

„Züge werden deutlich leiser“

Bürgerinitiative sieht Fortschritte beim Lärmschutz / Forderung nach Brücke oder Tunnel



Im Moment ist die Bahnschranke in Otze längst nicht so oft geschlossen wie sonst: Denn wegen der Corona-Epidemie und ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen sind weniger Güterzüge unterwegs. Anrim Goldbach (von links) und Kai-Uwe Suppé von der Bürgerinitiative Bios bleiben trotzdem am Ball.

FOTO: FRANKA HAAK

Otze (fh). Die Bürgerinitiative Otze Schiene (Bios) hat ihre Mitgliederversammlung wegen des Coronavirus auf unbestimmte Zeit verschoben und auch Vorstandssitzungen mussten ausfallen. Doch hinter den Kulissen geht die Arbeit trotzdem weiter: So bereitet sich der Vorsitzende Anrim Goldbach jetzt auf die nächste zentrale Informationsveranstaltung der Deutschen Bahn für den Streckenabschnitt Hamburg/Bremen-Hannover vor. Sie soll am 17. Juni stattfinden – wegen der Epidemie wird zum ersten Mal virtuell übers Internet.

Das Hauptthema ist dabei die geplante Steigerung des Güterverkehrs im Rahmen des Projektes Alpha-E. Noch immer sei nicht absehbar, wie sich dieses Vorhaben auf die Strecke zwischen Celle und Lehrte auswirken werde. Goldbach hofft sich von der Digital-Konferenz deshalb in einigen Punkten neue Erkenntnisse.

Fällt Strecke Celle-Lehrte aus Alpha-E heraus?

Schon seit geraumer Zeit wartet die Bürgerinitiative gespannt auf die aktualisierte Zugzahlenprognose. Goldbach rechnet nach eigenem Bekunden aber nicht damit, dass die Deutsche Bahn diese Daten bei der Infoveranstaltung Mitte Juni vorlegen werde. Denn noch gebe es eine wichtige Unbekannte: Für die Strecke zwischen Lüneburg und Celle seien derzeit unterschiedliche Maßnahmen und Modellrechnungen in der Diskussion. „Das hat dann natürlich auch Einfluss darauf, wie viele Güterzüge bei uns ankommen“, stellt der Bios-Vorsitzende fest.

Er wolle aber trotzdem nicht locker lassen und bei der Digital-Konferenz nachhaken. Zumal jüngst eine Nachricht in diesem Zusammenhang die Bürgerinitiative aufgeschreckt habe. „Die Deutsche Bahn hat uns mitgeteilt, dass auf unserer Strecke eventuell so wenige Maßnahmen erfor-

derlich sind, dass sie aus Alpha-E herausfällt“, so der Vorsitzende. Seine Befürchtung: Auf viele Gegenleistungen der Bahn, die in den Dialogforen ausgehandelt wurden, hätte man dann wohl keinen Anspruch mehr.

Bios Bahnübergang mit Tunnel oder Brücke

Davon könnte es letztlich auch abhängen, ob in Otze der höhengleiche Bahnübergang mit Schranke durch einen Tunnel oder eine Brücke ersetzt wird. Auf Abschnitten mit einer besonders engen Zugtaktung wollen die Deutsche Bahn und der Bund einen Großteil der Kosten dafür übernehmen, so die Zusage. „Das ist unsere große Hoffnung“, sagt Goldbach. Denn schon jetzt müssten Autos, Radfahrer und Fußgänger lange an der Schranke warten. Pro Bahn gehe es zwar durchschnittlich um weniger als zwei Minuten, doch wenn mehrere Züge hintereinander kommen, bleibe sie auch deutlich länger unten.

Und so summiere sich die Schließzeit im Laufe eines Tages auf rund fünf Stunden, wobei es deutliche Schwankungen gebe. „Das ist nicht nur lästig, sondern führt auch zu einer gefühlten Zerschneidung unseres Dorfes“, bemängelt der Bios-Vorsitzende. Besonders ärgerlich sei es, wenn ein Güterzug aufgrund einer Betriebsstörung angehalten werde. „Dann bleibt die Schranke auch mal eine Stunde lang geschlossen. Das ist erst kürzlich wieder so gewesen“, sagt Goldbach.

Immer mehr Güterwagen haben „Flüsterbremsen“

Aber nicht nur den Bahnübergang, auch den Lärmschutz wolle er bei der Info-Veranstaltung erneut zur Sprache bringen. „Als die Bios 2016 gegründet wurde, war das unser zentrales Thema“, blickt Goldbach zurück. Doch

seitdem habe sich in dieser Hinsicht einiges verbessert – vor allem weil die Deutsche Bahn leisere Güterwagen angeschafft und vorhandene mit sogenannten Flüsterbremsen ausgestattet habe. Nach Angaben des Unternehmens sind bereits mehr als 90 Prozent ihrer rund 63.000 Wagns entsprechend ausgestattet. „Das merke ich, wenn ich in der Nähe der Bahnlinie spazieren gehe und es hat sich auch bei unseren jüngsten Zähl- und Messaktionen niedergeschlagen“, so Goldbach.

Bei den herkömmlichen Güterzügen hätten sie durchschnittlich 95 Dezibel in der Spitze gemessen, bei den modernen, leiseren Modellen seien es 85 Dezibel und damit kaum mehr als bei einer S-Bahn. „Das ist schon ein erheblicher Fortschritt“, lobt Goldbach. Denn eine Verringerung um zehn Dezibel werde vom menschlichen Ohr als Halbierung des Lärms wahrgenommen.

Messstation zwischen Celle und Ehlershausen

Allerdings sei ihm auch aufgefallen, dass bei vielen Güterzügen noch immer ein oder zwei laute Wagns dazwischen seien, die das Ergebnis kaputt machten, schränkt Goldbach ein. Außerdem zeichne die Deutsche Bahn nur für etwa ein Drittel der Schienentransporte verantwortlich. Andere inländische und ausländische Anbieter lägen bei der Umrüstung zum Teil noch deutlich zurück, so die Einschätzung des Bios-Vorsitzenden.

Dabei sind ab dem Fahrplanwechsel im Dezember laut Gesetz nur noch leise Güterzüge zulässig. Die übrigen müssten mit stark vermindertem Tempo fahren, um den Lärmschutz trotzdem zu gewährleisten. Ende 2019 hat das Eisenbahnbundesamt deshalb zwischen Celle und Ehlershausen eine Messstation fest installiert, um zu prüfen, ob die neuen Vorgaben eingehalten werden. Auf der Inter-

netseite www.laerm-monitoring.de sind die Werte in Echtzeit abrufbar. Auch dort zeigt sich, dass noch immer Züge mit Spitzenwerten deutlich über 90 Dezibel unterwegs sind. „Ich bin auf die ersten offiziellen Auswertungen schon sehr gespannt“, sagt Goldbach und kündigt an: „Wir werden das auf jeden Fall weiterhin genau beobachten!“

Weniger Güterverkehr wegen Corona-Epidemie

Eine erste Zwischenbilanz zum Lärmschutz habe man sich eigentlich auch von der nächsten Zugzählung Anfang September erhofft. Doch ob sie wie geplant stattfinde, sei noch nicht sicher. „Wegen der Einschränkungen aufgrund des Coronavirus sind im Moment nur etwa zwei Drittel der Güterzüge im Einsatz“, begründet Goldbach. Wenn sich das bis dahin nicht ändere, ziehe die Bürgerinitiative in Betracht, den Termin zu verschieben.

Schon mit den beiden jüngsten Erhebungen seien die Mitglieder nicht ganz zufrieden gewesen: An dem Aktionstag 2018 war der Schienenverkehr wegen eines Bombenfundes bei Lüneburg über mehrere Stunden zum Erliegen gekommen, 2019 war ein Teil der Züge wegen Sturmschäden in Hessen umgeleitet worden. „Wenn der Güterverkehr wegen der Epidemie bis September noch nicht wieder hochgefahren wird, ist fraglich, wie aussagekräftig unsere Ergebnisse diesmal wären“, gibt Goldbach zu bedenken.

Während die Corona-Epidemie kurzfristig zu einer deutlichen Reduzierung des Schienenverkehrs geführt habe, könne sie ihn langfristig sogar stärken, prognostiziert Goldbach. „Ich vermute, dass die internationalen Lieferketten auf dem Seeweg zurückgehen und dafür die kürzeren Transportwege per Zug an Bedeutung gewinnen“, sagt er.