



BIOS e.V. - Bürgerinitiative Otze Schiene e.V. | Sprecher:  
Arnim Goldbach, Kapellenweg 2. | 31303 Burgdorf-Otze

An alle  
Mitglieder der BIOS sowie interessierte, be-  
troffene Einwohnerinnen und Einwohner,  
Verwaltungen, Politiker, Medien  
im Einzugsbereich der BIOS e. V.  
**Otze**

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

E-Mail: [Arnim.Goldbach@gmx.net](mailto:Arnim.Goldbach@gmx.net)  
Telefon: (0 51 36) 8 44 63  
Mobil: (0171) 82 49 741  
Homepage [www.bios-otze.de](http://www.bios-otze.de)

Datum: 22.09.2020

## **Höhenungleiche Bahnübergänge mehr denn je notwendig – Zug-Lärm nach Schienenlärmschutzgesetz begrenzen – Alpha-E (plus) nicht opfern**

Wir von der Bürgerinitiative Otze Schiene – BIOS – haben uns zum Ziel gesetzt, die Verhältnisse in Otze durch mehr Schienenverkehr verträglicher zu gestalten, wobei wir nicht gegen mehr Güterverkehr auf der Schiene sind – im Gegenteil. Aber dann müssen auch der zusätzliche Lärm begrenzt und die Querungsmöglichkeiten am Bahnübergang verbessert werden, damit durch lange Schrankenschließzeiten keine Dorfzerschneidung droht. Zugleich soll der Personennahverkehr auf der Schiene mindestens erhalten, möglichst sogar verbessert werden. Für diese Ziele ist die BIOS aktiv geworden und wird es weiterhin tun. Was aber ist bisher zu vermelden – und wo liegen derzeit unsere Hauptprobleme?

Wir von der BIOS haben in letzter Zeit – trotz (oder gerade wegen?) Corona – durchaus ermutigende Zeichen erhalten:

- In Berlin ist von Dr. Hendrik Hoppenstedt, MdB und Staatsminister bei der Bundeskanzlerin, ein Runder Tisch organisiert worden, wo es auch und gerade um unsere Anliegen ging, einschl. der Unterstützung unseres Zieles, den höhengleichen Bahnübergang in Otze aufzuheben und damit die Attraktivität des Ortes insgesamt zu verbessern (einschließlich der Schaffung von mehr Sicherheit für die Querenden).

Seiten 1 von 4

- Dass die Plan- und Genehmigungsverfahren vereinfacht und beschleunigt werden sollen, finden wir bei solchen Projekten wie die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge ebenfalls sinnvoll. Besonders groß wird die Akzeptanz für solche Projekte bei den Straßenbaulastträgern (bei uns in Otze Stadt Burgdorf – in Ehlershausen Region Hannover) dadurch werden, dass sie von einer finanziellen Belastung vollständig befreit worden sind. Und in der Tat haben auch wir von Schienen-Straßenprojekten zwischen Verden und Wunstorff erfahren, wo das Problem der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge konkret angegangen werden soll bzw. bereits wird. Für uns aber besonders erfreulich: Auch zwischen der Stadt Burgdorf und der DB gibt es inzwischen diesbezügliche Kontakte. In einer öffentlichen Mitteilung der Stadt Burgdorf „Ebenerdige Bahnübergänge in Burgdorf“ vom 08.07.2020 (Vorlage Nr. M 2020 1327) und bei der gemeinsamen Sitzung der Ortsräte Otze und Ehlershausen-Ramlingen in Ehlershausen am 09.09.2020 wurde darüber informiert, dass die Stadtverwaltung Burgdorf mit der DB Netz AG, Produktionsdurchführung Hannover am 23.06.2020 und am 10.07.2020 Vorgespräche über formale Fragen zur „angestrebten Beseitigung vorhandener Bahnübergänge und eines Ersatzes durch Über-/Unterführungen“ geführt hat. Weitere Gespräche sollen folgen, einschl. Ortstermine von Stadt- und DB-Vertretern an den jeweiligen Bahnübergängen. Es wurde sogar berichtet, dass in Otze eine Unterführung direkt neben dem jetzigen Bahnübergang auf südlicher Seite nicht nur von uns und der Stadt, sondern auch von der DB als sinnvolle erste Option – „als derzeit alleinige Priorität“ – eingeschätzt wurde. Diese positive Entwicklung konnten wir in ihrer Notwendigkeit durch unsere jüngste Zähl- und Messergebnisse (01./02. September d.J.) argumentativ für Otze untermauern, weil trotz Corona relativ hohe Schließzeiten durch insgesamt 202 Züge (5:25 Std. in 24 Std.) bei gleichzeitig relativ hohen Querungszahlen (insgesamt 2.764 Verkehrsteilnehmer jeglicher Art) mit einer zeitlichen Konzentration auf bestimmte Tageszeiten feststellbar waren (und das zum wiederholten Male).

Allerdings sind wir damit nicht alle Probleme los, einige könnten unseres Erachtens sogar hinzukommen:

- (1) Ein Problem haben wir während unserer jüngsten Zähl- und Messaktion selbst erfahren müssen. Aufgrund der Tatsache, dass ja Ende dieses Jahres nach dem Schienenlärmschutzgesetz keine lauten Züge mehr auf deutschen Schienen fahren dürfen, waren wir mehr als erstaunt – genauer: erschrocken –, dass der **Lärmpegel durch Güterzüge** im Vergleich zu 2019 nicht abgenommen, sondern sogar deutlich zugenommen hat: Im Durchschnitt verursachten die Güterzüge einen Spitzenlärm (und genau den hatten wir erfasst) von fast 95 dB(A), im Gegensatz zu 2019 von „nur“ knapp 92 dB(A). Nach den uns gegenüber von der DB Hannover gemachten Aussagen, dass immer mehr Waggons „auf Flüsterbremsen“ umgerüstet oder leise Waggons gleich ganz neu angeschafft werden, hätte die Entwicklung eigentlich in die andere Richtung gehen müssen; denn nach Angaben der DB sollte Mitte 2020 bereits insgesamt 90 % der DB-Waggons leise sein. Da wird die Zeit bis Ende des Jahres wohl wirklich knapp. Und wie verhalten sich die Betreiber von weiterhin lauten Zügen? Ganz nebenbei: Müss(t)en nicht die Lokomotiven auch umgerüstet werden?

Natürlich wissen wir, dass die DB nur einen Anteil von ca. einem Drittel des gesamten Güterverkehrsaufkommens auf sich vereint (jeweils ein Drittel Privat und ausländische Betreiber). Ferner haben wir auch beobachtet (da hat uns die Messung des Spitzenlärms geholfen), dass relativ viele „Misch-Güterzüge“ unterwegs

sind – das sind solche mit leisen, aber auch lauten Waggonen, die den Vorteil geringeren Lärms der leisen Waggonen fast völlig aufheben. Und wir wissen, dass wir „nur“ eine Momentaufnahme gemacht haben. *Insofern wird die Zeit wohl knapp, aber wir geben die Hoffnung nicht auf, dass mit dem Fahrplanwechsel ab 13.12.2020 auf deutschen Schienen tatsächlich keine lauten Züge mehr verkehren.*

- (2) Ein weiteres Problem dürfte vom zukünftigen Schienenpersonenfernverkehr ausgehen: Nach Informationen des Schienengipfels am 30.06.2020 (siehe Bahn-Report 5/2020, S. 4-9) ist neben dem Schienenpakt auch das **Modell „Deutschlandtakt“** weiterentwickelt worden (3. Entwurf). Danach sollen unter anderem Hochgeschwindigkeitszüge (Sprinter) von Hamburg nach Hannover die Fahrtzeit auf unter einer Stunde drücken und tw. von Hamburg an Hannover vorbei Richtung Bielefeld fahren (mit einer Geschwindigkeit von 250 bis 300 km/h). Wir können uns – wie viele andere auch – nicht vorstellen, dass mit solchen Geschwindigkeiten durch Bahnhöfe (z. B. Celle) gefahren werden kann.

Deshalb – so die Befürchtung – würden Neubaustrecken für solche Hochgeschwindigkeitszüge unumgänglich – und das für nur einige Minuten Fahrzeiterparnis bei gleichzeitiger allgemeiner Planbeschleunigung. Da diese Strecken – so in der Folge eine weitere Befürchtung – reine Personenfernverkehrsstrecken sein werden, würden dann vermutlich die Güterverkehre räumlich noch konzentrierter abgewickelt werden müssen, was für unsere Strecke Celle-Lehrte natürlich Folgen hätte (v. a. längere Schließzeiten und ggf. auch wieder mehr Lärm). Das könnte aber auch insgesamt das Ende von „Alpha-E“ sein (so geäußert im Bahn-Report 5/2020, S. 4). Das jedenfalls befürchten viele besonders in der Region „Mittlere und südliche Lüneburger Heide“. Das hat bereits zu **Protesten** geführt, auch weil das Vieregg-Gutachten (im Auftrag von verschiedenen Bürgerinitiativen in der Heide; siehe das Schreiben des Projektbeirates vom 11.09.2020) belegt, *dass das Modell „Deutschlandtakt“ in unserem Gebiet ohne Neubaustrecken auskommt, also mit Ausbaustrecken gelingt und damit mit Alpha-E vereinbar ist.*

Diesen Aktionen schließen wir uns grundsätzlich an, denn es *könnte* bedeuten, dass wir eine weitere Schienenverdichtung in unserem Gebiet bekämen (wobei wir nicht dogmatisch und kategorisch von vornherein jedes Schienenneubauprojekt gleichgültig ablehnen würden). Hinzu kommt die Befürchtung, dass durch eine allgemeine Planbeschleunigung Beteiligungsrechte der Bürgerschaft stark beschnitten werden. Die Proteste werden fortgesetzt und münden in einem **Status-treffen Schienenausbauprojekt Alpha-E Freitag am 20. November 2020**, zu dem der niedersächsische Verkehrsminister Bernd Althusmann und der Bahnbefehlshaber der Bundesregierung Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, ihre Teilnahme bereits zugesagt haben. *Auch wir von BIOS werden dort aktiv vertreten sein und unsere Bedenken und Forderungen einbringen.*

*Denn es geht um nichts Geringeres als die Aufklärung eines grundlegenden Widerspruchs, der auch uns besonders umtreibt: Einerseits befürchten wir „Auflösungserscheinungen“ des Projekts Alpha-E, wie oben deutlich wurde. Andererseits haben sich ausdrücklich gerade auch unsere Bundespolitiker, aber ebenso unsere Kommunen „Burgdorf / Lehrte / Sehnde“, unsere Regionsvertreter in der Regionsversammlung und das Land Niedersachsen politisch durch Landtagsbeschluss für Alpha-E positioniert, ebenso Enak Ferlemann vom BMVI am 30.11.2018 beim ers-*

ten Statustreffen Alpha-E in Celle. Dazu fordern wir nicht nur eine nähere Aufklärung über diese Entwicklung ein, sondern ein nachhaltiges Bekenntnis zum Projekt Alpha-E (plus).

Zu diesen Problembereichen fordern wir eine Diskussion über vier Leitfragen:

1. Wie groß ist die Gefahr, dass Ende 2020 doch nicht alle Züge auf deutschen Schienen leise verkehren? Wenn ja, welche Folgen hätte das? Was müsste kurzfristig und perspektivisch geschehen?
2. Auch wenn wir durchaus dafür sind, den Schienenverkehr in beiden Bereichen „Personen- und Güterverkehr“ zu stärken (wie der Schienengipfel ja beabsichtigt), weil sonst vor allem die Klimaschutzziele in Deutschland nicht erreichbar sind, haben wir doch Zweifel am in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unterstellten hohen Gewicht des gesamtwirtschaftlichen Nutzens von „einigen Minuten Zeitersparnis“. Ist dieser „Vorteil“ wirklich so hoch zu bewerten, dass er die erforderlichen riesigen Investitionen in Neubaustrecken „nur für die ganz schnellen Züge“ verbunden mit vielen weiteren Nachteilen (wie oben deutlich wurde) rechtfertigt?
3. Ist dadurch „Alpha-E (plus)“ ernstlich in Gefahr – oder gar am Ende? Das jedenfalls wäre ein schwerer Schlag für das Modell politischer Partizipation bzw. Teilhabe insgesamt (weil zudem die ganze Arbeit des Dialogforums Schiene Nord damit entwertet, wenn nicht sogar hinfällig wäre).
4. Bei speziellen Projekten – wie z. B. die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge – sehen auch wir eine Planbeschleunigung durchaus positiv, wie oben bereits betont wurde. Allerdings wird berichtet, es sei auch für allgemeine Projekte eine Planbeschleunigung vorgesehen und in der gesetzgeberischen Beratung. Auch wenn die Absicht nachvollziehbar ist, muss dennoch u. E. unbedingt vermieden werden, dass Beteiligungsmöglichkeiten der betroffenen Bürgerschaft völlig „ausgehebelt“ werden (können). Welche Partizipationsmöglichkeiten bleiben in einem eventuellen Gesetz?

Für das Leitungsteam



ARNIM GOLDBACH, Sprecher BIOS e.V.