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

Jahresbericht 2021
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: 13.07.2022

Erstes Halbjahr (Abdruck auch im Hertha Kurier Nr. 193, August 2021):

A. BIOS im 1. Halbjahr 2021 – nochmals von Corona gebremst

1. Keine eigenen Aktionen in der ersten Jahreshälfte möglich

Wie schon im ersten Halbjahr 2020 mussten wir auch im ersten Halbjahr dieses Jahres unsere Aktivitäten stark einschränken. Letztlich konnten wir keine besonderen Aktionen durchführen. Zwar hatten wir für den 23./24. März eine weitere Zähl- und Messaktion geplant. Und wir hatten auch schon alles vorbereitet; insbesondere waren dank der großen Unterstützungsbereitschaft unserer Mitglieder in Kürze alle Zeiten mit Helferinnen und Helfern besetzt. Dennoch zwang uns die hereinschwappende dritte Corona-Welle mit der ansteckenderen Mutante kurzfristig zur Aufgabe unseres Vorhabens. Das Risiko war uns einfach zu groß, zumal zu der Zeit die Impfung noch nicht weit verbreitet war. Darüber hinaus wäre es schwierig gewesen, gerade bei der Übergabe an das nächste Team die nötigen Abstände zu wahren. Über die Absage wurde in einem Rundschreiben informiert; auch die HAZ berichtete im Anzeiger Burgdorf darüber (20.03.2021, S. 1). Dafür wird die Aktion am 07./08. September 2021 nachgeholt (s. unter 5).

2. Teilnahme an Ortratssitzungen

Um die Zusammenarbeit mit der örtlichen Politik zu vertiefen, nimmt BIOS jetzt regelmäßig (gleichwohl themenabhängig) an den Ortsratssitzungen teil – so auch am 11.02.

BIOS e.V. – Sprecher:
Arnim Goldbach
Kapellenweg 2
31303 Burgdorf-Otze

Amtsgericht Hildesheim
Registergericht VR 201227
Finanzamt Burgdorf
Steuernummer:
16/200/98013

Bank:
Stadtsparkasse Burgdorf
Marktstraße 59
31303 Burgdorf

IBAN:
DE42 2515 1371 0270 0641 16
BIC:
NOLADE21BUF

und 20.05. Außerdem organisierte Andreas Meyer als Ortsbürgermeister für den Ortsrat am 30.06. eine Videokonferenz „Bürgergespräch“, an dem der Sprecher von BIOS ebenfalls teilnahm. Bei diesen Gelegenheiten wurden aktuelle Entwicklungen in Sachen Schienenverkehr – primär aus Otzer Sicht – vorgetragen.

3. Kontakte zur Politik

Die Kontakte mit der Politik haben wir trotz Corona nicht vernachlässigt. Dabei hatten wir das Schreiben von Dr. Hendrik Hoppenstedt (MdB, Staatsminister im Bundeskanzleramt), das wir in der August-Ausgabe des Hertha Kuriers (Nr. 187) abgebildet hatten, im September ausführlich beantwortet. Daraus hatten wir dann einen Offenen Brief entwickelt, den wir ab Oktober „gestreut“ hatten; auch diesen hatten wir im Hertha Kurier vorgestellt (Dezember-Ausgabe, Nr. 189). Dieser Offene Brief enthielt alle uns derzeit bewegenden Probleme hinsichtlich Lärmentwicklung und Infrastrukturentwicklung im Schienenverkehr, aber auch verheißungsvollen Signale hinsichtlich der Überwindung des höhengleichen Bahnübergangs in Otze. Diese Signale wurden bei einem Ortstermin am Bahnübergang Otze (unter anderem) mit Vertretern der DB bestätigt. Als Reaktion darauf hat uns Dr. Hendrik Hoppenstedt folgenden Brief geschrieben (Mail vom 12.02.2021), der für uns wertvolle Informationen enthält, aber v. a. in puncto Lärm von uns noch „geprüft“ werden wird (s. unter 5):

Lieber Herr Goldbach,

vielen Dank für Ihre Nachricht. Wie bereits mit Herrn Engelke im Dezember besprochen, habe ich Ihre Fragen durch das BMVI prüfen lassen und kann Ihnen im Nachgang folgende Informationen mitteilen:

Zunächst die gute Nachricht: Alle Güterzüge sind schon jetzt leise. Bereits mit Stand vom 31. Dezember 2020 fuhren laut Nationalem Fahrzeugregister 100 Prozent der 183.000 auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen mit leisen Bremssohlen. Das schloss inländische wie auch ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter ein. Seit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 gilt zudem das im Schienenlärmschutzgesetz geregelte Fahrverbot für laute Güterwagen, das der Deutsche Bundestag und der Bundesrat 2017 jeweils einstimmig beschlossen hatten. Damit ist der Betrieb von Güterwagen, die nicht den Grenzwerten der Technischen Spezifikation Interoperabilität Lärm (TSI Noise) entsprechen, auf dem deutschen Schienennetz seit dem 13. Dezember 2020 grundsätzlich untersagt. Ausnahmen vom Betriebsverbot sind nur zulässig, soweit die Lärmvorgaben durch eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit oder aufgrund der Streckenbeschaffenheit eingehalten werden.

Zu Ihrer Frage 2 kann ich Ihnen mitteilen, dass mithilfe des Deutschlandtakts die Züge deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt werden sollen und dadurch Umsteige- und Reisezeiten deutlich gesenkt werden. Hierfür muss das Schienennetz so ausgebaut werden, dass die Züge des Nah- und Fernverkehrs zu einer bestimmten Zeit (meist zur Minute 00 oder 30) an den Knotenbahnhöfen ankommen und untereinander Anschluss haben. Dies bedeutet, dass die Züge so schnell fahren müssen, wie es für das Erreichen des jeweiligen Bahnhofs zur Anschlusssicherung erforderlich ist. Hier können wenige Minuten Zeitersparnis auf einer Strecke für den Anschluss im Taktknoten entscheidend sein. Wird der Anschlusszug wie vorgesehen erreicht, können Reisezeitvorteile weiter getragen werden und gehen nicht durch das Warten am Bahnhof verloren. Insbesondere auf Hauptachsen bzw. in großen Taktknoten profitiert hiervon eine große Anzahl an Reisenden, wodurch ein hoher gesamtwirtschaftlicher Nutzen entsteht.

Des Weiteren sehe ich das Alpha-E Projekt alles andere als gefährdet an. Der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann hat bereits mehrfach betont, dass das BMVI an dem Alpha-E-Projekt festhalten werde. Auch der niedersächsische Ministerpräsident (muss heißen: Minister – Anm. Arnim Goldbach) Bernd Althusmann hat sich öffentlich für das Projekt ausgesprochen. Dies ist auch der richtige Weg. Die Planungen für Alpha-E sind weit fortgeschritten und sollten wie vereinbart möglichst zügig umgesetzt werden. Eine Zurücksetzung des gesamten Verfahrensbestandes auf den Anfangspunkt darf es nicht geben.

Mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen, das am 10. Dezember 2020 in Kraft getreten ist, wurden lediglich u.a. für Elektrifizierungs-, Digitalisierungs- und Lärmsanierungsmaßnahmen, für den barrierefreien Umbau von Bahnsteigen, für die Herstellung von Gleisanschlüssen usw. Ausnahmen von der gesetzlichen Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vor Baubeginn eingeführt. Voraussetzung ist, dass das jeweilige Bauvorhaben als Einzelmaßnahme nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Weitere Gesetzgebungsvorhaben zur Beschleunigung von Planfeststellungs- und Genehmigungsentscheidungen sind in dieser Legislaturperiode nicht vorgesehen. Eine frühzeitige, offene und transparente Bürgerbeteiligung bei der Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten bleibt ein wesentlicher Bestandteil bei Großprojekten.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen mit diesen Informationen weiterhelfen. Bei Rückfragen stehe ich Ihnen weiterhin gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen
Ihr
Hendrik Hoppenstedt

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

Sehr erfreulich ist, wie konkret und ausführlich Dr. Hendrik Hoppenstedt auf unsere Fragen und Anliegen eingegangen ist. Das lässt für die Zukunft hoffen, weiterhin nach Berlin einen guten Draht zu haben. Denn der ist besonders wichtig, weil dort die entscheidenden Fragen für uns geklärt werden (müssen).

4. Sitzungen des Leitungsteams

Das Leitungsteam konnte (und musste auch) nur zwei Mal tagen: 16.02. und 06.05. Dabei ging es vor allem um die Organisation unserer Aktionen und innerorganisatorische Angelegenheiten.

5. Ausblick

Am 06.07. ist eine Leitungsteam-Sitzung angesetzt. Einige Tage später (am 09.07.) veranstaltet der Projektbeirat „Alpha-E“ eine Video-Konferenz, wo zwei Gutachten vorgestellt werden sollen, die zeigen, dass die geplanten höheren Zugzahlen durch den Deutschland-Takt und die geplante Erhöhung des Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 % in 2030 nicht mit Schienenneubauten einhergehen müssen, was durch Alpha-

E ja vermieden werden soll. Dabei spielen vor allem die „bestandsnahen“ Schienenneubauten eine „kritische“ Rolle.

Im 2. Hj. 2021 werden wir am 15.07. unsere diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung durchführen. Große Entscheidungen werden aber nicht anstehen.

Dann werden wir unsere 6. Zähl- und Messaktion „nachholen“ – und zwar am 07./08. September von 06:00 h bis 06:00 h (s. unter 1.). Dankenswerterweise haben sich von denen, die sich im März schon gemeldet hatten, bereits im Juli sehr viele bereit erklärt, auch im September zu zählen und zu messen. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Lärmmessung; denn wir wollen überprüfen, ob das Schienenlärmschutzgesetz tatsächlich schon dazu geführt hat, dass „nur“ noch leise Züge auf deutschen Schienen – also auch durch Otze – fahren, wie auch Dr. Hendrik Hoppenstedt schrieb (s. unter 3). Wir haben nämlich aufgrund von eigenen Erfahrungen Zweifel, ob das gelungen ist, oder ob nicht doch noch zu viele laute Waggons „dazwischen gemogelt“ wurden, wie auch in der Zeitschrift „Capital“ zu lesen war („Wiedervorlage: Was haben Gesetze bewirkt? Diesen Monat: das Verbot lauter Güterzüge, in Capital, Juni 2021, Heft 06/2021, S. 20 – Abdruck nachfolgend):

WIEDERVORLAGE

Was haben Gesetze tatsächlich bewirkt?
Diesmal: ***SCHIENENLÄRMSCHUTZ***

Rumpelt ein Güterzug mit alter Bremstechnik über die Schiene, ist das etwa so laut wie ein Presslufthammer: Der Lärmpegel steigt auf 90 Dezibel, es tut weh im Ohr. Auf 80 Dezibel hingegen bringen es neue Güterzüge mit der sogenannten „Flüsterbremse“. Das entspricht einem Staubsauger: lästig, aber nicht schmerzhaft.

Mit dem Lärm steht und fällt der Ausbau des Güterverkehrs: je lauter die Züge, umso größer der Widerstand derer, die neben einer Zugstrecke wohnen. Tatsächlich haben Bahn und Bund viel gegen den Schienenlärm getan. Seit 1999 sind 740 Kilometer Schallschutzwände gebaut und 61 000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgestattet worden. Wer mit lauten Güterzügen durchs Land donnert, zahlt zudem mehr, die Trassenpreise sind seit 2013 abhängig vom Lärm. Außerdem sind im Land etwa 180 000 Güterwagen umgerüstet worden – mit finanzieller Hilfe des Bundes. So hat die DB den Lärm auf der Schiene 2020 im Vergleich zum Jahr 2008 halbiert.

Zusätzlich beschloss die Bundesregierung 2017 das Schienenlärmschutzgesetz, das den Betrieb lauter Güterwagen verbietet. Gelten sollte es ab Mitte Dezember 2020. Verstöße sollte das Eisenbahnbundesamt mit einem Bußgeld von bis zu 50 000 Euro bestrafen. So weit, so konsequent. Im November aber kündigte CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer plötzlich an, 2021 keine Bußgelder erheben zu wollen. Begründung: Wegen Corona sei die Umrüstungssituation eine andere geworden. Tatsächlich aber fürchtet Scheuer wohl eher Stress mit anderen EU-Ländern und der EU-Kommission. Denn Deutschland war mit der Regelung vorgeprescht. Noch einmal wollte Scheuer wohl kein Debakel à la Autobahnmaut riskieren.

Ob das nun zu mehr Lärm führt, ist unklar. Das Eisenbahn-Bundesamt misst zwar, aber das Lärm-Monitoring für 2021 erscheint erst 2022. Dass Kunden vermehrt auf alte, laute Wagen umgestiegen sind, um Betriebskosten zu sparen, weil die Flüsterbremsen öfter ausgetauscht werden müssen, kann der Verband der privaten Güterwagenhalter Deutschlands nicht belegen. Sauer sind sie dort trotzdem, weil sie fristgerecht umgerüstet haben, die weniger Fleißigen nun aber ungestraft davonkommen – und bereits ein einzelner lauter Güterwagen den gesamten Effekt eines sonst leisen Zugs zunichtemache.

„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.“

§3 Abs. 1 Schienenlärmschutzgesetz

TESTURTEIL: **Befriedigend**

Außerdem wollen wir die Querungsproblematik vertiefen, indem wir besonders die landwirtschaftlichen Fahrzeuge zahlenmäßig notieren wollen. Das ist für das Projekt „Tunnel“ nicht unwichtig, denn auch die größten Fahrzeuge müssen durch die Unterführung passen. Genau diesem Ziel wollen wir ja einen Schritt näher kommen.

Das werden wir weiterhin in enger Abstimmung mit der Stadt Burgdorf und dem Ortsrat Otze verfolgen. Und nach den Wahlen im September werden wir auch die Beziehung zur Politik ggf. neu „justieren“. Das könnte auch bei der nächsten Leitungsteam-Sitzung im September eine Rolle spielen.

Zweites Halbjahr (Abdruck auch im Hertha Kurier Nr. 196, Februar 2022):

B. BIOS im 2. Halbjahr 2021 – nun wieder mit etlichen Aktivitäten

1. Überblick

Im 2. Halbjahr 2021 hatten wir – trotz Corona – doch die Möglichkeit, verschiedene Aktionen durchzuführen. Dazu gehörten – nach unserer Mitgliederversammlung am 15.07. – ganz besonders die drei Gespräche mit den drei Bundestagskandidaten Rebecca Schamber, SPD (27.07.), Jens Palandt, Bündnis 90/Die Grünen (11.08.) und Hendrik Hoppenstedt, CDU (10.09.). Auch unsere 6. Zähl- und Messaktion am 07./08.09. war wieder eine Besonderheit. Daneben nahmen wir noch an verschiedenen Informations- und Diskussionsveranstaltungen sowie Versammlungen teil.

2. Gespräche mit drei Bundestagskandidaten zur Bundestagswahl 2021

Ende Juli hatten wir zunächst die neue Bundestagskandidatin Rebecca Schamber von der SPD zu Gast. Etwa Mitte August kam dann Jens Palandt von Bündnis 90/Die Grünen zu uns. Den Abschluss der Gesprächsreihe bildete ein Treffen mit Hendrik Hoppenstedt von der CDU Anfang September, der ja schon als „alter Bekannter“ angesehen werden kann. Die beiden ersten Gäste dagegen waren erstmals bei uns. Rebecca Schamber und Hendrik Hoppenstedt haben den „Sprung“ ins Bundesparlament geschafft, sodass wir dort weiterhin kompetente Ansprechpartner haben.

Darüber hatten wir bereits zeitnah und ausführlich berichtet. Deshalb folgt hier „nur“ ein allgemeiner und zusammenfassender Überblick:

Rebecca Schamber (links) beim BIOS-Leitungsteam (Foto: Rebecca Schamber)

Jens Palandt (links neben Hans Peter Grupe) – in Begleitung von Maria Leykum (links neben Jens Palandt) und Malte Müller (rechts neben Hans Peter Grupe) – (Foto: Karl-Heinz Meyer)

Hendrik Hoppenstedt (vierter von links) – in Begleitung (linke Seite) von Armin Pollehn (Bürgermeister Burgdorf) und Rainer Fredermann (Landtagsabgeordneter der CDU aus Burgwedel-Wettmar) – dazu Andreas Meyer (Ortsbürgermeister Otze) (Foto: BIOS)

Alle Gespräche rankten sich um unsere Kernthemen „Lärm, v. a. durch Güterzüge“, „Querung der Eisenbahnkreuzung“ und „Schienenpersonennahverkehr“; sie waren alle fachlich sehr intensiv und fanden in äußerst angenehmer und „lockerer“ Atmosphäre statt. Trotz einiger Fortschritte mussten wir doch reklamieren, dass es beim Lärmschutz durch Güterwaggons mit leisen Laufsystemen („Flüsterbremsen“) trotz der Vorgaben durch das Schienenlärmschutzgesetz (sollte ab Mitte Dezember 2020 wirken) noch viel Luft nach oben besteht. Das hat vor allem auch unsere 6. Zähl- und Messaktion Anfang September gezeigt (s. unter 3.). Dafür sehen wir bei der Frage einer sicheren Querungsmöglichkeit durch einen Tunnel weitere Fortschritte. Und hinsichtlich des S-Bahnverkehrs können wir erfreut feststellen, dass ab 12.12. neue Züge (Transdev) eingesetzt werden, die noch leiser sind als die alten S-Bahnen (v. a. beim Halten und Starten); und auch das Projekt einer Bahnsteigverlängerung für längere S-Bahnen wird bald umgesetzt (in Otze voraussichtlich Sommer/Herbst 2022 - hat in Aligse schon begonnen). Natürlich haben wir nur einen kleinen Beitrag zu den Fortschritten leisten können. Aber unsere intensiven, vertrauensvollen Kontakte zur Stadtverwaltung und zur Politik auf allen Ebenen (Ortsrat, Stadtrat, Regionsversammlung, Landtag und Bundestag) mit den entsprechenden Gesprächen sowie unsere Aktionen (inzwischen Zählen und Messen zum sechsten Mal) haben sicherlich auch positive Spuren hinterlassen.

3. Sechste Zähl- und Messaktion am 07./08.09.2021 am Bahnübergang Otze

Die nachfolgenden Ergebnisse unserer 6. Zähl- und Messaktion geben das Bild einer Momentaufnahme in den 24 Stunden wider, zeigen aber auch Vergleichsbilder zu den Vorjahren auf (Angaben ohne Gewähr):

Erfassungs-bereiche (Fettschrift: 2021)	**Gesamt: Summen / Durchschnitt** (Vergleich: 2020 + 2019)	**Güterzüge bzw. Höchst-werte** (Vergleich: 2020 + 2019)	**Personen-züge bzw. Minimalwerte** (Vergleich: 2020 + 2019)	**Besonderheiten und Vergleich 2020, 2019 + 2018**
Zugzahlen (Verteilung nach Stunden siehe gesonderten ausführlichen Bericht unter www.bios-otze.de)	**2021: Gesamt** **212 Züge** 2020: Gesamt 202 Züge 2019: Gesamt 169 Züge	**2021:** **141 Güterzüge** 2020: 127 Güterzüge (davon 4 Loks) 2019: 89 Güterzüge (davon 2 einzelne Loks)	**2021:** **71 S-Bahnen u. sonst. SPV (z. B. ICE)** 2020: 73 S-Bahnen (+ 2 Metronom) 2019: 79 S-Bahnen (?) (davon 1 „fremde“) + 1 IC	**2021: Beginn: 4 Std. nach Streikende, Corona und Baustelle H.** 2020: Trotz Corona über 200 Züge 2019: vermutlich Einfluss durch Unwetter in Hessen
Lärm – Angaben in dB(A) – Höchstwerte, keine ernergieäquivalenten Durchschnittsgrößen **Güterzug: Gz** **Personenzug: Pz (i. W. S-Bahn)** **Schienenlärmschutzgesetz: SLSG**	**2021:** **Alle: Ø = 90,2** **Min.: 72,5** **Max.: 106,6** 2020: Ø = 89,0 S-Bahn: Ø = 81,7: Minimum: 63 – Maximum 107, wegen Hupe G-Züge: Ø = 94,8: Minimum 75,2 – Maximum 105 Sonstige: Ø = 90,6: Min. 84,1 – Max. 95,5 2019: Ø = 85,8 - S-Bahn: Ø = 78,9 Gz: Ø = 91,9	**2021:** **Gz Ø = 92,65** **Gz-Max 106,6** **Gz-Min. 84,3** 2020: lautester Gz: 105), Leisester Gz: 75,2 – leisester Sonst. 84,1 (Einzel-Lok) 2019: Höchstwert: 107,0	**2021:** **Pz Ø = 83,70** **Pz-Min.: 72,5** **Pz-Max.: 91,9** 2020: Minimumwert: 63,0 (S-Bahn) Höchstwert: 107,0 (S-Bahn mit Hupe) lautester Sonst. 95,5 (Metronom) 2019: Minimumwert: 60,7	**2021: tw. noch extrem laute Züge – Güterzüge erst wieder fast auf Niveau 2019 (tw. Mischzüge) trotz SLSG** 2020: Lärmpegel hat gegenüber 2019 deutlich zugenommen Alarmzeichen: Ab Ende 2020 dürften keine lauten Züge mehr fahren (Schienenlärmschutzgesetz) - Relativ viele „Mischzüge“ (mit lauten Waggons) Geringer, aber Höchstwert

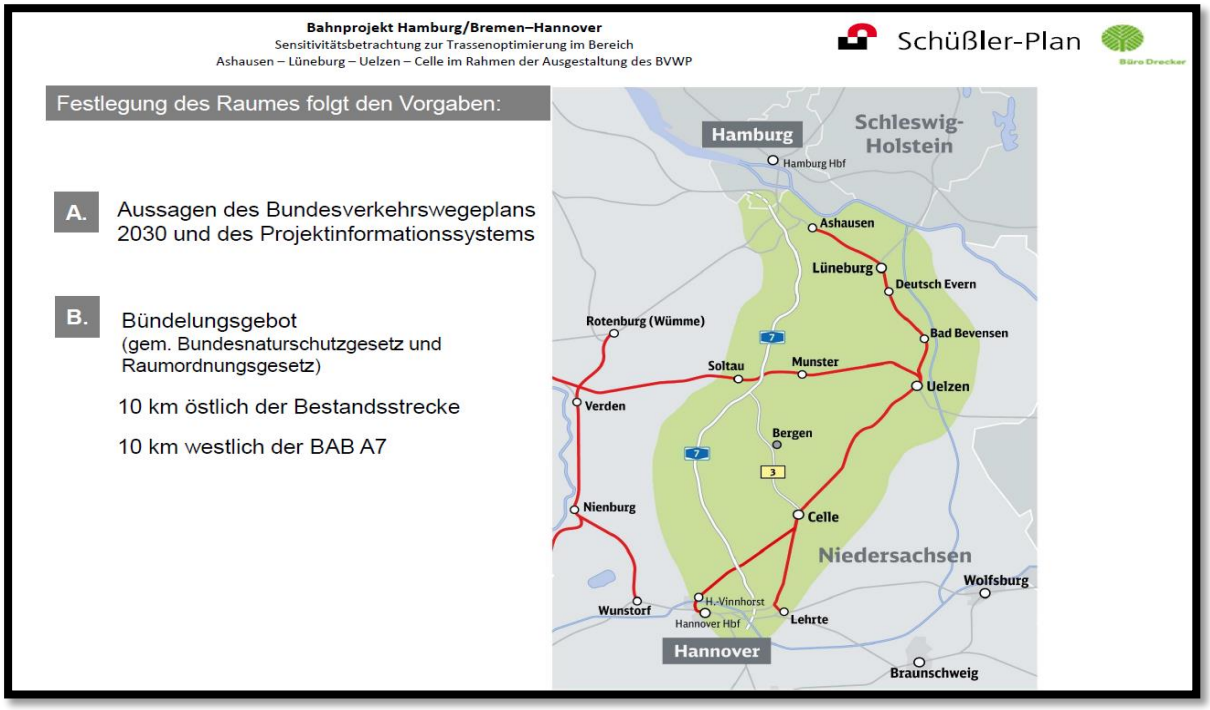
				höher als 2018 (Güterzüge)
Schranken-schließzeiten: **Gesamt** **Maximum (Höchstwert)** **Minimum (unterster Wert)** **Durchschnitt (Ø) pro Zug**	**2021: Gesamt** **5:36 Std. über 24 h** 2020: Gesamt: 5:25 Std. 2019: Gesamt: 4:47 Std.	**2021: Max.** **4:08 Min. / Durchfahrt** 2020: Längste: 4:25 Min. (2 S-Bahnen) 2019: Längste: 3:03 Min.	**2021: Minim.** **0:28 Min. / Durchfahrt** 2020: Kürzeste: 0:42 Min. (1 Metronom) 2019: Kürzeste: 0:41 Min.	**2021:** **Ø = 1:35 Min.** **in etwa gleich (div. Zugbegegnungen)** 2020: Schließzeit pro Zug im Ø: 1:37 Min. (etwas kürzer im Ø als beide Jahre zuvor) 2019: 24 Min. weniger als 2018
Gesamt **Motorisiert (v.a. Kfz, Lkw, Landwirtschaftsfahrzeuge usw.)** **Nicht motorisiert (v. a. Fußgänger, Fahrradfahrer)**	**2021:** **2424** 2020: Gesamt: 2.764 2019: Gesamt: 2.774 (ca. 600 Querungen weniger als 2018) häufigste Querungen: 07-08 h: 264 (75 weniger als 2018)	**2021:** **1832** 2020: Motor. Fahrzeuge: 1.999 2019: Motor. Fahrzeuge: 2.045 (565 weniger als 2018)	**2021:** **224 Fußgänger –** **368 Fahrräder** 2020: Nicht motorisiert: 417 (Fahrräder) - Fußgänger: 348 2019: Fahrräder: 391 (46 weniger als 2018) Fußgänger: 338 (17 mehr als 2018)	**2021: Wegen Corona und Baustelle Hannover weniger Querende** 2020: Gegenüber 2019 fast gleich, gegen 2018 deutlich weniger (damals aber Sondereffekt durch Straßensperrung „Dachtmissen“)

Eine kurze Interpretation der Ergebnisse findet sich bereits in Abschnitt 2.

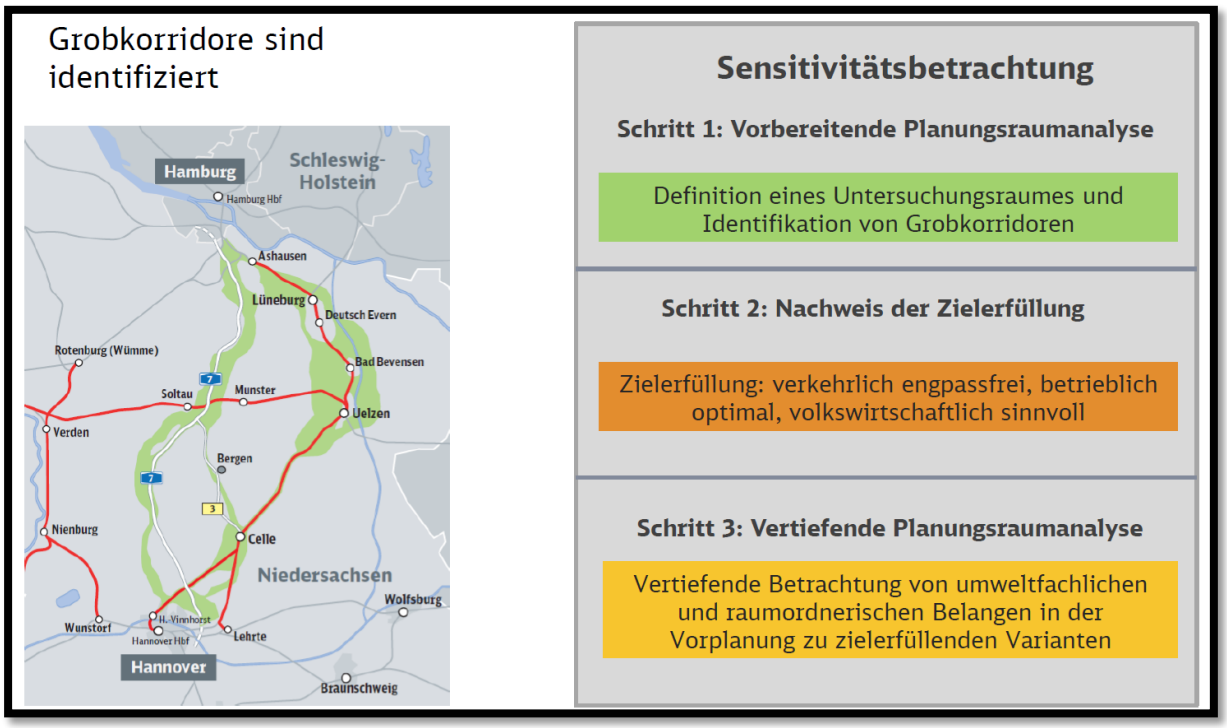
Ausführlich sind die Ergebnisse in unserem Gesamtbericht über alle Aktionen präsentiert worden (Stand: 13.05.2022 - unter www.bios-otze.de).

4. Teilnahme an Informations- und Diskussionsveranstaltungen

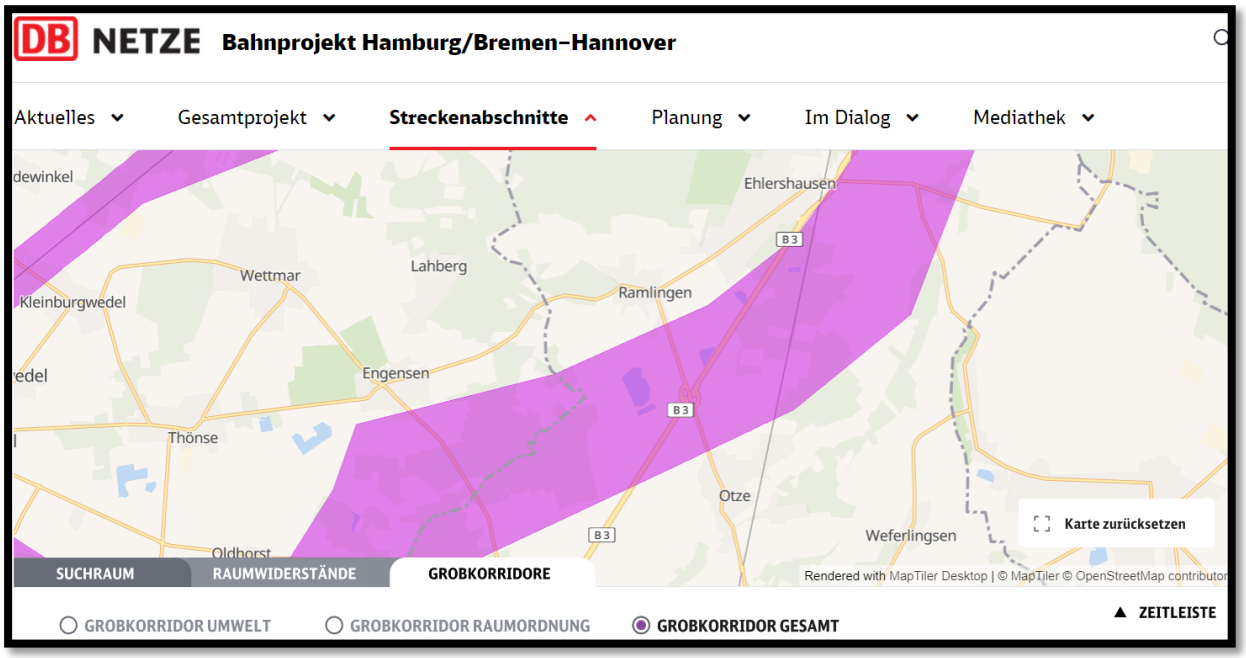
(1) Am 12.10.2021 fand die 6. Info-Veranstaltung der DB – wieder online – statt. Dabei ging es vor allem um die Vorstellung der Ergebnisse der Sensitivitätsanalyse für den Raum „östlich um die A7 bis etwa Uelzen“:



Danach ergibt sich aufgrund der beiden Kriterien „Umwelt“ und „Raumordnung“ folgendes grundsätzlich für Streckenvarianten geeignetes Gebiet (grün):



Daraus lässt sich „für unser Gebiet“ folgender Korridor ableiten, der für andere als die bisherige Strecke „zulässig“ scheint (aber noch sehr vorläufig):



Ergebnis (aus Sicht von BIOS): Ein Teil des Gesamtkorridors (Umwelt + Raumordnung) für „zulässige“ Bahnstrecken (Neubau) verläuft genau zwischen Ehlershausen und Otze. Otze selbst liegt nicht in diesem Korridor. Da westlich des Korridors keine „zulässige“ Fläche liegt (Kleinburgwedel, Wettmar Thönse, Engensen, Ramlingen) dürfte von dort aus auch keine NBS gebaut werden (wenn etwa eine NBS von der A7 nach Lehrte geplant sein sollte; das wäre das alte Y-Modell).

Diese Analysen befinden sich noch im Vorplanungsstadium. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass von den ermittelten Grobkorridoren im Einzelfall und punktuell auch noch abgewichen wird. Ende 2022 soll es Entwürfe für konkretere Trassenverläufe geben.

(2) Diese Thematik und Problematik war auch hauptsächlicher Gegenstand des Treffens der „Bürgerinitiativen überregional“ (BIÜ) am 19.10.2021 in Gerdau. Auf Kritik gestoßen ist dabei vor allem die Befürchtung, dass die Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger (vor allem auch über Bürgerinitiativen und insbesondere den Projektbeirat Alpha-E^{+}) eingeschränkt werden sollen.

(3) Zur Klärung dieser und weiterer Fragen (Lärm, Querung, S-Bahn) hatten wir die – dankenswerterweise durch Rainer Fredermann vermittelten – Gelegenheit, im Rahmen eines Gesprächs der Parlamentariergruppe Bahn Niedersachsen im Niedersächsischen Landtag mit einem Vertreter der DB ins Gespräch zu kommen (dabei auch das Bürgerforum Burgwedel mit seinem Vorsitzenden Thomas Chlouba). Die DB hat uns dazu dankenswerterweise folgendes Protokoll gesandt, woraus die Antworten auf unsere vorher eingereichten Fragen resultieren:

Informationen Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover

Parlamentariergruppe Bahn Niedersachsen 15.12.2021

Rahmenbedingungen

- DB plant das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover „optimiertes Alpha-E plus Bremen“ gemäß BVWP
- Rahmenbedingungen: BSWAG und EBA-Planfeststellungsrichtlinien (Bund=Auftraggeber, EBA=Aufsichtsbehörde)
- Kernziele: Eine staufreie, pünktliche und zukunftsfähige Lösung, die umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch darstellbar ist
- HHBH schafft Pluspunkte für Umwelt, Mensch und Wirtschaft
- Die DB Netz AG schafft mit dieser rechtskonformen und abwägungsfehlerfreien Planung sämtliche inhaltlichen Voraussetzungen, um zügig die generellen Bestrebungen zur Planungsbeschleunigung und Verkürzung der Verwaltungsverfahren im Planfeststellungsrecht nachhaltig zu unterstützen
- Planungen müssen zukünftigen Mobilitäts- und Transportbedürfnissen genügen sowie umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch darstellbar sein.

…

B) Fragen BIOS Otze

1. Strecke Celle-Lehrte

Grundlage für jeden Ausbau einer im Bedarfsplan verankerten Maßnahme ist eine „eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung“. Diese wurde auch für den Streckenabschnitt Celle-Lehrte durchgeführt und ergab, dass im Rahmen des Bahnprojekts HHBH keine Notwendigkeit bzw. Projektveranlassung für Ausbaumaßnahmen vorliegt.

Bereits 2019 wurde öffentlich kommuniziert, dass sich seitens HHBH für den Streckenabschnitt Celle-Lehrte kein Projekt ableiten lässt, das die Aufhebung von BÜ rechtfertigt (keine Projektveranlassung, siehe Protokoll Runder Tisch 22.10.2019)

Die durch die Kommunen gewünschten BÜ-Auflösungen sind zwar nicht projektveranlasst, werden aber schon seit Längerem von der DB im Auftrag der Kommunen angegangen.
Zwischen DB, der Stadt Burgdorf und weiteren an der Planung Beteiligten werden derzeit Projekte zur Aufhebung der **BÜ Otze und Ehlershausen** abgestimmt
Mit der Stadt Burgdorf soll eine Kreuzungsvereinbarung zum Bau einer SU/EÜ abgeschlossen werden. DB und Stadt Burgdorf stimmen derzeit einen Entwurf ab.
Im Ortsteil Burgdorf-Ehlershausen ist die Lösungsfindung komplex, daher wird zwischen den Beteiligten eine Planungsvereinbarung geschlossen, mit der ein Ingenieurbüro beauftragt wird, Lösungsvorschläge aufzuzeigen, die alle Anforderungen der Beteiligten erfüllen.

Zum **BÜ im Ortsteil Aligse** der Stadt Lehrte gab es ebenfalls bereits Gespräche zwischen der Stadt Lehrte, der Region Hannover als Straßenbaulastträger und der DB Netz AG. Alle Beteiligten sind sich auch hier einig, dass der BÜ aufgelassen werden soll, aber eine Umsetzung an Ort und Stelle aufgrund der notwendigen Rampen nicht möglich ist. Deshalb soll auch hier eine Planungsvereinbarung geschlossen werden, mit dem Ziel ein Ingenieurbüro zu beauftragen, Lösungsvorschläge aufzuzeigen, die alle Anforderungen der Beteiligten erfüllen.

2. Auswirkungen (Schallschutz)

Bei wesentlichen baulichen Änderungen im Zuge der Aus- und Neubaumaßnahmen im Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover greifen die **gesetzlichen Bestimmungen der Lärmvorsorge**. Diese sind in der 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festgelegt. Beim

Neubau oder wesentlichen baulichen Änderungen von Strecken müssen schädliche Umwelteinwirkungen von Verkehrsgeräuschen mittels aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen verhindert und festgelegte Lärmgrenzwerte eingehalten werden.

Das **Schienenlärmschutzgesetz** verbietet seit dem 13.12.2020 das Fahren oder Fahrenlassen lauter Güterzüge auf dem deutschen Schienennetz. Die gesamte aktive Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland ist seit Ende 2020 mit Flüsterbremsen unterwegs: Bestandswagen wurden in den vergangenen Jahren auf leise Verbundstoffbremssohlen umgerüstet und neue Wagen mit leiser Technik angeschafft. Bis 2025 ersetzt die DB auch alle Rangierloks mit Dieselantrieb von DB Fernverkehr durch besonders leise und klimafreundliche Hybrid-Rangierloks. Ebenfalls bis 2025 sind alle elektrischen Streckenlokomotiven der Güterzüge von DB Cargo Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs. (https://gruen.deutschebahn.com/de/strategie/strategie-laermschutz)

Zur **freiwilligen Lärmsanierung**:

Die Streckenabschnitte der Eisenbahnstrecke 1720 im Bereich Burgdorf sind in der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung enthalten.

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html

3. „Durch die „weißen Flecken" in der RWA laufen bereits Schienen

Die „weißen Flecken" sind Ergebnis einer Raumwiderstandsanalyse. Aus heutiger umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht würden Strecken in diesen Bereichen stellenweise sicherlich nicht mehr so gebaut werden.

Auszug aus Protokoll zur Info-Veranstaltung am 12.10.2021:
Die Karte ist Teil der „vorbereitenden Planungsraumanalyse", einer noch sehr groben Planungsebene. Die verwendeten Daten sind öffentlich zugänglich und wurden nicht eigens für die Analyse erhoben. Um einige Schutzgebiete wurden zudem Pufferzonen aufgenommen. Die identifizierten Grobkorridore geben erste Hinweise darauf, wo im Suchraum eher raum- und umweltverträgliche Varianten zu finden sind. Die Grobkorridore sind jedoch keine strikte Abgrenzung für die Trassensuche und nicht metergenau zu verstehen. Das Planungsteam steht mit den Landkreisen und Kommunen des Planungsraums im Austausch, um die ermittelten Raumwiderstände und Grobkorridore weiter zu validieren. Die Analyse ist ein Bestandteil der Gesamtplanung für eine durchgehende Linienführung zwischen Hamburg und Hannover.
https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/informationsveranstaltungen/20211012-HHBH-Dokumentation-6-Infoveranstaltung.pdf

4. Auswirkungen auf die Bestandsstrecken

Auszug aus Protokoll zur Info-Veranstaltung am 12.10.2021:
Die Aufgabenstellung für die Planungen der Deutschen Bahn ergibt sich aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG). Es wurde vom Bundesverkehrsministerium entwickelt und vom Deutschen Bundestag verabschiedet. Seit 2016 beinhaltet das BSchWAG das Optimierte Alpha-E plus Bremen in der Relation Hamburg–Hannover mit einer Ausbau- oder Neubaustrecke.

5. Versammlungen

(1) Am 15.07.2021 fand unsere 6. ordentliche, jährliche *Mitgliederversammlung* statt. Trotz Corona konnte ein ordnungsmäßiger Ablauf organisiert und durchgeführt werden. Wahlen zum Leitungsteam fanden nicht statt. Einzelheiten können dem Protokoll entnommen werden (s. www.bios-otze.de).

(2) Anlässlich der *Ortsratssitzung* des (noch alten) Otzer Ortsrates (OR) am 23.09. auf dem Lindenbrink (Otzer „Woche") und der Sitzung des neuen Ortsrates am 18.11. gab der BIOS-Sprecher einen Überblick über die aktuellen Fragen und Probleme „rund um die Schiene in Otze" (s. bereits unter 2. bis 4.). Dasselbe erfolgte auch im Rahmen zweier Online-Bürgerversammlungen – organisiert vom OR Otze – am 09.07. und 09.09.

(3) Schließlich erfolgte auch eine Teilnahme an zwei Delegiertenversammlungen der *Otzer Vereine und Verbände e. V.* am 01.07. und 10.08. sowie die Teilnahme an der Mitgliederversammlung am 26.10.

6. Sitzungen des Leitungsteams

Das Leitungsteam (LT) kam drei Mal zusammen – und zwar am 06.07.2021, 14.09.2021 und 10.11.2021. Dazu liegen Protokolle vor, die - nach Verabschiedung durch das LT im Sinne einer engen Zusammenarbeit - auch dem Ortsbürgermeister übermittelt wurden (werden).

7. Und 2022?

Am 09.02.2022 fand die 7. Info-Veranstaltung der DB Netz AG zum aktuellen Planungsstand statt. Darüber wird später berichtet.

Da wir aufgrund unserer Lärmmessergebnisse vom September das Lärmproblem nicht als gelöst ansehen können (s. unter 3.), vielleicht auch deshalb, weil im ersten Jahr seit Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes bei Verstößen noch keine Sanktionen vorgesehen waren, haben wir vor, spontan für eine kurze Zeit situative Messungen der Lautstärke an der Bahnstrecke Otze zur Überprüfung der Anforderungen des Schienenlärmschutzgesetzes durchzuführen. Unsere Hoffnung: Bringen jetzt Sanktionen tatsächlich mehr Lärmschutz?

Unsere jährliche Mitgliederversammlung (nun mit Wahlen des Leitungsteams) findet am 05.07.2022 im Saal Sievers (ab 19:00 h) statt.

Unsere 7. Zähl- und Messaktion ist auf den 06./07. September 2022 terminiert.

Auf jeden Fall werden wir unsere engen Kontakte zur Politik auf allen Ebenen und zur Stadtverwaltung Burgdorf weiter pflegen. Fest geplant sind (wie vor der Bundestagswahl in 2021) Gespräche mit „unseren“ Kandidaten für die Landtagswahl am 09.10.2022 (Gespräch mit Thordies Hanisch, SPD und MdL, ist schon für den 13.09.2022 eingeplant; weitere Terminierungen folgen noch).

Spontane Aktionen und Treffen werden je nach Bedarf und Aktualität stattfinden (ggf. auch wieder mal ein bilaterales Gespräche mit DB Hannover). Das wird vermutlich vor allem im Rahmen der „Bürgerinitiativen überregional (BIÜ)“ organisiert werden (Forderung nach Umsetzung von Alpha-E^{+} durch die DB Netz).

C. Der Jahresabschluss „Finanzen“ der BIOS 2021

Auszüge aus dem Protokoll der 7. ordentlichen Mitgliederversammlung am 05.07.2022:

Finanzen: Kassenbericht als Jahresabschluss 2021:

Dietrich Vollbrecht trägt das Zahlenwert in groben Zügen vor; die gesamte Darstellung des JA wurde den Teilnehmern als Kopie vorgelegt (s. Anhang).

BIOS hatte am Tag der HV 106 Mitglieder (ohne eine gerade eingegangene, aber noch nicht bearbeitete Kündigung).

Ergebnis der Kassenprüfung:

Prüfung durch: Jana Goldbach (am Tag der Hauptversammlung erkrankt) / Helmut Nentwich (s. Anhang).

Helmut Nentwich erläutert, dass der Jahresabschluss 2021 ordnungsgemäß aufgestellt wurde. Die Unterlagen wurden geprüft und stimmten mit den Aufzeichnungen überein. Damit stehe einer Entlastung des Vorstandes und Leitungsteams nichts im Wege.

Entlastung des Vorstandes und des Leitungsteams:

Antrag: Helmut Nentwich beantragt als BIOS-Mitglied die Entlastung des Vorstandes und Leitungsteams.

Ergebnis: Die Entlastung wurde einstimmig (ohne Enthaltung und ohne Gegenstimme) erteilt.

Damit schied Jana Goldbach als Erst-Prüferin gem. Satzung als dem Prüferteam aus. Helmut Nentwich rückt als Erst-Prüfer auf (und nimmt das Amt an). Weiter TOP 6:

Wahlvorschlag: Zweit-Prüfer: Heinrich Sandau und Dritt-Prüfer: Otto Raguse. Beide Kandidaten wurden einstimmig gewählt (eine Enthaltung und keine Gegenstimme) und nahmen das Amt an. Prüferteam für 2022: Helmut Nentwich – Heinrich Sandau (Ersatz und nächster Aufrücker: Otto Raguse)

Anhang: Jahresabschluss 2021 – Feststellung: Mitgliederversammlung 2022

Jahresabschluss
BIOS – Bürgerinitiative Otze Schiene – 2021

Einnahmen

15.01.2021 Heidi Müller - Jahresbeitrag	12,00 €
09.06.2021 Gerd Kuwert - Jahresbeiträge	24,00 €
11.06.2021 Kai Peters - Jahresbeitrag	12,00 €
28.06.2021 Cord Buchholz - Jahresbeitrag	12,00 €
30.06.2021 Niklas Peisker - Jahresbeitrag	12,00 €
05.07.2021 Sammeleinzug - Jahresbeiträge	1.140,00 €
07.07.2021 Christian Winkler - Jahresbeitrag	12,00 €
07.07.2021 Günther Deeg - Jahresbeitrag	12,00 €
08.07.2021 Frieder Wolf - Jahresbeitrag	12,00 €
02.08.2021 Tim Kories - Jahresbeitrag	12,00 €
30.08.2021 Dr. Holger Zielonka – Jahresbeiträge	24,00 €
Spende	8,32 €
30.08.2021 Rolf Matthies - Jahresbeitrag	12,00 €
Einnahmen 2021 zusammen:	1.304,32 €

Ausgaben

14.01.2021 BUHL-DATA-SERVICE GMBH – Erstlastschrift	49,95 €
01.02.2021 Stadtsparkasse – Entgeltabschluss	0,08 €
16.02.2021 Stadtsparkasse – Entgelt SpkCard (Debitkarte)	10.00 €
22.02.2021 Bundesanzeiger Verlag - Jahresgebühr	13,01 €
02.2021 Weidenbach – verauslagt für Deutscher Sparkassenverlag (Thales QR)	23,80 €
24.02.2021 A. Golbach – Ausgaben für JHV 29.10.2020 -	20,91 €
24.02.2021 A. Berndt – Kopierpapier	3,99 €
24.02.2021 A. Berndt - Kopierpapier / Toner	79,29 €
05.07.2021 Stadtsparkasse – Rückbelastung Wolf	12,00 €
06.07.2021 Stadtsparkasse – Rücklastschrift Dr. Zielonka	16,16 €
06.07.2021 Stadtsparkasse – Rücklastschrift Dr. Zielonka	16,16 €
19.07.2021 Sievers – Saalmiete Mitgl. Versamml. am 15.07.21	100,00 €
27.07.2021 Stadtsparkasse – Rücklastschrift Peisker	14,45 €
28.07.2021 A. Goldbach – Blumen für Krankenbesuch	20,00 €
27.10.2021 A. Goldbach – Fahrtkosten für BI-Treffen i. Gerdau	33,20 €
Ausgaben 2021 zusammen:	413,00 €

Einnahme/Ausgabe Überschuss 2021	891,32 €
Vortrag aus 2020	3.709,82 €
Kassenbestand insgesamt am 31.12.2021	4.601,14 €
Kontostand Stadtsparkasse am 31.12.2021	4.601,14 €

Otze, 17.01.2022

Kasse geprüft am 29. 6. 2022

Arnim Goldbach 05.07.2022

Otze, 13.07.2022

Arnim Goldbach

Arnim Goldbach, Sprecher BIOS e.V.