass jeder, der an der Bahnstrecke wohnt, betroffen ist. Bei allen, bei denen die Schallemission/der Normbereich mit mehr als 3 Dezibel überschritten ist, haben Anspruch auf Lärmschutz.

Herr Brohm merkt an, man habe im Vorgespräch schonmal über die künstliche Ausgestaltung der Wände gesprochen. Bei aller Fürsorge für den Lärmschutz stellt sich ihm die ästhetische Frage, dass man dort 2 Mauern hingestellt bekomme. Wie kann man da noch positiv Einfluss nehmen? Ansonsten sperre man die Stadt mit den Mauern ein.

Frau Fenger hat einen Auszug aus dem Leitfaden für den Schallschutz mitgebracht, in dem alle zugelassenen Schallschutzwände aufgelistet sind. Man habe auch die Möglichkeit die Schallschutzwände mit einem digitalen Druck zu versehen. Das Thema sei so wichtig, dass Kollegen aus anderen Projekten extra Gutachter für die Gestaltung der Schallschutzwände beauftragen.

Herr Jacob meint, abgesehen von der Ästhetik, wenn er sich die Waggons anschau, sehe er wie diese künstlerisch verunstaltet wurden. Dasselbe bei den Schallschutzwänden an der Autobahn.

Frau Fenger könne Herrn Jacob verstehen.

Herr Jacob gibt einem Einwohner das Wort.

Der Einwohner möchte ohne Mikrofon zu den Erschütterungen und zu der Lärmbelästigung wissen, ob dies auch weiterhin geprüft wird.

Frau Fenger antwortet, auf jeden Fall und sagt, im Zuge der Entwurfsplanung (nächste Planungsphase) werde die DB ein Erschütterungsgutachten erstellen.

Der Einwohner fragt, kommen zum Erstellen des Erschütterungsgutachten Messleute auf die Grundstücke der Einwohner, um zu messen?

Frau Fenger antwortet mit Ja und gibt dazu noch einige Erläuterungen ab.

Herr Brohm spricht die große Sorge an, dass man im Sinne der Geschädigten bzw. der im negativen Einfluss Stehenden eine Chance verpasse, handeln zu können. Wann ist der richtige Zeitpunkt das Wort zu erheben und zu sagen, bitte darauf nochmal zu achten. Nicht, dass alle ganz unruhig werden.

Frau Fenger bittet ihre Kollegin eine Folie einzublenden, in der man sehe, welche Beteiligungsmöglichkeiten die EGem im Rahmen eines Projektes habe. Eine Planungsphase der DB dauert ca. 2 bis 3 Jahre. Sie erklärt, woran das liegt. Jetzt ist die Vorplanung abgeschlossen und im Rahmen der Entwurfsplanung habe die DB vor, in regelmäßigen Runden zu informieren. Jetzt erklärt sie anhand der Folie die Phasen. Man könne auch auf der Homepage der DB Fragen stellen, die auch recht kurzfristig beantwortet werden. Die DB habe im Rahmen des Planrechtsverfahren eine offizielle Beteiligung. D.h., die Planung wird ausgelegt und es gibt Möglichkeiten dazu Ansprüche zu stellen. Es werden auch Erörterungen geben. Das sind offizielle Termine, die auch durch das Eisenbahnbundesamt offiziell angezeigt werden. Sie rate davon ab, mit den Stellungnahmen bis zum Planrecht zu warten, denn sollten dann im Projekt große Veränderungen erwartet werden, bedeuten die Umplanungen eine Verzögerung der Realisierung.

Für **Herrn Jacob** bestehe zur Aussage, zur eben gestellten Frage mit seiner Frage davor, eine kleine Diskrepanz. Er hatte gefragt, ob die DB Sonderbohrungen durchnehme. Diese Bohrungen bedeuten, dass man den Untergrund untersuche und wenn man wisse wie hoch die Belastung pro Achse ist, wisse man was der Untergrund verträgt. Habe die DB diese Bohrungen schon getätigt?

Frau Fenger antwortet, die DB habe eine technische Voreinschätzung gemacht. Man befinde sich in der Vorplanung und das bedeutet, vor der eigentlichen Planung. D.h., es gibt eine geotechnische Voruntersuchung, eine Schallvoruntersuchung und eine Umweltvoruntersuchung. Das ist eine Ersteinschätzung. Diese wurde auf Basis bestehender Gutachten, auf Basis von Erfahrungswerten und auf Basis dessen, was bei Landesämter vorliegt, erstellt. An 2 bis 3 neuralgischen Stellen, wo die DB neue Brücken baue, habe die DB Bohrungen durchgeführt aber die eigentlichen Baugrunduntersuchungen mit Feldversuchen werden in der Phase der Entwurfsplanung durchgeführt. Die DB sei gerade dabei, diese Leistung auszuschreiben. Die Erschütterungsmessungen vor Ort geschehen auch in der Entwurfsplanung und es werde während der Bauphase Monitoring durchgeführt.

Herr Jacob fragt nochmal nach, wenn die DB die Ergebnisse bekommen habe und feststellt, hier müsse etwas gemacht werden, bekomme die EGem oder die Bürger die Information?

Frau Fenger sagt, die Information bekommt man in den regelmäßigen Informationsveranstaltungen, die die DB durchführe. Es sei nicht so, dass die EGem die ersten sind, die sie kontaktiere, wenn sie ein Gutachten habe.

Herr Jacob fände es aber schön, wenn Maßnahmen wie elastische Schwellenbesohlung oder Massefiltersystem vorgesehen sind, dass die DB die EGem darüber informiert. Dann könne man den Bürgern, die nachfragen, die Frage beantworten.

Frau Fenger meint, beim Massefiltersystem sei das ein ganz anderes Verfahren. Dann müsste die DB alles komplett neu bauen. Das sei eine dynamisch gelagerte feste Fahrbahn. Da gibt es keinen Schotter, sondern eine feste Fahrbahn. Das werde definitiv nicht kommen.

Herr Jacob bittet, dass der SR Bescheid bekommt, falls es Anfragen gibt, damit man dementsprechend antworten könne.

Herr Jacob bedankt sich bei Frau Fenger und bei Herrn Jakobowski für die Auskünfte.

Herr Jacob schließt den TOP und fragt den BM, ob er noch etwas zu berichten habe.

Herr Brohm hätte etwas gehabt aber darüber wird er morgen in der SR-Sitzung berichten.

TOP 7: Anfragen und Anregungen, Sonstiges

Es gibt keine Anfragen und Anregungen.

Herr Jacob schließt den öffentlichen Teil und gibt bekannt, dass er heute die nichtöffentliche Sitzung nicht aufrufen wird.

Öffentlicher Teil

TOP 11: Wiederherstellung der Öffentlichkeit

Dieser Tagesordnungspunkt wird nicht aufgerufen.

TOP 12: Bekanntgabe der in nicht öffentlichen Sitzung gefassten Beschlüsse

Für die nichtöffentliche Sitzung stand keine Beschluss auf der Tagesordnung

TOP 13: Schließung der Sitzung

Herr Jacob schließt 16:3 Uhr die SR-Sitzung.

Fertiggestellt am: 13.07.2023