



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

Jahresbericht 2022
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: 22.08.2023

Erstes Halbjahr (Abdruck auch im Hertha Kurier Nr. 199, August 2022 - Stand: 14.07.2022):

A. BIOS im 1. Halbjahr 2022: gegen Versuche, Alpha-E zu unterlaufen

1. Überblick

Das erste Halbjahr 2022 wurde fachlich beherrscht von offensichtlichen Versuchen der DB Netz AG, die Bürgerbeteiligungen einzuschränken und gleichzeitig sich „heimlich“ für Neubaustrecken im Heidegebiet einzusetzen – beides grundlegende Verstöße gegen die Grundanliegen des Dialogforums Schiene Nord (DSN) mit dem Konzept Alpha-E (plus).

In persönlicher Perspektive mussten wir den Tod unseres Stellvertretenden Sprechers und 2. Vorsitzenden Kai-Uwe Suppé beklagen, was uns alle sehr betroffen gemacht hat.

2. Mitwirkung an den Aktionen der „Bürgerinitiativen Überregional (BIÜ)“ zu Alpha-E

Anfang des Jahres kam mehr und mehr der Verdacht auf – bzw. er verhärtete sich –, dass die DB Netz AG die Pandemiezeit als „willkommenen“ Anlass sieht, die Bürgerbeteiligung auszuhebeln. Das zeigte sich ganz deutlich bei der Videokonferenz der BIÜ am 25.01.2022; daraus ist die folgende Pressemitteilung der BIÜ vom 06.02.2022 hervorgegangen:

Wir sind Bürgerinitiativen aus dem Gebiet des Alpha-E und der geplanten Bahnstrecke Bielefeld - Hannover. Wir setzen uns ein für eine Bahn für alle, die nicht nur den Metropolen nutzt, sondern allen Menschen, die in der Nachbarschaft einer Bahnstrecke leben. Wir wollen schnelle Verbesserungen für Pendler, Fernreisende und den Güterverkehr. Wir sind für die Einführung eines abgestimmten Zielfahrplans,

der möglichst zügig umgesetzt werden kann, weil er sich am Machbaren orientiert. Wir wünschen uns eine Bahn, die ihre Aufgabe für den Klimaschutz umfassend wahrnehmen kann.

Wir sind bereit, Lasten durch einen bedarfsgerechten Ausbau der Bestandsstrecke auf uns zu nehmen, wenn uns dafür Kompensation wie z.B. ein optimierter Lärmschutz auch auf den Zulaufstrecken garantiert wird.

Wir Bürgerinitiativen sind allerdings empört darüber, wie die DB Netz AG mit uns Bürgern umgeht. Die uns bisher zugebilligten Formate der Beteiligung waren von Anfang an nur Augenwischerei. Die DB Netz AG sieht sich nur als Auftragnehmer des Bundes und vertritt nicht die Interessen der Bürger. Unsere Zielsetzungen und Forderungen wurden von Anfang an nicht ernst genommen. Für die Strecke Hannover – Bielefeld hat die DB Netz AG das Format „Bürgerdialog“ entwickelt, es ist aber nur ein Informationsformat und ermöglicht den Bürgern – auch untereinander – keinen Dialog. Im Bereich Alpha-E verweigert sie jetzt die bisher praktizierten minimalen Formen der Bürgerbeteiligung wie die Runden Tischen oder die sog. Gläsernen Werkstätten.

So geht das nicht weiter! Wir fordern daher die neue Bundesregierung auf:

- Schaffen Sie eine gesetzliche Grundlage, die eine echte Bürgermitwirkung bei großen Verkehrsprojekten sicherstellt.
- Die DB ist Dienstleister für die von Ihnen gesetzten Ziele. Nehmen Sie daher Ihre Funktion als Auftraggeber umfassend wahr, geben Sie klare Vorgaben, was die DB zu planen hat und wie die Mitwirkung der Bürger sicher zu stellen ist. Und prüfen Sie, ob und wie das umgesetzt wird.

Die DB Netz AG verfolgt rücksichtslos ihre eigenen Zielsetzungen. Sie nennt ihre Planung Alpha-E, obwohl sie mit den Zielen des Alpha nichts mehr zu tun hat. Sie präsentiert Grobkorridore, die die Wiedergeburt längst totgeglaubter Trassen wie die an der A7 oder von Ashausen bis südlich von Uelzen sind. Sie plant Neubaustrecken statt Bestandsausbau und tritt damit das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord mit Füßen. Für die Strecke Hannover – Bielefeld plant sie auf Grundlage eines nur als Entwurf deklarierten Zielfahrplans, der bisher von keiner demokratischen Vertretung beschlossen wurde. Die Planungsvorgaben sind lediglich aus diesem Entwurf abgeleitet, sie führen zwangsläufig zu einer Neubaustrecke. Die Beteuerungen für den Ausbau der Bestandsstrecken sind damit Makulatur.

Wir fordern daher die neue Bundesregierung auf:

- Lassen Sie den Zielfahrplan von unabhängigen Experten überprüfen.
- Eine Weiterentwicklung des Zielfahrplans muss sich am Machbaren orientieren. Ein integrierter Taktfahrplan ist auch mit längeren Taktfahrzeiten erreichbar!
- Führen Sie einen Beschluss zur inhaltlichen Ausgestaltung des Deutschlandtakts insbesondere hinsichtlich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes im Bundestag herbei.
- Formulieren Sie den Planungsauftrag für Alpha-E und die Strecke Hannover – Bielefeld als Auftrag für den Ausbau der Bestandsstrecken.

Nur mit echter Bürgermitwirkung wird es gelingen, komplexe Planverfahren schnell und konfliktarm durchzuführen. Wir sind zu konstruktiver Mitwirkung bereit.

Weitere Beweise für missliche Lage, wonach die DB Netz AG „heimlich“ doch Neubaustrecken im Heidegebiet plant, was völlig dem Konzept von Alpha-E widersprechen würde, waren eine ausführliche Stellungnahmen des Landkreises Celle und ein Schreiben von Verwaltungsleitungen und Politikern aus dem „Heidegebiet“ (mit 70 Unterschriften) an das Bundesverkehrsministerium. Diese Schreiben sind von uns auf allen Ebenen gestreut worden (mit durchaus positiven Reaktionen).

Im März (22.03.) kam es zu einer neuerlichen Videokonferenz, wo die Problematik noch gezielter auf den Punkt gebracht wurde (mit dem Diskutieren von Protestveranstaltungen und der Einrichtung eines „Klagefonds“).

3. Lärmsituation am Bahnübergang Otze: Thema einer Korrespondenz mit Dr. Hendrik Hoppenstedt

Unseren langjährigen und zuverlässigen Gesprächspartner in Berlin Dr. Hendrik Hoppenstedt haben wir auf der Grundlage des Gesprächs im September vorigen Jahres im Altenteilerhaus schriftlich kontaktiert und um eine Stellungnahme zur Lärmsituation gebeten (v. a. nach Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes). Auf unserer Anschreiben vom 01.12.2021 hin erhielten wir von ihm am 30.01.2022 folgenden Brief (Auszug zur Lärmproblematik):

Sehr geehrter Herr Goldbach,

ich danke Ihnen für Ihre Nachricht. Entschuldigen Sie bitte meine verspätete Antwort. Aufgrund des Regierungswechsels und den damit verbundenen personellen Veränderungen innerhalb der einzelnen Bundesministerien hat sich die Kommunikation verzögert. 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 (Schienenlärmschutzgesetz - 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.

...

Ich hoffe, ich konnte Ihnen mit den Informationen weiterhelfen. Für Rückfragen stehe ich Ihnen weiterhin jederzeit gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Hoppenstedt

Dr. Hendrik Hoppenstedt
Mitglied des Deutschen Bundestages
Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Einige Hinweise werden wir schon bei der nächsten Zähl- und Messaktion (06./07.09.2022) berücksichtigen.¹

4. Teilnahme an der DB-Informationsveranstaltung: hier Schwerpunkt Bahnübergänge/Kreuzungen

Am 09.02.2022 fand die 7. Info-Veranstaltung der DB Netz AG zur Planungsentwicklung – wieder virtuell – statt. Das ist zwar ganz interessant, ersetzt aber nicht die seit 2020 nicht mehr stattfindenden Runden Tisch, wo diskutiert werden konnte und nicht nur „konsumiert“ werden muss. Allerdings konnten Fragen gestellt werden, die dann tw. im Nachgang schriftlich als Anhang zum Protokoll beantwortet wurden. Die Foliensammlung wurde zum Herunterladen und Verteilen zur Verfügung gestellt (s. Auszug unten).

Uns interessiert da besonders die Frage der Bahnübergänge. Wir haben hier in Otze die Aussicht, einen höhenungleichen Bahnübergang in Form eines Tunnels zu bekommen. Dazu soll eine Kreuzungsvereinbarung zwischen allen Beteiligten (v. a. Stadt Burgdorf und DB Netz) getroffen werden, damit die erforderlichen Maßnahmen ausgeschrieben und ergriffen werden können. Eine umfassendere Planungsvereinbarung ist für Otze nicht erforderlich (anders als etwa für Ehlershausen), da (im Grunde genom-

¹ Diese musste allerdings aus Gründen der Bahnsteigverlängerungen in Otze auf 25./26.04.2023 verschoben werden: siehe dazu mehr in Abschnitt B.2.

men) keine Querungsalternativen gefunden werden müssen; die bestandsnahe höhenungleiche Querung ist vom Standort her – auch nach Einschätzung der DB – alternativlos.

Wie ein solches Vorgehen aussehen kann, zeigt beispielhaft (Wunstorf und Neustadt am Rübenberge) und vereinfacht die folgende Grafik

Die DB entwickelt auf Initiative und in Zusammenarbeit mit den Kommunen individuelle Lösungen für die Auflösung von Bahnübergängen 

Im Abschnitt Verden–Nienburg–Wunstorf konnte bei den Bahnübergängen „Luther Weg“ (Wunstorf) und „Siemensstraße“ (Neustadt am Rübenberge) z.B. bereits die Vorplanung erfolgreich abgeschlossen werden.



Finanzierung der Planungen durch Dritte
DB Netz AG | Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover | 09.02.2022 10

Wir hoffen auf eine zeitnahe Kreuzungsvereinbarung. Dazu stehen wir mit der Stadt Burgdorf in engem und vertrauensvollem Kontakt (v. a. Jan-Hinrich Brinkmann, Stadtplaner).

5. Versammlungen: Ortsrat Otze

Grundsätzlich nehmen wir von BIOS – seit einiger Zeit regelmäßig – an den Ortsratsitzungen teil – und berichten ggf. über aktuelle Entwicklungen aus unserer Sicht. Am 03.02.2022 war mir als Sprecher aus Gründen einer Terminüberschneidung eine Teilnahme nicht möglich. Das klappte dann aber bei der nächsten Sitzung am 12.05.2022. Dort stellte ich die aktuelle Problemlage hinsichtlich Lärm, Querung und Alpha-E (siehe oben) dar.

Darüber hinaus tauschen sich BIOS und Ortsrat regelmäßig aus, indem z. B. die von uns beschlossenen Protokolle der Leitungsteam-Sitzungen dem Ortsbürgermeister Andreas Meyer zur Verfügung gestellt wurden und werden.

6. Sitzungen des Leitungsteams

Im 1. Halbjahr 2022 fanden zwei Sitzungen des Leitungsteams statt: 23.03. und 08.06. Bei der März-Sitzung übernahm kommissarisch bis zur nächsten Wahl Axel Berndt die Funktion als 2. Vorsitzender (nach §§ 26 ff. BGB) und Stv. Sprecher als Nachfolger des im Februar verstorbenen Kai-Uwe Suppé. Darüber hinaus fand und findet ein regelmäßiger Informationsaustausch über E-Mails statt – oder über persönliche Kontakte.

7. Ausblick

Die nächste und 7. Jahreshauptversammlung am 05.07.2022.

Die Mitwirkung an Aktionen der BIÜ könnte in Demonstrationen münden, wenn die Situation von Seiten der DB nicht entschärft wird.

Am 02.08.2022 wird es zu einer Teilnahme am Treffen Alpha-E mit Bernd Althusmann in Isernhagen HB (Bahnhof) auf Anregung von Armin Pollehn durch den Sprecher kommen.

Unsere 7. Zähl- und Messaktion findet am 06./07.09.2022 statt.

Wie in 2021 vor der Bundestagswahl wollen wir vor der Landtagswahl am 09.10.2022 mit den Landtagswahlkandidaten von SPD, CDU, B90/Die Grünen und FDP im September (nach der 7. Aktion) ins Gespräch kommen.

Weiterhin werden wir enge Kontakte zur Verwaltung und Politik auf allen Ebenen halten.

Darüber wird dann in der Februar-2023-Ausgabe zu berichten sein – nach der „Ära Friedhelm Döbel“: Friedhelm, ganz herzlichen Dank für die hervorragende Zusammenarbeit.

Dazu in Kap. B mehr.

Zweites Halbjahr (Abdruck auszugsweise im Hertha Kurier Nr. 202, Februar 2023 – Stand: 17.01.2023):

B. BIOS im 2. Halbjahr 2022 – Einsatz für Alpha-E, aber nicht nur

1. Überblick

Auch wenn die Corona-Zeit uns immer noch beschäftigt, hatten wir dennoch die Möglichkeit, gerade im zweiten Halbjahr 2022 Akzente zu setzen. Und das war – und ist – angesichts der immer konkreter werdenden Entwicklungen gerade mit Blick auf mögliche Trassenverläufe auch bitter nötig. Leider mussten wir aber unsere für Anfang September geplante 7. Zähl- und Messaktion absagen und verschieben. Dafür hatten wir aber die Möglichkeit, mit drei Kandidaten für die Landtagswahl im Oktober 2022 ins Gespräch zu kommen. Außerdem nahmen wir an etlichen Informations- und Diskussionsveranstaltungen teil. Dabei stand ein Thema bzw. eine Frage immer im Vordergrund: Was plant die DB-Netz hinsichtlich möglicher Trassenverläufe und wie könnten wir davon betroffen sein. Dazu unten mehr.

Seit unserer jährlichen ordentlichen Mitgliederversammlung am 05. Juli haben wir ein „neues“ Leitungsteam. Das ist zwar eigentlich nichts Besonderes. Aber in unserem Falle mussten wir den Tod von zwei engagierten Team-Mitgliedern beklagen: Zunächst war Mitte Februar Kai-Uwe Suppé verstorben. Und dann hat uns im Juli auch

Karl-Heinz Meyer verlassen. Beiden bleiben wir in stillem Gedenken verbunden. Für das neue Leitungsteam konnten wir dankenswerterweise unseren Ortsbürgermeister Andreas Meyer gewinnen, was uns besonders freut, da wir nun noch enger mit der örtlichen Politik zusammenwirken können. Und Dietrich Vollbrecht hat die Funktion des Stv. Sprechers übernommen. Damit wären wir – fast – wieder komplett besetzt. Und diese Änderung ist inzwischen auch im Vereinsregister registriert.

2. Siebte Zähl- und Messaktion am 06./07.09.2022 am Bahnübergang Otze

Leider mussten wir unsere für Anfang September geplante 7. Zähl- und Messaktion absagen und verschieben. Das war aber nicht Corona geschuldet, sondern eigentlich etwas Positives: nämlich die Verlängerung der beiden Bahnsteige in Otze, um dreiteilige S-Bahnen fahren zu lassen. Und diese Baumaßnahme der DB fiel genau in die Zeit unserer geplanten Aktion. Nun können wir nur hoffen, dass es in Ehlershausen zeitnah (hoffentlich 2023) auch zu Bahnsteigverlängerungen kommt, sonst nützt das ganze Vorhaben nichts (Aligse hatte die Bahnsteigverlängerungen schon vorher bekommen) – und wir hoffen, dass der S-Bahn-Betreiber dann auch entsprechend lange Züge einsetzt. *Als neuen Termin für die 7. Aktion haben wir den 25./26. April 2023 ins Auge gefasst.*²

3. Erfolgreiche Gespräche mit drei Landtagskandidaten zur Landtagswahl 2022 über die Schienenverkehrsproblematik

Wie im vergangenen Jahr mit den damaligen Kandidaten für den Bundestag (siehe Jahresbericht 2021) so haben wir in diesem Jahr mit den Kandidaten für den Niedersächsischen Landtag ein Informationsgespräch geführt (Termine s. u.) – und zwar mit Christian Gailus (Grüne), Thordies Hanisch (SPD und MdL) und Heike Köhler (CDU).



Erstes Gespräch mit Christian Gailus (Mitte): 08.09.2022

² Sie hat auch tatsächlich an diesem Termin stattgefunden.



Runde des zweiten Gesprächs mit Thordies Hanisch (hinten rechts): 13.09.2022



Runde des dritten Gesprächs mit Heike Köhler (links neben Ulla Träger): 04.10.2022

In den jeweils insgesamt 90 bis zu 150 Minuten wurden folgende Themenbereiche eingehend diskutiert, wobei die Schwerpunkte in den einzelnen Gesprächen durchaus unterschiedlich waren (Sach- und Diskussionsstand gem. Gesprächstermine):

(1) Die Situation des Schienenverkehrs, besonders des Schienengüterverkehrs, zwischen Otze (einschl. Ehlershausen) und Lehrte:

- Hinsichtlich der *Lärmproblematik* wurde zwar eine deutliche Verbesserung der Lärmbelastung vor allem durch Güterzüge festgestellt; dennoch ist – trotz Geltung des Schienenlärmschutzgesetzes seit Dezember 2020 – noch „Luft nach oben“. Vor allem möchte BIOS am Ziel festhalten, vom Konzept des freiwilligen übergesetzlichen Lärmschutzes zu profitieren, indem vor allem die Strecke Celle-Lehrte in der Prioritätenliste nach oben gestuft wird (Initiative Richtung Region Hannover wurde bereits ergriffen).
- Die *Eisenbahnkreuzung* in Otze hat das Problem langer Schrankenschließzeiten bei hohen Querungszahlen. Deshalb soll das Projekt „Unterführung durch Tunnel“ hoffentlich bald konkret angegangen werden. Da scheinen wir zwar auf einem guten Weg zu sein, warten aber noch auf weitere konkrete Schritte.
- Die *Probleme des S-Bahn-Verkehrs (S6/S7)* werden derzeit durch Maßnahmen der Bahnsteigverlängerung (in Aligse fertig; s. TOP 2) angegangen, indem dann dreiteilige S-Bahnzüge fahren können. Dazu hatten ab Mitte August in Otze Baumaßnahmen begonnen, die inzwischen abgeschlossen sind.

(2) Das *Schienausbaukonzept Optimiertes Alpha-E⁺ für das Gebiet „Hamburg-Hannover-Bremen“³* wird von der Deutschen Bahn AG (DB) offensichtlich weiter „verwässert“. Das wurde beim Statustreffen des Projektbeirats Alpha-E (am 15.09.2022 in Celle: siehe 4.1.) ganz deutlich, als der DB-Vertreter unmissverständlich erklärte, aus DB-Sicht löse das Ausbaukonzept nicht die Kapazitätsprobleme (siehe unten). Allerdings ist das Verhalten der DB alles andere als transparent und bürgerfreundlich. Aktuelle Informationen erhielt noch nicht einmal das niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsministerium, wie Minister Bernd Althusmann mehrfach beklagte. Da ist es nicht verwunderlich, wenn es mehr und mehr zu Protestaktionen kommt (wie etwa am 15.09.2022 in Celle: siehe 4.1.) Inzwischen scheint aber jetzt auch das Bundesverkehrsministerium (BMV) verstärkt die Notwendigkeit zu sehen, die Interessen der Bevölkerung nicht aus dem Auge zu verlieren (was auch Niedersachsen immer wieder betont).

Besondere Bedeutung hatte zu der Zeit die Frage, welche Folgen für Burgdorf/Otze-Lehrte zu erwarten sind, wenn – als eine von vier möglichen Varianten (s. 4.4.) – die Trassenvariante A7-NBS mit einer Abzweigung von etwa Mellendorf/Burgwedel/Isernhagen nach etwa Burgdorf/Otze und weiter nach Lehrte zum Zuge kommen sollte (Skizze wurde vorgestellt von Frank Arne Limprecht von der DB Netz AG beim Statustreffen des Projektbeirats Alpha-E am 15.09.2022 in Celle: siehe 4.1.).

Bei allen noch vorhandenen Unwägbarkeiten könnte diese Variante bedeuten, dass das Y-Modell „durch die Hintertür“ wieder auferstehen würde, das ja eigentlich 2014 „beerdigt“ wurde. Wie auch immer: Eine Neubaustrecke (NBS) muss – da waren wir uns stets einig – ein Raumordnungsverfahren (ROV) voraussetzen, was die DB (und der Bund?) offensichtlich vermeiden will, worauf Niedersachsen aber erfreulicherweise besteht. Ganz besonders darf aber der regionale Schienenpersonennahverkehr gerade in der Fläche nicht „unter die Räder“ kommen. *Und ganz besonders fraglich ist der Umstand, ob eine Zeitersparnis von ca. 15 Minuten zwischen Hamburg und Hannover eine Neubaustrecke rechtfertigt, die nicht nur etliche Milliarden Euro verschlingen würde, sondern auch ökologisch sehr kritisch wäre.*

4. Teilnahme an Informations- und Diskussionsveranstaltungen

4.1. BIOS beim Treffen mit Verkehrsminister Bernd Althusmann in Isernhagen HB und beim Statustreffen und vorheriger Demonstration „Pro Alpha-E“ in Celle

Wir von BIOS haben schon seit geraumer Zeit auf unseren Verdacht aufmerksam gemacht, dass sich die DB „langsam aber sicher“ vom Schienenausbauansatz des Alpha-E (genauer: Optimiertes Alpha-E⁺) verabschieden will. Darüber haben wir immer wieder berichtet. *Bestätigt wurde unser Verdacht bei einer Info-Veranstaltung am 02.08.2022 in Isernhagen HB (Bahnhof) mit Verkehrsminister Bernd Althusmann, wo er – etwas verärgert über das Verhalten der DB – „Alpha-E in Gefahr“ sah.* Und nicht zuletzt zeig(t)en die Aktivitäten verschiedener BI im Heidegebiet auch in diese Richtung (siehe Informationen in den UE-NEWS von Eckehard Niemann).

Von daher fand das jüngste Statustreffen des Projektbeirates Alpha-E zur richtigen Zeit statt (15.09.2022, Celle). Und dabei sollte es nicht bleiben: Angesichts der Dringlichkeit unserer Anliegen fand vorher eine etwa einstündige Demo statt, die eindrucksvoller nicht sein konnte. Das gilt nicht nur für den Trecker-Korso, sondern auch für den stimmungsvollen, gleichwohl ernsthaften Ablauf vor der Congress Union Celle – mit

³ Verankert im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030.

einem klaren und unmissverständlichen (auch emotional getragenen) Bekenntnis Niedersachsens zu Alpha-E durch Verkehrsminister Bernd Althusmann (vorher schon durch Henning Otte, MdB-CDU) und einer deutlichen Kritik an der Prozessgestaltung der DB. Danach fand im Saal dann das eigentliche Statustreffen statt. Immerhin berichtete sogar das Fernsehen darüber, nämlich der NDR (N 3: 18:00 – 18:15 h und 19:30 – 20.00 h). Bei genauem Hinsehen und mit ein wenig Glück konnte man sogar uns beide – Axel Berndt und Arnim Goldbach – erkennen. Die Pfeile (von mir eingefügt) sollen beim Suchen in den nachfolgenden Bildern aus den Sendungen helfen:



Das Statustreffen war in zwei Teilen gegliedert: Einem Vortragsteil folgte dann ein Diskussionsteil (unterbrochen von einer kurzen Pause).

Im Vortragsteil wurden drei Vorträge gehalten: Zunächst sprach Verkehrsminister Bernd Althusmann, gefolgt von Frank Arne Limprecht (DB Netz AG – Nord) und Peter Dörsam (Sprecher des Projektbeirats). Die Einleitung nahm Joachim Partzsch vor (Sprecher des Projektbeirats) und die Moderation erfolgte durch Hans-Peter Wyderka (ehem. Niedersächsisches Wirtschafts- und Verkehrsministerium).

(1) Bernd Althusmann betonte – wie schon am 02.08.2022 in Isernhagen HB (und auch danach mehrfach), aber jetzt noch ausführlicher und tiefergehender – seine eindeutige und unmissverständliche Unterstützung von Alpha-E (optimiert und plus Bremen, also nach BVWP 2030) und damit sein „Nein“ zur Neubautrasse:

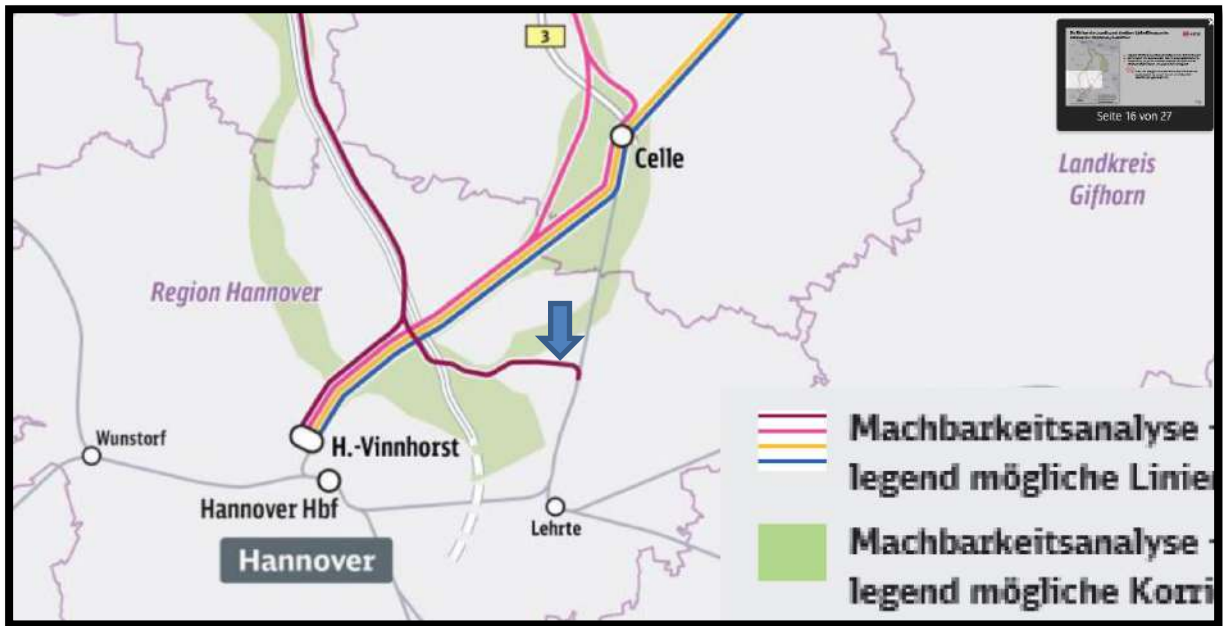
- Nachdem das Y-Modell 2014 gescheitert sei, habe man im Dialogforum Schiene Nord (DSN) nach schwierigen Verhandlungen und hartem Ringen 2015 einen recht breiten (aber keinen vollständigen), gleichwohl durchaus schmerzhaften Konsens erarbeitet – eben in Form des Modells Alpha-E (das noch ergänzt wurde: s. o.).
- Wer das – wie offensichtlich die DB – infrage stelle, fange „am Ende wieder bei null an“. Und dafür habe er „Null-Verständnis“.
- Dabei seien im DSN auch Regeln aufgestellt worden zum Lärm, zu den Schienenübergängen, zum ÖPNV usw.
- Da Niedersachsen hier nicht am langen Hebel sitzt, hat er mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing im Februar 2022 ein Gespräch gehabt. In dem Gespräch habe er Wissing besonders auch auf Alpha-E angesprochen und ihm gegenüber dringlich die Erwartung geäußert, dass der Bund sein Versprechen für Alpha-E einhält. Volker Wissing sei aber noch sehr unverbindlich geblieben; er habe sich in der Kürze seiner Amtszeit noch nicht genügend einarbeiten können.
- Eine NBS dürfe nur auf der Grundlage eines Raumordnungsverfahrens (ROV) gebaut werden; das koste viel Zeit. Das aber wolle offensichtlich die DB nicht. Es bleibe aber zu fragen, warum bei dem Projekt Hannover – Bielefeld (Berlin – Köln) für den Raum NRW ein solches ROV vorgesehen sei, für Niedersachsen aber nicht.
- Er verwies auf den Bundestagsbeschluss zum laufenden Teilprojekt Verden-Rotenburg/Wümme, wo es ja deutlich mehr Lärmschutz gegeben habe.
- Diese seine Einstellung, die er jetzt äußere, sei kein Wahlkampfgetöse, denn Niedersachsen stehe insgesamt (Landesregierung + Landesparlament) schon seit 2015/2016 eindeutig zu Alpha-E – erst recht mit dem einstimmigen Beschluss des Niedersächsischen Landtages „Für Alpha-E“ in 2017. Diese Meinung habe er immer vertreten. Und er wird sie auch weiterhin vertreten, z. B. sollte er nach der Wahl Ministerpräsident werden (z. B. im evt. Koalitionsvertrag).
- Man könne ja auch ggf. mit über den Deutschlandtakt (DT) und ggf. auch über Tempo 300 km/h reden; aber erst müsse man das Naheliegende machen – also Alpha-E.
- In einer besonders emotionalen Phase der Rede im Saal beschwerte er sich über das Verhalten der DB dadurch, dass ihm inzwischen „der Geduldsfaden gerissen“ sei. Sein Ministerium sei vom Informationsfluss bei den Vorstellungsveranstaltungen der DB über einzelne Trassenverläufe (nach einer Salamtaktik) abgeschnitten; er komme zu politischen Veranstaltungen, wo ihm mögliche Trassenverläufe gezeigt worden seien, von denen er nichts wusste. Da müsse der Bund als alleiniger Eigentümer der DB diese führen. Für ihn jedenfalls sei das Vertrauen in Planung und Prozesse verloren gegangen: „Was ist das für ein Umgang?“

- Fazit: NBS sind in Niedersachsen nicht umsetzbar, erst recht nicht ohne ROV. Das sei in einem Schreiben von Verkehrsministerium und Landwirtschaftsministerium (ist zuständig für ROV) unmissverständlich dem Bund klar gemacht worden. Damit sei klar, dass durch eine NBS viel, viel Zeit ins Land gehen würde. Niedersachsen werde den Bund drängen, Alpha-E (nach BVWP) umzusetzen – ohne komplette NBS. Was würde Tempo 300 km/h nützen, wenn die Anschlüsse ins Land bzw. in die Regionen nicht funktionieren? Da müsse die Kontenproblematik Hamburg und Hannover gelöst werden. Überdies habe die Strecke Hamburg-Hannover für den DT insgesamt nur eine geringe Bedeutung. Und es frage sich, woher die nötigen 140 Mrd. € für den DT kommen sollen. Auch deshalb sei die Lösung Alpha-E vorzuziehen.

(2) Frank Arne Limprecht von der DB Netz AG – meinte eingangs durchaus treffend, dass das, was er vorstelle, die Anwesenden „nicht hören wollen“:

- Das Modell Alpha-E sei nicht möglich, wenn alle fünf Hauptkriterien „Engpassfreiheit“, „betrieblich optimal“, „volkswirtschaftlich sinnvoll“, „umweltfachlich vorzugswürdig“ und „raumordnerisch darstellbar“ umgesetzt werden sollen. Das gehe allenfalls mit weitläufiger Umfahrung. Insgesamt seien etwa 350 Kriterien zugrunde zu legen.
- Die DB würde ergebnisoffen vier Varianten prüfen: Ausbaustrecke – NBS durch die Landkreise Lüneburg und Uelzen – NBS entlang der A 7 (in etwa – und dann sogar mit Abzweigung nach Burgdorf: s. u.) – NBS erst A 7, dann Soltau entlang B 3 nach Celle über Bergen
- Erst werde geplant (Auftrag bearbeiten); dann solle es zu Möglichkeiten der „Beteiligung“ kommen, wobei er nur den Begriff „Information“ verwendete. Informiert werden soll ab November 2022. Die Kommunen könnten Einwände / Vorschläge vorbringen, die dann auch in Berlin ankommen. Das soll ab April/Mai 2023 erfolgen, indem die Unterlagen erst über das Eisenbahnbundesamt geleitet werden, die dann zum Bundesverkehrsministerium gelangen und schließlich im Bundestag ankommen. Schon jetzt könnten Stellungnahmen entwickelt werden für eine abschließende Stellungnahme für Berlin.

Einzelheiten können seiner Foliensammlung entnommen werden mit dem Dateinamen: 220915_Statustreffen_DSN_Praesentation_DB → Am nachfolgenden Auszug aus Folie 16 kann man erkennen, dass die Machbarkeitsstudie es nicht ausschließt, dass ein Gleis „Richtung Burgdorf“ führen könnte (s. Pfeil, nicht im Original, sondern selbst eingefügt). Das kann nur für den Güterverkehr gelten, sodass erkennbar ist, dass die „A-7-Strecken-Variante“ auch eine Mischstrecke sein wird (sonst brauchte man keine Abzweigung).



Deshalb ist es umso wichtiger, dass wir von der Möglichkeit Gebrauch machen, auf den Bund Einfluss zu nehmen. Diese Möglichkeit besteht, wie weiter unten beschrieben (s. 4.4) – und wir werden sie nutzen.

(3) Peter Dörsam als einer der beiden Sprecher des Projektbeirats (neben Joachim Partzsch, der in die Tagung einleitete) ging auf die Geschichte und Entwicklung von Alpha-E von 2015 bis heute ein und verwies darauf, dass die DB das Ergebnis des DSN „Alpha-E“ damals eindeutig unterstützt habe (belegt durch mehrmalige Einspielungen des damaligen Interviews mit dem damaligen Stv. Vorstandsvorsitzenden der DB AG Volker Kefer am 05.11.2015). Einzelheiten können seiner Foliensammlung entnommen werden mit dem Dateinamen: Statustreffen-15.09.2022 (unter Adresse: Projektbeirat Alpha-E).

(4) In der abschließenden Podiumsdiskussion wurden die Positionen noch einmal präzisiert. In dem Zusammenhang wurde vom LK Lüneburg wiederum „Alpha-E“ eindeutig abgelehnt (s. auch die jüngsten Schreiben vom 19.09.: Lüneburg hatte schon 2015 gegen den Kompromiss des DSN gestimmt, aber erst ganz zum Schluss, nachdem sie vorher sogar noch konstruktiv mitgearbeitet hatten – siehe auch UE-NEWS-Extra vom 22.12.2022).

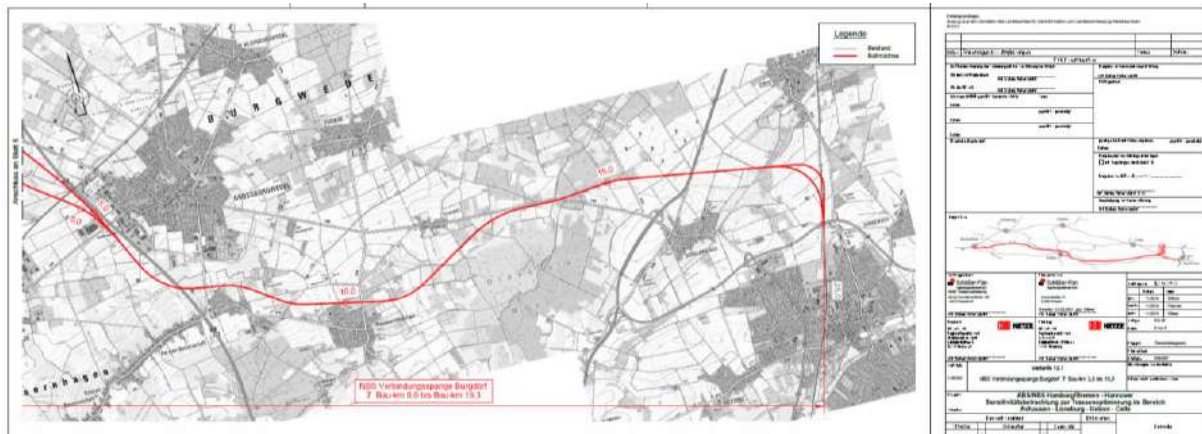
4.2. Teilnahme an Besprechungen der BI-Überregional (BIÜ)

Diese Themen- und Problembereiche haben natürlich auch die Konferenzen der Bürgerinitiativen-Überregional (BIÜ) bestimmt. Sie fanden als Video-Konferenz am 10.07., 09.08. und 08.11. statt.

Im 2. Hj. fanden auch breite Protestwellen im Heidegebiet statt (ohne unsere Beteiligung), über die in den UE-NEWS (Herausgeber: Eckehard Niemann) ausführlich berichtet wurde.

4.3. *Offener Brief von BIOS (Sachstand: 21.11.2022) – Verbreitung auf allen relevanten Ebenen: Anknüpfend an 4.1 und Weiterentwicklung: DB lässt „Katze aus dem Sack“: Trassenentwurf der DB – aber auch Irreführung der Öffentlichkeit durch die DB seit 2016 (hier: Auszug)*

Inzwischen hatte die DB konkretere Vorschläge – sowohl zu den geplanten Trassenführungsvarianten als auch zum zeitlichen Ablauf – gemacht, die unsere Befürchtungen weiterhin verstärken. Danach soll die Trasse als Neubaustrecke (NBS) von etwas südlich Großburgwedel über nördlich (aber sehr dicht) Isernhagen FB und Neuwarmbüchen an südlich Oldhorst und nördlich Schillerslage vorbei bis zur Einfädelung auf die Strecke Celle-Lehrte zwischen Burgdorf-Nord und Otze führen. Die folgende Grafik stammt offiziell von der DB und wurde BIOS am 20.11.2022 von Andreas Meyer zugesandt; sie visualisiert die geplante, mögliche Strecke:



Burgdorf ist über diese – und die anderen – Trassenvarianten am 01.12.2022 informiert worden (s. 4.4), hatte aber schon vorher Protest angemeldet: siehe den Bericht im Anzeiger von Antje Bismark: Neue Güterbahntrasse: „Abenteuerlicher Zeitplan“ – Rat und Verwaltung werfen Bahn mangelnde Kommunikation und Wortbruch vor / Kommunen haben DB-Pläne bislang nicht gesehen. In: HAZ-Anzeiger Burgdorf, 16.11.2022, S. 1.

Dass sich da also (auch unser) Protest regte und regt, ist mehr als verständlich (zudem im Raum Burgwedel / Isernhagen – in Isernhagen sogar durch eine neue BI). Besonders unverständlich ist dabei für uns, dass die Trassenvariante durch ein Gebiet gehen soll, dass vorher laut Machbarkeitsstudie als ein grundlegend ungeeigneter Korridor eingestuft wurde (grüne Flächen). Wer das Gebiet kennt, kann das auch ohne aufwendige Analyse gut nachvollziehen, denn diese Trasse verläuft durch weitflächiges Moorgebiet und führt dicht an Siedlungsgebieten vorbei (v. a. Isernhagen FB und Neuwarmbüchen).

Und es kommt noch „etwas“ hinzu, was wir aus dem Projektbeirat erfahren haben (der ein Gespräch mit der DB zu Alpha-E hatte):

- Die DB will ihre Trassenvorschläge den Kommunen präsentieren (s. o.: Burgdorf am 01.12.). Dazu werden in „Kommunalen Planungswerkstätten“ den Hauptverwaltungsbeamten und einigen kommunalen Fachleuten die jeweils relevanten Verlaufsvarianten vorgestellt. *Daraus schließen wir: Öffentlichkeit ist nicht erwünscht. Erst recht sollen dann Bürgerinitiativen ausgeschlossen werden.* Und auch die

Kommunen selbst werden unter Zeitdruck gesetzt: Sie sollen nämlich bis spätestens Ende 2022 ihre Stellungnahmen erarbeitet und abgegeben haben. Diese werden dann – zusammen mit den Trassenvorschlägen der DB – über das Eisenbahnbundesamt dem Bundesverkehrsministerium übermittelt, damit sich dann der Bundestag damit beschäftigen kann. Eine Entscheidung des Bundestages soll dann noch vor den Parlamentsferien 2023 (ggf. schon etwa im Mai 2023) getroffen werden. *Unsere Auffassung: Das ist kein demokratisches Vorgehen – und widerspricht auch den Äußerungen von Verkehrsminister Volker Wissing und Staatssekretär und Bahnbeauftragter Michael Theurer, die Ende September in Celle eindeutig erklärt hatten, dass der Wille der Betroffenen nicht ignoriert werden dürfen (HAZ, 30.09.2022). Das hören wir gern, allein, es fehlt der Glaube.*

- „Ganz dicke“ kam dann das **Eingeständnis der DB, seit 2016 Öffentlichkeit, Politik und Betroffene in die Irre geführt zu haben**, was sie – vermeintlich – zu planen hat. *Danach hatte sie – aus unserer Sicht – von Anfang an den „Auftrag“, nicht nach Alpha-E zu planen, obwohl das Konzept im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) enthalten ist (als optimiertes Alpha-E+) und im Bundesverkehrswegeausbaugesetz verankert ist. Vielmehr hätten sie den Auftrag gehabt, von Asshausen nach Celle viergleisig zu planen (und zwar komplett als Neubau und nicht als Ergänzung der vorhandenen Gleise) – im Bestand oder durch Umgehung (also auch A-7)*
- Auch hinsichtlich der „Behandlung“ des **Vieregg-Gutachtens** (hatten früher darüber berichtet: Nachweis, dass Ausbaustrecken nach Alpha-E reichen, trotz Deutschlandtakt) durch die DB kamen „Merkwürdigkeiten“ zutage. Offensichtlich hatte die DB den Auftrag, das Gutachten gründlich zu prüfen. Dabei kann angesichts des Eingeständnisses der DB, getäuscht zu haben, der Verdacht nicht ausgeräumt werden, dass die DB das Gutachten mit der vorgefassten – negativen – Meinung, die Vorschläge würden ohnehin nicht funktionieren, nur grob betrachtet und dann beiseite gelegt hat. Interessanterweise soll Staatssekretär Michael Theurer sich über die oberflächliche und einseitige Betrachtung des Gutachtens durch die DB gewundert haben, denn er soll das Büro „Vieregg-Rösler“ durchaus schätzen. Ob das allerdings für uns noch nützlich ist, kann durchaus bezweifelt werden.

Unsere Forderungen: Die Zeit ist knapp. Die nachfolgenden Forderungen sind deshalb derzeit umso dringlicher:

- Dieser **Widerstand und Protest** muss auf jeden Fall „nach Berlin getragen werden“. Auch wenn die DB offensichtlich im Rahmen von „Kommunalen Planungsworkshops“ nur kommunale Spitzenvertreter informieren will – ohne Beteiligung von Bürgern bzw. Betroffenen – muss unseres Erachtens jede Möglichkeit genutzt werden, auf den weiteren Ablauf der Planung Einfluss zu nehmen. D. h. konkret: *Der Bundestag (BT) darf im Frühjahr kommenden Jahres (voraussichtlich Mai) noch nicht entscheiden.* Dafür müssen wir „unsere“ Volksvertreter in Berlin gewinnen (unsere beiden MdB Dr. Hendrik Hoppenstedt und Rebecca Schamber sind schon zeitnah angeschrieben worden – v. a. angesichts der eingestandenen Fehlinformationen der DB, von der sich offensichtlich ja auch die MdB haben täuschen lassen, wie auch Landesregierung und Parlament von Niedersachsen).
- Von der Sache her ist entscheidend (was uns auch bestätigt wurde): Die Verkehrswende hin zu mehr Schienenverkehr (und weg von der Straße) wird eher erreicht durch **mehr Kapazität auf der Schiene**; *die Zeitfrage in Form von höheren Geschwindigkeiten ist da eher zweitrangig.* Vor allem muss deutlich werden: Einige Minuten mehr Fahrzeit rechtfertigen keine hohen Zusatzkosten und Zusatzbelas-

tungen für die Bevölkerung und die Umwelt. Wichtig sind funktionierende Anschlüsse – v. a. auch „ins Hinterland“. Für den Deutschlandtakt (DT) braucht man keine 300 km/h-Züge durch bewohnte und geschützte Gebiete. Das belegen auch seriöse Studien (z. B. Jan H. Thies: Umweltschutz und Deutschlandtakt – kein Anschluss? In: Bahn-Report, 6/2022, S. 1923)

- Von daher, aber vor allem auch aus Umwelt- und Klimagründen muss die **Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) auf gesamtgesellschaftlich-gemeinwohlorientierten Kriterien basieren sowie nachvollziehbar, transparent und wissenschaftlich begründet erfolgen**. Dazu ist es unabdingbar, dass die Berechnungsergebnisse der DB von unabhängigen Experten (ggf. durch den Bundesrechnungshof oder ein Wissenschaftliches Institut) **evaluiert** werden.
- Wir können nur hoffen, dass die Vernunft noch eine Chance hat – und wir hier mit dem Projekt der Überwindung des schienengleichen Bahnüberganges nicht auch hinters Licht geführt wurden. Unsere Arbeit ist also weiterhin dringend nötig.

4.4. *Neueste Entwicklungen zum Ende 2022 – Ergebnisse der Kommunalen Planungswerkstatt am 01.12.2022 mit Burgdorf, Lehrte, Burgwedel, Isernhagen, Wedemark (siehe auch Weihnachtsbrief 2022 von BIOS)*

Nun hat sich zum Jahresende wiederum eine neue Entwicklung ergeben. Wie die DB beim Treffen mit den kommunalen Spitzen und Fachvertretern am 01.12. mitteilte, verfolgt sie die oben erwähnte Trassenvariante – entlang der A 7 bis Großburgwedel und dann nach Burgdorf/Otze – nicht mehr – jedenfalls vorläufig (?). Diese erfülle doch nicht alle Ziele, wie bereits in der HAZ vom 30.11. zu lesen ist (S. 1). Nun steht vor allem die Trasse entlang der A 7 bis Soltau, dann weiter entlang der B 3 über Bergen bis Celle im Fokus; dort mit einer Einfädelung nördlich und südlich von Celle.

Diesem Ergebnis des Dialogforums fühlen wir uns nach wie vor verpflichtet.

Nach derzeitigem Kenntnisstand prüft DB Netz folgende Trassenalternativen:

- NBS parallel zu A7 bis Isernhagen, zusätzlich Abzweig von Burgwedel bis Burgdorf (**lila Alternative**)
- NBS parallel zu A7 bis Bispingen / Soltau, danach NBS parallel zur B3 bis Celle (**pinke Alternative**)
- ABS bzw. ABS mit Ortsumfahrungen zwischen Ashausen und Celle (**blaue bzw. gelbe Alternative**)



The map shows the proposed rail routes in the region between Hamburg and Hannover. The lila alternative (purple line) runs parallel to the A7 highway from Hamburg towards Isernhagen, with a branch to Burgdorf. The pinke alternative (pink line) runs parallel to the A7 towards Bispingen/Soltau, then follows the B3 road to Celle. The blaue and gelbe alternatives (blue and yellow lines) represent ABS routes with local detours around Ashausen and Celle. A blue arrow points to the pink alternative near Celle. The map also shows major cities like Hamburg, Hannover, and Burgdorf, and various administrative boundaries.

Das würde uns zwar „helfen“, aber wir sollten nicht zu vertrauensselig sein, wie wir ja erfahren mussten. Deshalb müssen wir weiter dafür werben, primär das Projekt „Ausbaustrecken“ nach Alpha-E zu favorisieren. Aber natürlich sind wir auch von den Ausbaustreckenvarianten betroffen, denn auch dann werden wir voraussichtlich mehr Güterverkehr bekommen. Umso wichtiger ist und bleibt es, unsere Forderungen nach mehr Lärmschutz (auch übergesetzlich) und höhenungleiche Querung weiter nachdrücklich zu verfolgen.

Ganz besonders wichtig und hilfreich ist es da zudem, dass die Stadt Burgdorf dem Stadtplaner Jan-Hinrich Brinkmann, mit dem wir seit Jahren sehr eng und vertrauensvoll zusammenarbeiten, den Auftrag gegeben hat, ein Konzept mit Kernforderungen nach Lärmschutz, Querungsmöglichkeiten, städtebaulichen Entwicklungen usw. zu entwickeln. Das Konzept liegt inzwischen im Entwurf vor und wurde den Ortsräten von Otze, Ramlingen/Ehlershausen und Schillerslage vorgestellt. Auch wir von BIOS haben uns schon damit befasst und sind dankbar, dass wir nun eine sehr gute Diskussionsgrundlage haben. Wir werden uns Anfang des neuen Jahres damit befassen, unsere Vorstellungen einbringen und mit Jan-Hinrich Brinkmann abstimmen. Dies ist ein treffliches Beispiel dafür, wie Synergieeffekte durch enge Zusammenarbeit zwischen Bürgerorganisationen, Verwaltung und Politik genutzt werden können. „Ausgangspunkt“ für diese Aktion „Kernforderungen“ war eine Sitzung des Ratsausschusses Umwelt, Stadtentwicklung, Bau (USB) am 14.11.2022, an dem der Sprecher von BIOS teilnahm und die Situation aus BIOS-Sicht schildern konnte. (Wegen Corona konnte der BIOS-Sprecher einer Einladung von Heike Köhler zur Sitzung des Bauausschusses der Stadt Lehrte am 28.11.2022 nicht folgen.)

Der nachfolgend abgebildete Artikel im Anzeiger vom 13.12.2022 fasst die Situation zum Ende des Jahres 2022 diesbezüglich gut zusammen (abgebildet auch in UE-NEWS vom 18.12.2022):⁴

⁴ Anfang 2023 ist das Positionspapier mit den Kernforderungen der Stadt Burgdorf vom Rat der Stadt Burgdorf einstimmig positiv verabschiedet worden (23.02.2023): siehe unter www.bios-otze.de.

Lärmschutz und Bahnübergänge

Burgdorf berät über Kernforderungen bei Güterbahntrassen

Von Antje Bismark

Burgdorf/Lehrte. Über mögliche Kernforderungen an die DB Netz berät am Dienstag, 13. Dezember, der Verwaltungsausschuss in nicht öffentlicher Sitzung. Denn bei der ersten Planungswerkstatt zur Güterbahntrasse könnte Burgdorf mit den anderen Kommunen durchsetzen, dass das Unternehmen die Frist für den Forderungskatalog verlängert. Zwar nannten die Vertreter von DB Netz kein genaues Datum, aber die beteiligten Städte und Gemeinden – neben Burgdorf auch Burgwedel, Isernhagen, Lehrte und die Wedemark – verständigten sich demnach auf die Abgabe im März.

Aus Sicht der Stadtverwaltung bedeutet dies einen Fortschritt, schließlich hatte die Bahn-Tochter zunächst bis Ende dieses Jahres die Informationen aus den Rathäusern erhalten wollen. Nun bleibt mehr Zeit, auch für die öffentliche Diskussion. Diese ist für Februar in den Ortsräten Schillerslage, Ramlingen-Ehlershausen und Otze, dem Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Bau sowie dem Rat vorgesehen. Damit verschiebt sich auch der Beschluss über den Ausbau der Trasse im Bundestag voraussichtlich in den Spätsommer 2023. „DB Netz sagte zu, dass – egal welche Trassenalternative zum Tragen käme – Kernforderungen aus Burgdorf und Lehrte aufgenommen würden“, teilt Planer Jan-Hinrich Brinkmann, der an der Planungsworkstatt teilgenommen hatte, jetzt den politischen Gremien mit.

Beratung im Frühjahr

Dazu gehört beispielsweise Lärmschutz an bestehenden Strecken, der aktuell gesetzlich nicht vorgesehen ist. Außerdem fordert Burgdorf – wie auch Lehrte – neue Lösungen für höhengleiche Bahnübergänge. Für Ehlershausen gibt es bereits einen Vertrag über die Machbarkeitsstudie, für Otze ist dieser in der Vorbereitung. Weitere Forderungen beschäftigen sich mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, dem Schutz von Siedlungsbeziehungen, der kommunalen Planungshoheit und einem städtebaulichen Begleitplan. Bis zur Beratung im Februar will sich die Stadt unter anderem mit der Bürgerinitiative Otze Schiene (Bios) und mit anderen Kommunen für ein gemeinsames Vorgehen abstimmen.

Vom Tisch ist nach Einschätzung Brinkmanns der Bau einer neuen Güterbahntrasse, die von Burgwedel über Isernhagen vorbei an Schillerslage und Otze nach Burgdorf führen sollte. „Daher würden auch nicht alle Untersuchungen in einer entsprechenden Detailschärfe fortgesetzt“, teilt er mit. Aber, und diese Sorge treibt Burgwedels Bürgermeisterin Ortrud Wendt (CDU) und ihren Isernhagener Amtskollegen Tim Mithöfer (CDU) besonders um, die Trassenalternative könnte wiederbelebt werden, wenn sich Vorgaben aus der Bundespolitik ändern.

Ungleiche Behandlung?

Der Burgdorfer, der seit mehreren Jahren die Stadt Burgdorf in Belangen der Bahn wie dem Dialogforum Schiene Nord vertritt, übt zudem deutliche Kritik am bisherigen Vorgehen bei der Planungswerkstatt: So habe DB Netz kurzfristig einige Vertreter der neu gegründeten Bürgerinitiative Neu-Bau Schiene aus Isernhagen an den Tisch geholt, was aus Sicht von Burgdorf und Lehrte eine Ungleichbehandlung der Aktiven aus ihren Kommunen, insbesondere der Ortsbürgermeisterinnen und Ortsbürgermeister, darstelle.



NOCH MEHR GÜTERZÜGE: Burgdorf muss sich in den nächsten Jahren auf eine engere Taktung der Bahnen einstellen. FOTO: ANTJE BISMARK

HAZ - Anzeiger, 13.12.2022, S. 1

Fazit: Es gibt erfreulicherweise von der Politik – auch von der neuen Niedersächsischen Landesregierung (Lies, Weil) – klare Bekenntnisse zu Alpha-E. Aber es gibt auch erheblichen Gegenwind insbesondere aus dem Raum Lüneburg – und Hamburg (siehe Info aus UE-NEWS, insbesondere die Zusammenfassung in den UE-NEWS Extra vom 22.12.2022).

5. Versammlungen und Sitzungen in Otze

(1) Unser Ordentliche Jahres-Mitgliederversammlung fand am 05.07.2022 statt. Das Protokoll (im Entwurf) steht auf der Homepage www.bios-otze.de. Wesentlicher Punkt war die Wahl des Leitungsteams einschl. des zweiköpfigen Vorstandes (nach §§ 26 ff. BGB). Der besteht nun aus Arnim Goldbach (Sprecher) und Dietrich Vollbrecht (Stv. Sprecher).

(2) BIOS berichtete wieder im Ortsrat Otze – und zwar am 22.09. und 10.11.2022.

(3) BIOS nahm auch an den Sitzungen der Otzer Vereine und Verbände e. V. (OVV) teil; sie fanden am 23.08., 01.11. und 15.11.2022 statt.

6. Sitzungen des Leitungsteams

Im 2. Hj. 2022 führten wir zwei LT-Sitzungen durch: Nr. 41 am 17.08. (mit Aufnahme von Andreas Meyer in das LT) und Nr. 42 am 11.10. Im Mittelpunkt der Themen standen natürlich die bereits oben ausführlich beschriebenen Entwicklungen der Schienenproblematik, aber auch innerorganisatorische Angelegenheiten (siehe Protokolle).

7. Und 2023?

Die nächste LT-Sitzung findet am 17.01.2023 statt. Dort geht es vor allem um eine Positionierung zu den Kernforderungen (Stadt Burgdorf – siehe 4.4), die bis Ende des 1. Quartal 2023 als Gesamtkonzept mit unserer Unterstützung in die Entscheidung in Berlin eingebracht werden soll.⁵ Vorher findet am 11.01.2023 eine Video-Konferenz der Bürgerinitiativen Überregional (BIÜ) statt, wo das weitere Vorgehen der BI abgeprochen wird. Die nächst und 7. Zähl- und Messaktion ist auf den 25./26.04.2023 terminiert.

Für das Leitungsteam der BIOS: Arnim Goldbach (Sprecher BIOS e.V.)

C. Der Jahresabschluss „Finanzen“ der BIOS 2022

Auszüge aus dem Protokoll der 8. ordentlichen Mitgliederversammlung am 23.05.2023:

Finanzen: Kassenbericht als Jahresabschluss 2022:

- Erläuterungen des geprüften Jahresabschlusses von Dietrich Vollbrecht: Anhang.
- Leider im letzten Quartal 2022 eine „Panne“ auf dem BIOS-Konto der Sparkasse (SSK) Burgdorf passiert, indem es auf bisher ungeklärte Art und Weise gehackt wurde. BIOS erstattete Anzeige bei der Polizei in Burgdorf. Alle unrechtmäßig abgebuchten Beträge (insgesamt 86 unzulässige Abbuchungen über insgesamt 2.381,16 €) wurden von der SSK aber wieder zurückgebucht, sodass BIOS letztlich kein finanzieller Schaden entstanden ist (siehe dazu die entsprechenden Angaben im Jahresabschluss 2022 im Anhang). Da aber einige Rückbuchungen erst im Januar 2023 erfolgten, datiert der Jahresabschluss auf den 30.01.2023; sonst wäre das Bild der Finanzlage sehr verzerrt gewesen. Der Vorgang zeigt einmal mehr, dass Wachsamkeit hier besonders gefordert ist.

Ergebnis der Kassenprüfung:

Das Ergebnis der Kassenprüfung wurde von Helmut Nentwich (Erst-Prüfer) vorgetragen: Er bestätigte, dass die Buchführung und Kassenführung einwandfrei waren. Bestätigt wurde auch der „neue“ Abschlussstermin 30.01.2023 (siehe oben).

⁵ Siehe vorstehende Fußnote.

Entlastung des Vorstandes und des Leitungsteams:

Auf dieser Grundlage wurde von ihm Entlastung des Leitungsteams beantragt: Diese wurde einstimmig erteilt (ohne Gegenstimme, ohne Enthaltung).

Anhang: Jahresabschluss 2022 – Feststellung: 8. Ordentliche Mitgliederversammlung am 23.05.2023

Jahresabschluss	
BIOS – Bürgerinitiative Otze Schiene e.V. – 2022	
<u>Einnahmen</u>	
17.01.2022 Heidi Müller – Jahresbeitrag	12,00 €
28.02.2022 Gerd Kuwert – Jahresbeiträge Mitglieder 44 und 45 -	24,00 €
16.05.2022 Wolfram Nolte – Jahresbeitrag -	12,00 €
27.06.2022 Cord Buchholz – Jahresbeitrag -	12,00 €
12.07.2022 Ploch - Jahresbeitrag -	12,00 €
13.07.2022 Ploch – Rücklastschrift	/./ 12,00 €
14.07.2022 Träger – Rücklastschrift -	/./ 12,00 €
14.07.2022 Neben – Rücklastschrift -	/./ 14,65 €
14.07.2022 Sammeleinzug – Jahresbeiträge -	1.100,45 €
14.07.2022 Sammeleinzug - Jahresbeiträge -	84,00 €
15.07.2022 Sammeleinzug – Jahresbeiträge -	24,00 €
15.07.2022 Peisker – Rücklastschrift -	/./ 22,10 €
15.07.2022 Krischker – Rücklastschrift -	/./ 14,84 €
18.07.2022 Schrapel – Rücklastschrift -	/./ 13,95 €
20.07.2022 A. Bernd für A. Schrapel – Jahresbeitrag -	12,00 €
21.07.2022 Neben - Jahresbeitrag u. Erstattung Rücklastgeb. -	19,65 €
21.07.2022 Christian Winkler - Jahresbeiträge 2022 und 2023 -	24,00 €
05.08.2022 Wolfram Nolte - Jahresbeitrag -	12,00 €
05.08.2022 Jens Seiffert – Jahresbeitrag -	12,00 €
08.08.2022 Silvia Bentzen – Jahresbeitrag -	12,00 €
12.08.2022 Mario Krischker - Jahresbeitrag plus Rückerst. -	14,84 €
15.08.2022 Günther Deeg - Jahresbeitrag -	12,00 €
19.08.2022 Andreas Meyer – Jahresbeitrag -	12,00 €
30.08.2022 D. Vollbrecht f. Rinkel – Jahresbeitrag -	12,00 €
02.09.2022 Niklas Peisker – Beitrag -	30,00 €
<u>Einnahmen 2022 zusammen:</u>	<u>1.363,40 €</u>
<u>Ausgaben</u>	
03.01.2022 Buhl-Data-Service GmbH -Vertrag WISO Mein Verein -	107,10 €
01.03.2022 Stadtparkasse Burgdorf - Entgelt SpkCard (Debitkarte)	10,00 €
07.03.2022 Marktspiegelverlag – Todesanzeige Kai Suppe -	140,80 €
22.04.2022 Normos Verlagsgesellschaft – Monopolkommission Bahn -	41,30 €
11.07.2022 Sievers – Saalmiete f. Mitgliedervers. -	100,00 €
13.07.2022 A. Berndt – f. Programm WISO MeinVerein Web -	14,28 €
13.07.2022 A. Berndt – f. Schallpegelmessgerät -	55,24 €
.07.2022 Goldbach – Erstattung Fehlbuchung -	25,00 €
29.07.2022 Marktspiegelverlag – Todesanzeige Karl-Heinz Meyer -	140,80 €
29.11.2022 Kanzlei im Stadtwappen – Notargeb. wg Änderung Vorstand -	107,97 €
22.09.2022 bis 05.01.2023 Konto gehackt (86 unzulässige Abbuchungen)	2.381,16 €
09.01.2023 bis 30.01.2023 Rückbuchungen durch Stadtparkasse	/./ 2.381,16 €
<u>Ausgaben 2022 zusammen:</u>	<u>742,49 €</u>
Einnahme ./ Ausgabe 2022 = Überschuss 2022	620,91 €
<u>Vortrag aus 2021</u>	<u>4.601,14 €</u>
Kassenbestand insgesamt am 31.12.2022/30.01.2023	5.222,05 €
<u>Kontostand Stadtparkasse am 30.01.2023</u>	<u>5.222,05 €</u>

Otze, 18.02.2023

Kasse geprüft am 22.5.2023

Annim Goldbach

Michael H. Gade

Annim Goldbach

Otze, 22.08.2023 - Annim Goldbach, Sprecher BIOS e.V.