



BIOS - BI Otze Schiene | Manfred Kuchenbecker, Kapellenweg 13. |
31303 Burgdorf-Otze

An alle
Mitglieder der BIOS

Otze

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht:
Unser Zeichen:
Unsere Nachricht:

E-Mail: manfredkuchenbecker@gmx.de
Telefon: (0 51 36) 16 06
Mobil:

Datum: 29.11.2016

Protokollarische Gesprächsnotizen

**über das Gespräch der BIOS mit Dr. Hendrik Hoppenstedt, MdB, am
15.11.2016**

Zeit: 15.11.2016, 17:30 – 19:00 Uhr
Ort: Altenteilerhaus Otze
Leitung: MANFRED KUCHENBECKER
Protokoll: ARNIM GOLDBACH
Teilnehmer: DR. HENDRIK HOPPENSTEDT, ALFRED BAXMANN, JAN-HINRICH-BRINKMANN, CARL HUNZE, ULLA TRÄGER, Leitungsteam der BIOS, interessierte Mitglieder der BIOS, Vertreter von StARK (Sprecher: UDO RÖSLER), BIRGIT MEINIG (Ortbürgermeisterin Ramlingen-Ehlershausen), Pressevertreter

„Güterverkehr: BIOS erwartet Hoppenstedt“ –

„Gute Aussicht auf hohen Lärmschutz“

TOP 1: Begrüßung und Einführung sowie Ergebnisse der Zugzählung und Lärm-messung (MANFRED KUCHENBECKER, AXEL BERNDT)

(1) Mit dieser ersten Überschrift „BIOS erwartet Hoppenstedt“ des Artikels im Anzeiger vom 15.11.2016 von ANETTE WULF-DETTMER begrüßte MANFRED KUCHENBECKER als

Seiten 1 von 9

Sprecher der BIOS (mit dem Zeitungsartikel winkend) die anwesenden Veranstaltungsteilnehmer:

- DR. HENDRIK HOPPENSTEDT, Mitglied des Bundestages seit 2013 (und vorher 8 Jahre Bürgermeister von Burgwedel)
- ALFRED BAXMANN, Bürgermeister der Stadt Burgdorf
- CARL HUNZE, „Noch-Ortsbürgermeister“ von Otze
- ULLA TRÄGER, „Bald-Ortsbürgermeisterin“ von Otze
- Mitglieder des (alten und neuen) Ortsrates Otze
- Mitglieder der Leitungsteams der BIOS
- Mitglieder der BIOS (darunter v. a. GÜNTER NEBEN als ältestes BIOS-Mitglied)
- BIRGIT MEINIG, Ortsbürgermeisterin von Ramlingen-Ehlershausen (bereits gewählt)
- UDO RÖSLER als Vertreter der Interessengemeinschaft *StARK* (Steinwedel – Alligse – Röddensen – Kohlshorn)
- JAN-HINRICH BRINKMANN, Stadtplaner der Stadt Burgdorf und Vertreter der Städte Burgdorf, Lehrte und Sehnde im Dialogforum Schiene Nord
- Pressevertreter: Anzeiger, Marktspiegel, Altkreisblitz

(2) Kurze Skizzierung der bisherigen Entwicklung in Otze zum Problem des verdichteten Schienengüterverkehrs auf der Strecke Lehrte – Celle mit Gründung einer Bürgerinitiative Otze Schiene: BIOS → Schwerpunktprobleme „Verkehr“ → Ziele der BIOS → Bitte um Unterstützung durch die Bundespolitik im Allgemeinen und Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT im Besonderen → denn: Ergebnisse der BIOS-Zugzählung vom 05.10.2016 sind „alarmierend“:

(3) Präsentation der Ergebnisse der Zugzählung mit Lärmmessung durch AXEL BERNDT (anhand von Folien wie folgt): **BIOS: Aktion „Wir zählen selbst“!**

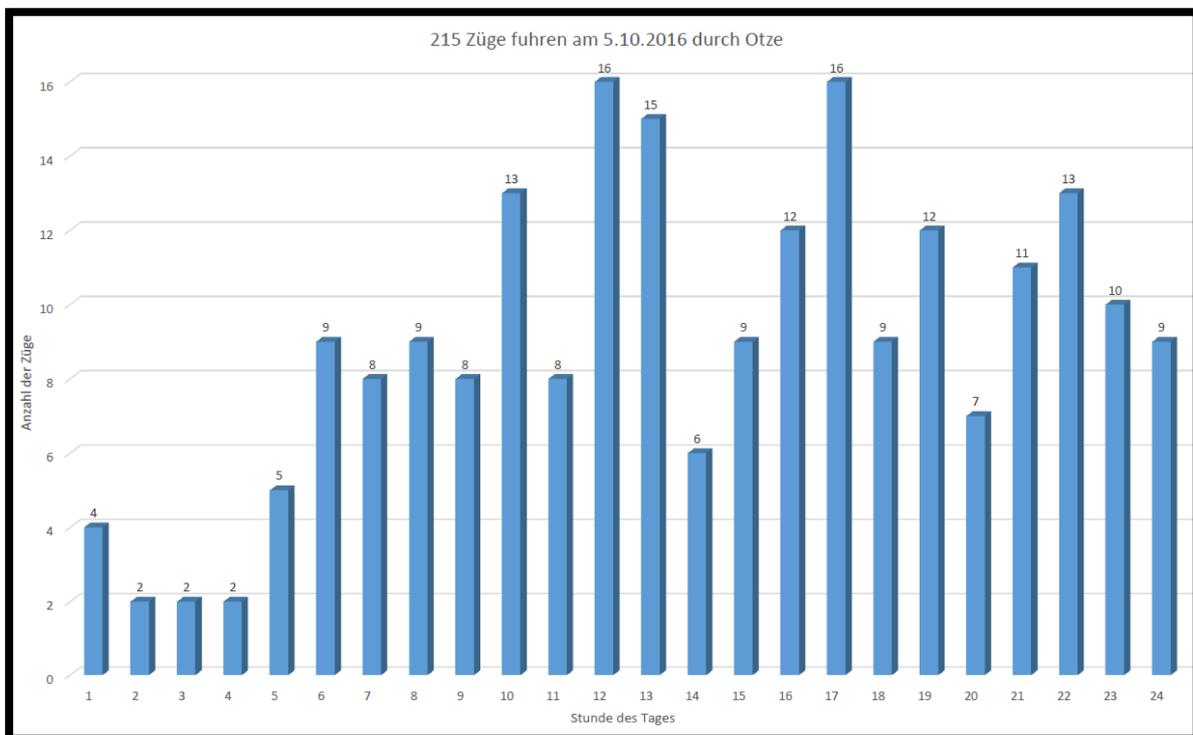
Ausgangspunkt: Ort der Zählung und Lärmmessung mit räumlicher Situation:



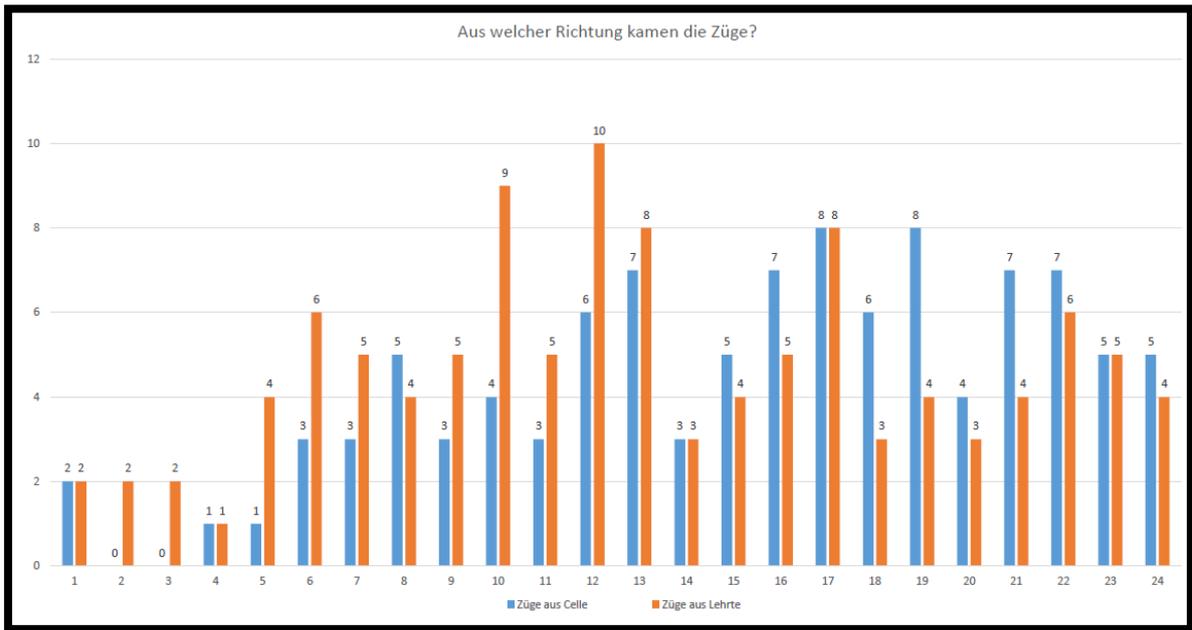
Gemessen wurde mit einem nicht geeichten Schallmessgerät:



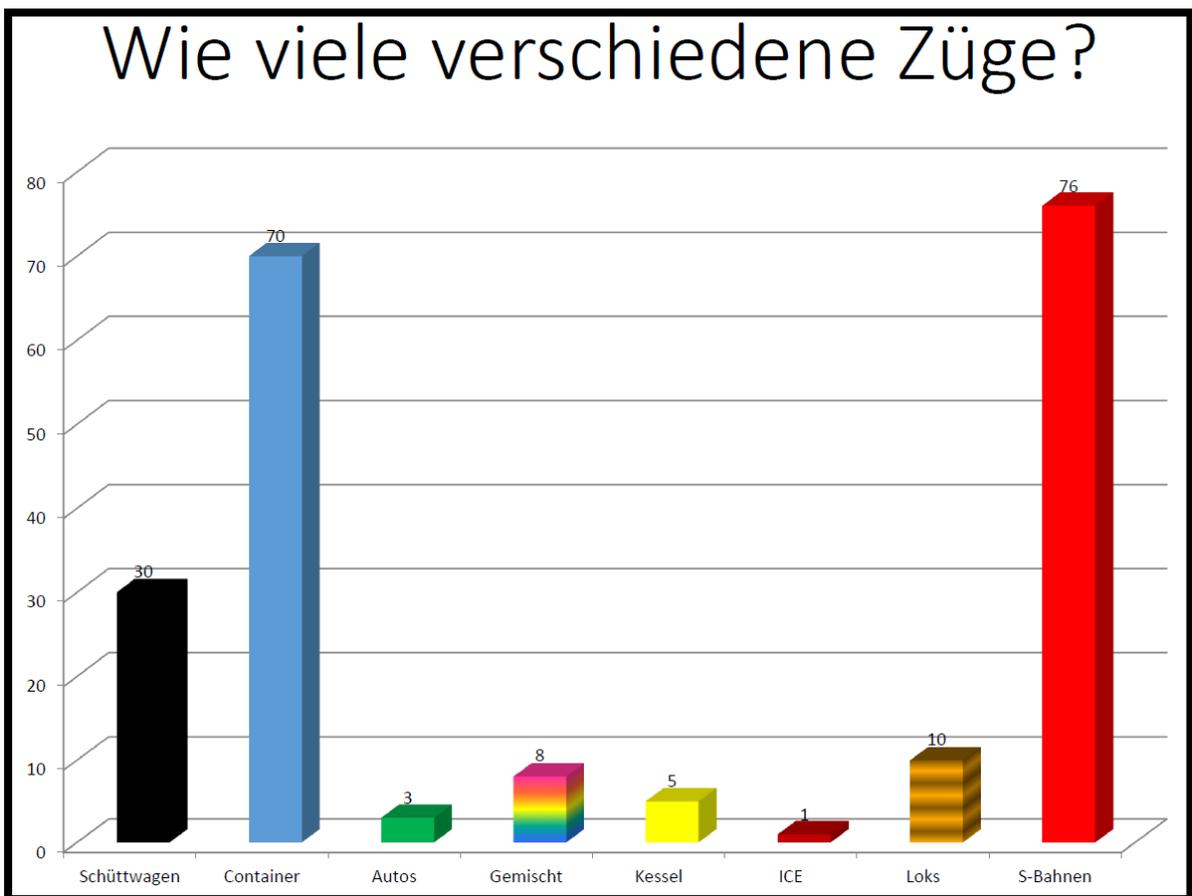
Die Zahl der Züge verteilte sich über die 24 Stunden des 05.10.2015 wie folgt:



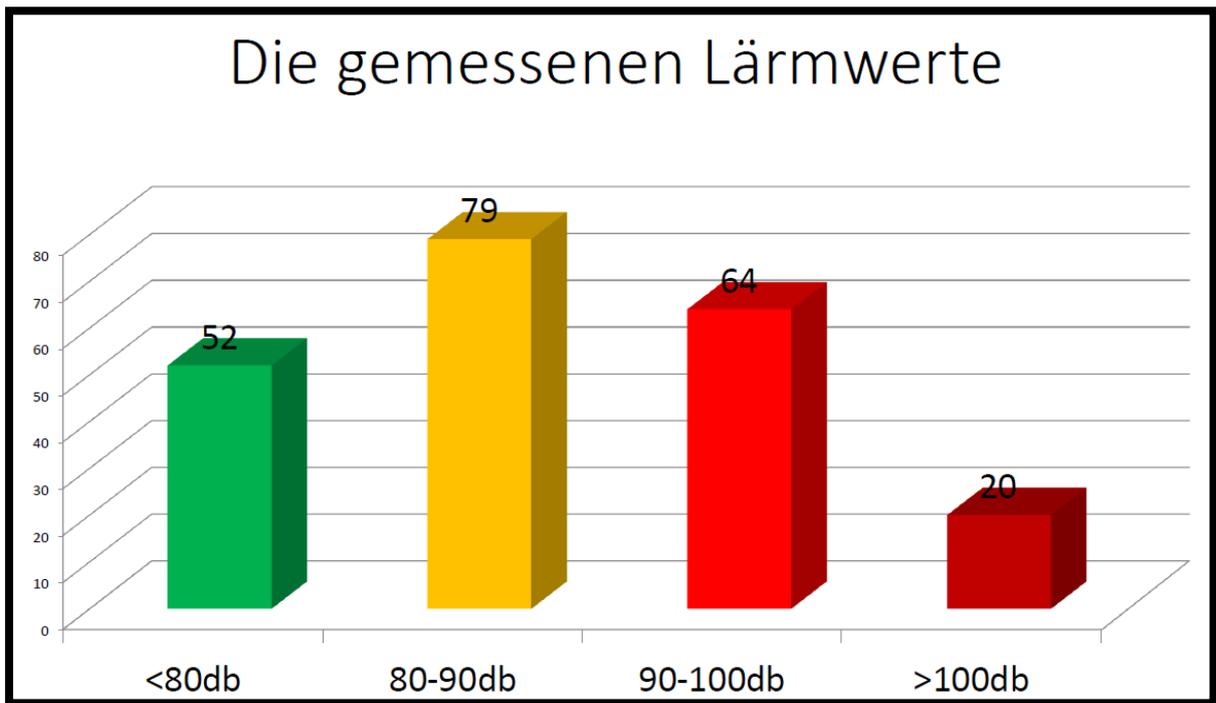
Nach den Fahrtrichtungen unterschieden zeigte sich folgende Verteilung:



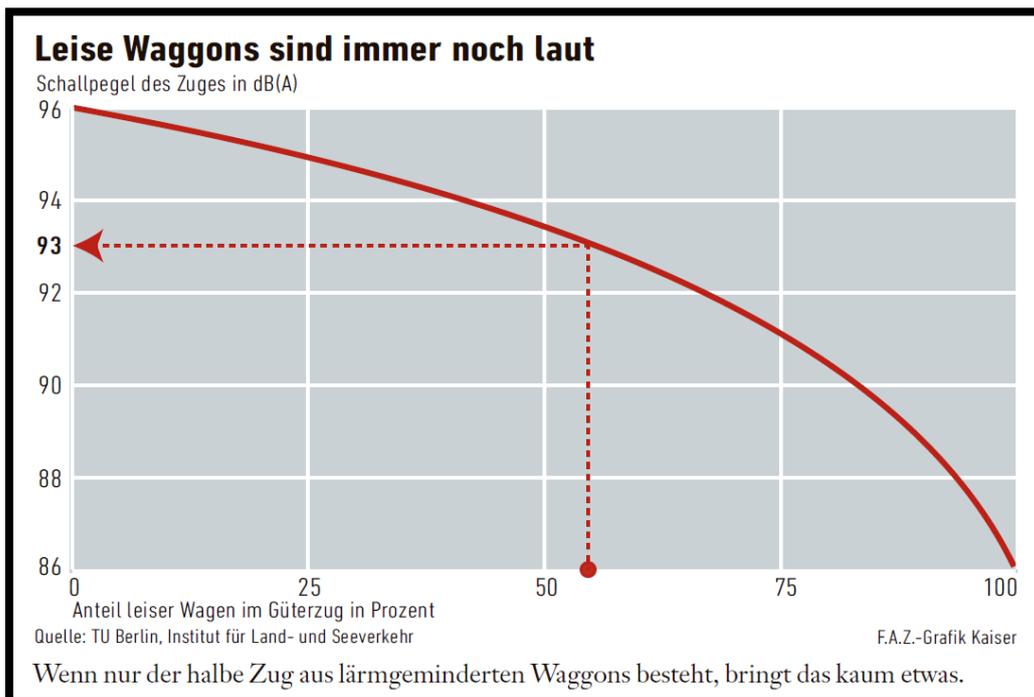
Die verschiedenen Zugformen wurden wie folgt beobachtet:



Und schließlich wurde die Lärmbelastung gemessen – mit folgendem Ergebnis:



Auf dieser Informationsgrundlage basierten die nachfolgenden Statements und Diskussionen. Kommentierend merkte ARNIM GOLDBACH zunächst an, dass die obigen Ergebnisse zwar messmethodisch verbesserungsbedürftig und auch nur an einem Tag gültig seien. So könnten andere Werte, die die Diskussion bestimmten, durchaus abweichen, weil sie beispielsweise auf Durchschnittsberechnungen beruhen würden. Aber ganz abwegig seien vor allem die Lärmmessungsergebnisse auch wiederum nicht: Immerhin hätten Messungen im Mittelrheintal ergeben, dass bei Tempo 80 und aus etwa 8 m Entfernung ein Schallpegel von 96 dB(A) ermittelt wurde, der mit dem von der BIOS ermittelten Schwerpunktwert von etwa 95 – 98 dB(A) durchaus nicht im Widerspruch steht:



Und auch das Ergebnis, dass nur halbleise Waggonen kaum lärmindernd seien, sei höchst interessant und für die weitere Argumentation mehr als hilfreich (zu den Ergebnissen der Messungen im Mittelrheintal siehe GOTTFRIED ILGMANN: Es rattern die Züge bei Tag und bei Nacht. In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung - FASZ, 09.10.2016, S. 64 f.).

TOP 2: Darstellung des aktuellen Sachstandes von JAN-HINRICH BRINKMANN (Stadtplaner der Stadt Burgdorf)

Daran knüpfte der Stadtplaner der Stadt Burgdorf JAN-HINRICH BRINKMANN bei seinem Kurzvortrag (unterstützt mit Folien: ppt) über die aktuelle Entwicklung zum Schienen-güterverkehr unmittelbar an:

- Die Bedingungen des Dialogforums Schiene Nord für die favorisierte „Alpha-E“-Variante sind aus Sicht des neuen Projektbeirates nicht „verhandelbar“ und damit auch Grundlage für Burgdorf / Lehrte / Sehnde – und damit auch für die BIOS. Im Mittelpunkt standen die Bedingungen „Lärmvollschutz“, „Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs“ und „volle Kostenübernahme“.
- Am 30.08.2016 ist „Alpha-E“ von der Bundesregierung in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen. Bundestag und Bundesrat beschließen darüber im Dezember 2016.
- Die häufig zitierte Ausgangslage von 100 Güterzügen pro Tag stammt aus dem Jahr 2010 von der Deutschen Bahn AG (DB). Ein Vergleich mit den gemessenen Werten durch BIOS (siehe TOP 1) muss das berücksichtigen. Die Angaben der DB können durchaus stimmen, da inzwischen 6 Jahre vergangen sind – und zur damaligen Zeit noch (dämpfende) „Nachwirkungen“ der Finanz- und Wirtschaftskrise auf das Güterverkehrsaufkommen zu spüren waren.
- Der inzwischen eingerichtete Projektbeirat hofft u. a. die Frage zu klären, für welche Strecken die Bedingungen gelten sollen (aus Sicht der DB): Aus seiner Sicht auf jeden Fall die Strecke „Celle – Lehrte“ (gilt leider für andere Strecken in der Region Hannover nicht unbedingt). Grundsätzlich ist einerseits mit Gegenwind seitens der DB hinsichtlich der Akzeptanz der Bedingungen für Alpha-E (s. o.) zu rechnen. Andererseits hat die DB aus „Stuttgart 21“ hinsichtlich der Beteiligung von Betroffenen gelernt.
- Am 04.08.2016 kam es bei einem Treffen von Verkehrsminister LIES (Landesregierung Niedersachsen) und Staatssekretär FERLEMANN (Bundesregierung) zur Entscheidung, Lärmschutzmaßnahmen für die Strecke Rotenburg/Wümme – Verden einplanen zu dürfen.
- Zu den unterschiedlichen Ergebnissen von Lärmmessungen ist festzustellen: Häufig werden keine Spitzenwerte (wie bei BIOS) ermittelt, sondern Durchschnittswerte (Mittelwerte) über einen gewissen Zeitraum (z. B. ein ganzer Tag) ermittelt. Diese Mittelwerte sind natürlich erheblich geringer als Spitzenwerte, da es ja auch „lärmfreie“ Tageszeiten gibt. Gleichwohl ist festzustellen, dass die Lärmbelastung in Deutschland ungleich verteilt ist: Eine hohe Lärmbelastung muss nicht nur das Mittelrheintal (siehe oben den Zeitungsartikel der FASZ), sondern auch Burgdorf aushalten. Da ist das Raiffeisengelände in Burgdorf ein besonderes Problem.

TOP 3: Statement von DR. HENDRIK HOPPENSTEDT (MdB)

(1) Kurzvorstellung seiner eigenen Person; vor allem will er sich im Verbund mit anderen um das Problem des verdichteten Schienengüterverkehrs kümmern.

(2) Skizzierung seiner Position zum Problem „Verdichtung des Schienengüterverkehrs vor allem auf der Strecke Celle – Lehrte – Sehnde“:

- Burgdorf zeigt sich hier vorbildlich engagiert. Das habe mit dazu beigetragen, dass die „Y-Trasse“ begraben sei.
- Zwei Ansätze sind zu verfolgen: **Lärmvorsorge** und **Lärmsanierung (aktiv und passiv)**.
- Zur **Lärmvorsorge** gehört ganz wesentlich die **finanzielle Unterstützung der Umrüstung auf leise Züge**. Die DB will bis 2020 dieses Projekt realisiert haben. Um Anreize zu schaffen, wird die Umrüstung im Rahmen eines gerade aufgelegten **Förderprogramms** mit 50 % bezuschusst; auch soll sich das **Nutzungsentgelt** der Betreiber für die Schiennutzung nach dem verursachten Lärm richten: Leise Züge zahlen weniger als laute. Damit sollen auch Nicht-DB-Schiennenverkehrsunternehmen motiviert werden, auf leise Züge umzurüsten. Das soll zudem eine EU-Initiative unterstützen.
- Zur **Lärmsanierung (aktiv / passiv)** habe er nur eine mündliche Zusage dazu, dass für die Strecke Celle-Lehrte (neben Verden-Rotenburg/Wümme) auch die Bedingungen des Dialogforums Schiene Nord gelten sollen (aktive Lärmsanierung).
- Für eine **Querungshilfe** (z. B. Überführung, Untertunnelung) würden die Kommunen mit 1/8 der Kosten belastet. Diese Lösung sehe er durchaus nicht negativ (im Gegensatz der Stadt Burgdorf), weil damit auch ein zusätzlicher Nutzen für die Stadt und die Bürger verbunden sei (über den jetzigen Zustand hinaus eine Verbesserung), denn beispielsweise mit einem Tunnel würde es gar keine Schließzeiten mehr geben.
- Bei dem Ziel „**Sicherung des Schienenpersonennahverkehrs**“ sieht er keinen Bezug zum Bund; das sei Ländersache.
- Hinsichtlich der geforderten **Fondsfinanzierung** will er sich um Umsetzung bemühen.
- Zum Thema „**Bürgerbeteiligung**“ sieht er im Ansatz eines Bürgerforums pro Streckenabschnitt eine positive und nachahmenswerte Entwicklung. Die Rolle der Stadt Burgdorf und die der BIOS werden besonders positiv gewürdigt.

Ergänzung: UDO RÖSLER (StARK) stellte fest, dass es noch kein Planfeststellungsverfahren gebe. Darauf ergänzte JAN-HINRICH BRINKMANN, dass die DB eine Beteiligung über „runde Tische“ möglich machen wolle und verband das mit der Bitte, Planungsmittel bereitzustellen.

Fazit: Insgesamt sieht Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT eine „**Gute Aussicht auf hohen Lärmschutz**“ (siehe Überschrift im Anzeiger vom 17.11.2016, S. 3 – zweiter Teil der obigen Überschrift)

TOP 4: Statement von ALFRED BAXMANN (Bürgermeister der Stadt Burgdorf)

Er stellte grundsätzlich fest, dass der Schienenverkehr wichtig für die Wirtschaftsentwicklung sei, der natürlich eine Lärmbelastung gegenüberstehe, die es zu verringern gelte; aber eine pauschale Ablehnung des vermehrten Schienengüterverkehrs sei nicht angesagt (ebenso wenig eine fundamentale Ablehnungshaltung von Interessenverbänden). Dies sei aber eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Übrigens gehe es nicht nur um Lärm, auch das Eisenbahnkreuzungsgesetz müsse ins Spiel kommen und derart weiterentwickelt werden, dass die Kommunen in diesen Fällen finanziell nicht zu beteiligen seien (hier gegensätzlich Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT: siehe TOP 3), da sie keine Verursacher der Güterschienenproblematik seien.

Aber insgesamt sehe er die jetzt genommene Entwicklung positiv: Das Land will die Beiräte finanzieren (auch der Bund). Das mache zufrieden, aber der Druck dürfe auch nicht nachlassen. Wichtig sei auch die positive Erfahrung, dass die Region zusammenhalte.

TOP 5: Anschließende Diskussion (Moderation: MANFRED KUCHENBECKER)

(1) MANFRED KUCHENBECKER fragte nach der **finanziellen Absicherung der Bürgerbeteiligung**. Nach Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT koste Partizipation zwar Geld, sei aber im Zweifel billiger; insofern sehe er keine besonderen Finanzierungsprobleme. Probleme bereiteten teilweise sehr destruktiv vorgehende Bürgerinitiativen. Davon grenze sich nach den Worten ARNIM GOLDBACHS die BIOS ausdrücklich ab, indem sie u. a. das Ziel „Mehr Güter von der Straße auf die Schiene“ nicht verteufle, sondern ausdrücklich fordere.

(2) Die Frage von ARNIM GOLDBACH nach der **Haltung der EU (v. a. EU-Kommission) zu den Lärmschutzmaßnahmen**, die ja auch als Wettbewerbsbehinderung ausländischer Betreiber des Schienengüterverkehrs ausgelegt werden könnten (wofür es Anzeichen durchaus gibt, auch in anderen Feldern), bestätigte Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT dies als Problem, sieht aber darin real nur geringe Auswirkungen, da ausländische Schienengüterverkehrsbetriebe ja auch die Finanzunterstützung erhalten könnten – und wenn sie davon keinen Gebrauch machten, müssten sie eben die höhere Schienennutzungsgebühr (nach Lärmbelastung gestaffelt) zahlen, dafür ersparten sie sich ja auch die Umrüstkosten.

(3) UDO RÖSLER sagte für StARK, dass ihm mit Blick auf die Zuständigkeit von Bundestagsabgeordneten für die Belange von Lehrte der Zusammenhalt der Abgeordneten fehlen würde. Daraufhin betonte Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT die „Wahlkreisspezifität“, man „wildere“ nicht in anderen Wahlkreisen. Aber die Aussagen hier bei der BIOS-Veranstaltung würden grundsätzlich auch für StARK gelten – verbunden mit der Empfehlung, sich an die für Lehrte zuständigen Bundestagsabgeordneten zu wenden (was auch bereits erfolgt sei, so UDO RÖSLER).

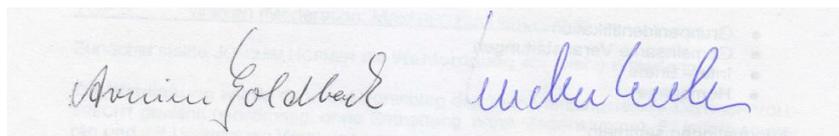
TOP 6: Abschluss / Fazit (Moderation: MANFRED KUCHENBECKER)

Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT: Er habe erkannt, wie groß die Belastung durch den zunehmenden Schienengüterverkehr geworden sei; darum wolle und werde er sich kümmern.

MANFRED KUCHENBECKER: Die Folgen des notwendigerweise steigenden Schienengüterverkehrsaufkommens (auch durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene) müssten minimiert und in Einklang mit dem Leben im Ort gebracht werden. Das sei zentrales Anliegen der BIOS.

Mit diesem Fazit bedankte er sich bei allen Teilnehmern und Diskutanten der Veranstaltung – insbesondere bei Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT – für die Sachlichkeit der Diskussion und hob die positive Grundrichtung der sich abzeichnenden Entwicklung und der Arbeit der BIOS hervor.

Otze, 29.11.2016

A photograph of two handwritten signatures in blue ink on a light-colored background. The signature on the left is 'Arnim Goldbach' and the signature on the right is 'Manfred Kuchenbecker'.

Protokoll: ARNIM GOLDBACH

Besprechungsleitung: MANFRED KUCHENBECKER