



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

An
Dr. Hendrik Hoppenstedt (CDU, MdB)
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: 21.02.2025

Protokollarische Notizen zum Gespräch mit Dr. Hendrik Hoppenstedt am 19.02.2025

Ort: Altenteilerhaus, Backhausplatz, Otze

Zeit: 10:30 – 11:45 h

Teilnehmer: Dr. Henrik Hoppenstedt, Jan-Hinrich Brinkmann, Arnim Goldbach, Hans Peter Grupe, Hajo Goldbach



Von links nach rechts: Hendrik Hoppenstedt, Hans Peter Grupe, Arnim Goldbach, Jan-Hinrich Brinkmann (Foto: Hajo Goldbach)

Zunächst gilt unser Dank Herrn Dr. Hendrik Hoppenstedt für seine Bereitschaft, trotz eines sehr engen Zeitrahmens für uns von BIOS Zeit genommen zu haben. Das empfinden wir durchaus als große gegenseitige Wertschätzung, entstanden über etliche Jahre einer engen, vertraulichen Zusammenarbeit.

Da wir uns seit Jahren kennen, war eine Vorstellungsrunde entbehrlich. Nur Hajo Goldbach stellte sich als neues Mitglied des Leitungsteams kurz vor.

Sodann wurde gleich in die Thematik eingestiegen, vor allem die Situation vor Ort (s. dazu TOP 3 und 4).

1. Zukunftsvorstellungen der CDU zur Verkehrspolitik – v. a. für Norddeutschland

— Position zur gemeinwohlorientierten (gemeinwirtschaftlichen) Ausrichtung der DB: Reicht die Umfirmierung in DB InfraGO? Muss es nicht zu einer Trennung von „Schiene und Betrieb“ (sog. Unbundling) kommen? 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)?

Diese Gemeinwohlorientierung der DB ist in der Vergangenheit sträflich vernachlässigt worden. Daher rühren wesentliche Probleme der heutigen Schienenverkehrssituation.

— Die Gemeinwohlorientierung wurde diskutiert anhand der Frage: **Einheit von Schiene (Infrastruktur) und Betrieb (Verkehrsbetrieb) oder Trennung von Schiene und Verkehr** durch eine nicht zum Konzern der DB gehörende Infrastrukturgesellschaft (jetzt gehört die DB InfraGO zum DB-Konzern). Grundsätzlich reicht es nicht, wenn nur die Infrastrukturgesellschaft gemeinwohlorientiert ist; vielmehr fordert Art. 87e Abs. 4 GG, dass das gesamte bundesstaatliche Eisenbahnsystem „dem Wohl der Allgemeinheit ... Rechnung getragen wird“.

— Auf die Position der CDU zur Frage „Trennung: ja oder nein“ angesprochen, zeigte sich Hendrik Hoppenstedt grundsätzlich offen für beide Alternativen, sah aber durchaus Vorteile des Trennungsmodells (Unbundling); das wollte er aber nicht als abschließende Positionsbestimmung verstanden wissen. Ähnlich äußerte sich kurz zuvor auch Friedrich Merz gegenüber Medien.

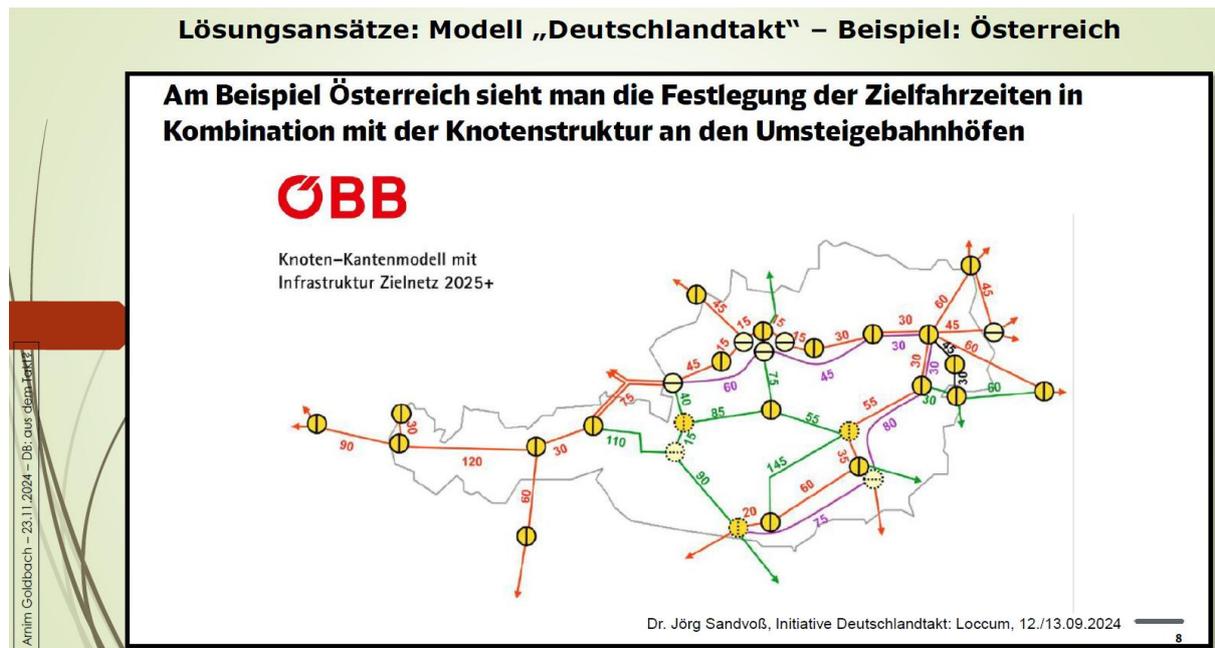
Tatsächlich sei in den letzten Jahrzehnten viel versäumt worden, nicht nur bei der Schieneninfrastruktur, sondern auch beim Personal. Gerade das möglichst schnell wieder aufzuholen, sei zwar wünschenswert, stoße aber auf Kapazitätsprobleme, v. a. bei den nötigen Kapazitäten der Bauunternehmen (und auch die Personalgewinnung ist offensichtlich ein Problem, wie man immer wieder liest und hört).

Über die Rolle der (aktualisierten) PCGK (Public Corporate Governance Kodizes) für die DB konnte aus Zeitgründen nicht mehr gesprochen werden.

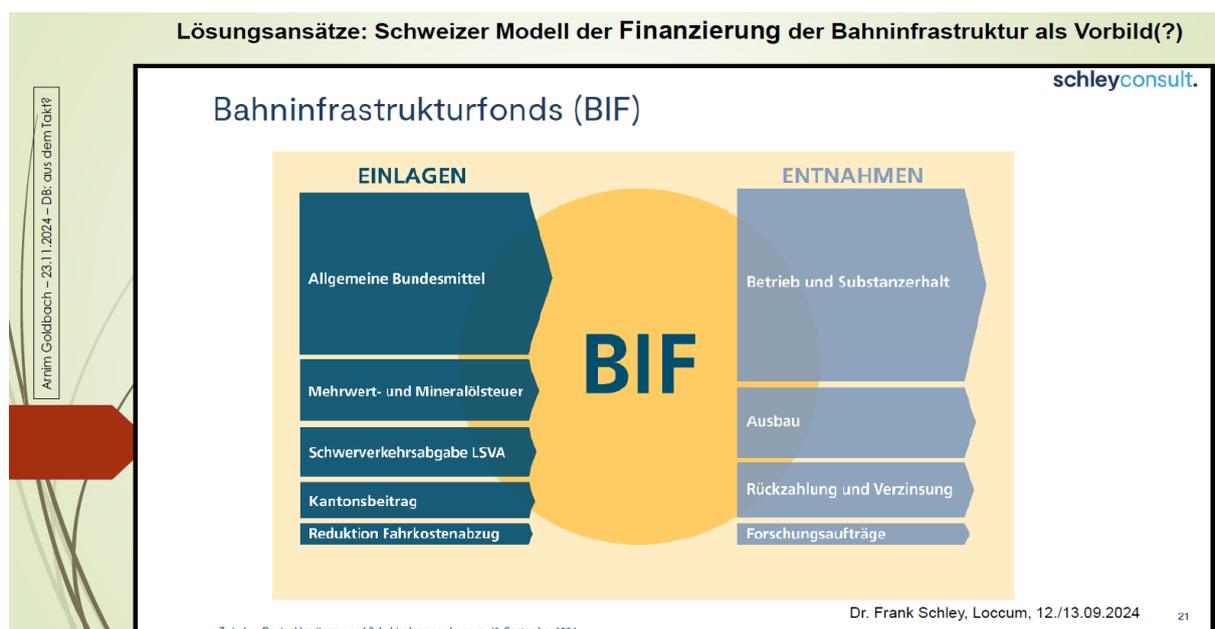
Position zum Deutschlandtakt: In welcher Form? Nur nach 3. Gutachterentwurf? Oder Alternativen mit weniger Einschränkungen hinsichtlich Höchstgeschwindigkeit?

Jan-Hinrich Brinkmann berichtete, dass er dabei sei, konzeptionelle Vorstellungen zum Deutschlandtakt (DT) zu entwickeln. Hendrik Hoppenstedt zeigte sich sehr interessiert an den Ergebnissen seiner Arbeit (wird aber noch dauern).

In dem Zusammenhang wurden auch die Vorbilder Österreich und Schweiz angesprochen. In Österreich gibt es offensichtlich ein nicht so „restriktives“ Modell wie das des 3. Gutachterentwurfs mit der 30/60-Minuten-Taktung. Das zeigt die folgende Grafik:



Das Vorbild „Schweiz“ wird häufig im Zusammenhang mit Finanzierungsfragen genannt, denn dort gibt es einen Bahninfrastrukturfonds (wurde aber nicht weiter angesprochen, sondern nur auf die Tagung in Loccum 12./13.09.2024 verwiesen):



Zur Ergänzung: In Loccum wurde darauf verwiesen, dass das Vorbild Schweiz auch nicht ohne Probleme ist, denn die Kapazitätsauslastung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) liegt dort bei nur etwas über 30 %, in Deutschland aber bei fast 50 %.

Verkehrsprognose 2040: Bedeutung für Norddeutschland/Niedersachsen und vor Ort:
Thema kam aus Zeitgründen nicht zur Sprache: siehe aber Anhang 1.

2. DB – Generalsanierung(en) in Norddeutschland

Hier besteht vonseiten der BIOS die Befürchtung, dass die DB 2026/2029 offensichtlich nur eine Generalsanierung „light“ zwischen Hamburg – Hannover/Lehrte durchführen will, ohne große Kapazitätserweiterungen. Damit könnte die DB „begründen“, dass es doch zu einer Neubaustrecke (NBS) A7/B3 (oder A7 bis Großburgwedel – Burgdorf) kommen muss. Das wäre ein Affront (wohl nicht übertrieben, denn die Erfahrungen der Vergangenheit lehren uns Vorsicht), auch gegenüber dem Land (Niedersachsen fordert auch deutliche mehr Kapazitäten: Parallelgleise/Überholgleise, Verteilung der Verkehre, z. B. Amerika-Linie, ETCS usw.).

Es ging also um die uns seit Jahren beschäftigende Frage, ob es hier im Heidegebiet eine NBS geben müsse. Bei dieser Frage „NBS oder Ausbau“ bestand zunächst allgemeine Einigkeit, dass es kein Dogma „Nie und nirgends NBS“ geben dürfe. Es gebe Beispiele, wo eine NBS eine große Zeitersparnis gebracht hätte, was die hohen Investitionen rechtfertigten (z. B. ICE-Strecke Hannover – Würzburg).

Beim Projekt „Hannover – Bielefeld“ sah Hendrik Hoppenstedt auch Bereiche, wo sich eine NBS vermutlich lohnen könnte. Bei der Strecke Hamburg – Hannover – Bremen dagegen ist die Zeitersparnis derart gering, dass eine NBS aus ökonomischen, aber auch aus ökologischen und raumstrukturellen Gründen nicht zu rechtfertigen ist. Aber natürlich wäre auch ein Streckenausbau im Rahmen einer Generalsanierung XXL nicht unproblematisch, wenn z. B. zusätzliche Gleise (dann drei- oder gar viergleisig) zu bauen sind, was natürlich auch Platz erfordert.

Auf jeden Fall würde eine NBS nicht vor 2050 zur Verfügung stehen; dagegen hätte mit dem Streckenausbau nach Alpha-E „sofort“ begonnen werden können (eine Chance, die allerdings weitgehend schon vertan wurde). Deshalb ist es weiterhin richtig, am Konzept Alpha-E (ggf. modifiziert) festzuhalten.

3. Stand zur Querung Bahnübergang Otze (und Ehlershausen)

(1) Folgende Informationen wurden in Bezug auf Otze: zum Projekt „Tunnel“ (Stand Anfang 2025) vorab gegeben, die einleitend vom Sprecher nochmals in Kürze vorge tragen wurden:

- 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 Realverbandes 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 Jan-Hinrich Brinkmann: 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 (landwirtschaftlichen) 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 Bahnübergang Otze, einschl. Ehlershausen (unter www.bios-otze.de).

Ehlershausen: Machbarkeitsstudie ist inzwischen veröffentlicht (mit grundsätzlich 3 Varianten), Variante Überführung wurde praktisch ausgeschlossen, Tunnel gem. Variante III (mit Einbezug B 3) wird favorisiert.

(2) Jan-Hinrich Brinkmann erläuterte dann noch einmal die Grundproblematik eines Tunnelbaus ortsnah zur jetzigen Querung in Otze (einschl. einiger kommunikativer Missverständnisse mit der DB). Dabei teilte er mit, dass das o. g. Gutachten zur Baugrundsondierung gerade fertig geworden sei. Als positive Botschaft hob er hervor, dass das Problem „Grundwasser“, das wir selbst auch immer wieder vermutet hatten, doch nicht so gravierend sei.

Wichtig aber sei bei allen Überlegungen, dass große landwirtschaftliche Fahrzeuge durchfahren könnten, ohne einmal zurücksetzen zu müssen (was tatsächlich ein großes Problem wäre). Diese Forderung hatten wir von BIOS von Anfang an auf der Agenda. Und die Fahrzeuge werden ja auch nicht kleiner (im Gegenteil, siehe tw. Fahrzeuge von Lohnunternehmern). Auch die Forderung, die (auch potenziellen) Eigentümer von relevanten Grundflächen von Anfang an und dann permanent einzubeziehen, bleibt aktuell.

Über die Ortsratssitzung am 23.01.2025, in der die Stadt ausführlich über den Sachstand berichtet hatte, wird die Stadt der DB InfraGO zeitnah Bericht erstatten (Auszug im Anhang 2 – ausführlich Anhang zum Protokoll der OR-Sitzung).

Eine Fertigstellung in Otze kann aus derzeitiger Sicht grob mit 2029 erwartet werden, während in Ehlershausen wohl mit 2033 kalkuliert werden muss. Aber welche Änderungen (Verzögerungen) da noch eintreten können, ist sehr ungewiss (aber aus Erfahrungen nicht ausgeschlossen). Und in Ehlershausen ist das Projekt ungleich komplexer als das in Otze (bebaute Gebiete, Nähe zur B3 usw.).

Hendrik Hoppenstedt sagte Jan-Hinrich Brinkmann als Vertreter der Stadt Burgdorf zu, bei eventuellen Problemfällen zwischen der Stadt und DB vermittelnd tätig zu werden. Die Stadt solle sich bei ihm im Falle eines Falles melden. Diese Botschaft hat nicht nur er als Vertreter der Stadt, sondern haben auch wir von BIOS sehr positiv aufgenommen.

4. Lärmentwicklung und Lärmschutz

(1) Einleitende Erläuterungen des Sprechers: Lärmschutz ist weiterhin aktuelles Problem und notwendig, auch wenn der Lärm der Züge „etwas“ weniger geworden ist (aber immer noch zu viele laute Züge, in einigen Zeitphasen ist der Lärmpegel sogar wieder gestiegen).

Statt eigener Erhebungen (s. Abschlussbericht über die 7 Zähl- und Messaktionen unter www.bios-otze.de) werten wir von BIOS jetzt Daten der Messstelle Celle des Eisenbahnbundesamtes (EBA) aus. Zur Illustration wird das aktuelle Ergebnis (2.Hj. 2023 und volles Jahr 2024) Hendrik Hoppenstedt nachträglich zugesandt.

(2) Die Botschaft von Hendrik Hoppenstedt war klar und für uns sehr positiv: Auch wenn die Strecke Celle-Lehrte keine Projektstrecke sei, würde für mehr Lärmschutz gesorgt, wenn mehr Güterzüge fahren würden (eine Entwicklung, die wir ja gar nicht kritisieren). Und angesichts z. B. der (noch relativ geringen) Auslastung des MegaHubs in Lehrte-Ahlten ist das ja auch zu erwarten. Fazit: Mehr Belastung (durch mehr Züge, längere Züge, schwerere Züge) = mehr Lärmschutz!

Diese Botschaft wurde von allen hochofrenut aufgenommen; denn sie erfüllt einen lange gehegten Wunsch.

5. Abschluss

(1) Wir danken Hendrik Hoppenstedt für dieses sehr informative und konstruktive Gespräch in sehr angenehmer Atmosphäre. Besonders unter den engen zeitlichen Rahmenbedingungen ist es für uns eine Anerkennung, dass er sich 75 Minuten Zeit genommen hat. Auch wenn einige Randthemen verständlicherweise nicht mehr angesprochen werden konnten, haben wir doch die Gelegenheit genutzt, ihm noch einige Informationen „mit auf den Weg“ zu geben.

(2) Danken möchten wir ganz besonders das Angebot von Hendrik Hoppenstedt zu einem erneuten Gespräch etwa im Sommer 2025: Dann könnten v. a. die Themen „Deutschlandtakt“ und „Trennung von Schiene und Betrieb (Unbundling)“ vertieft werden.

Arnim Goldbach

(Sprecher BIOS e. V. und Protokoll)

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)

<p>Ersatzmaßnahme BÜ Otze: Anforderungen an den Straßenquerschnitt aus Sicht der Stadt Burgdorf</p> <p>Nachstehend folgen zunächst Anforderungen im Hinblick auf den Kfz-Verkehr:</p> <p>Planung:</p> <p>ACHTUNG: Skizze ist nicht genordet!</p> <p>Prinzipskizze; ohne Maßstab</p> <p>Folie 2</p>	<p>Option 1 modifiziert (entkoppeln Fuß- und Radverkehr)</p> <p>Breite hier ggf. ausreichend (Sichtbeziehungen! Größere Breite vor und hinter der Unterführung!)</p> <p>(Auch) in diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob der Fuß-/Radverkehr entkoppelt werden könnte.</p> <p>Prinzipskizze; ohne Maßstab</p> <p>Folie 12</p>
<p>Option 2 (entspricht in etwa Var. 3)</p> <p>Prinzipskizze; ohne Maßstab</p> <p>Folie 18</p>	<p>Option 3 (entspricht in etwa Var. 4) wäre dann erforderlich, wenn auf der Südseite der EU ein weiterer Bahnsteigzugang geschaffen werden sollte. Dies ist aber keine Forderung der Stadt. Oder wenn sich abzeichnet, dass sichere Fußgängerquerungen (Schulweg!) realistisch in erster Linie westlich des Trogbauwerks möglich und sinnvoll sind.</p> <p>Neue Folie aufgrund der Diskussion im Ortsrat</p> <p>Prinzipskizze; ohne Maßstab</p> <p>Folie 22</p>
<p>Fazit:</p> <p>Ob hinsichtlich des Querschnitts Option 1 oder 2 (oder gar 3) erforderlich ist, hängt davon ab, ob und wie sicher die (Zwangs-) Querungspunkte für den Fuß-/(Rad)verkehr gestaltet werden (können).</p> <p>Die Wege zu den Bahnsteigen sollten deutlich verkürzt werden.</p> <p>Option 2:</p> <p>Prinzipskizze; ohne Maßstab</p> <p>Folie 24</p>	<p>Fazit:</p> <p>Ob hinsichtlich des Querschnitts Option 1 oder 2 (oder gar 3) erforderlich ist, hängt davon ab, ob und wie sicher die (Zwangs-) Querungspunkte für den Fuß-/(Rad)verkehr gestaltet werden (können).</p> <p>Die Wege zu den Bahnsteigen sollten deutlich verkürzt werden.</p> <p>Option 1:</p> <p>Prinzipskizze; ohne Maßstab</p> <p>Folie 25</p>