

# Öffentlichkeitsarbeit bei der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle

*Öffentlichkeitsarbeit ist eine Bringschuld des Projektträgers. Der folgende Beitrag erläutert das Vorgehen bei der NBS Erfurt – Leipzig/Halle.*

Wolfgang Watzlaw

Auf der Neubaustrecke (NBS) Leipzig – Erfurt wurde im Dezember 2015 der planmäßige Betrieb aufgenommen. Mit diesem wichtigen Abschnitt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE 8) Nürnberg – Berlin wird künftig die Reisezeit in dieser Relation wesentlich verbessert. Die neue Strecke hat zudem eine europäische Dimension, da sie einen wichtigen Abschnitt im Transeuropäischen Schnellbahnnetz (TEN) darstellt. Die nach der Wiedervereinigung von der damaligen Bundesregierung beschlossenen Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) sollten dem Aufbau einer wettbewerbsfähigen Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern dienen. Für diese große Herausforderung gab es einen breiten politischen Konsens über die Notwendigkeit, die Verkehrsprojekte schnell zu realisieren, und den politischen Willen, dabei möglichst neue Wege der Realisierung zu gehen. Für die Schiene waren sich die damaligen beiden deutschen Bahnen DB und DR einig, eine neue Managementgesellschaft für komplexe Bahnprojekte, die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PBDE), zu gründen.

<b>1. Stufe</b> Jan./Febr. 1992	Beginn Information der Landesregierungen, Landkreise und Behörden
<b>2. Stufe</b> März/April 1992	Information der Landkreise, Gemeinden und Naturschutzbehörden
<b>3. Stufe</b> April/Sept.	Information und Abstimmung der Planung mit Gemeinden und Fachbehörden
<b>4. Stufe</b> Sept./Juni 1992/93	<b>Raumordnungsverfahren</b> Information, Gemeinderatssitzungen, Bürgerversammlungen u. a. Entscheidung der Landesregierungen für Trassenführung
<b>5. Stufe</b> März 1993 bis Juni 1996	<b>Planfeststellungsverfahren</b> Öffentlichkeitsarbeit, Planungsabstimmung mit allen Gemeinden und Fachbehörden einschließlich Naturschutzbehörden (LBP) Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse durch das Eisenbahn-Bundesamt
<b>6. Stufe</b> Oktober 1996	<b>Baubeginn</b> Abschnitt Leipzig – Gröbers – (Halle)

**Tab. 1:** Öffentlichkeitsarbeit und Planungsablauf für die Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle

Dieser Beitrag soll sich ausschließlich mit dem Projekt NBS Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8.2) und hier schwerpunktmäßig mit dem Thema „Öffentlichkeitsarbeit“ beschäftigen.

## Neue Rahmenbedingungen und Anforderungen für die Planung

Die 123 km lange Neubaustrecke mit 14 Planfeststellungsabschnitten über die Bundesländer Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen wurde in nur vier Jahren genehmigt. Dieses Ergebnis war möglich durch:

- neue gesetzliche Rahmenbedingungen mit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (VerkPBG),
- die Tätigkeit einer neuen Managementgesellschaft mit straffer Organisation, klarer Aufgabenzuordnung und Verantwortung,
- die frühzeitige Einbeziehung der Beteiligten und der Öffentlichkeit in das Projekt.

Alle drei Faktoren waren für den Erfolg von großer Bedeutung.

Mit dem VerkPBG sollten in der Qualität unverändert gute Planungen in erheblich kürzerer Zeit, aber mit ungeschmälerter Öffentlichkeitsbeteiligung zum Baurecht geführt werden. Vorgabe nach diesem Gesetz war, dass sich die im Planfeststellungsverfahren Beteiligten, also Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände, aber auch Privatleute mit ihrer Stellungnahme an Fristen halten mussten. Verspätet abgegebene Einwendungen führten zum Ausschluss. Dies beschränkte sich auf wenige Ausnahmefälle, die meistens begründet waren.

Um die gesetzlichen Vorgaben zu erreichen, waren bei der zügigen Durchführung der Planung an alle Beteiligten hohe Anforderungen in zeitlicher und fachlicher Sicht gestellt und setzte engagiertes Handeln voraus. Um dies zu erreichen, war eine frühzeitige und intensive Information der Beteiligten erforderlich. Dies war Voraussetzung, dass z. B. die Mitarbeiter der Anhörungsbehörden Erörterungstermine mit den Betroffenen problemorientiert, umfassend und termingerech abwickelten. Mitarbeiter des Vorhabenträgers sorgten – zusammen mit den Planungsbüros – für eine schnelle und sachkundige Aufarbeitung der Einwendungen. Eine verständliche und bildhafte Darstellung des Sachverhaltes war sowohl bei

den Erörterungsverhandlungen, aber auch für die Planfeststellungsbehörde von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Nur so war es möglich, Planfeststellungsbeschlüsse in einem überschaubaren Zeitraum von der Planfeststellungsbehörde zu erhalten.

## Öffentlichkeitsarbeit und Umwelt

Aktive Öffentlichkeit ist kein notwendiges Übel, sondern wichtiger Bestandteil des Planungsprozesses. Sie muss bereits vor den öffentlich-rechtlichen Verfahren beginnen. Für das Projekt 8.2 erfolgte deshalb die gesamte Information in verschiedenen Stufen über die einzelnen Planungsphasen (Tab. 1). Nach ersten Vorstudien im Jahr 1991 wurden mit Beginn des darauf folgenden Jahres die Planungen präzisiert. Dabei wurden fünf großräumige Varianten zwischen Erfurt-Halle und Leipzig untersucht. Während der Verfahren wurden weitere Varianten und Untervarianten in die öffentliche Diskussion eingebracht. Aus den fünf Grundvarianten ergab sich eine Variante als die günstigste für den Vorhabenträger. Ausschlaggebend dafür waren bestimmte Faktoren wie Umwelt, Kosten, betriebliche Belange u. a. Mit dieser Vorzugstrasse waren neben Erfurt, Halle und Leipzig auch der modernisierte Flughafen Leipzig/Halle bei Schkeuditz und die Neue Messe in Leipzig an die neue Schienenverbindung angebunden und erfüllte somit auch raumordnerische Belange. Ziel war es, noch im selben Jahr den Antrag an die betroffenen Bundesländer zu stellen, das Raumordnungsverfahren einzuleiten. Bereits zu Beginn dieser Planungsphase wurden die verschiedenen Zielgruppen (Ministerien, Regierungspräsidien bzw. Landesverwaltungsämter, Landkreise, politische Mandatsträger, Gemeinden, Umweltverbände) in den drei betroffenen Bundesländern über die Planungsvorstellungen informiert. Oft führte dabei eine intensive Diskussion bereits zu Klärung von Detailfragen.

Mit Beginn der Raumordnungsverfahren in den Bundesländern Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen im Spätsommer 1992 waren den zuständigen Landesbehörden, den Städten und Gemeinden entlang des Planungskorridors und den Umweltverbänden die diesem Verfahren zugrunde liegenden Planungen bekannt.

**Abb. 1:** PBDE-Informationsbus vor dem Erfurter Hauptbahnhof



Auch während der Phase der Raumordnung wurde weiterhin eine intensive Öffentlichkeitsarbeit durch Gespräche und Informationsveranstaltungen mit zum Teil sehr intensiven Diskussionen geführt.

Mitte 1993 lagen die raumordnerischen Stellungnahmen von den drei betroffenen Bundesländern mit positiver Beurteilung der von der Bahn beantragten Trasse vor. Eine Reihe von zusätzlichen Anmerkungen und Auflagen war bei der weiteren Planung zu beachten. Noch im selben Jahr wurden die ersten planungsrechtlichen Verfahren von insgesamt 14 Planfeststellungsabschnitten eingeleitet. Da in der Folge weitere, alternative Trassenvorschläge, besonders im Raum Halle, in die Diskussion gebracht wurden, waren zahlreiche Veranstaltungen mit einzelnen Zielgruppen, insbesondere mit Gemeinden und Verbänden, zusätzlich erforderlich.

Während der gesamten Planungsphasen (Raumordnung, Planfeststellung) fanden in über 100 Städten und Gemeinden Veranstaltungen mit den regional- und kommunalpolitisch Verantwortlichen, den Landwirtschaftsverbänden, den Umweltverbänden, den Fachbehörden und den Bürgern statt. Insgesamt über 1000 Gespräche und Veranstaltungen wurden im Projektzentrum dokumentiert.

Zusätzlich erhielten die Entscheidungsträger die Möglichkeit, sich an bestehenden Eisenbahn-Neubaustrecken fachgerecht zu informieren. Dabei spielten in erster Linie Fragen der Umwelt (Schall, Einbindung in die Landschaft), Flächeninanspruchnahme, Entschädigung u. Ä. eine

Rolle. Mit einem Informationsbus, den die frühere DB bereits in den 1980er Jahren bei der Planung der ersten Neubaustrecken benutzt hatte, fanden vor und während der Planfeststellungsverfahren Fahrten für je zwei Wochen durch Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen statt (Abb. 1). Der Bus wurde in den einzelnen Kommunen auf dem Dorfplatz, vor der Kaufhalle oder am Bahnhof aufgestellt und jeweils vorher in der örtlichen Presse angekündigt. Im Inneren waren Pläne, Grafiken und Infohefte ausgelegt. Projektmitarbeiter begleiteten den Bus. An den jeweiligen Standorten konnten sich interessierte Bürger ausführlich informieren und mit den Mitarbeitern diskutieren. Detailfragen, die sich in erster Linie auf bestimmte örtliche Verhältnisse bezogen, jedoch aufgrund der jeweiligen Planungstiefe noch nicht abschließend geklärt werden konnten, wurden dokumentiert. Sehr oft wurde der Bus aber auch von Projektgegnern begleitet, die ihr Informationsmaterial verteilten. Auch Ausstellungen an zentral gelegenen Orten, z. B. über drei Wochen in Halle (Saale) mit mehreren tausend Besuchern, fanden großes Interesse.

Als Vorteil der Informationsfahrten zu bestehenden Neubaustrecken erwies sich die Möglichkeit, in zahlreichen persönlichen Gesprächen zwischen Planern und Teilnehmern offene Fragen zu erörtern. Für weitere Gespräche und Diskussionen wirkte sich dies durchaus positiv aus. Aber auch bei Veranstaltungen zeigte sich sehr oft, dass nach dem offiziellen Teil das persönliche Gespräch gewünscht war und somit

manche Veranstaltung erst weit in den späten Abendstunden endete. Dabei standen durchaus Fragen im Raum, ob z. B. die künftige Trasse den Weinbau im Saale-Unstruttal negativ beeinflussen wird oder wie die Landwirte mit ihren breiten Großgeräten künftig ihre Felder anfahren können.

Erwähnenswert ist, dass sich teilweise die zuständige politische Länderministerebene in regelmäßig stattfindenden Zusammenkünften (gemeinsam mit Straßenprojekten) über den Verlauf der Planungen unterrichten ließ.

Das konstruktive Zugehen auf die Medien war und ist sehr wichtig, um nicht aus einer Verteidigungshaltung heraus argumentieren zu müssen. Eine rechtzeitige sachliche Aufklärung der Presse, verlässliche und offene Informationen, trugen zu einer kritischen, gleichwohl fairen Auseinandersetzung der Medien mit dem Projekt bei. Es soll dabei nicht verschwiegen werden, dass es in bestimmten Planungsabschnitten, z. B. Querung der Saale-Elster-Aue bei Halle (Saale), sehr schwierige Diskussionen gab, die teilweise begründet waren, aber mitunter auch sehr emotional geführt wurden.

Eine rechtzeitige und offensive Öffentlichkeitsarbeit des Vorhabenträgers lässt sich sicher selten in direkten Wirkungen messen, hat aber unzweifelhaft Verdienste daran, dass die Erörterung mit den betroffenen Bürgern stets in sachlicher und konzentrierter Form durchgeführt werden konnte. Eine fachlich fundierte Vorbereitung bei der Klärung von Einwendungen ist dabei ein absolutes „Muss“. Ein Großteil der Einwendungen gegen das Vorha-

ben konnte so vermieden werden. Von insgesamt 14 Planfeststellungsbeschlüssen wurden lediglich vier beklagt. Das Bundesverwaltungsgericht entschied in sämtlichen Verfahren positiv für den beklagten Vorhabenträger.

Mit der Öffentlichkeitsarbeit eng verbunden ist die Klärung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der erforderliche Ausgleich für die Eingriffe in der Natur durch die landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP). Für die NBS Erfurt – Leipzig/Halle wurden die Untersuchungen in zwei Fachgutachten (UVS und LPB) für jeden einzelnen Planfeststellungsabschnitt dargestellt. Diese zielgerichtete und problemorientierte In-

tegration von UVS und LBP vermied dabei den bisher praktizierten Mehraufwand einer separaten Erarbeitung und eine längere Arbeitszeit.

Die Arbeit an den beiden Studien wurde durch projektbegleitende Arbeitskreise gefördert (Tab. 2). In ihnen wurde durch die Beteiligung der Behörden und teilweise auch der Öffentlichkeit eine „Früherkennung“ von genehmigungsrelevanten Schwierigkeiten und Problemen erleichtert. In monatlichen Arbeitskreissitzungen wurden der Stand der Planung sowie daraus resultierende Probleme mit allen zuständigen Behörden sowie den UVS- und LBP-Gutachtern diskutiert. Darüber hinaus wurden diese Arbeitskreise von länderübergreifenden Diskussionsrunden mit Vertretern der Obersten Naturschutzbehörden sowie dem Bundesamt für Naturschutz flankiert. Hier bot sich die Möglichkeit, wesentliche methodische Fragen und die dazu unterschiedlichen Positionen der betroffenen Länder zu diskutieren. Dies erwies sich als nicht zu unterschätzender Vorteil, da auf der Basis der Rahmengesetze des Bundes in den einzelnen Bundesländern ergänzende rechtliche Bestimmungen (Landesnatur-schutzgesetze) bestanden. Es war deshalb erforderlich, für die drei betroffenen Bundesländer einheitliche Bewertungen für den Eingriff und den erforderlichen Ausgleich zu erarbeiten. Daraus folgte jeweils die praxisnahe Umsetzung der Ideen in den Fachgutachten. Die vom LBP-Planer umzusetzenden Maßnahmen wurden mit den örtlichen Fachbehörden und teilweise auch mit den betroffenen Kommunen, je nach Bedarf, abgestimmt.

zusammen mit dem Ausbau der parallel verlaufenden BAB 14. Bereits im Jahr 2003 konnte auf diesem Abschnitt der Betrieb aufgenommen werden. Damit waren die Neue Messe Leipzig und der Flughafen Leipzig/Halle an das moderne Schienennetz zwischen Leipzig und Halle (Saale) angebunden. Fehlende finanzielle Voraussetzungen führten allerdings dazu, dass die Bauarbeiten ab Gröbers Richtung Erfurt nicht zeitgleich begonnen werden konnten, sondern erst einige Jahre später.

In letzter Zeit ist es bei der Realisierung von Großprojekten zu Schwierigkeiten gekommen. Die Gründe dafür sind teilweise sehr verschieden. Inwieweit dabei die Öffentlichkeit rechtzeitig informiert und beteiligt wurde, ist dabei eine nicht zu unterschätzende Frage. Verschiedene Ausarbeitungen, z.B. Schrift des Verbandes Deutscher Ingenieure (VDI) zu einer effektiveren Bürgerbeteiligung, Leitfaden der DBAG, 10-Punkte-Aktionsplan der vom BMVI beauftragten Reformkommission, u. a., befassen sich neuerdings mit dem Thema der Realisierung von Großprojekten. Diese Hinweise sind als Leitfaden wichtig und hilfreich, sie müssen aber mit „Leben“ erfüllt werden. Dafür ist in erster Linie der Planer/Ingenieur in der Verantwortung. Voraussetzung dafür ist, dass er sachkundig, umfassend und verständlich informiert, ehrlich argumentiert und neben den heute vorhandenen modernen technischen Möglichkeiten zur Information auch bereit und fähig ist, das persönliche und mitunter auch zeitaufwendige Gespräch vor Ort mit den Betroffenen zu führen.

Arbeitskreis 1
Zusammensetzung:
– Bundesamt für Naturschutz
– Umweltministerien/Regierungspräsidien/Landesverwaltungsämter
– Vorhabenträger
– UVS-Planer/LBP -Planer
Zusammenkunft: alle vier Wochen
Zielsetzung/Ergebnis:
– Erarbeitung grundlegender einheitlicher Eingriffsregelungen unter Beachtung der jeweiligen Landesnaturschutzgesetze
Arbeitskreis 2
Zusammensetzung:
– Obere/Untere Naturschutzbehörde
– Landkreise
– Vertreter der Gemeinden
– Umweltverbände
– Vorhabensträger
– Planer
Zusammenkunft: alle vier bis sechs Wochen
Zielsetzung/Ergebnis
– Umsetzung der grundlegenden Regelungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf den konkreten Eingriff bezogen
– Darstellung und Diskussion der LBP-Maßnahmen

Tab. 2: Projektbegleitende Arbeitskreise für Umweltfragen

### Baubeginn und Hinweise

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Projekt waren 1996 geschaffen. Im selben Jahr begannen die Bauarbeiten im 23 km langen Streckenabschnitt zwischen Leipzig und Gröbers (Anschluss an die bestehende Strecke Richtung Halle (Saale))



Prof. Wolfgang Watzlaw  
Senator E. h.

Ehemals Leiter der Projektzentren Leipzig und Erfurt der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PBDE)  
w.watzlaw@gmx.de

## Zusammenfassung

### Öffentlichkeitsarbeit bei der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle

Die 123 km lange Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle gehört zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit und ist ein wichtiger Abschnitt der Achse Nürnberg–Berlin. Neue gesetzliche Rahmenbedingungen zur Beschleunigung der Planung und die Tätigkeit einer neuen Managementgesellschaft, zusammen mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit, waren Grundlage, dass die Strecke in vier Jahren genehmigt wurde. Während der Planungsphasen wurden über 1000 Gespräche mit Fachbehörden, Kommunen und Umweltverbänden geführt, ergänzt durch Informationsfahrten zu bestehenden Neubaustrecken und Ausstellungen in der Region. In verschiedenen Arbeitskreisen wurden Fragen der Umweltverträglichkeit des Projektes und der landschaftspflegerischen Maßnahmen mit den Fachbehörden diskutiert und abgestimmt.

## Summary

### Public relations work for the new Erfurt–Leipzig/Halle line

The new 123 km line between Erfurt and Leipzig/Halle as part of the German Unity Transport Projects is an important section of the Nuremberg–Berlin axis. On the basis of new legal framework conditions aiming at speeding up the planning and with the activity of a new management company, together with intensive public relations activities, it was possible to achieve the authorisation for the line in four years. During the planning phases, more than 1000 meetings were held with competent authorities, municipalities and environmental associations. They were complemented by information tours to existing new lines and by exhibitions in the region. Several working groups were set up to discuss and coordinate questions of the environmental compatibility of the project and of landscape preservation measures with the specialised authorities.



## Damit das Planum wieder trägt

Die PM 1000 URM, eine Maschine zur gleisgebundenen Unterbauanierung mit integriertem Materialrecycling von Plasser & Theurer, optimiert die Wiederverwertung des vorhandenen Materials: drei Aushubketten bauen das Material in drei Schichten aus, wobei der Aushub der ersten beiden Ketten den Recyclingprozessen innerhalb der Maschine zugeführt wird. Eingebaut werden bis zu fünf verschiedene Schichten. Der erweiterte Recyclingprozess bietet ein höheres Einsparungspotenzial bei Materialbedarf und Transportlogistik.

