

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 Zweigleisiger Ausbau der Strecke 6899 Stendal - Uelzen

Kostenbeteiligungen der Straßenbulasträger, regionale Auswirkungen und Schutz der Anwohner vor Schienenverkehrslärm

Wir,

- die Einheitsgemeinden Hansestadt Salzwedel, Hansestadt Stendal, Stadt Arendsee (Altmark), Stadt Kalbe (Milde) und Stadt Bismark (Altmark),
- die Hansestadt Uelzen und die Samtgemeinde Lüchow (Wendland),
- die Landkreise Altmarkkreis Salzwedel und Landkreis Stendal

wenden uns mit der folgenden

Petition

an

- die Mitglieder des Deutschen Bundestages der Regionen Uelzen, Wendland und Altmark,
- die Mitglieder des Niedersächsischen Landtages der Regionen Uelzen und Wendland,
- die Mitglieder des Landtages von Sachsen-Anhalt der Region Altmark,
- den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- den Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung des Landes Niedersachsen,
- den Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt,
- die Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für Sachsen-Anhalt und für Niedersachsen,
- den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes und
- den Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG.

Eingangsbemerkung

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 hat den dringend benötigten Eisenbahn-Lückenschluss der Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal realisiert. Die Unterzeichner begrüßen die dadurch erfolgte infrastrukturelle Aufwertung der Region entlang dieser Bahnstrecke.

Seit einigen Jahren wird der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke vorangetrieben. Derzeit wird die erste Ausbaustufe umgesetzt. Im Zuge dessen sind bauliche Maßnahmen an den vorhandenen Bahnübergängen an Kreis- und Gemeindestraßen erforderlich. Zur Finanzierung dieser Kosten sind die Landkreise und Gemeinden als Träger der Straßenbulasträger auf Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) verpflichtet. Seit Beginn der Ausbauplanungen 2013 haben sich die Kosten am Beispiel der Hansestadt Salzwedel bis heute bereits auf rund 450% erhöht.

Die zweite Ausbaustufe wird für die Kommunen Sachsen-Anhalts und Niedersachsens weitere Kosten verursachen.

Darüber hinaus sollen zum Schutz der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt werden.

Themenkomplex 1

Modifizierung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)

Das aus den 1960er Jahren stammende Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) verpflichtet gemäß § 13 die pauschale Beteiligung der Träger der Straßenbaulast an den Kosten für die Kreuzungsmaßnahmen zu einem Drittel – ungeachtet der tatsächlichen Kosten der Baulastträger. Entsprechend werden die Straßenbaulastträger regelmäßig und unverhältnismäßig an den steigenden Investitionskosten beteiligt.

Fakt ist, dass diese Kostenbeteiligung der kommunalen Entscheidungsbeeinflussung und -gestaltung (Kreistage, Stadt-, Gemeinde- und Samtgemeinderäte) entzogen ist. Dies hat ein zunehmendes Unverständnis auf Seite der kommunalen Entscheidungsträger zur Folge, insbesondere auch dann, wenn wie vorliegend, die Kommunen auf die ständig steigenden Kosten zu entsprechenden Anpassungen und Verschiebungen in der Haushaltsplanung gezwungen sind.

Der zweigleisige Ausbau der Strecke wird zur beabsichtigten Steigerung der Zugfrequenz führen. Die nunmehr vorgelegten Zahlen zum geplanten Zugverkehr 2030 von bis zu 258 Zugfahrten am Tag – davon 190 Fahrten im Güterverkehr – führen zu einer drastischen Erhöhung der Schrankenschließzeiten von bis zu 36 Minuten/Stunde (Tag) bzw. 43 Minuten/Stunde (Nacht). Unter diesen Umständen sind die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs an vielen Bahnübergängen nicht mehr gewährleistet. Davon betroffen ist der gesamte Kfz-Verkehr. Wirtschafts- und Individualverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr müssen sich auf erhebliche Verlängerungen der Fahrtzeiten einstellen. Landwirtschaftliche Unternehmen stehen vor umfassenden organisatorischen Veränderungen, um ihre Flächen bewirtschaften zu können. Negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gehen damit einher.

Feuerwehr und Rettungsdienste werden keine Möglichkeit mehr haben, die gesetzlich vorgeschriebenen Hilfsfristen einzuhalten. Um dem zu begegnen sind hohe Investitionen der Kommunen notwendig. In Folge des Ausbaus der Bahnstrecke müssen die Kommunen den vorbeugenden Brandschutz neu justieren und ihre Brandschutzkonzeptionen anpassen.

Um dies zu vermeiden sind gegebenenfalls vorhandene Bahnübergänge aufzulösen und durch noch kostenintensivere Über- oder Unterführungen zu ersetzen. Nach den gesetzlichen Regelungen des EKrG sind jedoch auch bei derartigen Kompensationsmaßnahmen die Träger der Straßenbaulast an den Kosten zu einem Drittel zu beteiligen.

Der zweigleisige Ausbau der „Amerikalinie“ zu einer leistungsfähigen überregionalen Schienenverbindung des Güterverkehrs darf nicht zu Lasten der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes als Rückgrat der regionalen Verkehrsinfrastruktur führen.

Forderungen:

Die Unterzeichner vertreten die Ansicht, dass eine solche Kostenlast nicht auf die Straßenbaulastträger vor Ort abgewälzt werden darf und fordern eine Modifizierung der Kostenregelung dahingehend, dass die Kostenbeteiligung der Straßenbaulastträger abgeschafft wird.

Die Folgekosten für die erforderlichen Anpassungen der Brandschutzkonzepte (z.B. für die Sicherstellung einer Löschwasserversorgung entlang der Bahnstrecke) dürfen nicht zu Lasten der betroffenen Gemeinden gehen.

Themenkomplex 2

Transparenz der Verfahren

Im Zuge der derzeitigen Planung und Durchführung der Baumaßnahmen werden die beteiligten Kommunen regelmäßig vor vollendete Tatsachen gestellt. Insbesondere die Kostensteigerungen im Verlauf des mehrjährigen Planungszeitraums werden lediglich mitgeteilt. Verfahrensabläufe und Entscheidungsprozesse des Vorhabenträgers sind für die Kostenbeteiligten wenig transparent.

Forderung:

Die Unterzeichner verlangen die konsequente Einbeziehung der Straßenbaulastträger bei der wirtschaftlichen Planung, die Bereitstellung und nachvollziehbare Begründung von Planungs- und Abrechnungsunterlagen sowie die frühzeitige Vorlage von Kreuzungsvereinbarungen (§5) als verlässliche Basis.

Themenkomplex 3

Finanzielle Unterstützung der Kommunen durch Bund und Länder

Die Länder Sachsen-Anhalt und Niedersachsen stellen den Landkreisen bzw. Gemeinden im Rahmen des Gesetzes zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus bzw. über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Mittel zur Finanzierung von wichtigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zur Verfügung, welche u.a. zur Finanzierung der gesetzlichen Kostenanteile von Bahnkreuzungsmaßnahmen verwendet werden.

Allerdings stehen diese Mittel nicht unbegrenzt zur Verfügung und sind zudem nicht ausschließlich für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen vorgesehen. Jede Kostensteigerung bei diesen Maßnahmen entfaltet unmittelbare Auswirkungen auf andere kommunale Straßenbauvorhaben. Letztlich kann das dazu führen, dass selbst die Kommunen benachteiligt werden, die nicht Kostenbeteiligte der Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen sind, aber von der Fördermöglichkeit partizipieren wollten.

Das für Sachsen-Anhalt benannte Förderprogramm läuft zum 31.12.2019 aus. Wann die Baumaßnahmen am 1. Ausbauabschnitt abgeschlossen werden ist derzeit unbekannt. Es ist daher davon auszugehen, dass die Maßnahmen nicht rechtzeitig bis zum Ablauf des Förderprogrammes durch die Deutsche Bahn abgerechnet werden. Infolge dessen bleiben die Kommunen auf den nicht abgerechneten Kosten sitzen.

Darüber hinaus entstehen den Kommunen in naher Zukunft weitere Kosten, denn auch im Zuge der 2. Ausbaustufe werden Kreuzungsmaßnahmen geplant und bis 2028 umzusetzen sein.

Forderungen:

Bedingt durch das Ende des Förderprogramms in Sachsen-Anhalt wird die DB Netz AG aufgefordert, die Baumaßnahmen des 1. Ausbauabschnittes rechtzeitig zum 31.12.2019 mit den Kommunen abzurechnen.

Der Bund und das Land Sachsen-Anhalt werden aufgefordert, den vorgenannten Umständen zur Finanzierung des Kostenanteils der Straßenbaulastträger an den Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen –

einschließlich der Mehrkosten-Nachfinanzierung – Rechnung zu tragen. Die Forderung des Landkreistages Sachsen-Anhalt und des Städte- und Gemeindebundes Sachsen-Anhalt, eine Förderung des kommunalen Straßenbaus ab 2020 fortzusetzen und die zur Verfügung gestellten Mittel auf jährlich 80 Millionen Euro zu erhöhen, wird bekräftigt.

Für die 2. Ausbaustufe gelten die Forderungen nach Abschaffung der Kostenbeteiligung der Straßenbaulastträger (siehe Themenkomplex 1).

Themenkomplex 4

Lärmschutz

Nach den vorliegenden schalltechnischen Berechnungen werden erhebliche Lärmbelastungen entlang der Ausbaustrecke erwartet. Die betrifft sowohl die Siedlungsstruktur als auch die freie Landschaft als Erholungsraum und Schutzgebiete wie das Grüne Band. Zum Schutz der Anwohner vor Schienenverkehrslärm sollen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) Anwendung finden. Danach genießen Bewohner reiner und allgemeiner Wohngebiete mit 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts einen höheren Schutzanspruch als die überwiegend ländliche Siedlungsstruktur in den Dörfern entlang der Bahntrasse mit nur 64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts. Gesunder Schlaf ist nach den Grundsätzen des Umweltbundesamtes (UBA) und der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nicht gewährleistet.

Die niedersächsischen Kommunen haben im unterzeichneten Abschlussdokument des *Dialogforums Schiene Nord*¹ Forderungen und Ziele für bestmöglichen Lärmschutz formuliert, welches u.a. auch den niedersächsischen Abschnitt der 2. Ausbaustufe beinhaltet.

Forderung:

Die Unterzeichner fordern zum Schutz der gesamten Bevölkerung bestmöglichen Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für die gesamte Ausbaustrecke im Sinne des Abschlussdokuments des *Dialogforums Schiene Nord*. Dazu gehören u.a.

- die Anwendung einheitlicher Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge von mindestens 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts,
- Außenbereiche und der öffentliche Raum sind grundsätzlich durch aktive Schallschutzmaßnahmen vor Lärmimmissionen zu schützen,
- die Mitwirkung der Kommunen aus Gründen der Ortsbildverträglichkeit ist sicherzustellen,
- unter Berücksichtigung der Empfehlungen von UBA und WHO soll ein Lärmwert von 45 dB (A) für gesunden Schlaf nicht überschritten werden.

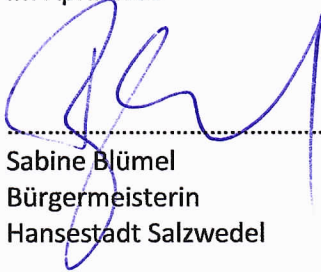
¹ „Informationen zum Schienenausbauprojekt Alpha-E“, Projektbeirat Alpha-E, www.beirat-alpha.de

Zusammenfassung

Die Adressaten dieser Petition werden aufgefordert, sich im Sinne der kommunalen Straßenbaulastträger für finanziell tragbare und praktikable Lösungen einzusetzen und diese den Unterzeichnern mitzuteilen. Weiterhin ist ein größtmöglicher Lärmschutz zu realisieren. Eine Bereitschaft zum zielführenden Dialog wird angezeigt.

Als Ansprechpartnerin fungiert die Bürgermeisterin der Hansestadt Salzwedel, Frau Sabine Blümel.

Im April 2019



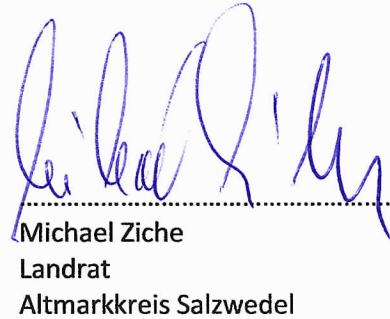
.....

Sabine Blümel
Bürgermeisterin
Hansestadt Salzwedel



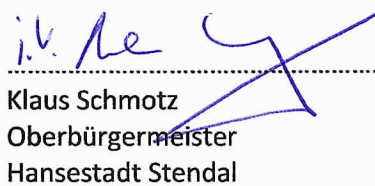
.....

Jürgen Markwardt
Bürgermeister
Hansestadt Uelzen



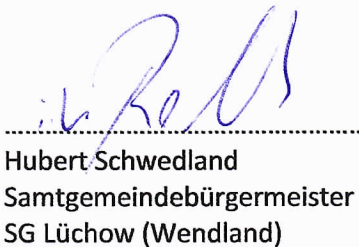
.....

Michael Ziche
Landrat
Altmarkkreis Salzwedel



.....

Klaus Schmotz
Oberbürgermeister
Hansestadt Stendal



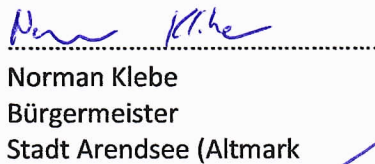
.....

Hubert Schwedland
Samtgemeindebürgermeister
SG Lüchow (Wendland)



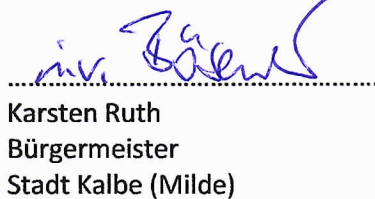
.....

Carsten Wulfänger
Landrat
Landkreis Stendal



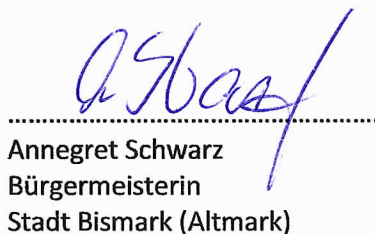
.....

Norman Klebe
Bürgermeister
Stadt Arendsee (Altmark)



.....

Karsten Ruth
Bürgermeister
Stadt Kalbe (Milde)



.....

Annegret Schwarz
Bürgermeisterin
Stadt Bismark (Altmark)