

| | | |
|--|------------------------|---|
| STADT AHRENSBURG - Beschlussvorlage - | | Vorlagen-Nummer 2017/003 |
| öffentlich | | |
| Datum 02.02.2017 | Aktenzeichen IV.2.8 | Federführend: Herr Baade |

Betreff

Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der geplanten S-Bahnlinie 4

| Beratungsfolge Gremium | Datum | Berichterstatter | | |
|---|--------------------------------------|------------------|---|------|
| Umweltausschuss | 15.02.2017 | | | |
| Bau- und Planungsausschuss | 15.02.2017 | | | |
| Finanzielle Auswirkungen: | | JA | X | NEIN |
| Mittel stehen zur Verfügung: | | JA | | NEIN |
| Produktsachkonto: | | | | |
| Gesamtaufwand/-auszahlungen: | | | | |
| Folgekosten: | | | | |
| Bemerkung: | | | | |
| Berichte gem. § 45 c Ziff. 2 der Gemeindeordnung zur Ausführung der Beschlüsse der Ausschüsse: | | | | |
| | Statusbericht | | | |
| X | Abschlussbericht bis | | | |
| | Berichterstattung nicht erforderlich | | | |

Beschlussvorschlag:

- Die Freihaltung der Innenstadt (Bahnhof bis Gleisquerung Manhagener Allee) von hohen Lärmschutzwänden hat höchste Priorität. Der erforderliche Schallschutz ist durch andere technische Lösungen (niedrige Lärmschutzwände, Maßnahmen am Gleis, passive Maßnahmen u. ä.) seitens der Bahn sicherzustellen. Um entsprechende andere Lösungen aufzuzeigen, ist ein geeignetes Ingenieurbüro zu beauftragen. Die Verwaltung wird hierzu Angebote einholen.
- Der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie über das Tieferlegen der Gleise wird zugestimmt. Die Verwaltung ermittelt die Kosten der Studie.
- Der Beauftragung einer Untersuchung über die Auswirkungen der hohen Lärmschutzwände auf den Handel in der südlichen Innenstadt wird zugestimmt. Die Verwaltung ermittelt die Kosten der Untersuchung.
- Der Beauftragung eines Fachanwaltes zur Beratung der Stadt in Sachen S4-Lärmschutz wird zugestimmt. Die Verwaltung ermittelt die Kosten hierfür.
- Die in den oben genannten Beschlussvorschlägen ermittelten Kosten werden aufsummiert und vor Beauftragung den Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Sachverhalt:

Die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg sowie die Deutsche Bahn AG wollen gemeinsam die neue S-Bahn-Linie 4 von Hamburg über Ahrensburg nach Bad Oldesloe schaffen und damit das Nahverkehrsangebot in der Region deutlich verbessern. Eine 100%ige Sicherheit, dass die S4 tatsächlich realisiert wird, gibt es noch nicht – man darf aber davon ausgehen, dass die Realisierung sehr wahrscheinlich ist. Auch der Zeitpunkt einer möglichen Inbetriebnahme ist noch nicht sicher anzugeben; wahrscheinlich ist aber, dass die Inbetriebnahme etwa im Zeitraum zwischen 2024 und 2026 liegen wird. Das Gesamtprojekt S4 ist komplex; die Vorentwurfsplanung ist abgeschlossen, an der Entwurfsplanung wird teilweise noch gearbeitet und die DB Netz AG als bauleitende Institution beabsichtigt, die Planfeststellungunterlagen für den Bereich Ahrensburg noch im Sommer 2017 dem Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Genehmigung vorzulegen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange (TöB) die Möglichkeit, Einwendungen, Anregungen und Bedenken vorzutragen.

Die neue S4 soll die Regionalbahn ersetzen und somit den Nahverkehr zwischen Hamburg und dem Kreis Stormarn sowie im Bezirk Hamburg-Wandsbek verbessern. Dies soll gewährleistet werden durch einen dichten, regelmäßigen Fahrplankontakt, einen zuverlässigen Betrieb mit hoher Pünktlichkeit und eine direkte Verbindung bis in die Hamburger Innenstadt. Hamburg und Ahrensburg sollen künftig in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt verbunden werden; bis Bargteheide ist in der Hauptverkehrszeit ein 20-Minuten-Takt geplant. Zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe ist wie bisher ein Stundentakt vorgesehen.

Für den Betrieb der geplanten S-Bahnlinie S4 ist zwischen Hasselbrook und Bargteheide der Neubau von separaten S-Bahngleisen erforderlich (Neu-Strecke 1249). Zwischen Hasselbrook und Ahrensburg-Hbf soll ein zweigleisiger und zwischen Ahrensburg-Hbf und Bargteheide ein eingleisiger Neubau erfolgen. Die Gleise der vorhandenen Strecke 1120 (Fernbahnstrecke) müssen hierfür abschnittsweise verschwenkt bzw. angepasst werden. Die neue S-Bahn-Strecke nutzt teilweise die Trasse und die Anlagen der Strecke 1120. Somit erfolgt ein Ausbau sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite der vorhandenen DB-Strecke. Daher muss auch die Fernbahnstrecke 1120 an mehreren Stellen angepasst werden.

Werden im Rahmen von baulichen Maßnahmen an Verkehrswegen neue Fahrbahnen oder Schienen verlegt, so spricht man von einer „wesentlichen Änderung“. Durch die wesentliche Änderung im Rahmen der geplanten S4 greift die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Die DB Netz AG ist verpflichtet, die relativ strengen Lärmschutzvorschriften der 16. BImSchV einzuhalten. Aktuelle Schalluntersuchungen der DB Netz haben zum Ergebnis, dass über weite Teile der Gleisanlage auf Ahrensburger Stadtgebiet 6 m hohe Lärmschutzwände zum Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm vorgesehen sind. Diese Maßnahme, die auch als „Lärmvorsorge“ bezeichnet wird, hat rechtlich bindende Wirkung. Im Unterschied hierzu gibt es die so genannte „Lärmsanierung“ an bestehenden Schienenwegen des Bundes; dies ist eine freiwillige Maßnahme des Bundes und wird auch vom Bund finanziert. Unter den Begriff „Lärmsanierung“ fallen beispielsweise die beiden im Herbst 2013 errichteten etwa 500 m langen und 3 m hohen Lärmschutzwände im Bereich Ahrensburg-Fannyhöh und Brückenstraße. Ursprünglich waren weitere hohe Lärmschutzwände vorgesehen, welche jedoch aus Rücksichtnahme auf das historische Stadtbild und die Freilassung von Sichtbereichen in der Innenstadt verhindert werden konnten.

Grundsätzlich kollidieren die anvisierten überwiegend 6 m hohen Lärmschutzwände mit den städtebaulichen Grundsätzen und Planungen der Stadt, die historisch gewachsenen und ortsbildprägenden, städtebaulichen Strukturen zu erhalten. Die geplanten hohen Lärmschutzwände würden negative Auswirkungen auf den städtischen Erhaltungs- und Gestaltungsgrundsatz bezüglich der historisch-barocken Stadtstruktur und deren Sichtachsen sowie das gesamte Ortsbild haben – zudem würde die Stadt optisch gewissermaßen in zwei Hälften geteilt werden. Weiterhin würden dunkle, nicht einsehbare Bereiche geschaffen, die weniger soziale Kontrolle zuließen. Möglich wäre auch, dass die Attraktivität der Innenstadt dermaßen abnehmen würde, dass negative wirtschaftliche Auswirkungen auf den Einzelhandel die Folge wären; auch würden die Wände in kurzer Zeit mit Graffiti besprüht sein.

Am 06.12.2016 führte die Verwaltung ein Gespräch mit der DB Netz AG sowie dem von ihr mit den Schallberechnungen beauftragten Ingenieurbüro LAIRM-Consult aus Bargteheide. Dabei wurden die Ergebnisse der aktuellen Schalluntersuchungen wie folgt dargestellt:

Zur Berechnung der Lärmbelastung wurde die „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“, die so genannte **Schall 03**, herangezogen. Die Schall 03 wurde 2014 geändert und beinhaltet nun wesentlich umfangreichere Parameter, die beachtet werden müssen: Nicht nur der direkte Schienenlärm fließt in die Berechnungen ein, sondern auch weitere Emittenten, wie beispielsweise Aggregate und Oberleitungen. Weiterhin ist der so genannte Schienenbonus von 5 dB (A) entfallen, welcher früher abgezogen wurde, weil Schienenlärm beim Menschen eine geringere Störimpfindung bewirkt als beispielsweise der Straßenverkehrslärm.

Als Basis für die Lärmberechnungen wurden die Prognose-Zugzahlen für das Jahr 2025 zugrunde gelegt, bei denen etwa 80 % neue und leisere Waggons vorhanden sein werden. Das Maß der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen wird nach der Anzahl der „Schutzfälle“ definiert, wobei ein Schutzfall einer Wohneinheit entspricht. Demnach ergaben die Berechnungen, dass auf den Prognosehorizont 2025 bezogen in Ahrensburg ohne Lärmschutzmaßnahmen am Gleis 4200 Schutzfälle vorhanden sein werden.

Bei den Berechnungen wurden die gebiets- und gebäudebezogenen Nutzungen erfasst und daraus der erforderliche Lärmschutz hergeleitet. Ziel war ein Minimum an Lärmschutzwänden. Kosten-Nutzen-Berechnungen zeigten auf, wo aktiver Lärmschutz in Form von Wänden angemessen oder wo passiver Lärmschutz in Form zusätzlicher Schalldämmmaßnahmen an Außenbauteilen von Gebäuden sinnvoller erschien. So empfiehlt sich z. B. für freistehende Bauernhöfe ein passiver Schallschutz, weil aktiver Schallschutz hier unangemessen teuer wäre.

Nachfolgend ist aufgeführt, welche Höhen die Wände in welchen Bereichen des Stadtgebietes haben würden:

1. In Höhe der Straße Brauner Hirsch ist eine Lärmschutzwand mit 3 m Höhe vorgesehen (nur Ostseite).
2. Im Bereich des Wohngebietes Am Scharberg (B-Plan Nr. 71) ist entlang der Hamburger Straße auf der Westseite der Gleise eine 6 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen, die voraussichtlich bis zum S-Bahnhof durchgezogen werden soll.
3. Auf der Ostseite der Gleise ist in Höhe des Gewerbegebietes West/Bogenstraße eine 3 bzw. teilw. 4 m hohe Wand vorgesehen.

4. Im Innenstadtgebiet ist ebenfalls beidseitig eine 6 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Zum Erhalt der Sichtachsen beidseitig der Gleise an Hagener und Manhagener Allee könnten dort transparente Lärmschutzwände mit 6 m Höhe ausgeführt werden.
5. Im Bereich Fannyhöh/Kastanienalle sind ebenfalls beidseitig 6 m hohe Lärmschutzwände geplant (möglicherweise ist im Bereich Auetal/Beimoor Knoten eine niedrigere Wand ausreichend).
6. Auf der Ostseite im Bereich des Gewerbegebietes Nord ist eine 3 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen.
7. Im Bereich des Wohngebietes Gartenholz ist auf der Westseite eine 6 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen (weiter außerhalb Ahrensburgs bis Delingsdorf mit 3 m Höhe).

Die Lärmschutzwände werden bahnseitig hochschallabsorbierend ausgeführt, damit Schallreflexionen geringere Lärmauswirkungen haben. Generell werden Zunahme und Abnahme der Wandhöhe nicht abrupt, sondern abgestuft errichtet („Abtreppung“), damit plötzliche Schallstöße bzw. Knalleffekte vermieden werden.

Nach Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen wäre die Anzahl der Schutzfälle auf Ahrensburger Stadtgebiet von 4.200 auf 550 gesunken. Bei den verbleibenden 550 Schutzfällen wären insbesondere passive Maßnahmen anzuwenden – die errechneten Kosten belaufen sich auf durchschnittlich 12.000 € je Schutzfall. Maßnahmen am Gleis wie z. B. Schienenstegdämpfer sind nicht vorgesehen, da diese im Kosten-Nutzen-Vergleich ungünstig abschneiden.

Im Fall, dass die aus transparenten Lärmschutzwänden bestehenden Sichtachsen geöffnet würden, würden weitere 250 Schutzfälle hinzukommen. Aus Sicht der Schallgutachter wird dies jedoch nicht empfohlen. Andererseits sind auch die etwa viermal so teuren, transparenten Lärmschutzwände nicht zu empfehlen, weil diese in kurzer Zeit verschmutzt, bemalt oder unansehnlich wären. Im Übrigen gäbe es kaum positive Beispiele für transparente, gut erhaltene Lärmschutzwände in vergleichbaren Örtlichkeiten.

Auch die Möglichkeit, im Innenstadtbereich niedrige Lärmschutzwände von etwa 0,75 m direkt an den Gleisen zu installieren wird vom Schallgutachter als ungeeignet bewertet. Der Hauptgrund liegt darin, dass niedrige Lärmschutzwände nicht den erforderlichen schallmindernden Effekt aufweisen wie hohe Lärmschutzwände. Auch könnten im Innenbereich an parallel verlaufenden Gleisen niedrige Lärmschutzwände aus Platzgründen nur mit großem Aufwand errichtet werden. Hinzu käme, dass Gleisbau- oder Gleisunterhaltungsmaßnahmen nur mit hohem Aufwand zu bewerkstelligen wären.

Die bei Zugfahrten emittierten Geräusche können im Wesentlichen drei Wirkungsmechanismen zugeordnet werden, die jeweils in einem Geschwindigkeitsbereich den Gesamtpegel der [Schallemission](#) bestimmen:

- **Antriebsgeräusch** – überwiegt bis etwa 40 km/h
- **Rad-Schiene-Geräusch** – überwiegt von etwa 40 km/h bis etwa 280 km/h
- **Aerodynamisches Geräusch** – überwiegt oberhalb von etwa 280 km/h

Eine Reduzierung der Schienenverkehrsgeräusche kann durch Maßnahmen an [Fahrzeugen](#) und am [Fahrweg](#) erreicht werden. Maßnahmen an Fahrzeugen sind zwar möglich, sollen hier aber nicht weiter erwähnt werden, weil die Stadt hierauf keinen Einfluss hat.

Generell gibt es drei Alternativen zu hohen Lärmschutzwänden:

1. Niedrige, gleisnahe Lärmschutzwände ggf. in Verbindung mit Schienenstegdämpfern oder anderen Maßnahmen am Gleis
2. Passive Maßnahmen an den Gebäuden (Fenster, Wände, Dächer)
3. Verlegen der Gleise in den Untergrund

Je nach Erfordernis bzw. Auswirkung auf das Ortsbild, sind Kombinationen hoher Lärmschutzwände mit den Alternativen 1., 2. und 3. möglich und denkbar.

Auswirkungen:

Die Stadt Ahrensburg begrüßt die neue S4 und sieht deren positive Auswirkungen für die Region. Der Stadt Ahrensburg ist bewusst, dass die Bahnlinie Hamburg – Lübeck einen erheblichen Einfluss auf die positive Entwicklung der Stadt hatte und hat.

- a. **Sichtbeziehungen:** Durch den Bau hoher Lärmschutzwände an der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck im Bereich Ahrensburg-Mitte werden wichtige ortsbildprägende und historische Sichtbeziehungen verändert und beeinträchtigt. Auch die Untere Denkmalschutzbehörde des Kreises Storman hat in ihren Stellungnahmen darauf hingewiesen, dass der südliche Innenstadtbereich einen besonderen Denkmalschutz genießt; dieser jedoch an den Bahngleisen endet, sodass vonseiten der Unteren Denkmalschutzbehörde kein rechtlicher Schutzstatus zur Abwendung der Lärmschutzwände abgeleitet werden kann.

Seit Jahrzehnten hat sich die Stadt bemüht, die Sichtbeziehungen im südlichen Innenstadtbereich zu erhalten. Dies zeigte sich insbesondere bei der Gleisquerung der vielbefahrenen Manhagener Allee in den 80-Jahren: Die Stadt konnte eine optisch dominante Brückenlösung zugunsten einer Untertunnelung verhindern. Aber auch die Verhinderung von Fußgängerbrücken bei der Hagener Allee und der Manhagener Allee sowie andere Projekte, Einzelbauvorhaben oder Freiflächenplanungen der letzten Jahrzehnte waren darauf ausgerichtet, die Barriere-Wirkung der Bahnlinie gestalterisch und funktional zu reduzieren. So führte der Bau des Bahnhofstunnels mit dem anspruchsvoll gestalteten Ausgangsbauwerk dazu, dass sich die Ladestraße von einer „Hinterhofstraße“ zu einer angenehm zu begehenden innerstädtischen Straße entwickelte. Die südlichen Stadtbereiche bekamen nun endlich „ihren“ Zugang zum Hauptbahnhof der Stadt, der ab sofort sehr stark benutzt wurde. Die künstlerisch anmutenden Tunnelabgänge auf den Gleisanlagen tragen zu einem ansprechenden Bahnhofsumfeld bei. Hohe Lärmschutzwände hingegen würden eine negative Zäsur in diesem Bereich, aber auch in anderen Bereichen bedeuten.

- b. **Sozio-kulturelle Folgen:** Lange und hohe Lärmschutzwände schaffen dunkle und schwer einsehbare Bereiche, die sich der sozialen Kontrolle durch das Umfeld entziehen. Derartige Bereiche schaffen ein „Dunkle-Gassen-Milieu“. Menschen würden dieses Umfeld zu Recht besonders in den Nachstunden, was wiederum ein negatives Image für die gesamte Stadt bedeuten würde.
- c. **Wirtschaftliche Auswirkungen:** Es besteht die Gefahr, dass die Attraktivität der südlichen Innenstadt durch lange und hohe Lärmschutzwände beeinträchtigt würde, was wiederum dazu führen könnte, dass die Menschen hier, insbesondere im Bereich Hagener und Manhagener Allee, weniger einkaufen. Dies hätte wiederum negative wirtschaftliche Auswirkungen auf den Einzelhandel, aber auch auf Dienstleistungen. Ein zunehmender Leerstand von Geschäften, Büros und Praxen könnte die Folge sein.

- d. **Ortsbild:** Lange und hohe Lärmschutzwände würden das Image einer zweigeteilten Stadt Ahrensburg begünstigen. Das seit vielen Jahren vorherrschende Image der Stadt Ahrensburg einer einheitlich-kompakten Stadt und einer „sympatisch grünen Nachbarin“ Hamburgs mit hoher Wohn- und Lebensqualität stünde auf dem Spiel, denn eine optisch und imaginär zweigeteilte Stadt mindert das einheitlich angenehme Bild einer Stadt und deren Attraktivität.

Um der DB Netz AG sowie dem Eisenbahnbundesamt argumentativ ernsthafte Alternativvorschläge machen zu können, wird es für die Stadt aller Voraussicht nach erforderlich werden, Finanzmittel für weiterführende Untersuchungen zur Verfügung zu stellen, denn die DB Netz AG hat lediglich die hohen Lärmschutzwände im Detail untersucht.

Lösungsvorschläge:

1. Vonseiten der Verwaltung werden niedrige Lärmschutzwände favorisiert. Ausgehend von der Tatsache, dass der größte Teil der Schallemissionen eines Schiene-fahrzeugs durch den Kontakt zwischen Rad und Schiene entsteht, wird die Niederschallschutzwand möglichst nahe am Gleis angebracht, um eben diese Emissionen zu vermindern. Aufgrund der Nähe zum Gleis können diese Wände sehr niedrig gehalten werden (0,6 bis 0,8 m) und haben somit kaum negative optische Auswirkungen. Der Nachteil niedriger Wände ist jedoch, dass sie offensichtlich noch nicht zugelassen sind, andererseits aber eine Errichtung nicht ausgeschlossen erscheint, wie das Gespräch am 06.12.2016 ergab. Da niedrige Lärmschutzwände alleine jedoch nicht die schallmindernde Wirkung aufweisen wie hohe Wände, werden mit Sicherheit weitere Maßnahmen erforderlich sein; dies können passive Maßnahmen an den Gebäuden sein und/oder Maßnahmen am Gleis wie z. B. Schienenstegdämpfer. Um hier verlässliche Zahlen vorweisen zu können, wäre die Stadt gefordert, ein Schallschutzbüro mit der Ermittlung der technischen Möglichkeiten und der finanziellen Auswirkungen zu beauftragen. Schwerpunkt sollte hierbei gelegt werden auf den innerstädtischen Schienenbereich vom S-Bahnhof bis zur Querung der Manhagener Allee – hierfür wären Angebote einzuholen.
2. Das Tieferlegen der Gleise bzw. das Verlegen der Gleise in den Untergrund nach dem Prinzip einer U-Bahn wäre die eleganteste, aber mit Sicherheit die teuerste Alternative. Man kann diese Alternative als illusorisch oder utopisch abtun, aber solange man nicht weiß, ob diese Alternative realisierbar ist bzw. wie teuer sie denn wäre, lässt sich damit nicht argumentieren. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Bahn in der Zukunft mit Sicherheit noch über viele Generationen Bestand haben wird, schlägt die Verwaltung vor, eine Machbarkeitsstudie bei einem kompetenten Ingenieur-Büro in Auftrag zu geben. Hierin sollten insbesondere verlässliche technische Lösungsvorschläge als auch die Kosten für ein solches Vorhaben ermittelt werden – auch hierfür wären Angebote einzuholen.
3. Es sollte herauskristallisiert werden, ob und in welchem Ausmaß die Attraktivität der Innenstadt unter 6 m hohen Lärmschutzwänden leiden würde. Es geht hierbei also um die besondere Fragestellung inwieweit ein verändertes „Stadtgesicht“ die Funktionalität der Stadt beeinträchtigen könnte bzw., ob die negativen Auswirkungen auf Handel und Dienstleistung in der südlichen Innenstadt durch (zu) hohe Lärmschutzwände quantifizierbar wären? Die Verwaltung hat diesbezüglich bereits Kontakt zu einem Büro aufgenommen – das Büro schlägt vor, entweder durch Internetrecherche und/oder Befragung des Einzelhandels nach denkbaren Auswirkungen auf das Kaufverhalten vorzugehen.

4. Um gegenüber der DB Netz AG rechtssicherer zu argumentieren, könnte es sich für die Stadt als vorteilhaft erweisen, einen im Bahnrecht kompetenten Rechtsanwalt zu konsultieren. Es wäre zum Beispiel denkbar, dass das Denkmalschutzrecht einen höheren Stellenwert einnimmt als angenommen. Möglicherweise gibt es Urteile, die dies untermauern. Auch die möglicherweise negativen Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft des Einzelhandels und das Image der Stadt könnten einen noch nicht zu ermessenen Einfluss auf die Rechtswirksamkeit des S4-Lärmschutzes haben.
5. In dem Gespräch mit der DB Netz AG hat die Stadt ihre Vorstellungen des Lärmschutzes im Zusammenhang mit der S4 deutlich gemacht. Dabei war die wichtigste Forderung, den Innenstadtbereich komplett von hohen Lärmschutzwänden freizuhalten – hier kämen allerhöchstens die so genannten niedrigen Lärmschutzwände mit einer Höhe von 0,6 bis 0,8 m in Betracht. Den Innenstadtbereich definiert die Verwaltung als den Bereich vom S-Bahnhof bis zur Querung der Gleise durch die Manhagener Allee. Hier sollten Lärmschutzwände das Stadtbild auf keinen Fall beeinträchtigen und mit dieser „Maximalforderung“ sollte die Stadt auch weiterhin die Gespräche mit der DB Netz AG führen.
6. Weniger hohe Priorität für die Verwaltung nehmen die Bereiche Tunneltal und Auetal/Beimoor-knoten ein, wo hohe Lärmschutzwände *möglichst zu vermeiden* wären sowie der Bereich Gartenholz, wo hohe Lärmschutzwände *möglich* wären. Dies hat die Verwaltung der DB Netz AG zur Kenntnis gegeben.

Die Verwaltung plädiert dafür, mit den oben genannten Lösungsvorschlägen in die weiteren Verhandlungen mit der DB Netz AG zu treten und die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel bereit zu stellen. Die Höhe der Kosten wird von der Verwaltung ermittelt und vor Auftragsvergabe den Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Michael Sarach
Bürgermeister