



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

**Jahresbericht 2023**  
**Bürgerinitiative Otze Schiene –**  
**BIOS e.V.**  
**Arnim Goldbach**  
**Otze**

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht:  
Unser Zeichen: JB.2023  
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: 20.06.2024

**Erstes Halbjahr (Zusammenfassung auch im Hertha Kurier Nr. 205, August 2023)**

**A. BIOS im 1. Halbjahr 2023: gegen neuerliche und verstärkte Versuche, Alpha-E zu unterlaufen – oder: Schienenausbau oder (doch) Schienenneubau?**

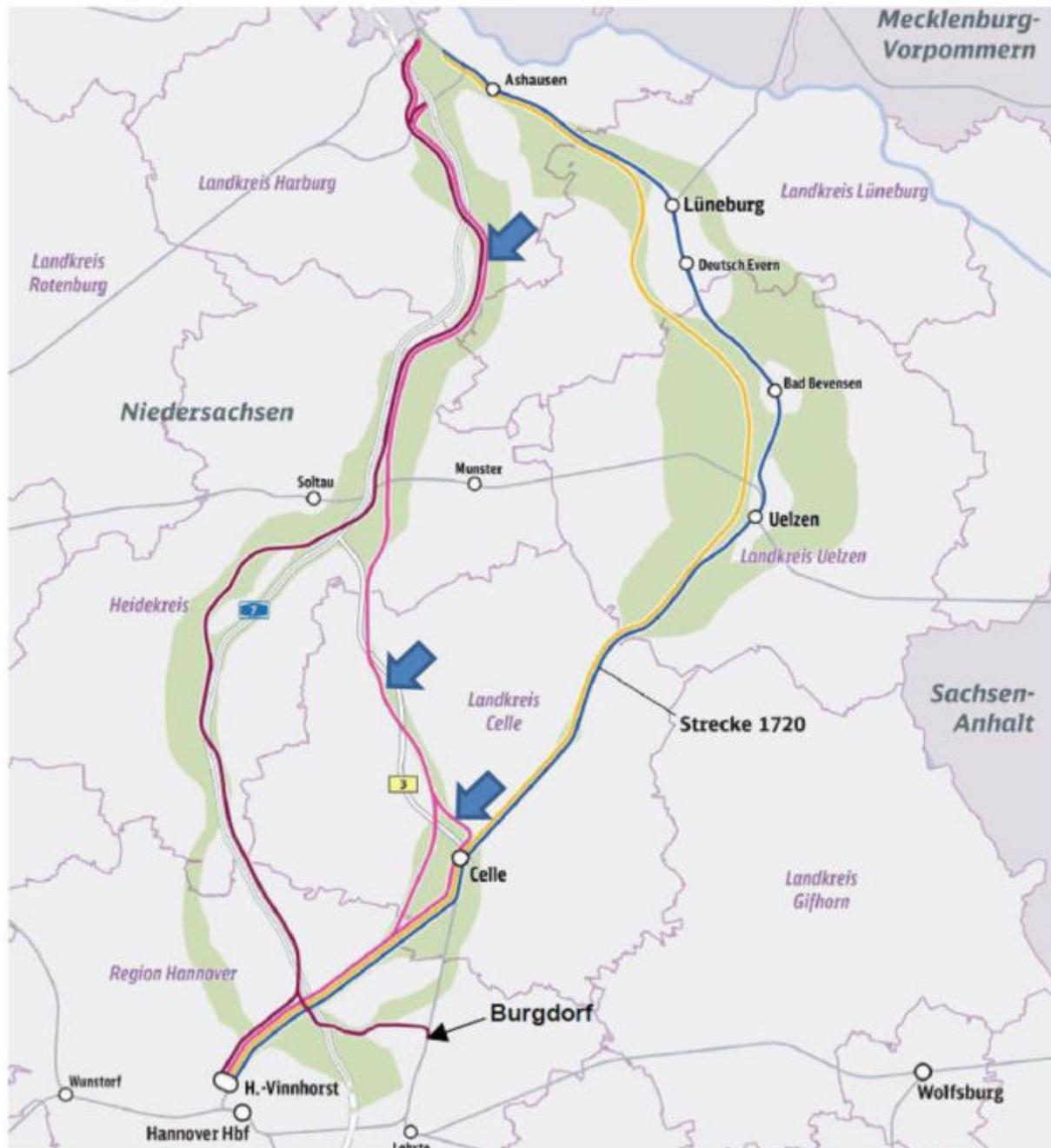
**1. Überblick**

Seit längerem, auf jeden Fall seit Jahresanfang und erst recht seit April d. J. verhärten sich die Fronten zwischen den Befürwortern des Ausbaus der vorhandenen Schienestrecke (ABS) „Ashausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover bzw. Lehrte“ (nach dem Konzept des Alpha-E) und den Befürwortern des Baus einer Neubaustrecke (NBS) etwa entlang der A 7 bis Hannover bzw. Lehrte.

Eine solche NBS könnte folgenden Verlauf haben: Von Nord nach Süd etwa entlang der A 7 (mit einigen Abweichungen, aber die mit weitreichenden Folgen) bis Soltau – dann weiter etwa entlang der B 3 über Bergen bis nach Celle, dort mit einer Einfädelung nördlich und mit einer Einfädelung südlich von Celle – dann weiter nach Hannover einerseits und nach Lehrte (v. a. Güterverkehr) andererseits. Das folgende Schaubild (Quelle: Positionspapier mit Kernforderungen der Stadt Burgdorf, Beschluss des Rates vom 23.02.2023 – Einfügung der Pfeile von BIOS) macht diesen Streckenverlauf deutlich („pinke Variante“). Die anderen drei Varianten werden von der DB offensichtlich nicht mehr näher betrachtet, obwohl sie „offiziell“ noch im Gespräch sind.

Dennoch hat das gerade erwähnte Positionspapier der Stadt Burgdorf alle vier Varianten in den Blick genommen. Wir sind nämlich hier von allen Varianten – mehr oder

weniger gravierend – betroffen. Und da macht es Sinn, auch für alle Varianten Forderungen aufzustellen – selbst wenn manche Varianten „wahrscheinlicher“ sind als andere. Wir von BIOS haben uns bei der Formulierung der Forderungen eingebracht – und finden das Konzept sehr ausgewogen.



## 2. Erfolgreiche Gespräche mit unseren MdB Dr. Hendrik Hoppenstedt (CDU) und Rebecca Schamber (SPD)

Diese Entwicklung war für uns als BIOS Anlass, das Gespräch mit unseren Bundespolitikern zu suchen. Das war auch erfolgreich, denn wir konnten uns bereits am 05.05.2023 mit **Dr. Hendrik Hoppenstedt (CDU, MdB)** austauschen. Dabei drehte es sich vor allem um die Frage, wie die Situation einzuschätzen sei, die sich beim Parlamentarier-Treffen des Landes Niedersachsen am 17.04.2023 in Berlin offenbarte (und

erhärtete), wonach eine „Frontlinie“ im Konflikt „ABS vs. NBS“ zwischen DB/BMDV als Befürworter einer NBS und Land Niedersachsen/Bürgerinitiativen für ABS und damit für Alpha-E (wozu auch etliche Politikerinnen und Politiker zählen, einschl. Hendrik Hoppenstedt und auch Rebecca Schamber) verläuft und aktuell verhärtet ist. Dabei zeigte sich Hendrik Hoppenstedt bereits in seiner Einleitung mit der Informationspolitik der DB und des BMDV äußerst unzufrieden; für das Verhalten der DB habe er kein Verständnis, immerhin sei die Deutsche Bahn AG (DB) 100%ige Tochter des Bundes. Das deckt sich mit unserem Eindruck, wonach die DB intransparent und tw. wahrheitswidrig kommuniziert(e) sowie tw. wenig gemeinwohlorientiert, also im öffentlichen Interesse, arbeitet, obwohl das verfassungsrechtlich und haushaltsrechtlich geboten ist. Immerhin bedeute – so Hendrik Hoppenstedt – die von der DB offensichtlich jetzt favorisierte NBS „A7 bis Soltau/B3 bis Celle“ ein Vertrauensbruch, während das Festhalten an Alpha-E als Ergebnis des Dialogforum Schiene Nord von 2015 (nach BVWP 2030) ein Vertrauensschutz bedeute. In die gleiche Richtung geht auch ein Schreiben der Region Hannover an BMDV-Minister Volker Wissing, das von zahlreichen Politikern – auch von Hendrik Hoppenstedt und Rebecca Schamber (s. u.) – unterschrieben wurde. Zu den Positionen der Parteien im Bundestag, der ja letztlich zu entscheiden hat, meinte er, dass CDU und SPD mehrheitlich hinter dem ABS-Projekt (Alpha-E) stünden, während die Grünen (unverständlicherweise) eher NBS favorisieren; die FDP sei wohl eher für ABS, müsse aber auf den FDP-Verkehrsminister Volker Wissing Rücksicht nehmen.

Für ihn als MdB aus Niedersachsen selbst sei seit langem klar: Alpha-E (ABS nach BVWP 2030) müsse zum Erfolg verholfen werden. Darauf konzentriere er sich: Allein Alpha-E und „sonst nichts“. Alles andere bedeute einen großen politischen und gesellschaftlichen Vertrauensbruch gegenüber dem Projekt des Dialogforum Schiene Nord (DSN). Das bedeute für ihn, alles im Bundestag an Überzeugungsarbeit zu leisten, um Alpha-E zum Erfolg zu verhelfen - vor allem mit dem Argument des Vertrauensschutzes. Sollte es dennoch im Vorfeld „stimmungsmäßig“ auf eine NBS (etwa „pinke Variante“ A7/B3 bis Celle) hinauslaufen, werde man im Bundestag vonseiten der CDU und SPD dagegen argumentativ „schießen“. Als weiteres Vorgehen schlug Hendrik Hoppenstedt vor: Man solle abwarten und sehen, was dem Bundestag vorgelegt werde, um dann im Sinne der oben dargelegten Strategie reagieren zu können (für Alpha-E nach BVWP 2030 „kämpfen“ und MdB-Kolleginnen und -Kollegen überzeugen). Dazu will er sich auch mit Stadt Burgdorf – u. a. auf der Basis des sehr fundierten Positionspapiers der Stadt mit seinen Kernforderungen (s. bereits Kap. 1) – und mit BIOS zeitnah kurzschließen.

Nach Überzeugung von BIOS wäre ein Vertrauensverlust durch eine evt. NBS auch ein Aspekt der Nutzen-Kosten-Betrachtung und muss(t)e dort eingehen; denn Vertrauensverlust verkörpert gesellschaftliche („soziale“) Kosten und würde dann auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) belasten (wird nach unserer Einschätzung aber in der Praxis nicht passieren).

Diese für uns sehr eindeutige und positive Einstellung wurde im Gespräch mit **Rebecca Schamber (SPD, MdB)** am 27.06.2023 von ihr voll umfänglich bestätigt – und es konnten weitere brandaktuelle Entwicklungen besprochen werden, die sich aus dem Planungsbeschleunigungsgesetz ergaben. Denn darin enthalten ist eine kleine, aber hochproblematische Vorgabe, wonach eine „Höchstgeschwindigkeit zwischen Hamburg und Hannover mind. 250-300 km/h“ möglich sein soll. Das würde ganz klar auf eine NBS hinauslaufen. Aber allein die Formulierung steckt voller Widersprüche.

Und wir haben durchaus starke Verbündete. Denn: Die „niedersächsische Front“ (abgesehen von Vertretern aus dem Raum Lüneburg) gegen NBS steht ziemlich eindeutig, wie folgende Schriftstücke zeigen.

- Schreiben der Region Hannover von Steffen Krach als Regionspräsident mit Unterzeichnung zahlreicher Bundestagsabgeordneter und Bürgermeister aus dem Bereich der Region (siehe bereits oben und s. HAZ 10.05.2023, S. 16)
- Schreiben vom Niedersächsischen Verkehrsminister Olaf Lies an das BMDV vom 27.04.2023
- Stellungnahme als gemeinsamer Beschluss der NRW Landesgruppe in der SPD-Bundestagsfraktion mit der SPD-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen vom 15.06.2023: „Schienenausbau zügig und gesellschaftlich verträglich umsetzen“ sowie darauf Bezug nehmend die Pressemitteilung von Dr. Hendrik Hoppenstedt vom 21.06.2023: „CDU-Landesgruppe Niedersachsen im Deutschen Bundestag steht weiterhin zu den in öffentlichen Dialogforen getroffenen Kompromissen des Schienenausbaus“

Und genau dazu konnte Rebecca Schamber eine interessante (und positive) Neuigkeit mitteilen: Danach hat es Signale gegeben, wonach mündlich tatsächlich erklärt wurde, die Temporegelung sei keine Festlegung auf eine NBS, weil nur ein „Entwurf“ und man könne ggf. auf die Temporegelung verzichten. Diese mündliche Fassung der Aussage soll aber nach Frau Schambers Worten als Schriftstück mit eindeutiger Botschaft eingefordert werden. Ansonsten müsse man jetzt die Beratungen abwarten, wie auch Hendrik Hoppenstedt empfohlen hatte, der übrigens die Signale bestätigte. Danach habe es am Vorabend der Parlamentsdebatte ein informelles Gespräch von einigen MdB mit Herrn Theurer vom BMDV als Bahnbeauftragter gegeben, wo die MdB gefordert hätten, auf die Tempovorgabe zu verzichten; darauf soll Theurer positiv reagiert haben.

### **3. Teilnahme an Sitzungen und Mitwirkung an Aktionen der „Überregionalen Bürgerinitiativen (ÜBI)“**

Daraus resultierte eine „Briefaktion“ vieler Bürgerinitiativen der ÜBI an Verkehrsminister Dr. Volker Wissing (schwerpunktmäßig um den 12.06. herum). Diese Aktion wurde vorbereitet und begleitet durch verschiedene Sitzungen der ÜBI am 11.01. (Videokonferenz), 27.04. (Präsenzveranstaltung in Ramelsloh), 25.05. (Videokonferenz) und 22.06. (Brackel, aber ohne BIOS-Teilnahme aus terminlichen Gründen, jedoch begleitende Teilnahme am Mail-Austausch).

Auch wir von BIOS haben eine solche Aktion durchgeführt (getragen durch die Mitglieder) – auf der Basis unseres offiziellen Schreibens, das unmittelbar an das Bundesverkehrsministerium und an die Bundestagsausschüsse für Verkehr, Haushalt und Umwelt gesendet wurde. Hauptforderung war und ist, auf diese Tempovorgabe zu verzichten. Die 1. Lesung im Bundestag war am 22.06., wo das Gesetz an den Verkehrsausschuss verwiesen wurde. Danach soll(te) dann der BT entscheiden. Wir hoffen, dass in der Zwischenzeit unsere Argumente überzeugen: nämlich keine unnötige Zeitverzögerung, kein ökologischer Schaden und kein Vertrauensverlust durch eine Neubaustrecke (NBS).

Die Reaktionen waren interessant und tw. auch vielversprechend: Rückmeldungen haben wir erhalten vom Verkehrsausschuss – und da vor allem von MdB Matthias Gastel von Bündnis 90 / Die Grünen. Mit ihm hatten wir im 2. Hj. 2023 einen intensiven Meinungsaustausch – dazu mehr in Kap. B.

#### **4. Siebte Zähl- und Messaktion am 25./26.04.2023 am Bahnübergang Otze (und auch wieder in Ehlershausen)**

Nachdem wir für den 06./07.2022 unsere geplante 7. Zähl- und Messaktion aus bautechnischen Gründen absagen mussten (Verlängerung der beiden Bahnsteige in Otze von August bis Oktober 2022), haben wir diese Aktion am 25./26.04.2023 nachgeholt.

Die Ergebnisse dieser Aktion haben wir im fortgeschriebenen Bericht dokumentiert. Zugleich sind wir zur Erkenntnis gekommen, dass wir inzwischen sehr viele, wichtige Daten gesammelt und dokumentiert haben, was es uns erlaubt, zukünftig auf weitere Aktionen in dieser Art und in diesem Umfang zu verzichten. Die 7. Aktion war also die letzte. Damit ist der aktuelle Bericht auch zugleich unser Abschlussbericht. Er findet sich auf der Homepage [www.bios-otze.de](http://www.bios-otze.de).

Statt weiterer großer Aktionen werden wir zukünftig die Daten der Messstelle Celle (Richtung Ehlershausen) des Eisenbahnbundesamtes (EBA) auswerten. Da kann man z. B. erkennen, wie viele Züge am Tag – an jedem Tag – auf der Strecke Celle-Lehrte verkehren und wie hoch der Lärmpegel ist. Da wir zugleich für Otze eine Richtzahl für die Schrankenschließzeit pro Zug ermittelt haben (durchschnittlich 1:37 Minuten), können wir auch die ungefähre Schrankenschließzeit pro Tag errechnen; für Ehlershausen liegt die durchschnittliche Schrankenschließzeit pro Zug deutlich höher als in Otze (nämlich durchschnittlich 2:34 Minuten, also fast 1 Minute länger als in Otze). Daraus können wir dann auch später noch Argumente für die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs in Otze und Ehlershausen ableiten. Analoges gilt für den Lärmpegel. Und da sind wir mit der DB und vor allem mit der Stadt Burgdorf in engem Kontakt, was uns für die Zukunft hoffen lässt (Machbarkeitsstudie für Ehlershausen beispielsweise ist schon in Arbeit).

#### **5. Protestveranstaltung in Schillerslage**

Obwohl schon Ende 2022 von der DB signalisiert wurde, dass die NBS-Variante über Burgwedel nach Burgdorf/Schillerslage/Otze nicht weiter beplant wird, hat sich Schillerslage entschlossen, eine Mahnwache am 21.01.2023 zu organisieren, die wir von BIOS besucht hatten. Darüber ist im Marktspiegel berichtet worden: „Protest gegen Trassenneubau“.

SONNABEND, 28. JANUAR 2023, Marktspiegel (Burgdorf), S. 3

# Protest gegen Trassenneubau

Große Kreuze und Feuertonnen markieren möglichen Verlauf

**Schillerslage.** Mit einer Mahnwache hat der Ortsrat Schillerslage am vergangenen Samstag gegen den möglichen Neubau einer Güterbahntrasse durch das Dorf protestiert. Laut Ortsbürgermeister Heiko Reißer sind trotz der ungemütlichen Witterung mehr als 150 Bürger dem Aufruf gefolgt, darunter auch Anhänger der Bürgerinitiative Bios und Raumwiderstand. Sie trafen sich dort, wo die Schienen auf einem zehn Meter hohen Damm über die Bundesstraße B3 führen könnten. Einige Aktive versorgten die Teilnehmer mit heißen Getränken.

Mit großen Protestkreuzen und Feuertonnen haben die Ortsratsmitglieder und weitere Ehrenamtliche markiert, wo die neue Trasse verlaufen könnte. Und die Höhe des möglichen Damms wurde mit Transportanhängern und einer Hebebühne veranschaulicht.

Mit Bürgerinitiativen und Kommunen hatte sich die Deutsche Bahn in einem langen Dialogprozess eigentlich schon vor Jahren auf die Variante Alpha-E verständigt, die einen Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Hamburg und Hannover vorsieht. Im vergangenen Herbst brachte sie dann überraschend neue Varianten ins Spiel, darun-



In Schillerslage protestieren Bürger nahe der B3 gegen den möglichen Neubau einer Güterbahntrasse.

FOTOS: PRIVAT

ter auch diejenige mit einem Neubau-Abschnitt über Burgwedel, Isernhagen und Schillerslage. Mittlerweile distanziert sich die Deutsche Bahn von diesem Streckenverlauf und betont, dass sie andere Varianten favorisiere. Die endgültige Entscheidung über die künftige Trassenführung trifft der Bundestag.

Bürgerinitiativen und betroffene Ortsteile wollen sich lieber nicht auf die Bekundungen der Deutschen Bahn verlassen und setzen ihren Protest deshalb fort. Im Februar werden sich auch die Burgdorfer Kommunalpolitiker

mit diesem Thema auseinandersetzen. Als erstes wird sich der Ortsrat Schillerslage damit befassen. Die Sitzung beginnt am Donnerstag, 2. Februar, um 19 Uhr im Sport- und Schützenheim, Rapsfeld 13. Danach folgen der Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen am 7. Februar, der Ortsrat Otze am 16. Februar, der Bauausschuss am 20. Februar und der Rat am 23. Februar. Dabei will sich die Stadt Burgdorf auch eng mit den Bürgerinitiativen sowie den anderen betroffenen Kommunen in der Region abstimmen, also mit Burgwedel, Isernhagen, Lehrte und der Wedemark. Im März wollen sie der Deutschen Bahn ihren Forderungskatalog vorlegen.

Anders als Burgwedel und Isernhagen wären Burgdorf und Lehrte auch von den anderen Varianten betroffen, weil die Zahl der Güterzüge in jedem Fall steigen soll – ob nun auf einer bestehenden oder einer neuen Strecke. Deshalb wollen sich die beiden Kommunen beispielsweise für einen verbesserten Lärmschutz einsetzen. Außerdem wünschen sie sich Brücken oder Tunnel für die Bahnübergänge, an denen es bisher Schrankenanlagen gibt wie beispielsweise in Otze und Ehlershausen.



Bürgermeister Armin Pollehn (von links), der Schillerslager Ortsbürgermeister Heiko Reißer, WGS-Ortsratsherr Heinrich Bürke und Arnim Goldbach von der Otzer Bürgerinitiative Bios haben an der Mahnwache teilgenommen.

## **6. Versammlungen: Ortsrat Otze**

Grundsätzlich nehmen wir von BIOS – seit einiger Zeit regelmäßig – an den Ortsrats-sitzungen teil – und berichten ggf. über aktuelle Entwicklungen aus unserer Sicht. Am 16.02.2023 war das der Fall, während eine Teilnahme an der nächsten OR-Sitzung am 11.05.2023 nicht möglich war.

## **7. Sitzungen des Leitungsteams (LT) und Jahreshauptversammlung**

(1) Wir hatten am 23.05. unsere Mitgliederversammlung. Wahlen standen nicht an. Aber es waren zwei kommissarische Leitungsteam-Mitglieder zu bestätigen: Andreas Meyer – kommissarisch seit dem 17.08.2022 – und Hajo Goldbach – kommissarisch seit dem 20.04.2023 – wurden von der anwesenden Mitgliedern bestätigt sind damit nun ordentliche Mitglieder. Das LT ist mit 8 Mitgliedern wieder voll besetzt (siehe Pro-tokoll).

(2) Das LT tagte im 1. Hj. 2023 vier Mal: 17.01., 15.02., 20.04. und 15.06. Siehe Pro-tokolle der LT-Sitzungen Nr. 43-46.

## **Zweites Halbjahr (Abdruck auszugsweise im Hertha Kurier Nr. 208, Februar 2024)**

### **B. BIOS im 2. Halbjahr 2023 – Das Verhalten der DB hinsichtlich der Frage „Schienenausbau oder Schienenneubau“ bleibt fragwürdig – genauer: wird immer intransparenter und steuert auf einen Affront gegenüber der Politik zu**

#### **1. Überblick**

**Und das Tauziehen geht weiter: Trotz Bekenntnis Niedersachsens und der Bundes-SPD zum Streckenausbau plant die DB weiterhin den Streckenneubau – Wo steht das Bundesverkehrsministerium? – Und was bedeutet das für uns vor Ort?**

Schon von Anfang an (2016) hatten wir die Vermutung, dass in Zukunft mehr Züge durch Otze fahren würden. Und wir wären auch gar nicht dagegen; denn aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes ist es durchaus sehr vorteilhaft, mehr Verkehr von der Straße (und in der Luft) auf die Schiene zu verlagern. Aber damit sind natürlich auch Belastungen verbunden; und diese Belastungen wollten wir eingeschränkt wissen. Dafür waren wir angetreten.

Und dieselben Probleme und Fragen bewegten uns in 2023, und dies noch intensiver im 2. Halbjahr bis heute – und werden uns sehr wahrscheinlich auch noch etliche Jahre begleiten. Teilweise haben sich die Probleme sogar verschärft; tw. sehen wir aber auch kleine Fortschritte.

#### **2. Erfolgreiche Gespräche und Teilnahme an Diskussionen**

Im Verlaufe 2023 wurden die Fronten zwischen den Befürwortern einer Neubaustrecke (NBS) – vor allem etwa entlang der A 7 / B 3 über Soltau und Bergen nach Celle mit einer Einfädelung nördlich und südlich von Celle – und den Verfechtern des Streckenausbau (ABS) nach dem Modell Alpha-E immer verhärteter. Vor allem die Deutsche Bahn macht(e) keinen Hehl daraus, dass eine NBS unumgänglich sei (auch wenn sie sich manchmal widersprüchlich äußerte). Dagegen verwahrten sich aber die Politik in Niedersachsen, viele Kommunen und genauso zahlreiche Bürgerinitiativen. Auch unsere Politiker auf örtlicher und regionaler Ebene sowie vor allem die Landespolitik und unsere Bundestagsabgeordneten sprachen sich z. T. sogar vehement für den Streckenausbau aus; das wurde uns in persönlichen Gesprächen mit Hendrik Hoppenstedt im Mai und Rebecca Schamber im Juni zum wiederholten Male bestätigt (s. Kap. A).

Höhepunkt der Konfrontation war dann ein Zusammenprallen der unterschiedlichen Ansätze im September/Oktober. Da haben sich zunächst Niedersachsen und der Bund offensichtlich darauf verständigt, den Schienenausbau zwischen Hamburg und Hannover im Wege der geplanten Generalsanierung anzugehen (statt 2026 dann aber erst

ab 2029), und dabei nicht nur zusätzliche Schienenkapazitäten zu schaffen, sondern auch möglichst viele Aspekte und Forderungen der Vereinbarung des Dialogforums Schiene Nord (DSN) von 2015 (Optimiertes Alpha-E plus Bremen, wie es im Bundesverkehrswegeplan 2030 heißt) umzusetzen. Ob es dann noch einen Bedarf an einer Neubaustrecke gebe, solle zusätzlich geprüft werden. Darüber ist in der HAZ am 21.09.2023 berichtet worden.

Kurze Zeit später schreibt die DB Netz aber die Städte Celle (Schreiben vom 11.10.2023) und Bergen an, mit dem Hinweis, man komme um eine Neubaustrecke nicht umhin und die Kommune möge schon als Straßenbaulastträger entsprechende Vorkehrungen treffen und sich zu möglichen Kreuzungsbauwerken für eine Neubaustrecke äußern.

Das wurde allgemein hier im Gebiet als Affront der DB gegenüber der Politik gewertet. Auf jeden Fall lässt die Reaktion von MdB Henning Otte (CDU für den Wahlkreis Celle usw.) an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: Er wirft der DB vor, sie „hintergehe den Bund als ihren Auftraggeber und torpediere jegliche Zusammenarbeit mit dem Land und den Kommunen sowie dem Projektbeirat“. „Das Bundesverkehrsministerium muss als verantwortliches Ressort diesem Vorgehen ein ultimatives Stoppsignal setzen. Es wird das Geld des Steuerzahlers verpulvert“, so Otte weiter. Abschließend heißt es: „Wir stehen weiterhin fest zum Bestandsausbau im Rahmen des Alpha-E.“ Auch Olaf Lies als Niedersächsischer Verkehrsminister hält die Neubaustreckenpläne der DB für „unrealistisch“. Und ebenso wir von BIOS haben in einer „Diskussionsrunde“ mit dem Mitglied des Verkehrsausschusses – Matthias Gastel von Bündnis 90 / Die Grünen (als Resultat unserer Briefaktion an die Bundespolitik im Frühjahr/Sommer) – seine positive Haltung zu NBS kritisiert und seine entsprechenden Argumente tw. entkräftet. Schließlich hat gerade die Bundes-SPD am 10.12.2023 einen Beschluss gefasst, den Streckenausbau in den Mittelpunkt aller Bemühungen um die Verbesserung des Schienenverkehrs zu stellen – ein durchaus bemerkenswertes und starkes Signal, wie wir finden. Allerdings hat das Bundesverkehrsministerium postwendend reagiert und mitgeteilt, es bleibe beim Deutschlandtakt. Dieses Hin und Her wurde uns auch von Hendrik Hoppenstedt (MdB, CDU) in einer Mail vom 13.12.2023 an uns bestätigt, indem er „die Informationslage nach wie vor äußerst unbefriedigend und unklar“ charakterisierte. Dem können wir nur beipflichten.

### **3. Was passierte vor Ort? Lärm- und Schienenquerungsproblem**

Vor Ort sind wir weiterhin gefragt, mehr übergesetzlichen Lärmschutz einzufordern, was durchaus nicht unrealistisch erscheint. Wir hoffen zudem, dass der noch höhen-gleiche Bahnübergang in Otze und Ehlershausen bald der Vergangenheit angehört. Erfolg versprechende Ansätze dazu gibt es durchaus schon (s. u.); und auch die Kommunikation mit der DB Netz ist in diesem speziellen Zusammenhang erfreulicherweise offen und ehrlich (was man in anderen Zusammenhängen – siehe NBS vs. ABS – eher nicht sagen kann). Dass die Diskussion hier sachlich verläuft, liegt sicherlich auch daran, dass wir mit den sieben Zähl- und Messaktionen am Bahnübergang in Otze (und drei in Ehlershausen) viele wertvolle Daten und Fakten über unsere Situation am jeweiligen Bahnübergang sammeln konnten, was vor allem anderen Entscheidungsträgern eine Hilfe war und ist. Nur ist unsere Situationsbeschreibung inzwischen so umfassend und langfristig angelegt, dass wir keine weiteren Aktionen dieser Art benötigen. An dieser Stelle sprechen wir allen Mitwirkenden nochmals unseren herzlichen

Dank aus. Und so bleibt die Hoffnung, dass wir im Jahr 2024 weitere positive Schritte erleben werden – auch wenn die finanzielle Situation des Bundes aktuell besonders angespannt ist.

Was speziell die Querung des Schienenweges in Otze angeht, so haben wir gegen Jahresende durchaus erfreuliche Nachrichten erhalten: Nach Aussagen von Thomas Steinmetz (DB) – während des Statustreffens (s. u.) – ist im Dezember 2023 eine Ausschreibung für die Planungsleistung erfolgt, auf die sich erfreulicherweise 6 Büros beworben haben. Im Februar 2024 soll dann die Auswahl eines Büros erfolgen, das dann ab März mit den Planungsarbeiten beginnen kann. Für Ehlershausen wurde bereits am 22.08.2023 im Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen berichtet, dass eine Machbarkeitsstudie in Arbeit gehen und möglichst bis Anfang 2024 fertiggestellt sein soll.

#### 4. Teilnahme an Informations- und Diskussionsveranstaltungen

(1) Nach zwei terminbedingten Absagen konnten wir an der Sitzung der „**Überregionalen Bürgerinitiativen (ÜBI)**“ am **28.11.** teilnehmen. Dieses Treffen diente vor allem der Vorbereitung des Statustreffens am 15.12.2023 (am selben Ort: s. u.) – einschl. einer kleinen Demonstration direkt vor dem Statustreffen.

##### (2) Statustreffen am 15.12.2023:

Vor diesem Hintergrund der oben beschriebenen Probleme war es eine spannende Frage, was das Statustreffen am 15.12.2023 in Celle-Groß Hehlen an neuen Erkenntnissen bringen würde. Ein solches Statustreffen findet grundsätzlich jährlich statt und wurde vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bau und Digitales (nachfolgend kurz: Verkehrsministerium) und dem Projektbeirat Alpha-E organisiert. Wir waren mit zwei Personen vertreten: Arnim Goldbach und Dietrich Vollbrecht (s. Bild mit eingefügten Pfeilen und unten mehr).



Foto: E. Niemann

Um unseren Forderungen Nachdruck zu verleihen, organisierten die Übergeordneten Bürgerinitiativen (ÜBI) eine Stunde vor Veranstaltungsbeginn eine kleine Demonstration in Form eines Empfangs des Niedersächsischen Verkehrsministers Olaf Lies und einiger Landräte. Dabei ließ Olaf Lies keinerlei Zweifel daran, dass er und die Landesregierung ohne Wenn und Aber hinter dem Modell des Schienenausbaus (ABS) und damit hinter Alpha-E steht (so wie es auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 „vereinbart“ ist). Er hielt es auch für überflüssig, jetzt wieder aktuell über neue Alternativen zu diskutieren. Dem schlossen sich die drei Landräte der Landkreise Uelzen, Celle und Harburg uneingeschränkt an, während Lüneburg (Stadt und Landkreis) eine gegenteilige Position einnahm und für eine Neubaustrecke plädierte, was ja seit Längerem hinlänglich bekannt ist. Eine ausführlichere Protokollierung des Statustreffens findet sich unter [www.bios-otze.de](http://www.bios-otze.de).

Weil wir meinen, dass wir – wie gleich noch bewiesen wird – von einer NBS stark betroffen wären, haben wir uns den Forderungen der ÜBI angeschlossen, die letztlich zum Ziel haben, Olaf Lies auf politischer Ebene zu unterstützen. Das zeigen die nachfolgenden beiden Bilder (eigene Aufnahmen):



Aber was hat das hier nun tatsächlich mit uns zu tun, was eben „nur“ behauptet wurde? Was würde eine NBS für die Strecke Celle-Lehrte bedeuten? Ganz klar: Wenn eine Neubaustrecke etwa entlang der A 7 / B 3 bis Celle kommen sollte, wird sich der Güterverkehr auf unser Gebiet noch mehr konzentrieren. Damit bekommen wir mehr Güterverkehr ohne einen gesetzlichen Anspruch auf mehr Lärmschutz zu haben. Das widerspricht eindeutig den Forderungen des DSN 2015. Da wird nämlich gefordert, die Schienenverkehre nicht auf wenige Gebiete zu konzentrieren, sondern zu entzerren. Vor allem soll danach die „Amerika-Linie“ (etwa von Bremen durch die Lüneburger Heide über Uelzen nach Stendal, Magdeburg und weiter nach Süden) massiv ausgebaut und ertüchtigt werden. Und es wird dringend auf den Ausbau der Strecke Rotenburg/Wümme – Verden gewartet. Beides würde – obwohl „weit weg“ – uns hier vor Ort auf der Strecke Celle-Lehrte sehr entlasten. Und deshalb haben wir auch an einer Offenen-Briefaktion der Überregionalen Bürgerinitiativen (ÜBI) teilgenommen und diesen Offenen Brief mit unserem spezifischen Begleitschreiben breit gestreut – von „Burgdorf bis Berlin“ (einschl. örtliche Presse).

Ganz wichtig und hilfreich ist es da, dass wir mit der Stadt Burgdorf vor allem in Person des Stadtplaners Jan-Hinrich Brinkmann weiterhin eng und vertrauensvoll zusammenarbeiten konnten, was wir natürlich fortsetzen werden. Und ein Zeichen der vertrauensvollen Zusammenarbeit war sicherlich auch die Möglichkeit, Bürgermeister Armin Pollehn beim Statustreffen (s. o.) zu vertreten – durch Dietrich Vollbrecht, zugleich Stv. BIOS-Sprecher (siehe bereits oben).

## 5. Versammlungen und Sitzungen

(1) Wir nahmen an der Sitzung des Ortsrates Otze am 22.09.2023 auf dem Lindenbrink im Rahmen der Otzer Woche teil. Dabei konnten wir über aktuelle Entwicklungen zum damaligen Zeitpunkt berichten (s. o.). Auch am 23.11. waren wir bei der Ortsratssitzung.

(2) Am 22.08.2023 nahmen wir an der Sitzung des Ortsrates Ramlingen-Ehlershausen teil. Wichtig war uns da der Bericht der DB über Möglichkeiten der Überwindung des höhengleichen Bahnüberganges. Dort wurde auch eine Machbarkeitsstudie angekündigt, um realistische Querungsalternativen zu finden. Diese Studie soll (nach damaligem Stand) bis Anfang 2024 Ergebnisse liefern.

## 6. Sitzungen des Leitungsteams

„Begleitet“ wurden die oben beschriebenen Entwicklungen und Aktivitäten durch 2 Sitzungen des Leitungsteams 22.08. und 01.11.2023.

Bei der Sitzung am 01.11. stand auch die Verabschiedung der aktualisierten Ordnungen - Geschäftsordnung des LT und Beitrags- und Spendenordnung – auf dem Programm (bei Parga mit gemütlichem Abschluss: siehe Bild und ebenso den Anhang).



## 7. Und 2024?

Für das neue Jahr haben wir bereits einige Termine auf unserer Agenda: Am 05.02.2024 werden wir ein Gespräch mit Jens Palandt, Stv. Regionspräsident, führen. Das Leitungsteam wird erstmals in 2024 am 08.02. tagen. Die ordentliche Jahres-Mitgliederversammlung wird am 07.05.2024, ab 19:30 h im Altenteilerhaus stattfinden – mit Wahlen zum neuen Leitungsteam.

## C. Der Jahresabschluss „Finanzen“ der BIOS 2023

Auszüge aus dem Protokoll der 8. ord. Mitgliederversammlung am 07.05.2024:

Finanzen: Kassenbericht als Jahresabschluss 2023: siehe unten

Arnim Goldbach für erkrankten Dietrich Vollbrecht: siehe folgende Darstellung

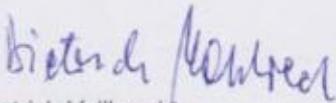


**Jahresabschluss 2023**  
**BIOS – Bürgerinitiative Otze Schiene e.V.**

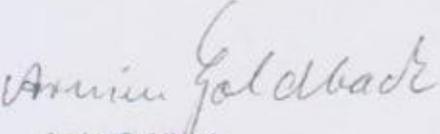
<u>Einnahmen</u>	
19.06.2023 Überweisung – Jahresbeitrag -	12,00 €
27.06.2023 Überweisung – Jahresbeitrag -	12,00 €
21.07.2023 Sammeleinzug Jahresbeiträge -	552,00 €
21.07.2023 Rücklastschrift -	./ 13,55 €
24.07.2023 Sammeleinzug – Jahresbeiträge -	336,00 €
24.07.2023 Rücklastschrift -	./ 12,00 €
27.07.2023 Sammeleinzug – Jahresbeiträge -	264,00 €
31.07.2023 Überweisung - Jahresbeiträge -	24,00 €
08.08.2023 Sammeleinzug – Jahresbeiträge -	24,00 €
29.08.2023 Überweisung – Beitrag ein Mitglied -	12,00 €
<u>Einnahmen 2023 zusammen:</u>	<u>1.210,45 €</u>
<u>Ausgaben</u>	
08.02.2023 Stadtparkasse Burgdorf -Nacherstellung Kontoauszüge für 2022-	65,00 €
23.02.2023 Spende für Herausgabe der UE-NEWS (Vorstandsbeschl.)	100,00 €
01.03.2023 Stadtparkasse Burgdorf S-Card Jahrespreis	10,00 €
24.04.2023 Ringbücher f. Zählaktion -	4,98 €
08.05.2023 Reisekosten f. Tagung der ÜBI in Ramelsloh	50,40 €
24.05.2023 Verpflegung Zählaktion -	9,48 €
16.06.2023 Porto und Briefumschläge f. Briefaktion -	100,15 €
18.12.2023 Reisekosten f. Veranstaltungen in Celle	30,00 €
<u>Ausgaben 2023 zusammen:</u>	<u>370,01 €</u>
<u>Einnahme ./ Ausgabe 2023 = Überschuss 2023</u>	<u>840,44 €</u>
<u>Vortrag aus 2022</u>	<u>5.222,05 €</u>
<b>Kassenbestand insgesamt am 31.12.2023</b>	<b>6.062,49 €</b>
<b>Kontostand Stadtparkasse am 29./31.12.2023</b>	<b>6.062,49 €</b>

Otze 11.01.2024

Unterschriften:



Dietrich Vollbrecht  
(Finanzen und Stv. Sprecher)



Arnim Goldbach  
(Sprecher)

## Ergebnis der Kassenprüfung

Heinrich Sandau: Jahresabschluss 2023 ordnungsgemäß. Kleine Anmerkungen zu zwei Korrekturbuchungen (v. a. Stadtparkasse) im Prüfungsbericht 2023 (unten)

### BIOS- Bürgerinitiative Otze Schiene e.V.

#### Bericht der Kassenprüfung 2024<sup>13</sup>

durchgeführt von Heinrich Sandau und Otto Raguse am 11.04. 2024  
im Altenteiler Otze 17:00 Uhr.

#### 1. Einnahmen

Beim der Beitragseinzug kam es in zwei Fällen zu Rücklastschriften und dadurch zu vermeidbaren Kosten.

#### 2. Ausgaben

Alle Belege für die Ausgaben wurden uns lückenlos vorgelegt und konnten glaubhaft nachgewiesen werden.

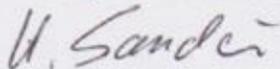
Dass die Sparkasse BIOS mit 65,00 € für die Nacherstellung von Kontoauszügen belastet, obwohl unsererseits kein Fehler nachgewiesen wurde, ist unverständlich.

#### 3. Bemerkungen

Die Kasse ist ordentlich von Dietrich Vollbrecht geführt und wir bedanken uns für den geleisteten Aufwand.

Wir bitten die Versammlung das BIOS-Vorstandsteam zu entlasten.

1. Kassenprüfer Heinrich Sandau



2. Kassenprüfer Otto Raguse



Otze 07.05.2024

## Entlastung des Vorstandes und des Leitungsteams:

Dem Antrag auf Entlastung des Vorstandes und des gesamten Leitungsteams wurde einstimmig, ohne Gegenstimme und ohne Enthaltung stattgegeben.