



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

An die
Mitglieder der BIOS
und allgemeine Öffentlichkeit
zum Gespräch mit Dr. Hendrik Hoppenstedt
Informationen aus der Sicht von BIOS

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

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

Datum: 28.06.2023

Protokollarische Notizen zum Gespräch mit Dr. Hendrik Hoppenstedt (CDU, MdB) am 05.05.2023

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Dr. Hendrik Hoppenstedt (links im Bild) und Barbara Konze (rechts im Bild)¹:



¹ Bild 1 und 2: Arnim Goldbach.

Jan-Hinrich Brinkmann (links im Bild) und Insa Borchers (rechts im Bild) von der Stadt Burgdorf (Abteilung Stadtplanung):



Arnim Goldbach (Mitte), Hans-Peter Gruppe (rechts), Andreas Meyer (links) und Dietrich Vollbrecht (Zweiter von links) vom BIOS-Leitungsteam – zusammen mit Hendrik Hoppenstedt (Zweiter von rechts):²



² Bild von Barbara Konze.

Informationen (*kursiv*) zu folgenden Themen- und Fragenkreisen

1. Einführende Erläuterungen zur polarisierten und ambivalenten Situation „Ausbaustrecke (ABS) vs. Neubaustrecke (NBS)“ (s. Anhang 1) – anknüpfend an das Parlamentarier Treffen am 17.04.2023 in Berlin gem. eigenem subjektiven Eindruck und geführten Gesprächen (z. B. BIÜ, BM Armin Pollehn) – siehe Schreiben der Region Hannover an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr - BMDV (s. Anhang 2) – erste Ergebnisse der jüngsten BIOS-Aktion „Zählen und Messen“ vom 25./26.04.2023

— Die Einschätzung von BIOS, dass die „Frontlinie“ im Konflikt „ABS vs. NBS“ zwischen DB/BMDV und Land Niedersachsen/BI für Alpha-E/etliche Politiker verläuft und aktuell verhärtet ist, wurde i. W. bestätigt. Dabei zeigte sich Hendrik Hoppenstedt bereits in seiner Einleitung mit der Informationspolitik der DB und des BMDV äußerst unzufrieden; für das Verhalten der DB habe er kein Verständnis, immerhin sei die Deutsche Bahn AG (DB) 100%ige Tochter des Bundes. Auch das deckt sich mit unserem Eindruck, wonach die DB intransparent und tw. wahrheitswidrig kommuniziert(e) sowie tw. wenig gemeinwohlorientiert, also im öffentlichen Interesse, arbeitet, obwohl das verfassungsrechtlich und haushaltsrechtlich geboten ist.

— Immerhin bedeute – so Hendrik Hoppenstedt – die von der DB offensichtlich jetzt favorisierte NBS „A7 bis Soltau/B3 bis Celle“ („pinke Variante“: s. Anhang 1) einen Vertrauensbruch, während das Festhalten an Alpha-E (nach BVWP 2030) einen Vertrauensschutz bedeute. In die gleiche Richtung geht auch ein Schreiben der Region Hannover an BMDV-Minister Volker Wissing, das von zahlreichen Politikern – auch von Hendrik Hoppenstedt – unterschrieben wurde. Dazu unten mehr.

— 2. Welchen Eindruck hatten Sie als nds. MdB und Verfechter von Alpha-E vom Parlamentarier-Treffen und deren Ergebnis? Wie schätzen Sie die Positionen der politischen Parteien im Bundestag ein? Wie beurteilen Sie die Erfolgsaussichten von Alpha-E (ABS) – auch in Bezug auf die geplante Generalsanierung der Bestandsstrecke und in Bezug zur Kapazitätsfrage vor allem im Güterverkehr? Ist der Deutschlandtakt der wahre Alpha-E-Verhinderer? Welche Bedeutung hat „in Wahrheit“ das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)?

Hendrik Hoppenstedt war nach eigenem Bekunden aus Termingründen nicht die ganze Zeit beim Parlamentarier-Treffen. Aber die schon o. g. gegensätzlichen Positionen waren eindeutig feststellbar. Als möglichen „Kompromiss“ brachte dabei der niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies die Variante ins Spiel, wonach im Rahmen der geplanten Generalsanierung der Strecke Lüneburg-Celle zugleich die Ziele und Ansprüche von Alpha-E mit verwirklicht werden könnten. In eine ähnliche Richtung geht ein Schreiben des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE / Die Gütebahnen) an Olaf Lies vom 25.04.2023. Ziel ist es, möglichst schnell zu wirksamen, kapazitätssteigernden Maßnahmen bei der Schieneninfrastruktur durch Ertüchtigung von ABS zu kommen, wenn die Klimaziele nicht aus den Augen verloren werden sollen; dazu diene auch das geplante Planbeschleunigungsgesetz. NBS aber seien damit

„kurzfristig“ nicht vereinbar. Wenn dann später doch einmal NBS notwendig werden sollten, könne man mit einem „neuen Dialogforum“ immer noch nachsteuern (so auch Olaf Lies).

Zu den Positionen der Parteien im Bundestag meinte er, dass CDU und SPD mehrheitlich hinter dem ABS-Projekt (Alpha-E) stünden, während die Grünen (unverständlichlicherweise) eher NBS favorisieren; die FDP sei wohl eher für ABS, müsse aber auf den FDP-Verkehrsminister Volker Wissing Rücksicht nehmen.

Für ihn als MdB aus Niedersachsen selbst sei seit langem klar: Alpha-E (ABS nach BVWP 2030) müsse zum Erfolg verholfen werden. Darauf konzentriere er sich: Allein Alpha-E und „sonst nichts“. Alles andere bedeute einen großen politischen und gesellschaftlichen Vertrauensbruch gegenüber dem Projekt des Dialogforum Schiene Nord (DSN).³ Das bedeute für ihn, alles im Bundestag an Überzeugungsarbeit zu leisten, um Alpha-E zum Erfolg zu verhelfen - vor allem mit dem Argument des Vertrauensschutzes – zumal dann, wenn tatsächlich die Unterschiede im NKV zwischen NBS und ABS nur marginal seien und um 1 lägen (diesen Eindruck vermittelt zumindest der Tagesspiegel Background vom 26.04.2023: NBS ganz leicht über 1 und ABS ganz leicht unter 1). Allerdings sei derzeit schwer abschätzbar, wie die Entscheidung ausfallen werde (gerade wegen des Projekts Deutschlandtakt), umso wichtiger aber sei gerade eine solche Überzeugungsarbeit. Sollte es dennoch im Vorfeld „stimmungsmäßig“ auf eine NBS (etwa „pinke Variante“ A7/B3 bis Celle) hinauslaufen, werde man im Bundestag vonseiten der CDU und SPD dagegen argumentativ „schießen“.

Nach Überzeugung von BIOS wäre ein solcher Vertrauensverlust durch eine NBS auch ein Aspekt der Nutzen-Kosten-Betrachtung und müsse dort eingehen; denn Vertrauensverlust verkörpert gesellschaftliche („soziale“) Kosten und würde dann auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) belasten – natürlich unabhängig von ohnehin höheren Kosten durch die Kernforderungen der Stadt Burgdorf (z. B. Forderung nach schallhemmender Troglage einer NBS im Vergleich zu etwa 10 m hohen Hochstrecken). Dazu mehr unter Punkt 3.

Zum NKV wurde noch kritisch angemerkt, dass es schon seltsam sei, dass die ABS nun nur ganz leicht unter 1 läge (lt. Tagesspiegel Background, s.o.), während in der Vergangenheit diese Kennzahl deutlich unter 1 (tw. um 0,6 bzw. 0,5) kommuniziert wurde. Wenn das tatsächlich so ist, dann kann auch eine kleine Veränderung der Planung wieder ganz andere NKV hervorbringen, etwa durch eine Verstärkung klimaspezifischer Berechnungsfaktoren (v. a. nach dem wegweisenden Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz des Bundes) oder der oben bereits ange-deuteten Aspekte. BIOS (Arnim Goldbach) merkte an, dass man tw. den Verdacht nicht loswerde, dass hier vom „gewollten Ergebnis her“ die konkreten Berechnungen vorgenommen („hingerechnet“ bzw. „schöngerechnet“) wurden, wobei das eigentliche Grundkonzept der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) zum BVWP 2030 von 2015 durchaus gründlich, sehr komplex und ambitioniert erscheint. Denkbar wäre da, dass der Bundesrechnungshof (BHR) die konkreten Berechnungen der verschiedenen NKV prüft, denn eine Fehlentscheidung im Infrastrukturbereich aufgrund fehlerhafter NKV ist folgenreich und teuer, weil sie zu einer erheblichen Verschwendung von Steuergeldern führen kann.

³ Was leider „im Raum Lüneburg“ anders gesehen wird, allerdings mit tw. verschrobene, einseitigen und sogar unrichtigen Behauptungen und Argumenten. Siehe dazu die laufende Berichterstattung in UE-NEWS.

Als weiteres Vorgehen schlug Hendrik Hoppenstedt vor: Man solle abwarten und sehen, was dem Bundestag vorgelegt werde, um dann im Sinne der oben dargelegten Strategie reagieren zu können (für Alpha-E nach BVWP 2030 „kämpfen“ und MdB-Kolleginnen und –Kollegen überzeugen). Dazu will er sich auch mit Stadt Burgdorf und mit BIOS zeitnah kurzschließen, was von beiden Parteien sehr positiv aufgenommen wurde.

3. Welche Bedeutung messen Sie dem Positionspapier mit Kernforderungen der Stadt Burgdorf für alle Alternativen bei und wie beurteilen Sie dieses Papier inhaltlich?

Jan-Hinrich Brinkmann erläuterte kurz das Positionspapier der Stadt Burgdorf mit seinen Kernforderungen (wurde am 23.02.2023 vom Rat der Stadt Burgdorf einstimmig angenommen – ebenso vom Ortsrat Otze am 16.02.2023), das ja auch von BIOS eng mit begleitet wurde und vollumfänglich dahinter steht. Dann bat er um eine Einschätzung.

Hendrik Hoppenstedt vertrat (wiederholt) die Ansicht, dass es aus politisch-taktischen Gründen sinnvoll sei, zunächst allein auf Alpha-E zu setzen (siehe oben: „sonst nichts“) und entsprechende Forderungen zu formulieren und zu kommunizieren. Dabei sehe er fachlich-inhaltlich das Positionspapier sehr positiv. Aber auch die NBS mit entsprechenden Forderungen zu kommunizieren, könne in Berlin politisch ein fatales Signal an DB/BMDV senden, wonach die Kritiker von NBS sich ja schon damit, also mit dem „Scheitern“ von Alpha-E, abgefunden hätten. Besser sei es bzw. wäre es gewesen, die Forderungen bei NBS in der „Schublade“ zu haben, um sie dann bei Bedarf schnell herauszuholen.

Diese Sichtweise und Einschätzung konnten die Vertreter der Stadt Burgdorf (v. a. Jan-Hinrich Brinkmann) und von BIOS gut nachvollziehen. Dennoch war man der Überzeugung, man könne nicht so tun, als gäbe es das NBS-Problem nicht (wie ja oben bereits deutlich wurde). Deshalb – so Jan-Hinrich Brinkmann – habe man den „Eiertanz“ dadurch beheben wollen, dass man einerseits die NBS mit aufgenommen habe, andererseits aber gerade in der redaktionellen Endarbeit im Positionspapier ganz eindeutig und unmissverständlich Alpha-E (ABS) als die allein gewollte Alternative nachdrücklich einfordere. Wörtlich heißt es auf S. 1: „Dem Ergebnis des Dialogforums fühlen wir uns nach wie vor verpflichtet. Durch alle vier aktuell diskutierten Trassenalternativen, insbesondere durch die Planung von Neubautrassen, wird das Ergebnis des Dialogforums ignoriert. Dies lehnen wir ab.“ Dem haben wir vonseiten der BIOS nichts hinzuzufügen. Das bedeutet aber auch: Wir müssen alle die Überzeugungsarbeit leisten, dass wir uns keineswegs mit NBS „abgefunden“ haben.

4. Wie schätzen Sie die Erfolgsaussichten für mehr Lärmschutz – in Otze – ein, wenn die Strecke Celle-Lehrte keine Projektstrecke „Blockverdichtung“ (mehr) ist?

Dieses Thema ist nicht vertieft worden, zumal dieses Thema von Hendrik Hoppenstedt in einer Mail an BIOS ausführlich dargestellt wurde (s. Anhang 3) und auch wir von BIOS gerade neuere Messergebnisse zum Lärmproblem mit unserer Aktion am

25./26.04.2023 ermittelt haben, die aber leider aus speziellen Gründen einer außergewöhnlich geringen Zahl von Güterzügen nicht aussagekräftig genug sind (s. Anhang 4 und später unter www.bios-otze.de).

5. Zur aktuellen Lage zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Otze (und Ehlershausen) – auch aufgrund der jüngsten Querungszahlen und Schrankenschließzeiten

Hierzu berichtete Jan-Hinrich Brinkmann: Vor über 2 Jahren hat es schon einen Orts-termin am Bahnübergang Otze mit Vertretern der DB, der Stadt Burgdorf und von BIOS gegeben; danach hat die DB auch schon mit den potenziell betroffenen Eigentümern Kontakt aufgenommen. Aber dann ist es zu einer großen zeitlichen Verzögerung gekommen, vor allem aufgrund von personellen und projektorganisatorischen Problemen, Entwicklungen und Entscheidungen der DB; vor allem hat es Personalwechsel gegeben und es wurde das „kleine“ Projekt (Otze/Ehlershausen) in das große Projekt HHBH (Schienenprojekt in Norddeutschland/Niedersachsen) integriert. Aber jetzt ist die Machbarkeitsstudie für Ehlershausen (aufgrund einer Planungsvereinbarung) in Auftrag gegeben worden (EU-weite Ausschreibung): Wenn die heraus sei, dann käme gleich Otze an die Reihe (so ein Projektmanager der DB).

Das haben wir von BIOS erfreulich zur Kenntnis genommen. Immerhin konnten wir auf die hohen Querungszahlen bei unserer Aktion im April (s. Anhang 4) verweisen (wenn auch vielleicht außergewöhnlich hoch). Die zeigen deutlich, wie wichtig die Erhaltung der Dorfeinheit ist, wo doch zentrale örtliche Einrichtungen wie Schule, Kindergarten und Altenpflegeeinrichtung (etwa) östlich der Bahnlinie liegen, während die Feuerwehr beispielsweise (etwa) westlich der Bahnlinie angesiedelt ist. Auch alle Landwirte in „Groß-Otze“ haben Flächen jenseits der Bahnlinie. Aber wir haben auch darauf verwiesen, dass aufgrund der zeitlichen Verzögerungen inzwischen „Unsicherheiten“ bei potenziellen Eigentümern entstanden sind, die zu Vorbehalten führen könnten. Deshalb haben wir darauf gedrungen, dass so schnell wie möglich der Kontakt zu den potenziellen betroffenen Eigentümern wieder aufgenommen wird.

6. Zur Weiterentwicklung des ÖPNV auf der Schiene (S-Bahn): Zugverlängerung oder / und 3er-Taktung pro Stunde

Darüber ist aus Zeitgründen nicht mehr gesprochen worden. Ohnehin wird darüber in der Presse laufend berichtet (auch über derzeitige Probleme von S6 und S7).

Fazit:

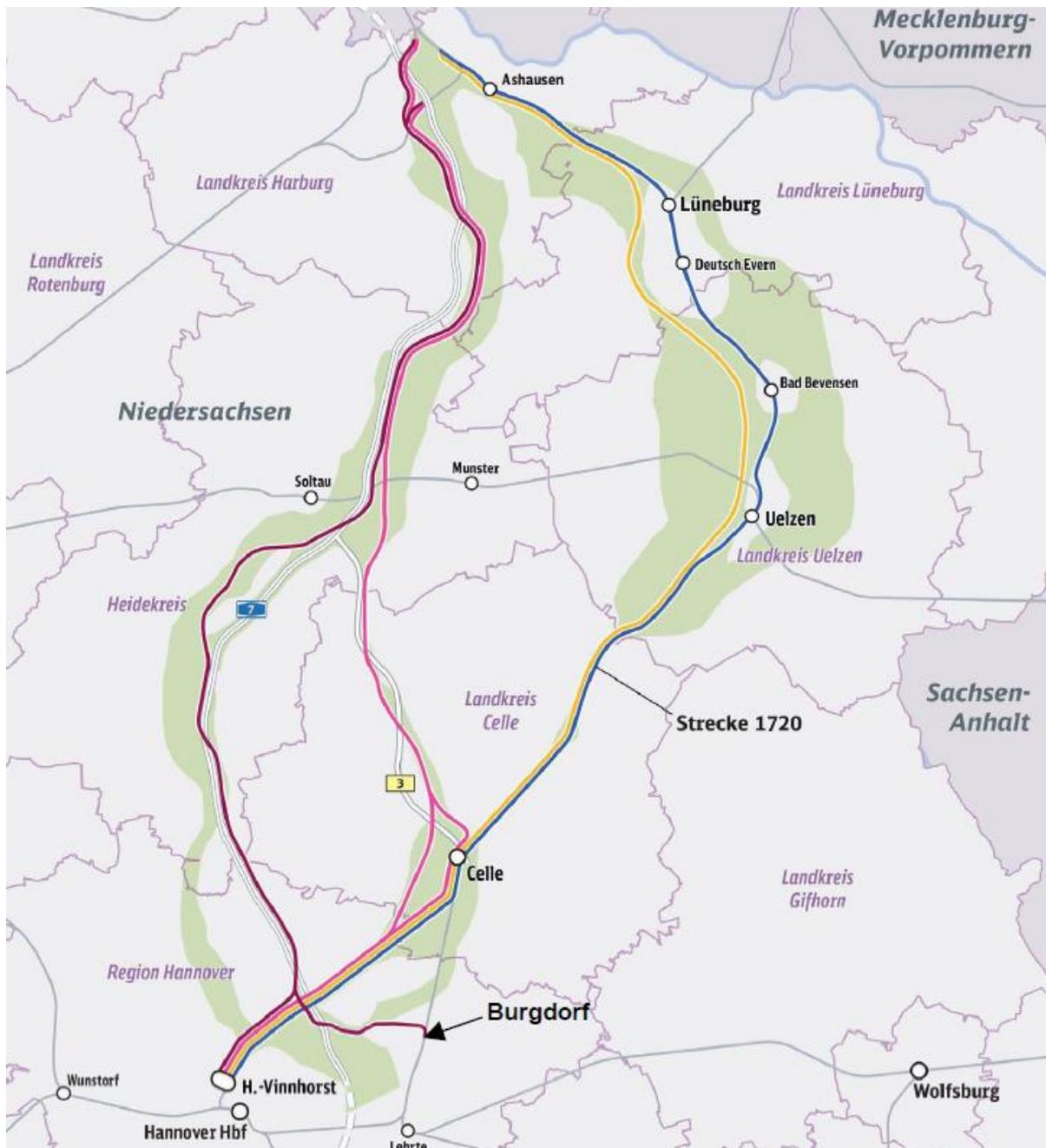
Wir danken Hendrik Hoppenstedt für das offene, fundierte und sehr vertrauensvolle, aber auch „kämpferische“ Gespräch, das uns mit vielen neuen Einblicken sehr bereichert hat, aber zugleich auch ganz klar und unmissverständlich bestätigt hat, dass wir in Berlin weiterhin eine große Unterstützung für ASB (Alpha-E) haben; denn jetzt „wird es ernst“. Und wir danken Barbara Konze, die eine so schnelle Gesprächsmöglichkeit organisiert hat. Schließlich danken wir auch Jan-Hinrich Brinkmann und Insa Borchers

von der Stadt Burgdorf für die Teilnahme am Gespräch und für wertvolle Beiträge; gleichwohl hätten wir gern auch Bürgermeister Armin Pollehn begrüßt, der aber einen anderen wichtigen, nicht verschiebbaren Termin hatte (dafür gab es vorab ein ausführliches Telefonat zwischen ihm und dem BIOS-Sprecher).

Armin Goldbach

Arnim Goldbach – für das Leitungsteam der BIOS

Anhang 1: Vier Trassenvarianten (farblich) in der Diskussion (Auszug aus dem Positionspapier der Stadt Burgdorf vom 23.02.2023, S. 2)



Anhang 2: Informationen zum Schreiben der Region Hannover an BMDV-Minister Volker Wissing

Politiker wollen keine neue Bahnstrecke

Gemeinsame Erklärung an Verkehrsminister Volker Wissing verfasst

Von Bernd Haase

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hat Post aus der Region Hannover erhalten. In einer gemeinsamen Erklärung fordern Spitzenpolitiker, beim Ausbau des Schienennetzes in Niedersachsen im Bestand zu agieren und auf eine Neubaustrecke zu verzichten. Die Neubaustrecke darüber fällt im Bundestag.

Zu den Unterzeichnern der Erklärung zählen Regionspräsident Steffen Krach (SPD), Hannovers Oberbürgermeister Bellit Onay (Grüne), die Bürgermeister und Bürgermeisterinnen von Burgdorf, Burgwedel, Lehrte, der Wedemark, Neustadt, Wunstorf, Langenhagen und Isernhagen sowie Bundestagsabgeordnete von SPD, CDU und Grünen, die in der Region ihren Wahlkreis haben.

Die Politiker pochen auf die Ergebnisse des sogenannten Dialogforums Schiene Nord, das 2015 den Ausbau im Bestand unter dem Namen „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ beauftragte. „Die Unterzeichner fühlen sich diesem Ergebnis des Dialogforums verpflichtet“, heißt es in der Erklärung.

Die Deutsche Bahn sieht das mittlerweile anders. Sie hat vier weitere Varianten geprüft, darunter auch Neubaustrecken. Favorit ist demnach eine Trasse, die zunächst an der Autobahn 7 und dann an der Bundesstraße 3 quer durch die Lüneburger Heide verläuft. Im Raum Celle würde sie auf vorhandene Strecken treffen. Die Bahn macht wirtschaftliche Kriterien geltend. Außerdem sei der sogenannte Deutschlandtakt für schnelleren und verlässlichen Schienenverkehr nur mit neuen Strecken zu erreichen.



„Nicht zufriedenstellend“: Der Gleisbau in Niedersachsen ist zwischen Politik und Bahn umstritten.

FOTO: ROLAND WEIHRAUCH/DPA

„Wir weisen darauf hin, dass die bisherige Vorgehensweise der Bahn nicht zufriedenstellend ist, und kritisieren insbesondere das intransparen-

rente Verfahren und die mangelhafte Kommunikation“, steht in dem Brief an Wissing. Die bei der Planung von der Bahn angenommenen Rahmendaten würden nicht von allen Fachleuten geteilt.

Für den Fall, dass sich der Bund für eine der vier neuen Varianten entscheidet, soll er das schnellstmöglich sagen, um eine öffentliche Diskussion zu ermöglichen. Ein Raumordnungsverfahren sei erforderlich, um einen transparenten Trassenvergleich zu erlangen. Und schließlich soll der Bund dann auch die Belange des Nahverkehrs berücksichtigen. Dabei fordern die Unterzeichner einen Halbstundentakt zwischen Hannover und Großburgwedel sowie gegebenenfalls auch eine S-Bahn-Verbindung zwischen den beiden Städten. Bisher fahren auf der Strecke Regionalzüge des Metronoms.

HA 2, 10.05.2023, S. 16

Anhang 3: Auszug aus dem Antwortschreiben von Dr. Hendrik Hoppenstedt vom 30.01.2022: zu TOP 4

...

Nach Rücksprache mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) kann ich Ihnen folgende Informationen mitteilen:

Wie Sie bereits wissen, verbietet das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmenschutzgesetz - SchlärmSchG) seit dem 13.12.2020 grundsätzlich den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG ist dazu verpflichtet, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben anhand einer nachträglichen Zufallsstichprobe zu überprüfen. Ein betroffenes Eisenbahnverkehrsunternehmen wird im ersten Schritt zur Lieferung von Listen über die Zugzusammenstellung (Liste der Wagen) aufgefordert. Sobald diese übermittelt wurden, erfolgt eine Überprüfung der Bremsausstattung (Art der Bremssohle) eines jeden in den Zug eingestellten Wagens. Sollte im Rahmen der Überprüfung keine fristwahrende und vollständige Übersendung der Informationen erfolgen, werden die aufgeführten Züge als Verstoß gegen das SchlärmSchG geführt. Laut Erhebungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind zum 31.12.2020 alle auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen auf das leisere Bremssystem umgerüstet.

Die bisher erhobenen Stichprobenprüfungen der DB Netz AG ergeben, dass seit der Umsetzung des SchlärmSchG bis einschließlich Juli 2021 im Schnitt 6,6 % der betroffenen Güterzüge gegen das Gesetz verstoßen haben und somit keine „leise“ Bremsausstattung im Sinne des SchlärmSchG nachweisen konnten. Ausnahmen im Sinne des SchlärmSchG sind in § 4 SchlärmSchG geregelt. Der Anteil der Trassenanmeldungen für laut durchgeführte Zugfahrten auf Grundlage von § 4 SchlärmSchG in Bezug zu allen durchgeführten Zugfahrten im Schienengüterverkehr liegt hier allerdings bei unter 0,1% (Stand Q3/2021).

An der Betriebsstelle HOTZ (Otze), Streckennummer 1720, wurden nach Angaben der DB Netz AG ausschließlich „leise“ Züge für den 07./08.09.2021 angemeldet. Die Messwerte der nahegelegenen Lärm-Monitoringstation des EBA in Celle weisen für rund 90 % der vorbeigefahrenen Güterzüge am 07.09.2021 und 08.09.2021 einen Vorbeifahrtexpositionspegel (energetisch gemittelter Schalldruckpegel über die Vorbeifahrtdauer) von maximal 86 dB(A) aus. Güterwagen, die einen Vorbeifahrtexpositionspegel von maximal 86 dB(A) aufweisen, gelten als lärmarme Güterwagen. Für Neuzulassungen von Güterwagen nach TSI Lärm (2014) liegt der bei Abnahmemessungen einzuhaltende Grenzwert bei 83 dB(A). Grundsätzlich können „leise“ Güterwagen im realen Betrieb den Wert jedoch übersteigen, ohne den Vorgaben der TSI Lärm zu widersprechen. Dies kann durch ungünstige akustische Eigenschaften wie etwa Radformfehler, klappernde Aufbauten oder durch einen von den hohen Vorgaben der Abnahmemessung abweichenden akustischen Gleiszustand vorkommen.

Weitere Ursachen für abweichende Messergebnisse können Differenzen in der Datenerhebung durch unterschiedliche Arten der Messung des Lärmpegels wie etwa der Messung des Maximalpegels entstehen. Entscheidend für eine einheitliche Betrachtung sind nach Auffassung des BMDV zudem das Messsequipment und die Randbedingungen wie der Abstand der Messung zum Gleis, die Berücksichtigung von Fremdgeräuschen und die akustischen Ausbreitungsbedingungen. Ihre Messstelle ist an einem Bahnübergang lokalisiert. Gemäß der Richtlinie zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) ist für einen Bahnübergang aufgrund von Reflektionen und anderen Schienenrauheiten ein Zuschlag von ca. 5 dB gegenüber der freien Strecke anzusetzen. Zudem sind ggf. weitere Reflexionen von Gebäuden o. ä. für die Messung zu berücksichtigen. Für eine Vergleichbarkeit der Messwerte müssen ebenso Begegnungsfahrten identifiziert werden und von der Auswertung ausgeschlossen werden.

Ihrem Wunsch, die Bearbeitung von Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bahnstrecke 1720 im Bereich Burgdorf vorzuziehen, erteilt das BMDV derzeit aus grundsätzlichen methodischen Gründen und wegen der zu beachtenden Gleichbehandlung eine derzeitige Absage. Nach einer Prioritätsberechnung und Prioritätenkennzahl (PKZ) wird bundesweit festgelegt, in welcher Abfolge die belasteten Abschnitte zu bearbeiten sind. Bereiche mit hoher Betroffenheit und mit starken Überschreitungen des Auslösewertes werden nach vergleichbaren Kriterien bei der Einleitung der erforderlichen Planungsschritte entsprechend priorisiert. Die betreffende Bahnstrecke 1720 verfügt laut Anlage 3 zum Gesamtkonzept über

eine im bundesweiten Vergleich sehr geringen PKZ von 12,185. Von daher kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgesehen werden, wann mit der Bearbeitung des Abschnitts begonnen wird.

Die Reduzierung des Auslösewerts von 57 dB(A) auf 54 dB(A) ab dem 01.01.2022 hat zudem keinen signifikanten Einfluss auf die Reihenfolge der Bearbeitung, da alle in Anlage 3 des Gesamtkonzepts befindlichen Streckenabschnitte von der Absenkung profitieren. Durch die Absenkung können ggf. mehr Wohneinheiten förderfähig sein, so dass dadurch ein größerer Maßnahmenumfang entsteht. Erst durch die Aufnahme in die Anlage 1 des Gesamtkonzepts beginnt die Bearbeitung des Sanierungsabschnitts.

...

Hendrik Hoppenstedt

Anhang 4: HAZ-Anzeiger-Bericht über 7. Zähl- und Messaktion der BIOS (Anzeiger vom 05.05.2023, S. 1

Auf den Schienen geht es leiser zu

Siebte 24-Stunden-Messung der Bürgerinitiative Otze Schiene zeigt Verbesserung bei den Lärmwerten

Von Sandra Köhler

Otze. Bereits zum siebten Mal seit 2016 haben die Aktivistinnen und Aktivisten der Bürgerinitiative Otze Schiene (Bios) am Bahnhof des Burgdorfer Ortsteiles eine 24-Stunden-Messung vorgenommen. Akribisch wurde der Lärmpegel der durchfahrenden Güter- und Personenzüge gemessen. Im Vergleich zur letzten Messung im Jahre 2021 ist es deutlich leiser geworden auf den Schienen – allerdings waren auch wesentlich weniger der lauten Güterzüge unterwegs: Statt 141 nämlich nur 64, dazu zehn Loks und Bauzüge.

Die Halbschranken senken sich, die rote Lampe am Otzer Bahnübergang leuchtet auf. Arnim Goldbach bezieht Position vor dem Andreaskreuz und aktiviert das Schallpegelmessgerät. Der Güterzug rauscht an ihm vorbei. Ein Blick aufs Display zeigt einen Peak von 85,9 Dezibel. Der nächste Zug lässt nicht lange auf sich warten. Diesmal ist es eine S-Bahn. „Das ist einer der neuen Züge der Transdev. Die sind angenehm leise. Das macht ungefähr zehn Dezibel Unterschied.“ Ein erneuter Blick aufs Display bestätigt: 77,4 Dezibel sind es jetzt.

Gesetz sorgt für weniger Lärm

„Wir messen im Gegensatz zum Eisenbahn-Bundesamt nicht den Durchschnittswert, sondern den Spitzenwert“, sagt Goldbach, „denn der weckt die Leute nachts.“ Mit dem Inkrafttreten des Lärmschutzgesetzes im Jahr 2020 dürfen laute Güterwagen eigentlich gar nicht mehr eingesetzt werden. Diese Regelung scheint zu fruchten: Seitdem sei es grundsätzlich ruhiger geworden auf den Schienen, sagt Goldbach. Die aktuelle Messung bestätigt das subjektive Empfinden: Der durchschnittlich gemessene Lärmpegel liegt bei 83,9 Dezibel. 2021 waren es noch 90,2 Dezibel.

Insbesondere die neuen, leisen Personenzüge wirkten sich Goldbach zufolge positiv aus: 62,1 Dezibel brachte der leiseste Personenzug 2023 auf die Anzeige, 2021 waren es noch 72,5 Dezibel. Probleme aber machten immer noch sogenannte Mischzüge: Züge mit leisen Waggons, zwischen denen sich doch ein oder mehrere laute befanden. Insgesamt aber gebe es auch hier eine deutliche Verbesserung: Der lauteste Güterzug brachte es in diesem Jahr auf 102,8 Dezibel, 2021 waren es 106,6 gewesen. Und auch der durchschnittliche Lärmpegel der Güterzüge sank von 92,7 auf 90,5 Dezibel.



Messen: Arnim Goldbach misst den Lärmpeak des durchrauschenden Güterzugs am Bahnhof Otze.

FOTOS: SANDRA KÖHLER

„Wir messen im Gegensatz zum Eisenbahn-Bundesamt nicht den Durchschnittswert, sondern den Spitzenwert – denn der weckt die Leute nachts.“

Arnim Goldbach,
Bürgerinitiative Otze Schiene (Bios)

Nur 148 statt 212 Züge – das macht sich an den Schließzeiten bemerkbar. Statt 5,36 Stunden blieben die Schranken nur 3,58 Stunden ge-

schlossen. Dafür aber mit durchschnittlich 1,48 Minuten deutlich länger als die 1,35 Minuten 2021. Auffällig im Vergleich zur letzten Messung ist auch eine deutlich erhöhte Zahl die der den Bahnübergang Querenden: 2512 Fahrzeuge (2021: 1832), 228 Fußgänger (2021: 224) und 203 Fahrräder (2021: 368).

Als Grund für die Zunahme an Fahrzeugen hat die Bios eine Sperrung der Autobahn 2 von Hannover-Ost bis Peine und die damit verbundene Umleitung über die Bundesstraße B188 ausgemacht. Weil diese ebenfalls überlastet gewesen sei, hätten die Autofahrenden nach einer Ausweichroute gesucht, sagt Goldbach.

Bios hofft mittelfristig auf

Besonders vermerkt wurden auffällig breite und hohe Fahrzeuge. Denn das ist für den von der Bios geforderten Tunnel oder Brücke zur Querung des Bahnüberganges wichtig. Dass das tatsächlich



Verhältnismäßig leise: Die von der Transdev eingesetzte neue S-Bahn erreicht hier 77,4 Dezibel.

kommt, dafür sehe es gut aus. Wann? Das stehe noch nicht fest, sagt Goldbach. „Wir hoffen, dass es zeitnah geschieht, wissen aber, dass die Antiatomkraftbewegung auch

40 Jahre benötigt hat. So lange dauert es hier hoffentlich nicht.“ Gespräche zum benötigten Grunderwerb sind laut Bios bereits angekündigt.