



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

**Jahresbericht 2020**  
**Bürgerinitiative Otze Schiene –**  
**BIOS e.V.**  
**Arnim Goldbach**  
**Otze**

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  
 Internet: www.bios-otze.de

Datum: 26.07.2021

**Erstes Halbjahr (Abdruck auch im Hertha Kurier Nr. 187, August 2020):**

## **A. BIOS im 1. Halbjahr wegen Corona fast nur im Stand-by-Modus**

### **1. So hatten wir uns das 1. Halbjahr nicht vorgestellt, aber der Start mit der Veranstaltung in Uelzen am 23.01.2020 war viel versprechend.**

Nachdem wir ein recht erfolgreiches Jahr 2019 hinter uns hatten, wollten wir mit Schwung auch in das neue Jahr starten. Und tatsächlich konnten wir am 23.01.2020 in Uelzen an einer Veranstaltung teilnehmen, wo die sog. „Vieregg-Studie“ vorgestellt wurde. Sie hat im Wesentlichen zum Thema, die Strecke Ashausen/Lüneburg bis Celle so zu optimieren, dass im Güterverkehr das Alpha-E-plus-Modell realisiert und zugleich der Personenfernverkehr zum Stundentakt-Modell weiterentwickelt werden kann. Dass diese Modelle auch auf unsere Strecke Celle-Lehrte Auswirkungen haben werden, kann man getrost annehmen.

Doch danach entwickelte sich die Corona-Krise zu einer Pandemie, sodass uns die Termine wegbrachen; aber auch wir mussten selbstverständlich alle Termine absagen. Das galt v. a. für unsere Leitungsteam-Sitzungen, aber auch für die für den 15.05.2020 geplante ordentliche Jahresmitgliederversammlung. Ebenso wurde die jährliche Informationsveranstaltung der DB Hannover abgesagt, die am 23.04.2020 stattfinden sollte. Sie wurde aber als Online-Veranstaltung am 17.06.2020 nachgeholt. Darüber wird etwas ausführlicher berichtet, weil andere Veranstaltungen nicht stattfinden konnten.

## 2. Teilnahme von BIOS an der jährlichen Informationsveranstaltung der DB Hannover über das Projekt „Hamburg – Bremen – Hannover“ bzw. Alpha-E (plus): Zusammenfassung der Informationen der digitalen Veranstaltung am 17.06.2020 aus BIOS-Sicht

Die Info-Veranstaltung mit nachgelagerten Nachfragemöglichkeiten spiegelt den aktuellen Diskussionsstand gut wider:

(1) Bericht über den Stand der vier Teilprojekte des Gesamtprojekts „Hamburg – Bremen – Hannover (HHBH)“ (s. auch die Vortragsfolien und das Protokoll in Form einer Dokumentation – unter [www.hamburg-bremen-hannover.de](http://www.hamburg-bremen-hannover.de) – Auszüge jeweils daraus unten):

1. Bremerhaven – Langwedel – Uelzen
2. Rotenburg (Wümme) – Verden
3. Verden – Nienburg – Wunstorf/Minden
4. **Ashausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover/Lehrte**

Unsere Strecke **Celle-Lehrte** (C-L) ist Teil des 4. Teilprojekts.

Insgesamt zeigte sich die **DB zufrieden** mit dem Fortschritt des Gesamtprojekts:



(2) Um rechtssicher die Projekte zum Abschluss zu bringen, sind folgende **Kriterien** zu beachten: Das Projektergebnis muss in seiner Gesamtheit

- **verkehrlich Engpassfreiheit** gewährleisten,
- **betrieboptimal** sein,
- **volkswirtschaftlich sinnvoll** sein;

unter Berücksichtigung der **Umweltbelange** und der **raumordnerischen** Belange.

Die DB berücksichtigt bei ihren Untersuchungen sowohl das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord als auch das Vieregg-Gutachten (Teilstrecke: Ashausen – Celle, insbesondere Lüneburg – Uelzen: „**Gläserne Werkstatt**“ für 3. Gleis).

Die gegenwärtige Grundlagenermittlung (s. o.) ermöglicht z. Zt. noch keine 3-D-Visualisierung, die aber geplant ist.

**Rechtssicherheit** verlangt, dass das Projekt vor Gericht bestehen kann. Das ist allgemein Grundsatz des Verwaltungsrechts als auch konkret Anforderung des Eisenbahnbundesamtes (EBA). Das bedeutet v. a., dass Alternativen von vornherein nicht ausgeschlossen werden dürfen, erst nach eingehender Prüfung. So ist auch die *Alternative „A-7-Strecke“ noch nicht ganz vom Tisch* (Forderung von Lüneburg), also konkret noch offen. Entscheidend wird das Ergebnis einer **Sensitivitätsanalyse** sein.

— (3) Bezogen auf unsere **Strecke Celle – Lehrte** wurde die Auffassung wiederholt, dass vermutlich „wenige Indikatoren“ vorlägen – sprich: nur zu wenige Maßnahmen nötig seien –, die ein Teilprojekt rechtfertigen würden. Aber: Grundlage für die DB-Planungen ist weiterhin der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030), wo die Strecke als Blockverdichtungsstrecke mit angenommenen 290 Zügen pro Tag immer noch verankert ist. Und außerdem sei die Strecke C-L im Projekt **Digitalisierung der Streckenführung Deutschland** durch ETCS (European Train Control System – Europäisches Zugsteuerungssystem) berücksichtigt. Ein konkreter Termin konnte – auf **Nachfrage (von BIOS)** – nicht genannt werden.

— Auch auf die **Frage (von BIOS) nach aktuellen Zugzahlen Celle-Lehrte** wurde nur auf die Zahl im BVWP 2030 verwiesen (290 Züge pro Tag), die für die DB weiterhin bindend sei. Im Übrigen würden die Verkehrsträger ihre Verkehrswege selbst wählen, sodass die Zahl immer nur eine grobe Annahme ist. Es wurde aber von der DB zugesagt, die Möglichkeit zu eröffnen, über einen Link Zugzahlen bei speziellen Strecken abfragen zu können.

Die Fragen liegen mit Antworten inzwischen als Protokoll (Dokumentation) zur Info-Veranstaltung vor (zugesandt von DB HHBH mit Mail vom 09.07.2020): siehe unten.

— Wenn also die **Strecke Celle-Lehrte tatsächlich kein HHBH-Projekt (bzw. Alpha-E-Projekt) werden sollte**, stellt sich die **Frage für uns nach verbleibenden Möglichkeiten, die Belastungen für den Ort zu reduzieren**. Dazu wurde auf Wunstorf und Neustadt/Rbg. verwiesen, wo die Kommunen initiativ geworden sind, indem sie an die DB herantreten sind, um nach Möglichkeiten, höhenungleiche Bahnübergänge zu schaffen, zu suchen. Die Initiative müsse aber von den Kommunen als Straßenbaulastträger kommen. Die DB habe dafür durchaus Ansprechpartner (aber nicht im Rahmen von HHBH/Alpha-E). Die Finanzierung müsse „über Dritte“ erreicht werden, wobei die **Neuerung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes** hinsichtlich der Finanzierung Erleichterungen für die Kommunen bringen würden (darüber wurde schon berichtet).

Da werden wir von BIOS aus weiterhin am Ball bleiben und in dieser Frage besonders initiativ werden.

(4) Hinsichtlich der Lärmbelastung wurde die Frage gestellt, wieweit die Entwicklung bei der **Umrüstung auf Waggons mit Flüsterbremsen** gediehen sei. Immerhin sei

Ende 2020 die Anforderung des Schienenlärmschutzgesetzes einzuhalten. Dieses ganze Themengebiet konnte aus Zeitgründen im Rahmen der 100 Minuten nicht mehr behandelt werden – und damit auch die konkrete BIOS-Frage nicht beantwortet werden. Eine nachträglich gestellte Frage wurde im Rahmen des mit Mail vom 09.07.2020 zugesandten Protokolls (Dokumentation) der DB HHBH wie folgt beantwortet (mit einer Ergänzung um das Projekt MegaHub in Lehrte-Ahlten: Auszug aus dem Protokoll (Dokumentation) der Info-Veranstaltung vom 17.06.2020, S. 4.):

**Wie ist der Stand zur Umrüstung auf leise Züge? Gibt es Informationen auch zu anderen Schienennutzern (private und ausländische Betreiber)? Wird die Anforderung des Schienenlärmschutzgesetzes, ab Ende 2020 auf deutschen Schienen nur leise Züge fahren zu lassen, realisiert werden können? Welche Folgen hätte es für den "Betriebsablauf", wenn weiterhin "laute Züge" nur so schnell fahren dürfen, dass sie nicht mehr Lärm verursachen wie leise Züge mit normalem Tempo?**

[DB Netz AG:] Mit Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes dürfen nur noch „leise“ Güterzüge auf dem deutschen Streckennetz fahren. „Laute“ oder Misch-Güterzüge werden auf Nebenstrecken umgeleitet, auf denen sie nur so schnell fahren dürfen, dass sie die Lärmwerte der „leisen“ Züge nicht überschreiten.

(Auszug aus Schienenlärmschutzgesetz: "Mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 ist das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten.")

**Welchen Einfluss wird die Vollausslastung des MegaHub auf die Strecke Celle-Lehrte (einschl. Zu- und Abgangsstrecken) haben, was die Zugfrequenz angeht, die ja auch entscheidend für die Schrankenschließzeiten bei uns ist?**

[DB Netz AG:] Der Mega-Hub Lehrte ist in der Prognose 2030 berücksichtigt.

(5) Ein weitere Info-Veranstaltung der DB für den Bereich Hannover Ost soll es im 2. Halbjahr 2020 geben – ob wieder in Form einer Präsenzveranstaltung oder nochmals digital wurde offengelassen. Eine Einladung erfolgt rechtzeitig.

Wann der 3. Runde Tisch stattfinden kann, steht derzeit nicht fest.

### 3. Weitere Aktivitäten

(1) Ende März haben wir den Bericht über unsere Zähl- und Messaktionen aktualisiert und ergänzt herausgegeben. Er ist unter [www.bios-otze.de](http://www.bios-otze.de) unter „Aktuell“ heruntergeladen werden. Den Bericht haben wir unseren Ansprechpartnern in Verwaltung und Politik (örtlich, regional, landes- und bundesweit) zugesandt.

(2) Genau daraufhin hat es eine Rückmeldung von Dr. Hendrik Hoppenstedt gegeben, der uns ja schon mehrfach besucht hat (was momentan leider nicht geht). Die nachfolgend abgedruckte Mail beinhaltet durchaus positive Perspektiven:

Sehr geehrter Herr Goldbach,

vielen Dank für die Informationen zum Ergebnis der durchgeführten Zählung am Bahnübergang Otze und Ihre Einordnung. Die Schließzeiten an den Bahnübergängen sorgen für erhebliche Verkehrsbehinderungen mit langen Wartezeiten und Rückstaus. Die Problematik wird in der Region Hannover immer wieder von Bürgern, Kommunen und Mandatsträgern zur Sprache gebracht. Ich hatte im letzten Jahr zu einem Runden Tisch in das Bundeskanzleramt eingeladen, an dem u.a. der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann, Mitarbeiter der Deutsche Bahn (DB) sowie dem Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung teilgenommen haben. Auch dort wurde über diese Thematik gesprochen. Das langfristige Ziel muss es sein, den höhengleichen Bahnübergang in Otze aufzuheben und durch einen Tunnel oder ein Brückenbauwerk zu ersetzen.

Die Bundesregierung will solche Projekte insgesamt stärker unterstützen und hat dazu Ende letzten Jahres das Gesetz zur Planungsbeschleunigung auf den Weg gebracht. Dadurch sollen die Planungsverfahren verschlankt und die Kommunen entlastet werden. Für bestimmte Ersatzneubauten wie Tunnel oder Brücken müsste nicht mehr zwingend ein aufwändiges Genehmigungsverfahren durchgeführt werden, sondern sie könnten von der Genehmigungspflicht ausgenommen werden. Der Bundestag hat das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich in der Drucksache 19/15626 und das damit in Verbindung stehende Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz in der Drucksache 19/15619 am 31.1.2020 beschlossen. Die Gesetze sind mit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt vom 12.3. und 31.3.2020 in Kraft getreten.

Mit Blick auf das Eisenbahnkreuzungsgesetz könnte das positive Effekte bewirken. Bisher stellt das Eisenbahnkreuzungsgesetz die Anrainer-Kommunen in der Region Hannover bei der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen vor finanzielle Herausforderungen. Wenn diese Straßenbaulastträger sind, wurden sie bisher laut Eisenbahnkreuzungsgesetz zur Finanzierung herangezogen. Das Gesetz zur Planungsbeschleunigung sieht eine vollständige Entlastung der Kommunen vor. Künftig wird der Bund die Hälfte, die Bahn ein Drittel und das Land ein Sechstel der Baukosten für Brücken oder Tunnel an Bahnübergängen tragen. Durch die Entlastung der Kommunen von Finanzierungsbeiträgen sollen zudem Investitionen in das Schienennetz beschleunigt werden.

Damit steigt nach meiner Auffassung auch die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger für das Alpha-E Schienenprojekt, wenn das tägliche Warten vor geschlossenen Schranken beendet wird. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass mit den Gesetzen eine beschleunigte Planung erreicht werden kann, ohne die erforderlichen Umweltprüfungen und die Bürgerbeteiligung einzuschränken. Jetzt gilt es, auf Basis der beschlossenen Gesetzesgrundlagen in die konkrete Planung bzw. Umsetzung einzutreten.

Darüber hinaus entwickelt die DB auf Initiative der Kommunen derzeit individuelle Lösungen für die Auflösung von Bahnübergängen. Als Beispiel für eine gute Zusammenarbeit hat die DB jüngst in einer Videokonferenz die Bahnübergänge „Luther Weg“ in Wunstorf und „Nienburger Straße“ in Neustadt am Rübenberge aufgeführt. Insgesamt verlaufen die Gespräche mit den Kommunen zu der Aufhebung der Bahnübergänge gut und kooperativ. Aus diesem Grund sollen in der nahen Zukunft auch Gespräche mit Kommunen wie Burgdorf durchgeführt werden.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen  
Hendrik Hoppenstedt

Dr. Hendrik Hoppenstedt  
Mitglied des Deutschen Bundestages  
Staatsminister bei der Bundeskanzlerin  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Gerade was die Schaffung eines höhenungleichen Bahnübergangs (durch Tunnel oder Überführung) anbelangt, werden wir in Zukunft unser Hauptaugenmerk legen müssen – selbst wenn unsere Strecke Celle-Lehrte nicht (mehr) zum Projekt „Alpha-E-plus“ zählen sollte (s. Punkt 2).

(3) Coronabedingt konnten wir vom Leitungsteam im ersten Halbjahr nur einmal tagen, nämlich am 14.01. Danach „war Pause“ (nächste Sitzung war erst am 01.07.).

#### **4. Ausblick**

(1) Da passt es sich gut, dass wir – trotz Corona – unsere fünfte Zähl- und Messaktion durchführen werden und zwar am 01./02. September 2020 (von 06:00 – 06:00 Uhr). Da können wir überprüfen, wie sich nicht nur die Lautstärke entwickelt hat (immerhin dürfen ab Dezember 2020 mit dem Fahrplanwechsel nur noch leise Züge auf deutschen Schienen verkehren – nach Schienenlärmschutzgesetz), sondern wie sich auch die Schließzeiten in Verbindung mit den Querungszahlen entwickeln, was entscheidend ist für unsere Forderung nach einem höhenungleichen Bahnübergang.

Schon jetzt möchten wir uns vom Leitungsteam bei allen spontanen Helfern für ihre Bereitschaft danken, die Aktion zu unterstützen. Es ist beeindruckend, dass schon alle Zeiten (immer 2 Stunden) besetzt sind (sechs Wochen vor der Aktion). Chapeau!

(2) Die am 15.05.2020 ausgefallene ordentliche Jahresmitgliederversammlung 2020 wollen wir jetzt am 29.10.2020 nachholen. Einen „coronageeigneten“ Ort müssen wir aber noch finden.

**Zweites Halbjahr (Abdruck auch im Hertha Kurier Nr. 190, Februar 2021):**

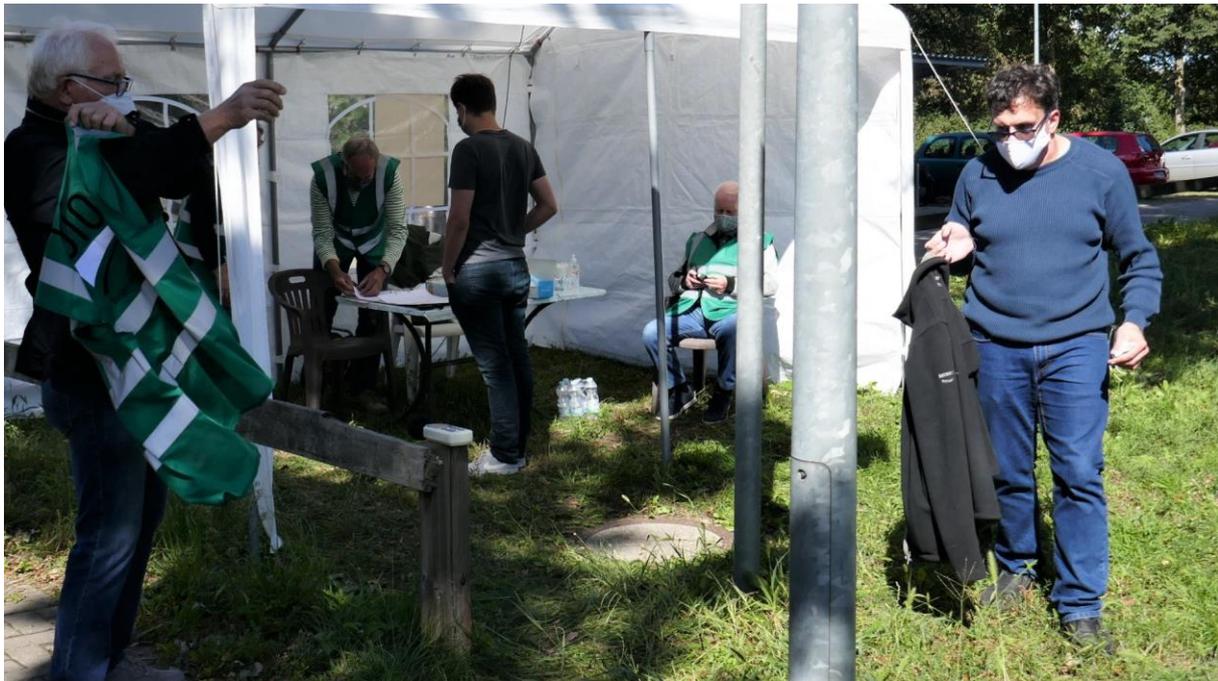
## **B. BIOS im 2. Halbjahr 2020 wieder aktiver**

### **1. Etliche Vorhaben konnten wir trotz Corona verwirklichen.**

Nach dem Stand-by-Modus im ersten Halbjahr 2020 konnten wir – trotz noch nicht überstandener Corona-Pandemie – im 2. Hj. d. v. J. dennoch einige wichtige Aktionen durchführen und Akzente setzen: Dazu gehören insbesondere die 5. Zähl- und Messaktion Anfang September, die nachgeholt Mitgliederversammlung Ende Oktober, die Kommunikation mit der Politik, der DB und der Stadt Burgdorf sowie das Statustreffen des Projektbeirates Alpha-E (einschl. vorbereitender Aktivitäten der Übergeordneten Bürgerinitiativen (ÜBI).

### **2. Fünfte Zähl- und Messaktion Anfang September 2020.**

Unsere 5. Zähl- und Messaktion fand unter strengen Corona-Bedingungen statt. Davon zeugt das folgende Bild.



### Wachwechsel – coronagerecht

Die folgende Tabelle enthält die wesentlichen Ergebnisse dieser Aktion vom 01.09. 06:00 Uhr bis 02.09.2020 06:00Uhr (mit Vergleich zum Vorjahr):

<b>Erfassungsbereiche (Fettschrift: 2020)</b>	<b>Summen / Durchschnitt (Vergleich: 2019)</b>	<b>Höchstwerte (Vergleich: 2019)</b>	<b>Minimalwerte (Vergleich: 2019)</b>	<b>Besonderheiten und Vergleich 2019 und 2018</b>
<b>Zugzahlen (Verteilung nach Stunden siehe ausführlichen Bericht)</b>	<b>Gesamt 202 Züge</b>  2019: 169 Züge	<b>127 Güterzüge (davon 4 Loks)</b>  2019: 89 Güterzüge (davon 2 einzelne Loks)	<b>73 S-Bahnen (+ 2 Metronom)</b>  2019: 79 S-Bahnen (?) (davon 1 „fremde“) + 1 IC	<b>Trotz Corona über 200 Züge</b>  2019: vermutlich Einfluss durch Unwetter in Hessen
<b>Lärm – Angaben in dB(A) – Höchstwerte, keine energieäquivalenten Durchschnittsgrößen</b>	<b>Durchschnitt (Ø): 89,0</b>  <b>S-Bahn: Ø = 81,7: Minimum: 63 – Maximum 107, wegen Hupe</b>  <b>G-Züge: Ø = 94,8 dB(A): Minimum 75,2</b>	<b>Höchstwert: 107,0 (S-Bahn mit Hupe)</b>  <b>lautester Güterzug: 105), lautester Sonst. 95,5 (Metronom)</b>	<b>Minimumwert: 63,0 (S-Bahn)</b>  <b>Leisester G-Zug: 75,2 – leisester Sonst. 84,1 (Einzel-Lok)</b>	<b>Lärmpegel hat gegenüber 2019 deutlich zugenommen</b>  <b>Alarmzeichen: Ab Ende 2020 dürften keine lauten Züge mehr fahren (Schienen-</b>

	<p><b>– Maximum 105</b></p> <p><b>Sonstige: Ø = 90,6: Min. 84,1 – Max. 95,5</b></p> <p>2019: Durchschnitt (Ø): 85,8 - S-Bahn: Ø = 78,9 G-Züge: Ø = 91,9</p>	2019: Höchstwert: 107,0	2019: Minimumwert: 60,7	<p><b>lärmschutzgesetz) - Relativ viele „Mischzüge“ (leise u. laute Waggons)</b></p> <p>Geringer, aber Höchstwert höher als 2018 (v. a. bei Güterzügen)</p>
<b>Schrankenschließzeiten</b>	<p><b>Gesamt: 5:25 Std.</b></p> <p>2019: Gesamt: 4:47 Std.</p>	<p><b>Längste: 4:25 Min (2 S-Bahnen)</b></p> <p>2019: Längste: 3:03 Min.</p>	<p><b>Kürzeste: 0:42 Min (1 Metronom)</b></p> <p>2019: Kürzeste: 0:41 Min.</p>	<p><b>Schließzeit pro Zug im Ø: 1:37 Min. (etwas kürzer im Ø als die beiden Jahre zuvor)</b></p> <p>2019: 24 min weniger als 2018</p>
<b>Querungen</b>	<p><b>Gesamt: 2.764</b></p> <p>2019: Gesamt: 2.774</p> <p>(ca. 600 Querungen weniger als 2018)</p> <p>häufigste Querungen: 07-08 h: 264 (75 weniger als 2018)</p>	<p><b>Motor. Fahrzeuge: 1.999</b></p> <p>2019: Motor. Fahrzeuge: 2.045</p> <p>(565 weniger als 2018)</p>	<p><b>Nicht motorisiert: 417 (Fahrräder)</b></p> <p><b>Fußgänger: 348</b></p> <p>2019: Fahrräder: 391</p> <p>(46 weniger als 2018)</p> <p>Fußgänger: 338 (17 mehr als 2018)</p>	<p><b>Gegenüber 2019 fast gleich, gegen 2018 deutlich weniger (damals aber Sondereffekt durch Straßensperrung)</b></p>

*Wesentliche Ergebnisse vom 01./02.09.2020 (mit Vergleichswerten)*

Die wesentlichen Erkenntnisse und Probleme sind folgende:

- Die Zugzahl von 202 muss vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie gesehen werden. Allein die Tatsache, dass der Güterverkehr „in normalen Zeiten“ vermutlich um 15 % höher gewesen wäre, hätte die Zugzahl auf etwas über 230 Züge ansteigen lassen. Insofern wären die höheren Zugzahlen von vor 3 und 4

Jahren bestätigt (ein und zwei Jahre zuvor lagen außergewöhnliche Ereignisse vor).

- Bei der Lärmentwicklung waren wir ein wenig irritiert. Nachdem wir subjektiv in der ersten Jahreshälfte eine Verbesserung vermutet hatten, waren wir doch erstaunt, dass der durchschnittliche Lärm (Spitzenwert) um über 3 dB höher lag als ein Jahr zuvor. Dabei sollte eigentlich der Wert sinken, da ja nicht mehr viel Zeit war bis zum Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes, wonach mit Fahrplanwechsel 13.12.2020 keine lauten Züge mehr auf deutschen Schienen unterwegs sein dürften. Natürlich hat jeder Übergang seine Tücken – erst recht in solchen speziellen Zeiten. Aber wir sind vorsichtshalber wachsam: Deshalb werden wir bereits die nächste Zähl- und Messaktion im März d. J. durchführen (genau: 23./24.03.2021; Vorbereitung läuft schon), um zu erfahren, wie die Lärmentwicklung nun tatsächlich ist. Nach Informationen des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zum Ende 2020 jedenfalls sollen auf der Strecke Celle-Lehrte keine „Lärmauffälligkeiten“ festgestellt worden und die Umrüstung auf leise Waggons (fast) abgeschlossen sein. Hoffentlich machen da die tw. lauten Lokomotiven das Gesamtbild nicht kaputt, denn das EBA misst zwischen Ehlershausen und Celle (aber nicht nur dort) die Durchschnittslärmpegel (siehe unter [www.laerm-monitoring.de](http://www.laerm-monitoring.de)) und nicht – wie wir – die Spitzenwerte. Da kann schon mal ein einzelner „Lärmträger“ durchrutschen.
- Die Schrankenschließzeiten in Verbindung mit den Querungszahlen zeigen einmal mehr, dass uns eine höhenungleiche Querungsmöglichkeit (z. B. durch eine Unterführung) in Otze in der Nähe des jetzigen Bahnübergangs sehr helfen würde. Das brächte nicht nur mehr Fluss bei den Querungen, sondern auch weniger Luftverschmutzung durch stehende Fahrzeuge mit laufenden Motoren – besonders aber mehr Sicherheit der Querenden (v. a. kleine Kinder und Schüler zum bzw. von der Kindertagesstätte und Schule). Besonders erfreulich ist es da, dass sowohl von der Bundespolitik (Dr. Hendrik Hoppenstedt) als auch von der Stadt Burgdorf – ja sogar von der Deutschen Bahn – Signale kommen, die unsere Wünsche unterstützen (s. u.). Darauf werden wir 2021 setzen.

Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse wird es in unserem ergänzten und aktualisierten Bericht über alle Zähl- und Messaktionen geben, der voraussichtlich im Ende Februar erscheint und unter [www.bios-otze.de](http://www.bios-otze.de) eingesehen und heruntergeladen werden kann.

### **3. Kontakte mit Politik und Offener Brief sowie Presseaktivitäten**

Die Kontakte mit der Politik haben wir oben schon angesprochen. Dabei haben wir das Schreiben von Dr. Hendrik Hoppenstedt (siehe oben) im September ausführlich beantwortet. Daraus haben wir dann einen Offenen Brief entwickelt, den wir ab Oktober „gestreut“ haben (diesen haben wir im Hertha Kurier vorgestellt: Dezember-Ausgabe, Nr. 189). Dieser Offene Brief enthält alle uns derzeit bewegenden Probleme hinsichtlich Lärmentwicklung und Infrastrukturentwicklung im Schienenverkehr, aber natürlich auch die oben schon angesprochenen verheißungsvollen Signale hinsichtlich der Überwindung des höhengleichen Bahnübergangs. Diese Signale wurden bei einem Ortstermin am Bahnübergang Otze (unter anderem) mit Vertretern der DB bestätigt. Der Offene Brief hat folgenden Wortlaut:

## Offener Brief der BIOS

### **Höhengungleiche Bahnübergänge mehr denn je notwendig – Zug-Lärm nach Schienenlärm-schutzgesetz 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).
- 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 Wunstorf 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 Schienenlärm-schutzgesetz 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 sollten 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 Waggons, die den Vorteil geringeren Lärms der leisen Waggons 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 unser 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 wo 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 **Statustreffen Schienenausbauprojekt Alpha-E Freitag am 20. November 2020**, zu dem der niedersächsische Verkehrsminister Bernd Althusmann und der Bahnbeauftragte 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 ersten 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 „ausgeholt“ werden (können). Welche Partizipationsmöglichkeiten bleiben in einem eventuellen Gesetz?

Für das Leitungsteam

*Amir Goldbart*

Kontakte zur örtlichen Politik und zur Stadt pflegten wir weiterhin, z. B. durch Teilnahme an der gemeinsamen Sitzung der Ortsräte Ehlershausen-Ramlingen und Otze in Ehlershausen am 09.09.2020. Leider musste die OR-Sitzung Otze im November coronabedingt ausfallen und auf den Februar verlegt werden. Dort werden wir die Präsentation der Entwicklung des Schienenverkehrs in und durch Otze aus Sicht von BIOS nachholen (soweit dann eine Veranstaltung überhaupt möglich ist – geplant am 11.02.2021).

Über die uns bewegenden Fragen und Probleme ist auch in der Presse berichtet worden (Altkreis-Blitz am 02.09.2020 und besonders ausführlich und treffend im Marktspiegel am 03.10.2020).

#### **4. Mitwirkung an ÜBI-Aktion und Statustreffen Alpha-E**

Die Bürgerinitiativen in der Heide treibt die Sorge um, dass aufgrund des Deutschlandtaktes im Personenfernverkehr auch Neubaustrecken erforderlich sein könnten, und dass weniger oder keine Mischverkehre mehr stattfinden werden. Dies würde für den Güterschienenverkehr möglicherweise eine Konzentrierung auf „Altstrecken“ bedeuten, was dann mehr Lärm für die Anlieger bedeuten würde. Das könnte trotz Schienenlärmschutzgesetz eintreten, weil Güterzüge weiterhin lauter sind als Personenzüge. Diesen Bedenken können wir von BIOS durchaus folgen und unterstützen die dortigen BI im Rahmen der „Übergeordneten Bürgerinitiativen – ÜBI“ bei ihren Bemühungen, das Projekt „Alpha-E“ zu sichern, das durchaus als gefährdet eingeschätzt wird. Immerhin könnten wir die Folgen einer solchen Entwicklung auch zu spüren bekommen.

So haben wir auch den Plan unterstützt und bei dessen Vorbereitung im September und Oktober mitgewirkt, im Rahmen eines Statustreffens „Alpha-E“ des Projektbeirates mitzuwirken. Einige Bedenken, dass Alpha-E auf der Kippe stehen könnte, wurden aber schon im Vorfeld zerstreut, als sich die Niedersächsische Landesregierung in Person von Wirtschafts- und Verkehrsminister Bernd Althusmann in einer Parlaments-sitzung am 07. Oktober 2020 (nochmals) eindeutig für Alpha-E stark machte. Immerhin gibt es ja auch einen einstimmigen Parlamentsbeschluss „Pro Alpha-E (plus)“ des Niedersächsischen Landtages. Aber natürlich wissen wir auch, dass die zentralen Entscheidungen in Berlin zu treffen sind.

Diese – für uns positive – Position hat dann der Niedersächsische Verkehrsminister beim Statustreffen (allerdings virtuell und stark verkürzt) bekräftigt. Die Seite des Bundes (Staatssekretär und Bahnbeauftragter Enak Ferlemann, BMVI) hat aber nochmals verdeutlicht, dass aus rechtlichen Gründen alle Alternativen zu prüfen seien. Diese Äußerung ist zwar aus Gründen der Rechtssicherheit verständlich, aber hoffentlich

kein Hintertürchen für „Alpha-E-fremde“ Lösungen. Ansonsten ist die Bedeutung von Alpha-E von allen Beteiligten nochmals betont worden. Die Möglichkeit, digital Fragen im Rahmen des Statustreffens stellen zu können, haben wir wahrgenommen und hinreichend Auskunft erhalten (was im Rahmen einer solchen Veranstaltungsform möglich erschien). Insofern war das virtuelle und stark verkürzte Statustreffen durchaus aufschlussreich und erfolgreich.

## 5. Mitgliederversammlung und Sitzungen des Leitungsteams

Unsere Mitgliederversammlung konnten wir coronagerecht am 29.10.2020 nachholen (vom 14.05. verlegt). Dabei kam uns entgegen, dass wir mit dem Saal des (ehemaligen) Gasthofs ohne Bahnhof einen großen Raum zur Verfügung gestellt bekommen hatten (Dank an die Familie Sievers). Dennoch hatten wir uns entschlossen, die Versammlung auch im Turbo-Modus abzuwickeln. Aber natürlich musste das Leitungsteam neu gewählt werden, denn die Amtszeit von 2 Jahren war vorüber. Im Ergebnis wurde das alte Leitungsteam mit Vorstand wieder gewählt, allerdings mit der Ausnahme, dass Joachim Höfner nicht mehr antrat (Dank für das Engagement) und durch Dietrich Vollbrecht ersetzt wurde (Dank für die Bereitschaft mitzuwirken). Einzelheiten stehen im Protokoll (noch im Entwurf) unter [www.bios-otze.de](http://www.bios-otze.de).

Das Leitungsteam konnte im Gegensatz zum 1. Halbjahr nun vier Mal tagen: 01.07., 20.08., 08.10. und (frisch gewählt) 24.11.2020.

## 6. Ausblick

Im neuen Jahr werden wir – wie oben schon erwähnt – über 24 Stunden (23./24.03.2021) die Lärmentwicklung am Bahnübergang Otze überprüfen, aber auch die Schrankenschließzeiten und Querungen erfassen. Die Lärmentwicklung zu beobachten ist uns auch deshalb wichtig, weil wir durch spontane und „zufällige“ Messungen und Beobachtungen im Dezember den Verdacht bestätigen konnten, dass wir hier weiter am Ball bleiben müssen. Da werden wir auch die Messungen des EBA weiterhin verfolgen (s. o.).

Ansonsten werden wir weiterhin in enger Abstimmung mit der Stadt Burgdorf und dem Ortsrat Otze verfolgen, wie dem Ziel der Schaffung eines höhenungleichen Bahnübergangs schrittweise näherzukommen ist. Alles andere werden wir – nicht zuletzt wegen Corona – auf uns zukommen lassen (müssen) – und dann entsprechend agieren.

## C. Der Jahresabschluss „Finanzen“ der BIOS 2020

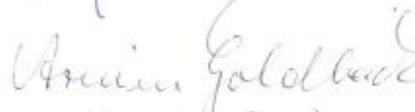
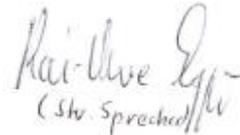
Auszug aus dem Protokoll der 6. Ordentlichen Mitgliederversammlung am 15.07.2021:

Finanzen: Kassenbericht als Jahresabschluss 2020: Dietrich Vollbrecht: Jahresabschluss aufgestellt, dankenswerterweise noch mit seinem Vorgänger Joachim Höfner – Darstellung siehe Anhang 1. Inzwischen ist es zu einer verbesserten Abstimmung zwischen Mitgliederverwaltung und Beitragszahlungen gekommen. Dazu hat das Lastschrifteinzugsverfahren auf der Basis der neuen Software hilfreich beigetragen.

Ergebnis der Kassenprüfung: Der Prüfungsbericht wird von Peter Müller vorgetragen. Einzelheiten siehe Anhang 2. Eine Entlastung wird empfohlen.

Entlastung des Vorstandes und des Leitungsteams: Auf Antrag der Prüfer wird die Entlastung beantragt. Die Entlastung wird einstimmig bei einer Enthaltung (und keiner Gegenstimme) erteilt.

## Anhang 1: Jahresabschluss 2020

Einnahmen-Ausgabenrechnung		Tabellle2	Tabellle3
			
<b>Jahresabschluss BIOS - Bürgerinitiative Otze Schiene 2020</b>			
<b>Einnahmen</b>			
Datum	Bemerkung	Einnahmen in €	
1	<del>4-18</del> Mitgliedsbeiträge vom 23.04.2020 bis 04.11.2020	1.584,00	✓
2	<del>16-18</del> Spende am 9.10.2020	88,00	✓
3	<del>15-2-18</del> Spende am 9.10.2020	3,00	✓
	Gesamt	1.675,00	✓
Einnahmen gesamt		1.675,00	
<b>Ausgaben</b>			
Datum	Bemerkung	Ausgaben in €	
1	27.2.20 schwarzer Toner	47,79	✓
2	2.3.20 Konto	0,08	✓
3	1.4.20 Konto	0,08	✓
4	4.5.20 Konto	0,08	✓
5	3.8.20 Konto	0,08	✓
6	24.8.20 Fahrtkosten A. Goldbach, K.H. Meyer	32,00	✓
7	1.9.20 Konto	0,08	✓
8	19.10.20 Schutzmasken	20,99	✓
9	2.11.20 Konto	0,08	✓
10	2.11.20 Saalmiete für Gasthaus ohne Bahnhof, Barzahlung	100,00	✓
11	2.11.20 Zelverleih Peter Gruppe, Barzahlung	10,00	✓
12	2.11.20 Desinfektionsmittel	4,83	✓
13	1.12.20 Konto	0,24	✓
	Gesamt	216,33	✓
Ausgaben gesamt		216,33	
Einnahmen/Ausgabenrechnung vom 01.01.2020 - 31.12.2020		Überschuss	1.458,67 € ✓
Kontostand 01.01.2020			2.251,15 € ✓
Vermögensübersicht zum 31.12.2020			3.709,82 €
Guthaben Sparkasse Burgdorf Konto-Nr.: 270064116			3.709,82 € ✓
<p>   1. Prüfer    2. Prüferin            (Sprecher BIOS) 15.07.2021   20.6.21            (Stv. Sprecher)         </p>			

## Anhang 2: Bericht der Kassenprüfung

Kassenprüfung BIOS 2021

Burgdorf-Otze, den 30.06.2021

1. Kassenprüfer Peter Müller
2. Kassenprüferin Jana Goldbach

Am 30.06.2021, um 18:30 Uhr, wurde bei Axel Berndt die Kassenprüfung für die BIOS durchgeführt.

Anwesend:

Kassenwart Dietrich Vollbrecht  
Kassenprüfer Peter Müller  
Kassenprüferin Jana Goldbach  
Axel Berndt.

Geprüft wurden Kassenbucheinträge, Buchungen des Sparkassenkontos, Einnahmen, Ausgaben mit den Belegen sowie die Kontostände.

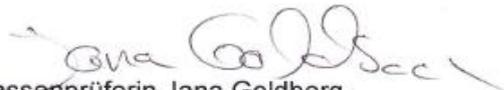
Die Konten der Sparkasse stimmten mit den Eintragungen im Kassenbuch überein. Alle Belege der Ausgaben waren korrekt vorhanden.

Da Nachzahlungen bzw. Vorauszahlungen in den Buchungen enthalten waren, war die Überprüfung etwas schwierig jedoch problemlos möglich. Für das Jahr 2021 sollten diese organisatorischen Schwierigkeiten behoben sein.

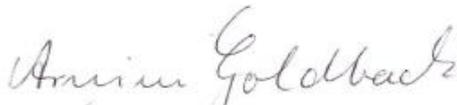
Die Prüfung durch die Kassenprüfer hat daher keinerlei Beanstandungen ergeben. Daher beantragen die Prüfer die Entlastung des gesamten Vorstandes.



1. Kassenprüfer Peter Müller



2. Kassenprüferin Jana Goldberg



(Sprecher) 15.07.2021



(Stv. Sprecher)



Otze, 26.07.2021

Arnim Goldbach, Sprecher BIOS e.V.