



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

Dr. Dörte Liebetruth (SPD, MdL)
Thordies Hanisch (SPD, MdL)
BIOS-Leitungsteam
Jan-Hinrich Brinkmann, Stadt Burgdorf
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
Homepage: www.bios-otze.de

Datum: 04.03.2025

**Protokollarische Notizen aus BIOS-Sicht
zum Gespräch mit den SPD-Landtagsabgeordneten
Dr. Dörte Liebetruth und Thordies Hanisch
am 24.02.2025 ab 14:00 h im Niedersächsischen Landtag**

Zeit: 14:00 h – 15:00 h

Ort: Niedersächsischer Landtag, Raum HG 008 D

Teilnehmer: Dörte Liebetruth (SPD, MdL), Thordies Hanisch (SPD, MdL), Arnim Goldbach, Dietrich Vollbrecht, Joachim Dorner, Jan-Hinrich Brinkmann

Einleitung

Nach der Begrüßung und dem Dank für die Einladung zu dem Gespräch kam es zu einer kurzen Vorstellungsrunde. Dabei wurden auch einige Hintergrundinformationen zur Entwicklung der BIOS gegeben. Betont wurden dabei vor allem die guten und engen, vertrauensvollen Kontakte zur Stadt Burgdorf und zur Politik auf allen Ebenen seit Bestehen der BIOS.

Der Kontakt zur einladenden Dörte Liebetruth kam bei der Tagung in Loccum 12./13.09.2024 zustande. Damals wurde bereits Thordies Hanisch als hiesige Landtagsabgeordnete mit einbezogen.

Aufgrund der knappen Zeit lag der Schwerpunkt des Gesprächs auf den Themen Nr. 3 und 4 (und hier vor allem auf Thema 3 gleich am Anfang des Gesprächs); die Themen 1 und 2 wurden abschließend nur noch am Rande angerissen (Ergebnisse nachfolgend *kursiv*).

Seite 1 von 8

1. Zukunftsvorstellungen der SPD / Landesregierung zur Verkehrspolitik – v. a. für Norddeutschland

(1) Position zur gemeinwohlorientierten (gemeinwirtschaftlichen) Ausrichtung der DB: Reicht die Umfirmierung in DB InfraGO? Wie „ernst“ wird Art. 87e Abs. 4 GG genommen (Dienen der Allgemeinheit)? Welche Rolle spielen die (aktualisierten) PCGK (Public Corporate Governance Kodizes) auch für die DB (bzw. müssen sie spielen)? Was kann das Land Niedersachsen dazu beitragen, dass die DB wieder auf die gemeinwohlorientierte Schiene gebracht wird? – Position des Landes zum Unbundling: Trennung von Schiene/Infrastruktur und Betrieb (wie bei Strom- und Gasversorgung).

Hier konnten zum Thema „Trennung von Schiene und Betrieb – ja oder nein“ nur ganz allgemeine und kurze Überlegungen ausgetauscht werden – durchaus auch mit Argumenten gegen eine Trennung, aber ohne letztendliche Festlegung auf ein Ergebnis „Für oder Wider“.

(2) Position des Landes zum Deutschlandtakt: In welcher Form? Nur nach 3. Gutachterentwurf? Vorbild „Schweiz“: Wo wird das Vorbildhafte gesehen, wo auch Probleme?

Siehe Informationen der Tagung in Loccum 12./13.09.2024.

(3) Verkehrsprognose 2040: Bedeutung für Norddeutschland/Niedersachsen und vor Ort (siehe Anhang 1)? Wann gibt es die endgültige Fassung?

Anknüpfend an die Mail in Anhang 1 wurde daran erinnert, dass Carla Eickmann vom Niedersächsischen Verkehrsministerium beim Statustreffen im Dezember 2023 in Celle-Groß Hehlen auf eine entsprechende Frage von BIOS sagte, dass je nach Ergebnis der Verkehrsprognose 2040 die Strecke Celle-Lehrte auch wieder eine Projektstrecke werden könnte, wenn sich herausstellen sollte, dass doch mehr bzw. größere Maßnahmen am Streckenverlauf nötig seien – was für die Frage nach mehr Lärmschutz für uns vor Ort nicht uninteressant wäre (s. auch Thema 4).

2. DB – Generalsanierung(en)

2026/2029 offensichtlich nur Generalsanierung „light“ zwischen Hamburg – Hannover/Lehrte: Werden Kapazitätserweiterungen reichen? Ist „light“ nicht Absicht der DB, um NBS A7/B3 (oder A7 bis Großburgwedel – Burgdorf) begründen zu können (wäre ein Affront) – vor allem auch gegenüber dem Land. Denn: Olaf Lies fordert auch deutliche mehr Kapazitäten: Parallelgleise/Überholgleise, Verteilung der Verkehre, z. B. Amerika-Linie, ETCS usw. Welche Einflussmöglichkeiten sieht das Land für eine Generalsanierung XXL, also mit kapazitätserweiternden Maßnahmen und „möglichst viel Alpha-E“?

Dies Problem konnte nur sehr kurz und „beiläufig“ angesprochen werden, indem BIOS den oben geäußerten Verdacht einer „Generalsanierung light“ untermauerte – und auf etliche parallele Beispiele im DB-Verhalten verwies (Celle, Ausschreibung einer Raumverträglichkeitsprüfung – mit dem Hinweis der DB auf die Notwendigkeit einer Neubaustrecke)

3. Stand zur Querung Bahnübergang Otze (und Ehlershausen)

Otze: Projekt „Tunnel“ (Stand Anfang 2025):

- Vermessungsarbeiten (vorbereitend) im Sommer 2024 erfolgt
- Baugrundsondierungen in 2. Hj. 2024 erfolgreich abgeschlossen (nach Dorit Bau-meister, DB): Gutachten bis Ende 2024 / Anfang 2025 zunächst vorgesehen – wird aber noch einige Wochen dauern (vermutlich 1. Quartal 2025?)
- Landwirte haben Forderungen an Tunnelgröße formuliert bei Sitzung des Realver-bandes am 12.12.2024
- Behandlung des Themas „Tunnel“ im Ortsrat am 23.01.2025: Vorstellungen der Stadt Burgdorf zu Prüfaufträgen für mögliche Verläufe und Konstrukte, gerichtet an DB (durch Stadt Burgdorf: s. Anhang 2)
- Mitteilung des Ortsbürgermeisters Andreas Meyer an BIOS: "Die DB InfraGO hat die Firma Claus Engineering aus Hannover beauftragt, eine verkehrstechnische Untersuchung durchzuführen." Das soll nach Auskunft von Jan-Hinrich Brinkmann ggf. im März stattfinden. Erfasst werden offensichtlich besonders die großen (land-wirtschaftlichen) Fahrzeuge. Das wäre dafür aber ein ungünstiger Zeitpunkt, denn besser wäre es, die Pflanzzeit und vor allem die Erntezeit abzuwarten. Ggf. hilft auch der BIOS-Abschlussbericht über die 7 Zähl- und Messaktionen am Bahnüber-gang Otze, einschl. Ehlershausen (unter www.bios-otze.de).

Ehlershausen: Machbarkeitsstudie veröffentlicht, Variante Überführung ausgeschlos-sen, Tunnel gem. Variante 3 (mit Einbezug B 3).

Zu den Gesprächsergebnissen:

Otze: Der BIOS-Sprecher erläuterte kurz die oben dargestellten Entwicklungen und Stände, insbesondere aus Sicht der Ortschaft Otze. Jan-Hinrich Brinkmann stellte klar, dass das Projekt „Bahnquerung Otze“ (und auch das in Ehlershausen) grundsätzlich „gesichert“ sei – und zwar als Teil der „Zusammenhangsmaßnahmen im Rahmen des Gesamtprojekts Hamburg-Bremen-Hannover: HHBH“.¹ „Gesichert“ meint in diesem Zusammenhang, dass das Erfordernis einer künftigen höhenfreien Bahnquerung in Otze und Ehlershausen (auch) aus Sicht von DB InfraGO außer Frage steht. Andern-falls hätte DB InfraGO weder die Machbarkeitsstudie zum Bahnübergang Ehlershau-sen noch die planerischen Vorüberlegungen zum Bahnübergang Otze beauftragen können / dürfen.

Auch die Kostenträgerschaft ist grundsätzlich geklärt, indem nach dem Eisenbahn-kreuzungsgesetz der ursprüngliche kommunale Anteil nun vom Bund und vom Land getragen werde, was nach derzeitiger Rechtslage für das Land 1/6 des Finanzvolu-mens bedeutet, wodurch die Kommunen von der Finanzierungslast befreit sind (zu-mindest sofern es sich um kreuzungsbedingte und keine über das erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen handelt – künftige Unterhaltungsmaßnahmen können dagegen sehr wohl und auch dauerhaft noch auf die Stadt zukommen).

¹ Wie bedeutsam die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge ist, zeigte sich am Tag der Veranstalt-ung im Landtag (einmal mehr), als wir auf dem Rückweg nicht mit der S-Bahn fahren konnten, weil am Bahnübergang in Aligse ein Unfall geschah (siehe Artikel im Anzeiger der HAZ, 26.02.2025, S. 2) – ein nicht seltenes Problem, das wir während des Gesprächs noch thematisiert hatten.

Allerdings ist die Stadt in Sorge, dass aufgrund der angespannten Haushaltslage des Bundes künftig möglicherweise andere Projekte der Bahn priorisiert werden könnten. Eine zeitnahe Umsetzung der Bahnübergangsprojekte (d. h. Vorplanung, Entwurfsplanung usw. bis hin zur baulichen Realisierung) könnte daher gefährdet sein.

Unabhängig davon dreht es sich nach Jan-Hinrich Brinkmann nun um die Frage, ob die DB auch bereit ist, die vor allem durch landwirtschaftliche Großfahrzeuge nötige Breite, Höhe und Struktur eines Tunnels mitzutragen. Da gibt es offensichtlich Zweifel (und ggf. gab es auch Missverständnisse) seitens der DB. Aber: Jeder Landwirt in Otze hat zu bewirtschaftende Ländereien „jenseits der Bahnlinie“. Deshalb könnte es von unserer Seite nicht akzeptiert werden, wenn der Tunnel so eng gebaut werden würde, dass ggf. landwirtschaftliche Fahrzeuge sogar zurücksetzen müssten, wenn ihnen ein anderes Fahrzeug im Tunnel entgegenkommt. Das haben auch wir von BIOS von Anfang an gefordert und muss unbedingt vermieden werden. Auf der anderen Seite darf die Unterführung natürlich auch nicht überdimensional groß sein.

— *Um den Planungsprozess zu beginnen, hat das beauftragte Planungsbüro konzeptionelle Überlegungen mit vier Varianten entwickelt, die die Stadt auf der Sitzung des Ortsrates Otze am 23.01.2025 vorgestellt hat. Eine Auswahl der Folien findet sich in Anhang 2. Aber selbst hier bestehen derzeit Zweifel, ob DB jede dieser Varianten am Ende akzeptieren würde. Wenn nicht, würde das bedeuten, dass ein – für DB zu hoher – Standard dann in der Differenz zum DB-Modell von der Kommune Burgdorf zu zahlen wäre.*

— *Dieser „Grundkonflikt“ stieß bei unseren Gesprächspartnerinnen auf großes Interesse. Sie schlugen nämlich vor, sich sofort an sie zu wenden, wenn sich abzeichnen würde, dass eine kostengünstige Variante gewählt werden könnte, die nicht den oben beschriebenen Anforderungen genügt. Dann könnten sie auch ein Gespräch mit dem Verkehrsministerium vermitteln (ggf. auch zunächst auf informellem Wege evt. direkt beim Verkehrsminister Olaf Lies). Diese Botschaft stieß wiederum bei uns – Stadt Burgdorf und BIOS – auf sehr positive Resonanz.*

— *Wie oben schon angedeutet, sollten wir uns bei ihnen Beiden frühzeitig melden, damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den zuständigen Stellen für die Problematik sensibilisiert werden können. Das gelte vor allem auch für Berlin: Auf der Grundlage eines groben Zeitplans könnte dann auch bei den zuständigen Personen / Entscheidungsträger in Berlin angefragt werden, was aufgrund der gerade stattgefundenen Wahl zeitlich nicht ganz einfach zu kalkulieren ist. Aber länger als 1 Monat sollte mit einer entsprechenden Anfrage nicht gewartet werden. Auch dieser Zeitplan stimmte uns hoffnungsvoll.*

Ehlershausen: *Zum Projekt „Bahnquerung Ehlershausen“ wurde von uns auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie verwiesen, die drei Varianten herausgearbeitet hat. Von diesen Varianten ist die „Variante Brückenüberführung“ bereits ausgeschlossen worden. Und von den 2 verbliebenen Varianten wird sowohl vom Ortsrat Ehlershausen als auch von der Stadt Burgdorf (nach Worten von Jan-Hinrich Brinkmann) eine Variante – die Variante 3 – favorisiert. Aber natürlich bleibt es dabei, dass das Projekt in Ehlershausen im Vergleich zu dem in Otze deutlich komplexer – und damit auch deutlich teurer – wird (allein schon durch die Nähe zur B 3).*

Fazit: Wir nehmen sehr positiv mit nach Hause die von unseren Gesprächspartnerinnen fest zugesagte Nachfrage im Verkehrsministerium, um sich – uns und unser Projekt, insb. die Finanzierungsfrage – frühzeitig in Erinnerung zu bringen, bevor evtl. Probleme überhaupt erst entstehen bzw. bekannt werden.

4. Lärmentwicklung und Lärmschutz

Lärmschutz weiterhin aktuelles Problem und notwendig, auch wenn Lärm der Züge „etwas“ weniger geworden ist (aber immer noch zu viele laute Züge) – statt eigene Erhebungen jetzt Auswertungen der Daten der Messstelle Celle des EBA. Welche Chancen auf übergesetzlichen Lärmschutz, da die Strecke Celle-Lehrte keine Projektstrecke (mehr) ist, haben wir in Niedersachsen (mit Unterstützung des Landes)?

Wir von BIOS äußerten zum Thema „Lärm bzw. Lärmschutz“ zwiespältige Eindrücke: Zwar hat das Schienenlärmschutzgesetz (SLSG) zur Vorgabe gemacht, dass keine lauten Züge mehr auf deutschen Schienen fahren dürften (gleichgültig ob deutsche oder ausländische Züge, ob staatliche oder private Züge); und nach Auskunft des Eisenbahnbundesamtes (EBA) sollen ja auch alle Güterzüge (ohne Lokomotiven) auf „Flüsterbremsen“ umgerüstet worden sein. So besteht tatsächlich ja auch – einerseits – der Eindruck, dass viele Züge leiser geworden sind. Andererseits ist doch immer wieder festzustellen, dass immer noch „relativ“ laute Güterzüge unterwegs sind. Das haben wir nicht nur durch unsere eigenen Messungen festgestellt (siehe Abschlussbericht über die 7 Zähl- und Messaktionen am Bahnübergang in Otze von BIOS – einschl. 3 Aktionen in Ehlershausen – unter www.bios-otze.de), sondern auch durch die nachfolgenden Auswertungen der Messergebnisse der Messstelle Celle des EBA (den aktuellen Stand unserer Auswertungen werden wir beiden Gesprächspartnerinnen zeitnah zusenden – s. gesonderte Datei).

In der anschließenden kurzen Diskussion wurde nach möglichen Ursachen gesucht:

- ggf. mehr Güterzüge, schnellere Züge, längere Züge,
- geringere Wirksamkeit der Flüsterbremsen als gedacht, ggf. auch schon mit Abnutzung,
- schadhafte Rollsysteme,
- Containerladung nicht genügend mit Ladefläche verriegelt,
- usw.

Als Ergebnis wurde festgehalten, nach Studien über Lärmursachen trotz Geltung des SLSG zu forschen. Und wir werden unsere Auswertungen hinsichtlich der Lärmmessungen des EBA Celle zur Verfügung stellen (s. o.: 2. Hj. 2023 und 2024 - hat aber noch Entwurfscharakter).

5. Abschluss mit Dank

Wir sind über die Gesprächsergebnisse hoch erfreut und bedanken uns ganz herzlich bei Dörte Liebethuth und Thordies Hanisch für das Gespräch in sehr vertrauensvoller Atmosphäre – und natürlich für die zugesagte Unterstützung sowohl hinsichtlich der Projekte Schienenquerung als auch hinsichtlich des Lärmproblems (für das wir ja auch

von Hendrik Hoppenstedt im Gespräch vom 19.02.2025 eine erfreulich klare Unterstützung erfahren haben). Wir freuen uns auf die weitere, konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit und die Unterstützung durch das Land Niedersachsen.

Der „Ausflug“ nach Hannover hat sich für uns mehr als gelohnt – sowohl aus Sicht der Stadt Burgdorf als auch aus unserer Sicht als BIOS.

Arnim Goldbach, Sprecher BIOS e. V.

Anhang 1: Verkehrsprognose 2040 ist offensichtlich noch nicht ganz abschließend fertiggestellt.

Einzelheiten aus einem Schriftverkehr zwischen Niedersächsischem MWV (Carla Eickmann) und Projektbeirat (Jochen Partzsch): (*kursiv*)

Betreff: WG: Verkehrsprognose 2040

Datum: 2024-12-12T17:13:40+0100

Von: "Eickmann, Carla, Dr. (MW)" <Carla.Eickmann@mw.niedersachsen.de>

An: "jptele@t-online.de" <jptele@t-online.de>

Hier auf die Schnelle ein paar Hinweise mit Schwerpunkt Schieneninfrastruktur und Wasserstraße:

- Die Prognose ist nur in den ersten Stufen vorhanden. Zur Schiene und Wasserstraße gibt es noch keine Netzumlegungen.
- Die Länder waren (im Gegensatz zur Prognose 2030) in die Aufstellung nicht eingebunden. Daher können Hintergründe nicht bewertet werden. Und es sind fehlerhafte Annahmen und Randbedingungen nicht auszuschließen.
- Da es eine „Praevisum-Prognose“, d.h. nach heutigem Stand absehbare Entwicklung ist, kann nicht beurteilt werden, welche der berücksichtigten Infrastrukturmaßnahmen als Wunsch unterstellt worden sind und welche Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung einer erwarteten Entwicklung zielführend sind.
- Es findet nahezu keine Reflexion statt, inwieweit politische Zielsetzungen erreicht werden:
 - Verdoppelung des Personenverkehrs auf der Schiene
 - Erhöhung des Anteils Schiene beim Güterverkehr
 - Lediglich bei der Erreichung der CO₂-Ziele werden Erfolge vermeldet. Diese Erfolge basieren allerdings auf Prämissen, die als unwahrscheinlich bis weltfremd bezeichnet werden können:
 - Schienenverkehr in 2040 100 % weniger CO₂ als 1990
 - Luftverkehr in 2040 51 % weniger CO₂ als 1990
 - Wasserverkehr in 2040 81 % weniger CO₂ als 1990

Dennoch wird aufgrund des hohen Anteils Straßenverkehr auch bei hohen Elektrifizierungsgraden das im Klimaschutzgesetz gesetzte Ziel einer Minderung aller THG-Emissionen bis zum Jahr 2040 um 88 % im Verkehrsbereich verfehlt.

- Güterverkehr: Offensichtlich wird kein Potenzial zur Containerisierung beim Gütertransportaufkommen gesehen. Allein aus dem Rückgang an Kohle und Öl einen Rückgang für die Verkehrsträger Schiene und Wasser abzuleiten, ist ein gedanklicher Mechanismus der 60er und 70er Jahre, der die Entwicklung der Hafenhinterlandverkehre nicht beinhaltet.
- Mit dieser Prämisse verbunden ist eine Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr auf der Schiene um (lediglich) 35 % und eine Abnahme auf der Wasserstraße um 6,6 %.
- Es ist bedauerlich, dass der Bund damit das Potenzial der Wasserstraße sowohl zur Erreichung der Klimaschutzziele wie auch zur Entlastung der Straßeninfrastruktur nicht in die künftige Verkehrsentwicklung einbringt.
- Für Niedersachsen ist folgende Aussage zum Hinterlandverkehr relevant: Das deutschlandrelevante Seehafenhinterlandaufkommen wird im Prognosezeitraum voraussichtlich insgesamt um 6,1 % von 356 Mio. t im Jahr 2019 auf 335 Mio. t im Jahr 2040 zurückgehen. Dabei wird das Aufkommen der inländischen Häfen mit 164 Mio. t im Jahr 2040 gegenüber 2019 weitgehend konstant bleiben, während das Seehafenhinterlandaufkommen der ausländischen Seehäfen in Höhe von 170 Mio. t im Jahr 2040 gegenüber dem Jahr 2019 (192 Mio. t) insgesamt um 11,4 % sinken wird. Für das Hinterland der deutschen Seehäfen (und damit Niedersachsen) ist mit einer von den Seehäfen angestrebten höheren Bahnquote mit steigenden Güterverkehren zu rechnen.
- Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr nimmt von 102 Mrd. Pkm in 2019 um 60 % auf 163 Mrd. Pkm in 2040 zu, obwohl weniger Dienstreisen und mehr Homeoffice und zugleich mehr Urlaubs- und Freizeitverkehr erwartet werden. Vor diesem Hintergrund müssten die für den Deutschlandtakt gesetzten Prämissen überprüft werden.

Anhang 2: Einige Grundmodelle zum Tunnelprojekt Otze (Quelle: Anhang zum Protokoll der Sitzung des Ortsrates Otze am 23.01.2025 – Jan-Hinrich Brinkmann – ausgewählte Folien)

