



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

Jahresbericht 2024
Bürgerinitiative Otze Schiene –
BIOS e.V.
Arnim Goldbach
Otze

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht:
Unser Zeichen: BIOS-JB 2024
Unsere Nachricht:

E-Mail: Arnim.Goldbach@gmx.net
Telefon: (0 51 36) 8 44 63
Mobil: 0171 / 82 49 741
Internet: www.bios-otze.de

Datum: 13.05.2025

Erstes Halbjahr (Zusammenfassung im Hertha Kurier Nr. 211, August 2024)

A. Höhepunkte im 1. Halbjahr 2024: Politische Informationsfahrt nach Berlin und Neuwahlen bei Mitgliederversammlung sowie Informationsschreiben über den aktuellen Stand „Tunnelprojekt Otze“

1. Überblick

Wir konnten im ersten Halbjahr etliche neue Erkenntnisse gewinnen. Zwar haben wir mit der letztjährigen siebten Zähl- und Messaktion diese Aktionsreihe (vorerst?) abgeschlossen und damit in diesem Jahr keine so umfangreiche Aktion mehr auf dem Programm. Aber unsere Ergebnisse – dokumentiert im Abschlussbericht unter www.bios-otze.de – haben mit dazu beigetragen, dass wir bei der Frage des Bahnüberganges einen konkreten Schritt weitergekommen sind. Immerhin hat uns die DB InfraGO (früher: DB Netz) Mitte Juni darüber offiziell informiert (per Mail am 14.06.2024), dass die beiden ebenerdigen bzw. höhengleichen Bahnübergänge in Otze und in Ehlershausen (wo ja auch Zählungen und Messungen durch BIOS-Mitglieder erfolgten) „ersetzt werden“ sollen: Mehr dazu in Abschn. A.5. und A.6.

Dafür hatten wir kurz vorher in einem Informationsschreiben (siehe Abschn. A.6 und im Hertha Kurier Nr. 210, S. 34) bereits um Unterstützung geworben. Denn die Probleme am Bahnübergang (ebenso in Ehlershausen) würden nicht kleiner werden, wenn nichts geschähe. Und besseren Lärmschutz erwarten wir auch (siehe HAZ-Anzeiger vom 22.03.2024, S. 1 – Familie Dorner, Tunnelweg 1: „Hier ist es nur ruhig, wenn die

Bahn streikt“). Dass sich aber tatsächlich etwas am Bahnübergang in Otze tut, kann man daran erkennen, dass am 18.06.2024 das von der DB beauftragte Vermessungsbüro mit den Vorbereitungen zu den nötigen Vermessungsarbeiten begonnen hat; bei diesem Termin waren auch die potenziellen Eigentümer einbezogen (deren enge Einbindung hatten wir von Anfang an gefordert). Ab der 2. Jahreshälfte sollen dann die Vermessungsarbeiten beginnen und durchgeführt werden, wobei sich das durchaus hinziehen kann, weil beispielsweise zwischenzeitliche Genehmigungen eingeholt werden müssen (z. B. bezogen auf den Hechtgraben).

Alle diese grundlegenden Themen hatten wir schon im Februar mit Jens Palandt, Stv. Regionspräsident der Region Hannover, besprechen können (siehe A.2). Und Anfang März haben wir auf Einladung von Dr. Hendrik Hoppenstedt (MdB, CDU) eine politische Informationsfahrt nach Berlin machen können: sehr anstrengend und interessant, aber auch an einigen Orten bedrückend (v. a. Stasi-Haftanstalt Hohenschönhausen und ehemalige Grenze Bernauer Straße). Wichtig war uns aber auch, unsere Forderungen nach Streckenausbau und Generalsanierung Hamburg – Hannover/Lehrte in einer Gesprächsrunde noch einmal zu untermauern – gewissermaßen „nach Berlin zu tragen“ (siehe A.4. und Artikel im Hertha Kurier Nr. 209, April 2024, S. 32 f.). Dass wir da dennoch weiter gefordert sind und wachsam sein müssen, zeigt ein Artikel in der HAZ vom 26.06.2024 mit der Überschrift: „Bahnkritiker empört über Ausschreibung – Die Bahnverbindung Hamburg – Hannover soll generalsaniert werden. Nun sorgt eine Ausschreibung der Bahn für eine Neubaustrecke für Aufregung“. Wir werden am Ball bleiben (siehe A.3.).

Man sieht, das erste Halbjahr 2024 war durchaus ereignisreich. Und wir finden eine Bestätigung dessen, was wir tun. Deshalb freuen wir uns als Leitungsteam, dass uns in der diesjährigen Mitgliederversammlung nicht nur Entlastung erteilt wurde, sondern auch weiterhin das Vertrauen schenkt wurde, was für uns wiederum Verpflichtung ist (siehe A.8). Einzelheiten im Protokoll der Mitgliederversammlung vom 07.05.2024 (im Entwurf) auf der Homepage (und mit Sommerbrief 2024 den Mitgliedern zugesandt).

2. Interessantes Gespräch mit Jens Palandt, Stv. Regionspräsident der Region Hannover (Grüne) – und zuvor Kurzgespräch mit Rebecca Schamber (SPD, MdB)

(0) 24.01.2024: Kurzgespräch mit Rebecca Schamber (SPD, MdB)

Eigentlich sollte das Gespräch mit Jens Palandt schon am 09.01.2024 stattfinden. Dieser Termin musste aber aufgrund einer kurzfristigen Terminüberschneidung verschoben werden. Dafür bestand die Gelegenheit, am 24.01. ein Kurzgespräch mit Rebecca Schamber im Rahmen ihrer Sprechstunde in Burgdorf zu führen. Dabei wurden alle bekannten und relevanten Themen, die auch mit Jens Palandt dann diskutiert wurden (s. u.) kurz angeschnitten und vereinbart, den engen Kontakt aufrecht zu erhalten.

(1) Einführende Bemerkungen von BIOS mit Informationsaustausch

Unsere Gesprächsgäste – Jens Palandt und Jan-Hinrich Brinkmann – konnten wir im Domizil begrüßen; angesichts der Temperaturen war das aus Gründen der Energieeinsparung angezeigt. Angeknüpft wurde dann zunächst an das letzte Gespräch vom 11.08.2021 im Vorfeld der Bundestagswahl. Seitdem ist in persönlicher Hinsicht viel

passiert – leider, denn inzwischen waren drei der damaligen Teilnehmer verstorben. Auf eine grundlegende gegenseitige Vorstellung wurde verzichtet, weil das vor 2 1/2 Jahren ja umfänglich erfolgte.

Neben den Gesprächsgästen waren von unserer Seite (in alphabetischer Reihenfolge) Arnim Goldbach, Hajo Goldbach, Andreas Meyer und Dietrich Vollbrecht anwesend. Die Gesprächsleitung hatte Arnim Goldbach als BIOS-Sprecher. Die beiden folgenden Bilder zeigen unsere Gesprächsgäste (links Jens Palandt, rechts Jan-Hinrich Brinkmann) und die Anwesenden (Foto: Arnim Goldbach – von links nach rechts: Dietrich Vollbrecht, Jens Palandt, Jan-Hinrich Brinkmann, Andreas Meyer, Hajo Goldbach).



In der Einleitung skizzierte der BIOS-Sprecher die **drei großen Problembereiche** in letzter Zeit, wobei es zugleich auch zu Informationsaustauschen gekommen ist.

(a) Dabei kam es im vergangenen Jahr zu einer **Zuspitzung der „Fronten“ zwischen den Befürwortern des Ausbaus vorhandener Schienentrassen (Ausbaustrecke: ABS) vor allem nach dem Konzept des (Optimierten) Alpha-E (plus Bremen) gem. Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) und den Befürwortern von Neubaustrecken**. ABS (mit Kapazitätserweiterung im Rahmen einer Generalsanierung) fordert nicht nur die Niedersächsische Landesregierung ganz besonders in Person des Niedersächsischen Verkehrsministers Olaf Lies (siehe das jüngste Statustreffen vom 15.12.2023, an dem wir auch in Vertretung der Stadt Burgdorf teilnahmen: Arnim Goldbach und Dietrich Vollbrecht, siehe gesonderte Protokollierung), sondern auch die überwiegende Anzahl von Landräten und Verwaltungsleitungen sowie die „Übergeordneten Bürgerinitiativen (ÜBI)“ – einschl. BIOS. Ganz besonders erregte die Gemüter ein Schreiben der DB an Celle mit Hinweis auf eine notwendige NBS (etwa entlang der A 7 / B 3 bis Celle mit zweifacher Einfädung in die Bestandsstrecke nördlich und südlich von Celle), wo kurz vorher bekannt wurde, dass es eine (noch) mündliche Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und dem Bundesverkehrsministerium (BMDV) gebe, nach der zunächst die Generalsanierung der Bestandsstrecke Ashausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover/Lehrte durchgeführt werden solle, und zwar mit Kapazitätserweiterungen und unter Berücksichtigung zentraler Forderungen des Dialogforum Schiene Nord (DSN) von 2015 (Modell: Alpha-E). Darauf reagierte empört der „zuständige“ Bundestagsabgeordnete Hennig Otte (CDU, MdB), aber (jüngst wiederholt) auch Hendrik Hoppenstedt (Dez. 2023 in einer Mail an BIOS) und Rebecca Schamber (in einem kurzen Gespräch am 24.01.2024). Nun ist jüngst bekannt geworden, dass der „knappe“ Bundeshaushalts 2024 (durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts über die Zulässigkeit von Extra-Haushalten mit Schuldenfinanzierung) für das Schienenprojekt in Norddeutschland erhebliche Auswirkungen haben wird – und zwar insofern als möglicherweise NBS gestrichen oder „vertagt“ werden. Das könnte für uns vor Ort sogar positiv sein, wenn dadurch die ABS-Lösung zum Tragen käme; allerdings bleibt immer noch festzustellen, dass wir hier von allen Lösungen betroffen wären, weshalb es auch so wichtig war und ist, im Kernforderungspapier der Stadt Burgdorf (einstimmiger Beschluss des Stadtrates vom 23.02.2023) alle Varianten zu betrachten (was dann auch Jan-Hinrich Brinkmann besonders hervorhob). Weitere Informationen unter TOP 2.

(b) Zum **Thema „Lärmschutz“** (das dann noch sehr vertieft werden sollte) wurde nochmals darauf verwiesen, dass nach Ansicht der DB die Strecke Celle-Lehrte keine Projektstrecke zur Blockverdichtung mehr ist (obwohl noch so im BVWP 2030 enthalten, der aber rechtlich nicht zwingend verbindlich ist). Dadurch entfällt ein gesetzlicher Anspruch auf mehr Lärmschutz. Das aber ist nicht nur ein großes Problem hier in Otze, sondern auch in Burgdorf, weil dort durch einen zu hohen Lärmpegel die städtebauliche Entwicklung stark beeinträchtigt sei, so Jan-Hinrich Brinkmann. Das betreffe übrigens auch Ehlershausen, wenn die Firma Hartmann-Valves den dortigen Standort zugunsten eines neuen östlich der B 3 aufgeben sollte und stattdessen ein Baugebiet geschaffen werden sollte. Damit verbinden sich große Hoffnungen auf übergesetzlichen freiwilligen Lärmschutz. Allerdings ist beim Statustreffen 2023 betont worden, dass es für 2040 eine neue Kapazitätsanalyse geben solle (im 2. Hj. 2024 zu erwarten), wonach dann nochmals geprüft werden solle, ob die Strecke Celle-Lehrte nicht doch wieder die Kriterien für eine Projektstrecke erfüllen würde.

(c) Zum **Thema „Schienenquerung bzw. Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge“** wurde zunächst die gute Kommunikation mit Vertretern der DB (Herr Steinmetz, Frau Baumeister, Frau Pandera) hervorgehoben. Für Otze ist danach die Ausschreibung für Planungsleistungen kurz vor der Entscheidung (mit 6 Bewerbungen nach Informationen bereits im Dez. 2023), die im Februar 2024 fallen soll. Das ausgewählte Planungsbüro soll dann unmittelbar mit Planung ab März 2024 beginnen. Das Projektende ist für Otze hoffentlich deutlich vor 2033. Für Ehlershausen ist die Machbarkeitsstudie in Arbeit bzw. kurz vor der Vollendung; die Ergebnisse sollen bald vorgestellt werden.

(2) Positionen zum Streit über die Schieneninfrastruktur „ABS vs. NBS“ bzw. „Pro und Contra Alpha-E“

Jens Palandt nahm zu dieser Frage in seiner Funktion als Stv. Regionspräsident ganz klar und eindeutig die Position der Region ein. Danach hat sich die Region in einem Schreiben des Regionspräsidenten an das BMDV in Berlin überaus eindeutig für die ABS-Variante ausgesprochen und stark gemacht – und dies durch zahlreiche Unterschriften aus Politik (auch Bundespolitik) und Verwaltung bekräftigt. Diese Position gelte für ihn weiterhin – auch als Mitglied von Bündnis90/Die Grünen (B90/DG).

Im Gegensatz dazu steht die Position von Matthias Gastel (B90/Die Grünen, MdB) im Raum. Er ist ganz klar für eine NBS durch die Lüneburger Heide, wie aus der umfassenden Korrespondenz mit BIOS (noch nicht abgeschlossen, eine letzte BIOS-Antwort steht noch aus) hervorgeht (hat sich entwickelt aufgrund einer Briefaktion der ÜBI – mit unserer Beteiligung im Sommer 2023). In dem Zusammenhang stellte Jens Palandt klar, dass das für die Mitglieder von B90/DG hier in Niedersachsen wohl nicht gelte; er wolle da aber einmal den Kontakt suchen – und dann auch mit uns in Kontakt bleiben.

Hinsichtlich des Deutschlandtaktes (DT) war man sich – nach ausführlichen Erläuterungen von Jan-Hinrich Brinkmann – einig, dass dieses Instrument grundsätzlich durchaus positiv zu beurteilen ist. Aber die strenge Ausrichtung an 30/60-Minuten-Takten mit der Folge von dann für notwendig erachtete 300 km/h-Geschwindigkeiten ist kritisch zu sehen – vor allem dann, wenn dieses Argument allein auf NBS hinauslaufen würde (was in der Diskussion tatsächlich zu beobachten ist: siehe oben die Diskussion mit Matthias Gastel). Ein DT kann durchaus modifiziert werden und mit weniger strengen Zeitvorgaben auskommen. Das hatte bereits Olaf Lies beim Statustreffen (Dez. 2023) gefordert und angekündigt, sich dafür in Berlin einzusetzen. Dem kann man sich nur anschließen.

(3) Mehr Lärmschutz - auch ohne Projektstrecke Celle-Lehrte?

In ausführlichen Erläuterungen machte Jan-Hinrich Brinkmann klar, wie wichtig mehr Lärmschutz hier vor Ort sei. Dabei haben alle durchaus nichts gegen mehr Güterverkehr auf der Schiene, wenn es dem Klima dient. Aber dann muss es auch entsprechende Entlastungen geben. Und da droht Gefahr. Denn – wie oben schon erläutert (TOP 1) – die Strecke Celle-Lehrte bleibt vermutlich ohne den Charakter einer Projektstrecke, was gesetzlichen Lärmschutz ausschließt. Dennoch ist zu befürchten, dass der Lärm große Einschränkungen bei der örtlichen und regionalen Entwicklung bringen könnte. Darauf wurde oben schon hingewiesen.

Insofern ist es interessant und wichtig, dass die Stadt Burgdorf mit der DB Kontakt aufgenommen hat, um zu erfahren, was man hinsichtlich Lärmschutz tun könne und

wie kostenintensiv Lärmschutz hier vor Ort sein könne. Die Diskussion ist noch im Gange. Ein Papier ist in der Abstimmung und soll als Öffentliche Mitteilung bald veröffentlicht werden. Darauf kann man sehr gespannt sein. Und der Stadt gilt unser Dank, solche Initiativen ergriffen zu haben.

(4) Projekte „Schienenquerungen“ bzw. „Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges“ in Otze, aber auch in Ehlershausen (und ggf. in Aligse)

Wie oben unter TOP 1 schon erwähnt, sind sowohl für Otze als auch für Ehlershausen erste Schritte zu Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges auf der Planungsebene getan. Für Aligse ist ebenfalls eine solche Entwicklung zu erwarten.

In der oben erwähnten Öffentlichen Mitteilung der Stadt Burgdorf über das Thema „Lärmschutz“ (s. TOP 3) könnten auch Kostentendenzen für die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Ehlershausen und Otze enthalten sein. Auch darauf darf man sehr gespannt sein.

3. Teilnahme an Sitzungen der „Überregionalen Bürgerinitiativen (ÜBI)“

(1) Am 22.02.2024 fand die ÜBI-Sitzung in Engensen statt, organisiert vom „Bürgerforum Burgwedel“ (Thomas Chlouba u. a.). Wir mussten also „ausnahmsweise“ einmal nicht weit fahren. Als wesentliche Ergebnisse wurden zwei Forderungen/Anliegen formuliert:

1. Die ÜBI bekennen sich eindeutig zur Generalsanierung XXL der Strecke Ashausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover/Lehrte (sog. „Alpha-E-Strecke: Ausbau“). Dabei sollen so viele Anliegen des Dialogforums Schiene Nord (DSN) von 2015 wie möglich umgesetzt werden, einschl. Kapazitätserweiterungen.
2. Einem evt. neuen Dialogforum werden die ÜBI nur dann die Unterstützung geben und beitreten, wenn nach „objektiver“ Prüfung durch unabhängige Gutachter zweifelsfrei nachgewiesen wird, dass es ohne Neubaustrecke dann doch nicht gehe.

Der BIOS-Sprecher hatte die Gelegenheit, diese Forderungen „nach Berlin zu tragen“, indem er im Rahmen der Politischen Informationsfahrt nach Berlin (s. u.) beim Treffen mit Hendrik Hoppenstedt (CDU, MdB) diese obigen Forderungen vortragen konnte.

(2) Am 04.07.2024 fand (eigentlich schon geplant für den Juni) eine ÜBI-Video-Sitzung statt. Dabei war die Ausschreibung der DB für eine Raumverträglichkeitsprüfung im Raum einer Neubaustrecke (etwa A 7 / B 3) ein wesentlicher Diskussions- und Kritikpunkt. Gefordert wurde dagegen zum wiederholten Male (siehe bereits oben), dass die Generalsanierung XXL der Bestandsstrecke mit kapazitätserweiterten Maßnahmen und der Erfüllung möglichst vieler Forderungen von Alpha-E (plus – nach BVWP 2030) nun endlich konkrete Formen annehmen müsse. Ohne dies sei auch nicht möglich, über ein neues Dialogforum zu „verhandeln“, denn erst dann könne – objektiv durch eine unabhängige Organisation – ein eventueller Bedarf für eine NBS erkennbar werden. Das Thema wird uns in der 2. Jahreshälfte 2024 sicherlich noch beschäftigen (siehe Kap. B.).

4. Politische Informationsfahrt nach Berlin 05.-07.03.2024

Seit Beginn der BIOS sind wir in engem Kontakt zu unseren Bundestagsabgeordneten in Berlin. Das ist wichtig, denn alles, was wir hier fordern, wird in Berlin entschieden. Daraus ist unter anderem ein sehr intensiver und vertrauensvoller Informationsaustausch mit Dr. Hendrik Hoppenstedt (MdB, CDU) entstanden. Ein letztes Gespräch hatten wir mit ihm am 05.05.2023 in Otze im Altenteilerhaus geführt. Wir haben darüber berichtet (www.bios-otze.de). Kurz vor der Verabschiedung hatte er uns damals dann noch ein interessantes Angebot gemacht – nämlich an einer politischen Informationsfahrt nach Berlin teilzunehmen. Frau Barbara Konze als seine Mitarbeiterin im Wahlkreisbüro in Hannover hatte sich die Idee gleich „notiert“ und angekündigt, sich im Herbst dazu zu melden.

Das tat sie dann auch und sandte uns im Dezember v. J. eine offizielle Einladung zu. Und Anfang Februar kam das Programm der Fahrt – wahrlich ein sehr „konzentrierter“ Ablauf. Dazu gleich mehr. Inzwischen hatten wir von unserer Seite die Fahrt organisatorisch vorbereitet, indem Interessenten gesucht (und gefunden) und die entsprechenden personellen Daten erfasst wurden. Die Zusammenarbeit mit dem Wahlkreisbüro war ausgesprochen gut.

Die Interessenten rekrutierten sich zunächst natürlich aus der BIOS. Allerdings waren da noch einige Plätze frei, sodass der Stammtisch angesprochen wurde. Immerhin ist die BIOS aus dem Stammtisch entstanden. Teilnehmer waren (eigenes Bild, aufgenommen im Außenbereich des Bundespräsidialamtes – von links nach rechts):



Von links nach rechts: Reinhard Lüssenhop, Walter Wundram, Wilfried Scholze, Helmut Nentwich, Arnim Goldbach, Manfred Kuchenbecker, Lothar Demuth, Hans Peter Grupe, Friedhelm Döbel, Joachim Wartmann, Carl Hunze.

Leider mussten Dietrich Vollbrecht und Helmut Beier kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen absagen; ihnen sagen wir „Gute Besserung“.

Das Programm war inhaltlich breit gestreut. Wir waren

- im Bundesministerium der Verteidigung
- im Bundespräsidialamt (Schloss Bellevue und weitere Gebäude)
- im Deutschen Dom (Parlamentarische Ausstellung des Deutschen Bundestages)
- in der Gedenkstätte Berlin-Hohenschönhausen (ehem. Stasi-Untersuchungshaftanstalt)
- auf der Museumsinsel
- im Tränenpalast
- in der Gedenkstätte Deutscher Widerstand
- beim Denkmal für die ermordeten Juden Europas
- im Bundestag (Besucherbereich und Glaskuppel, Gespräch mit Hendrik Hoppenstedt mit anschließendem Fototermin)
- bei der Gedenkstätte Berliner Mauer (Bernauer Straße)

Die Präsentationen und Vorträge sowie die Darbietungen waren sehr informativ und hoch interessant; das gilt auch für die Reiseleitungen. Organisatorisch lief alles reibungslos. Besonders interessant war natürlich der Besuch des Deutschen Reichstages, wo der Bundestag seinen Sitz hat – und von uns interessiert wahrgenommen wurde.



Dort trafen wir auch Hendrik Hoppenstedt, der sich eine Stunde Zeit nahm, um uns mit Informationen zu versorgen sowie Rede und Antwort zu stehen.

Dabei konnten wir eines unserer derzeitig besonders drängenden Anliegen seitens BIOS zum Ausdruck bringen, dass er sich dafür hier in Berlin einsetzen möge, von der Deutschen Bahn endlich einen Sanierungsplan für die Generalsanierung XXL der Strecke Ashausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover/Lehrte einzufordern. Denn wir

befürchten, dass die DB nur eine Spar-Sanierung „erhofft“ bzw. umsetzen möchte, um damit zu „beweisen“, dass es ohne Neubaustrecke einfach nicht gehe. Vielmehr fordern wir (auch im Zusammenspiel mit vielen anderen Bürgerinitiativen im Heidegebiet), dass es zu einer Generalsanierung mit kapazitätserweiternden Maßnahmen kommt, die zugleich möglichst viele Forderungen von Alpha-E nach dem Dialogforum Schiene Nord (DSN) 2015 umsetzt. Erst dann kann man seriös und begründet erkennen, ob später nicht doch eine NBS erforderlich ist. Und auch erst dann macht ein neues Dialogforum Sinn. Diese Botschaft hat er interessiert aufgenommen.



Ein Fototermin schloss das Treffen ab (Foto vom Bundestagsbüro Hendrik Hoppensstedt) – siehe auch Anhang mit Pressemitteilung vom 15.03.2024:



Von links: Helmut Nentwich, Joachim Wartmann, Wilfried Scholze, Arnim Goldbach, Walter Wundram, Hans Peter Grupe, Hendrik Hoppensstedt, Lothar Demuth, Carl Hunze, Friedhelm Döbel, Reinhard Lüssenhop

„Abgerundet“ und eingerahmt wurde das Programm von einem Abend- und zwei Mittagessen. Für die Erreichung der Örtlichkeiten hatten wir einen Bus zur Verfügung. Abends konnten wir die Freizeit genießen – wie sich unschwer erkennen lässt.



Unser Dank gilt neben der organisatorischen Begleitung durch Barbara Konze natürlich Hendrik Hoppenstedt, der uns dieses Erlebnis ja erst ermöglichte. Aber ich möchte mich persönlich auch bei der „Otzer Crew“ bedanken, die nicht nur hoch interessiert war, sondern sich auch organisatorisch stets zuverlässig und vorbildlich gab.

5. Statt eigenen Zähl- und Messaktionen: Auswertung wichtiger Daten der Messstelle Celle des Eisenbahnbundesamtes (EBA)

Wie schon an mehreren Stellen bekanntgegeben, haben wir mit der 7. Zähl- und Messaktion im April 2023 unsere umfangreichen Aktivitäten am Bahnübergang Otze (und Ehlershausen) abgeschlossen. Die Ergebnisse haben – nach Bekunden einiger Entscheidungsträger – auch wertvolle Hinweise gegeben. Seitdem werten wir die Ergebnisse der Messstelle Celle des Eisenbahnbundesamtes (EBA) für uns aus. Begonnen haben wir damit mit dem 2. Halbjahr 2023. Für 2024 haben wir die Ergebnisse gestrafft in Kapitel C dargestellt (Erhebungen durch Hajo Goldbach).

6. Informationsschreiben an die Otzerinnen und Otzer über das „Tunnelprojekt“ in Otze: Aktuelles zum Projekt „Tunnel“ in Otze (Abdruck im HK Nr. 210, S. 34) und Information der DB InfraGO

Seit Anfang 2016 treten wir als BIOS dafür ein, neben mehr Lärmschutz auch zu verhindern, dass durch lange Schrankenschließzeiten am Bahnübergang in Otze unser Dorf praktisch in zwei Teile zerschnitten wird. So steht es auch in unserer Satzung.

Wir müssen damit rechnen, dass in Zukunft mehr Züge durch Otze fahren. Wir sind aus ökologischen Gründen zwar nicht dagegen, fordern aber auch entsprechende Entlastungen. Und dazu gehört für uns ganz wesentlich, die Bahnstrecke sicherer und ohne Zeitverzögerungen queren zu können.

Warum ist das für uns so wichtig? Eine höhenungleiche Schienenquerung ist deswegen für uns in Otze so wichtig, weil wir so – trotz höherer Zugzahlen – mehr Sicherheit an der Worthstraße bekommen. Denn: Ein großer Teil unserer sozialen Infrastruktur – Schule, Kindergarten, Altenheim – liegt von „Groß-Otze“ aus gesehen jenseits des Schienenverlaufs. Und die Feuerwehr muss ggf. auch schnell von „Groß-Otze“ nach „Klein-Otze“ kommen können. Und ganz allgemein lässt sich beobachten, dass immer wieder Fahrzeuge, Fahrräder und/oder Fußgänger noch bei Rot hastig die Schienen queren. Jüngste Vorfälle an Bahnübergängen in anderen Orten möchten wir in Otze tunlichst vermeiden.

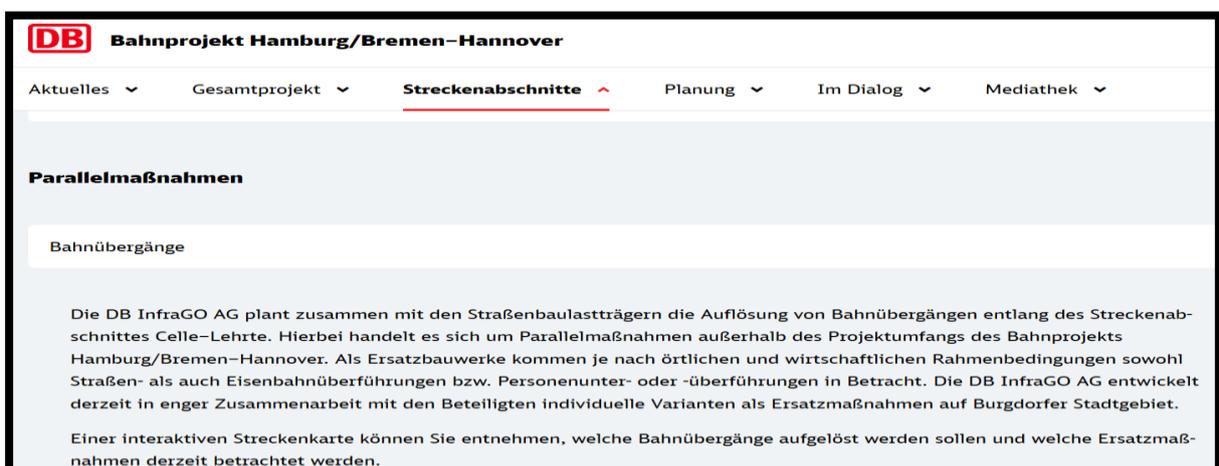
Deshalb begrüßen wir es als BIOS, dass die Deutsche Bahn (DB) – unter Einbeziehung der Stadt Burgdorf und unsererseits – plant, eine bestandsnahe Unterführung als Querungshilfe zu errichten. Ein Planungsbüro wurde von der DB bereits mit der Vorplanung beauftragt. Damit soll die grundsätzliche Möglichkeit einer bestandsnahen höhenungleichen Schienenquerung herausgearbeitet werden.

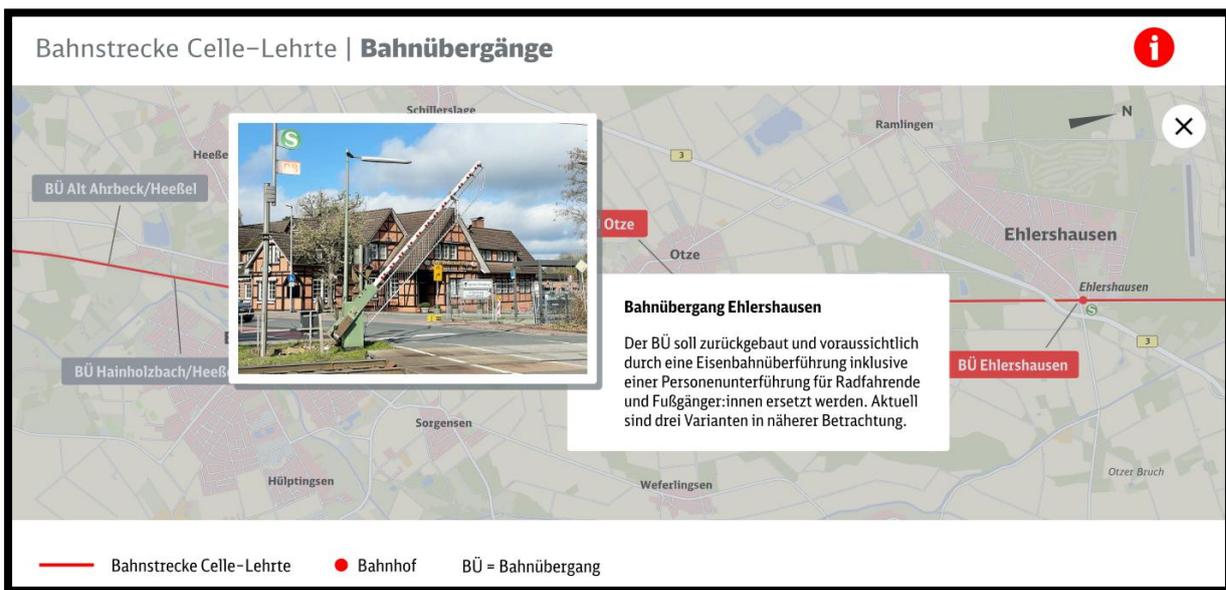
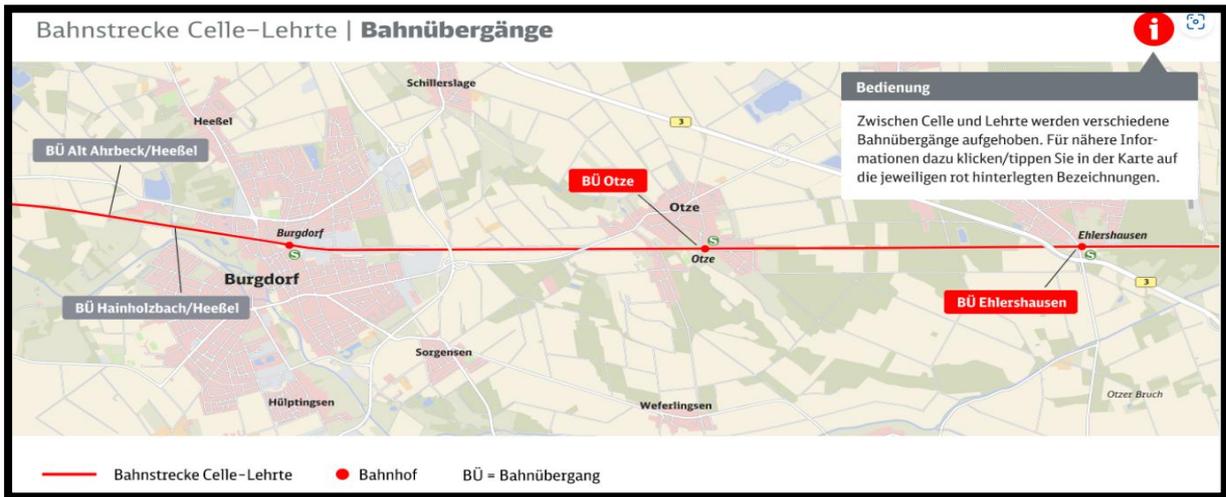
Aber wir wissen natürlich auch, dass ein solches Projekt ein erheblicher Eingriff in die örtliche Struktur und Natur darstellt. Deshalb sind wir dafür, eine solche Unterführung möglichst natur- und sozialverträglich zu realisieren. Auf der anderen Seite muss auch gewährleistet sein, dass die großen Fahrzeuge – v. a. der Landwirtschaft und Feuerwehr – durchfahren können.

Wir sind sicher, dass der gesamte Ort die Vorzüge einer solchen Baumaßnahme zu würdigen weiß. Und deshalb setzen wir ganz wesentlich auf eine möglichst große Unterstützung der Otzerinnen und Otzer bei der Realisierung dieses sehr sinnvollen Projekts. Selbstverständlich werden wir weiter zeitnah informieren, um möglichst große Transparenz und damit Vertrauen zu sichern.

(Verweis auf: Mitteilung der Stadt Burgdorf – M 2024 0782 vom 26.04.2024 – für Sitzung des Ortsrates Otze am 23.05.2024)

Kurze Zeit später hat die DB InfraGO die Projekte „Otze“ und „Ehlershausen“ auf ihrer Informationsplattform veröffentlicht (Mail am 14.06.2024) – wieder ein positiver Schritt:





7. Teilnahme an Versammlungen: Rats-Ausschuss USB Stadt Burgdorf und Ortsrat Otze

Am 16.01.2024 nahm der BIOS-Sprecher auf Einladung an der Sitzung des **Ratsausschusses Umwelt, Stadtentwicklung, Bau (USB)** teil. Dort berichtete er vor allem für die jüngsten Entwicklungen in 2023 – vor allem im 2. Hj. 2023 – zum Thema „Schiene“: Kernforderungen der Stadt Burgdorf, Fronten zwischen Verfechtern einer Neubaustrecke (NBS) und einer Ausbauvariante (ABS), Statustreffen des Projektbeirates Alpha-E mit dem Niedersächsischen Verkehrsministerium im Dezember 2023 (Arnim Goldbach und Dietrich Vollbrecht; s. Jahresbericht 2023), Folgen für die Stadt Burgdorf (v. a. Otze und Ehlershausen).

Am 23.05.2024 nahm der Sprecher an der Sitzung des Orsrates Otze teil. Immerhin ging es um eine Mitteilungsvorlage der Stadt Burgdorf zu den Bahnübergängen in Otze und Ehlershausen. Dabei wurde vor allem über den Stand der Entwicklung zur Beseitigung eines höhengleichen Bahnüberganges (Tunnel) in Otze berichtet.

An drei Terminen nahmen wir an den Sitzungen der Otzer Vereine und Verbände e. V. (OVV) teil: 26.02. (Delegiertenversammlung), 23.04. (Hauptversammlung), 18.06. (Delegiertenversammlung). Dabei ging es unter anderem um die Neufassung der Satzung der OVV, an der wir unterstützend beteiligt waren.

8. Sitzungen des Leitungsteams (LT) und Jahreshauptversammlung

(1) Wir hatten am 07.05.2024 unsere 9. Ordentliche Jahres-Mitgliederversammlung. Wahlen standen diesmal turnusmäßig an. Das Protokoll ist auf der Homepage zu finden. Das Leitungsteam (LT) setzt sich nun wie folgt zusammen: siehe Übersicht unten.

(2) Das LT tagte im 1. Hj. 2023 drei Mal: 08.02., 12.04. („Jubiläum“: 50. LT-Sitzung) und 20.06. Siehe Protokolle der LT-Sitzungen Nr. 49-51. Die ersten beiden LT-Sitzungen waren noch dem „alten“ LT vorbehalten; zur dritten LT-Sitzung fand sich dann das „neue“ LT zusammen.

(3) Das (5.) Leitungsteam 2024-2026: Stand 07.05.2024

Name (alphabetische Reihenfolge)	Funktion im Leitungsteam (LT) der BIOS (ggf. variabel und situativ veränderbar)
Joachim Dorner	Recht und Rechtsberatung; besondere Aufgaben in rechtlichen Angelegenheiten
Arnim Goldbach (1. Vorsitzender / Sprecher)	1. Vorsitzender (§§ 26 ff. BGB) und Sprecher, Vertretung der BIOS; Grundsatzfragen und Politik, Kontakte nach außen; Protokoll
Hajo Goldbach	IT/EDV-Bereich, Homepage, Mitgliederverwaltung
Hans Peter Grupe	Technische Organisation, bes. Aufgaben in Organisation und Technik
Andreas Meyer	Politische Beratung, Kontakte zu Politik und Verwaltung
Dietrich Vollbrecht (2. Vorsitzender / Stv. Sprecher)	2. Vorsitzender (§§ 26 ff. BGB) und Stv. Sprecher; Finanzen: Kassenführung, Beitragswesen, Kontoführung, Jahresabschluss
(NN)	
(NN)	

B. BIOS im 2. Halbjahr 2024 – Bei den Projekten zur neuen, höhenungleichen Schienenquerung geht es erfreulicherweise weiter.

1. Überblick

Seit Darstellung des 1. Halbjahres in Teil A haben wir vom BIOS-Leitungsteam für das 2. Halbjahr weniger „Aufregendes“ zu berichten. Während im 1. Halbjahr unsere politische Informationsfahrt nach Berlin auf Einladung von Hendrik Hoppenstedt bedeutsam war, haben wir (Arnim Goldbach und Hajo Goldbach) im September (12./13.09.) an einer Veranstaltung in Loccum teilgenommen, die zum Thema hatte: „Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse“. Zugegeben, die Formulierung des Themas könnte den Anschein erwecken, dass die Inhalte unsere Problematik nicht zu 100 % treffen würden. Allerdings waren die einzelnen Beiträge dann doch auch für uns ganz aufschlussreich. Wir haben die wesentliche Inhalte und Erkenntnisse aus unserer Sicht in einer Zusammenfassung dargestellt. Das Ergebnis findet sich in Kap. 2 und auf unserer Homepage www.bios-otze.de.

Das Grundproblem schon hier: Seit vielen Jahren wurde an der Infrastruktur „gespart“ (und leider nicht nur dort) – mit deutlichen Folgen für die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – übrigens auch beim Güterverkehr. Und dabei wird unverständlicherweise in die „Unpünktlichkeitsquote“ noch nicht einmal die ganz ausgefallenen Züge eingerechnet, obwohl die ja „besonders unpünktlich“ sind (was übrigens auch dazu geführt hat, dass Züge mit einer Verspätung von über einer Stunde ganz gestrichen wurden, weil die dann nicht mehr in der Statistik für die Pünktlichkeit – genauer wohl: Unpünktlichkeit erschienen sind). Mehr in Kapitel 2.

Aber der Nutzen solcher Veranstaltungen liegt auch darin, „in den Pausen“ und am Abend neue „Gesichter“ kennenzulernen und mit Bekannten vertieft zu diskutieren. Als neues „Gesicht“ konnten wir die Verkehrsexpertin der SPD im Niedersächsischen Landtag – Frau Dr. Dörte Liebetruh – sogar für ein Gespräch (mit Thordies Hanisch) gewinnen (eine grundsätzliche Zusage ist für das neue Jahr haben wir bereits); außerdem konnten wir mit den beiden Leitern des Projektbeirates Alpha-E ausführlich sprechen. Und die Veranstaltung war auch noch aus einem anderen Grund nützlich für mich als Sprecher; denn damit konnte ich zugleich einen Vortrag zum Thema „Deutsche Bahn – aus dem Takt?“ bei unserem Ehemaligen-Treffen an der Uni Göttingen im November halten.

Was unsere direkten Probleme am Bahnübergang Otze angeht, so hat sich tatsächlich etwas getan: Baugrundsondierungen sind inzwischen erfolgreich verlaufen, worüber Ende des Jahres oder Anfang kommenden Jahres berichtet wird (vermutlich auch auf der Ortsratssitzung am 23.01.2025. Mehr dazu in Kap. 3.

2. Gespräche und Teilnahme an Veranstaltungen / Diskussionen: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Inhalte der Tagung: „Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse“ vom 12. bis 13.09.2024, Ev. Akademie Loccum (aus Sicht von BIOS)

(1) Zwei Personen vom Leitungsteam der BIOS – Arnim und Hajo Goldbach – nahmen auf Einladung der Ev. Akademie Loccum an einer Veranstaltung mit dem Titel „Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse“ am 12./13. September 2024 teil. Obwohl das Thema die „BIOS-Agenda“ nicht vollständig abdeckt, waren doch viele wertvolle Informationen auch für uns zu erwarten. Und das Knüpfen neuer Kontakte sowie die Gespräche zwischen den offiziellen Tagesordnungspunkten sind erfahrungsgemäß auch nicht unwichtig. Schließlich hatte auch die Stadt Burgdorf Interesse an dieser Veranstaltung, konnte aber selbst nicht teilnehmen (Jan-Hinrich Brinkmann).

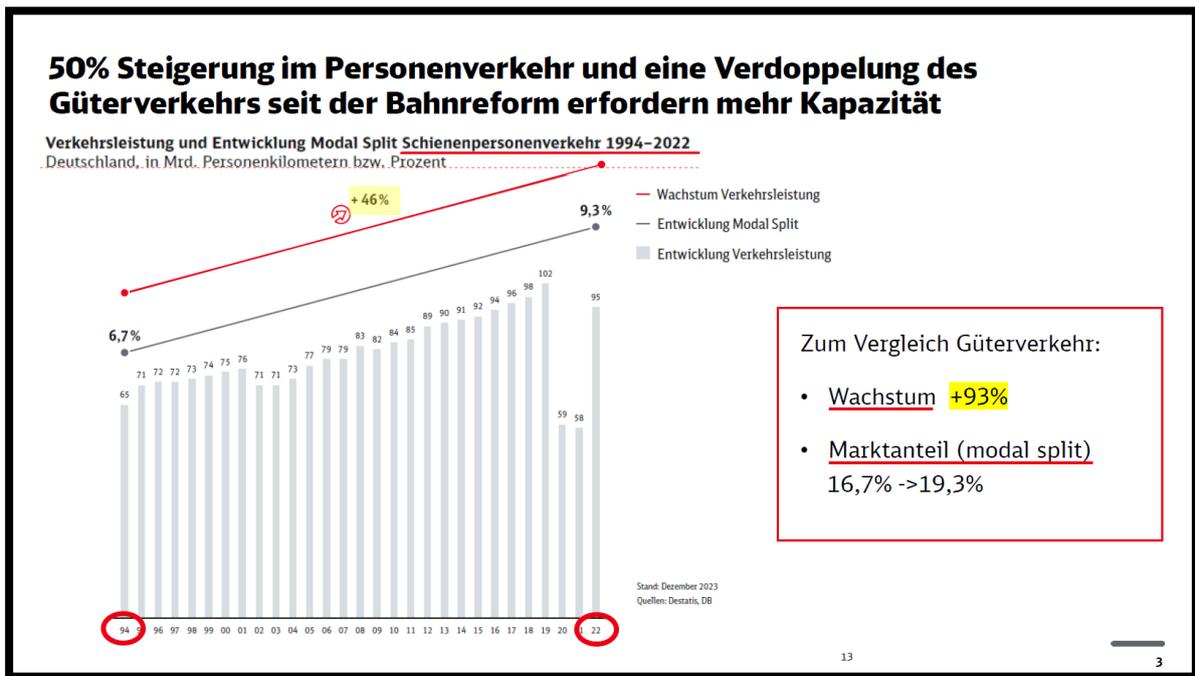
(2) Das Programm zeigt die folgende Abbildung aus dem Tagungsflyer (dort entnommen).

Wie erkennbar, drehte sich „alles“ um die Schieneninfrastruktur und deren Finanzierung (auch mit interessanten Bezügen zur Schweiz und zu Österreich). Da wir hier vor Ort von allen Infrastrukturmaßnahmen betroffen sind bzw. wären, haben wir vor allem auf die Konsequenzen für uns geachtet. Immerhin soll ja in Otze selbst (von uns geforderte) Infrastrukturmaßnahmen ergriffen werden (Unterführung, Lärmschutz).

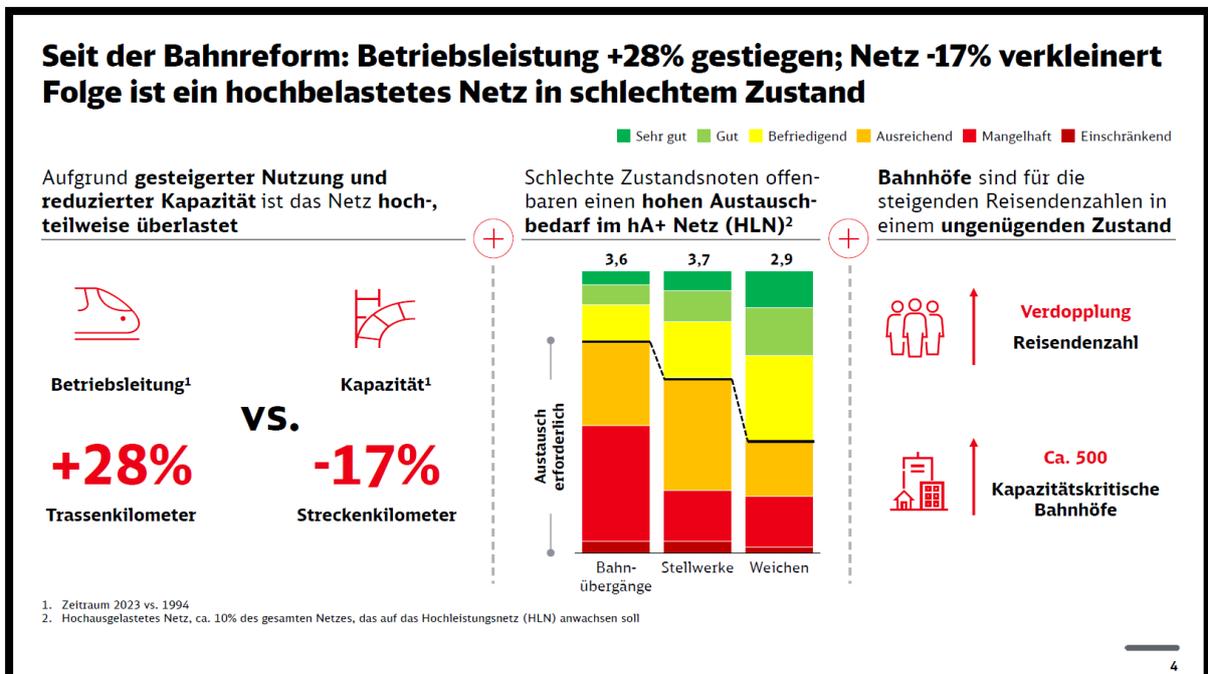
Donnerstag, 12. September 2024		Freitag, 13. September 2024	
14:00	Begrüßung und Einleitung <i>Dr. Joachim Lange</i> , Evangelische Akademie Loccum <i>Dr. Carla Eichmann</i> , Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Hannover	19:30	Die Finanzierung von Sanierung, Aus- und Neubau der Bundesschiene nach dem Urteil zur Schuldenbremse <i>Michael Theurer</i> , MdB, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Berlin (online)
	Deutschlandtakt und Deutschlandtempo		Verlässliche Finanzierung der Bahninfrastruktur: Schweizer Erfahrungen mit Schuldenbremse und Fondslösungen – (was) kann Deutschland davon lernen? <i>Dr. Frank Schley</i> , SchleyConsult, Bern
14:10	Deutschlandtakt und Deutschlandtempo: Was hat der Bundesgesetzgeber 2023 beschlossen? Wo stehen wir in der Diskussion? <i>Dr. Jörg Sandvoß</i> , ehem. Konzernbeauftragter Gemeinwohlorientierte Infrastruktur der DB AG, Darmstadt		Gemeinsame Diskussion Anschl. Gelegenheit zum informellen Austausch
14:40	Was bedeutet das für die Planung und Genehmigung von Bundesschiene und die Möglichkeiten einer guten Bürgerbeteiligung? <i>RA Dr. Holger Schmitz</i> , Noerr Partnerschaftsgesellschaft mbB, Berlin		Freitag, 13. September 2024
	Gemeinsame Diskussion	08:15	Einladung zur Morgenandacht, anschl. Frühstück
15:30	Kaffee und Kuchen		Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach?
16:00	Was ist der Deutschlandtakt – welche Vorteile bietet er wem? <i>Philipp Schröder</i> , Marktverantwortlicher Consulting, SMA und Partner AG, Zürich	09:30	Überlastung der Schienenwege und der Bedarf einer zügigen Ausweitung der Netzkapazität <i>Dr. Karl-Heinz Rochlitz</i> , Bundesnetzagentur, Bonn
	Offene Fragen beim Deutschlandtakt-Konzept <i>Peter Westenberger</i> , Geschäftsführer, DIE GÜTERBAHNEN, Berlin		In Stein gemeißelt oder moving target? Langfristige Infrastrukturplanung in Zeiten des Wandels von Klima, Gesellschaft und Technik <i>Dr. Thomas Rössler</i> , Geschäftsführender Gesellschafter, HTC Hanseatic Transport Consultancy, Hamburg
	Bedarfsplanung, GVFG-Förderung, Streckensanierung ... und was braucht's noch für den Deutschlandtakt? <i>Dr. Carla Eichmann</i> , Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Hannover		Stehkaffee
	Gemeinsame Diskussion	15:00	Ende der Tagung/Stehkaffee
18:30	Abendessen	15:20	Abfahrt des Busses nach Wunschdorf (Ankunft ca. 16.00 h)
		11:00	Wie können die Perspektiven von Kommunen, Verbänden und Initiativen aufgenommen werden? <i>Ilana Schröder</i> , Technische Universität Braunschweig
			Infrastrukturplanung zwischen bundespolitischen Entscheidungen und lokaler/regionaler Beteiligung Diskussion <i>Rainer Rempe</i> , Landrat, Landkreis Harburg, Winsen (Luhe) <i>Malte Diehl</i> , Vorsitzender, Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Niedersachsen/Bremen e. V., Oldenburg <i>Ilana Schröder</i> , TU Braunschweig
		12:30	Mittagessen
		13:30	Wie weiter mit Deutschlandtakt und Deutschlandtempo? Abschlussdiskussion <i>Minister Olaf Lies</i> , Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Hannover <i>Udo Schiefner</i> , MdB, Vorsitzender Verkehrsausschuss, Deutscher Bundestag, Berlin (online) <i>Matthias Gastel</i> , MdB, Mitglied der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen im Verkehrsausschuss, Deutscher Bundestag, Berlin (online) <i>Thomas Bareiß</i> , MdB, Obmann der CDU/CSU-Fraktion im Verkehrsausschuss, Deutscher Bundestag, Berlin (online) <i>Ingrid Felipe</i> , Vorständin Infrastrukturplanung und -projekte, DB InfraGO AG, Frankfurt a.M. (online)
			Aufgrund der Sitzungswoche des Deutschen Bundestages werden die MdBs online zugeschaltet.

(3) Die folgenden Abbildungen sind ausgewählten Vortragsfoliensammlungen entnommen (*eigene Kommentare kursiv*):

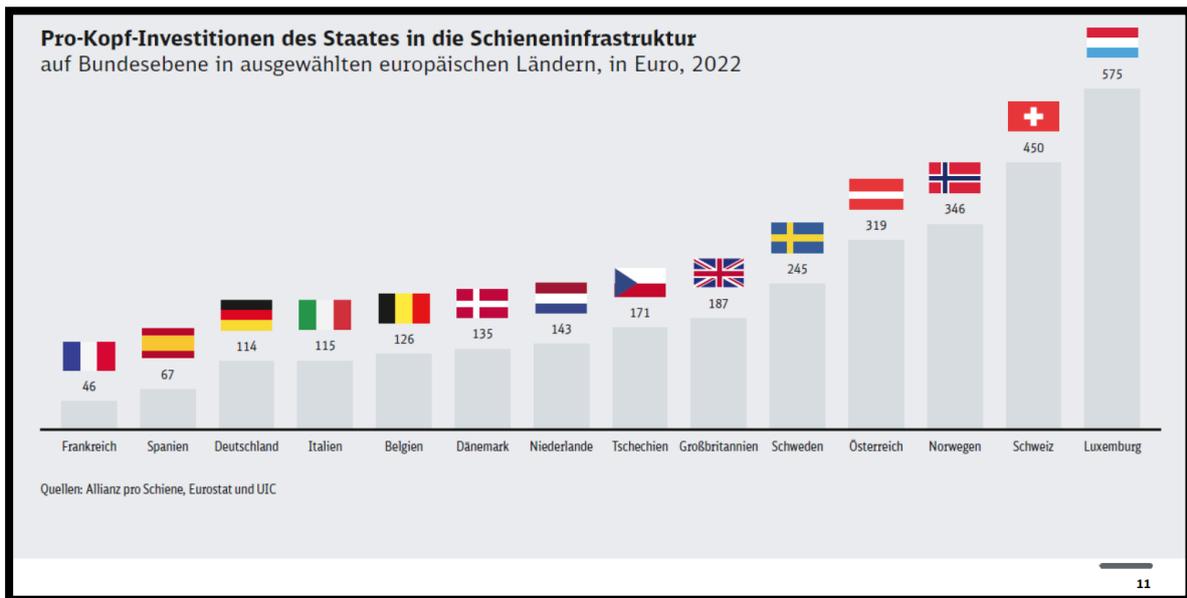
Vortrag: Dr. Jörg Sandvoß, Initiative Deutschlandtakt:



Seit der formalen Bahnprivatisierung (Umwandlung Bundesbetrieb § 26 BHO in eine Aktiengesellschaft/AG) ist das Wachstum der Leistungen auf der Schiene klar erkennbar, ohne dass die Infrastruktur auch mitgewachsen ist. Das beweist ganz klar die nächste Grafik. Außerdem ist festzustellen, dass bis 2015 die Netto-Investitionen in das Schienennetz sogar negativ gewesen sind, d. h. die Abschreibungen waren höher, als die getätigten Investitionen.



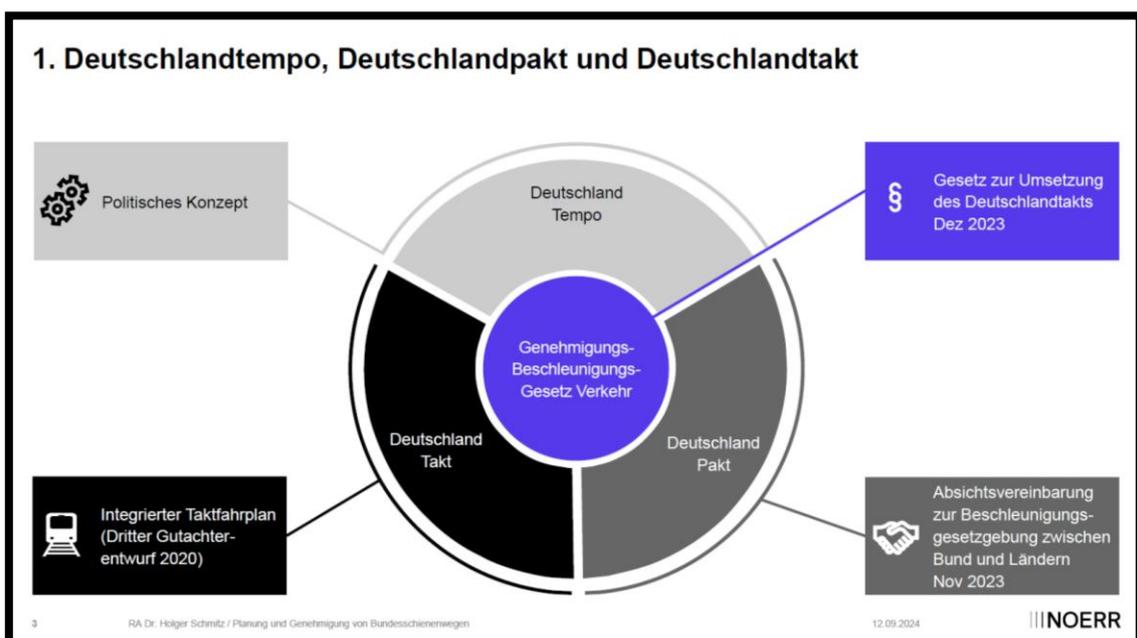
Grundstruktur des Modells „Deutschlandtakt“ (in welcher konkreten Form auch immer) im Vergleich zum „klassischen Modell“:



Die Geschwindigkeit wird nicht als wichtigstes Ziel des DT angesehen, sondern Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Diese Prioritätensetzung unterstützen wir.

Österreich und auch die Schweiz werden häufig als Vorbild für Deutschland genannt. In beiden Ländern wurde das Bahnwesen nicht privatisiert, in Deutschland dagegen schon – wenn auch „nur“ formal durch die Wahl einer privatrechtlichen Rechtsform (Aktiengesellschaft: AG), während der Bund vollständiger Eigentümer (100 %) geblieben ist (Reform 1994). Ob die reine formale Privatisierung ein Grund für die Schienenprobleme in Deutschland ist, ist schwer nachweisbar. Allerdings war es nur dadurch möglich, die DB an die Börse bringen zu wollen, was erst 2008 zurückgenommen wurde. Ein angestrebter Börsengang mit entsprechender Marktorientierung kann grundsätzlich aber schon als Problem gesehen werden, da aufgrund des hohen Fixkostenanteils des Bahnwesens Marktmechanismen dysfunktional wirken können.

RA Dr. Holger Schmitz:



Die Raumordnungsplanung ist in Niedersachsen nur alle 10 Jahre überprüfungspflichtig. Da gibt es (zu) viel Raum für Aktivitäten der DB hinsichtlich einer NBS. Diese Frist sollte verkürzt werden. Außerdem muss zwischen Beschleunigung der Planung und der Bürgerbeteiligung ein sinnvoller Ausgleich geschaffen werden.

Peter Westenberger, DIE GÜTERBAHNEN:

Welche Rolle spielt Geschwindigkeit?

- Rüdiger Grube, DB 2012: „Ein Zug, der in Deutschland 250 fährt, ist schnell genug.“
- 2018 kehrt der dominante Fernverkehrsbetreibers DB zum Ziel von V_{max} 300 km/h bzw. Reisezeit unter 4 Stunden v.a. auf bestimmten Relationen zurück – Prämisse im Deutschlandtakt-Zielfahrplan
- Die Kapazität (in Zugzahlen) steigt mit sinkenden Geschwindigkeitsdifferenzen und sinkendem Zugabstand (Bremsweg! Sicherungstechnik!)



Offene Fragen beim Deutschlandtakt-Konzept 12. September 2024 12

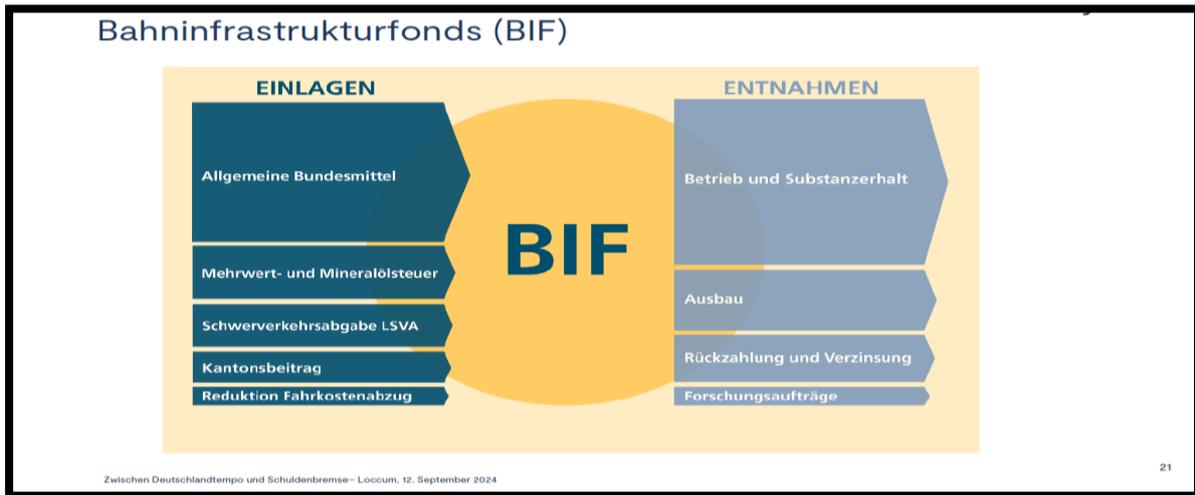
Welche Rolle spielt Geschwindigkeit?

- Reale Reisezeiten im Personenfernverkehr werden nicht nur vom Anteil von Hochgeschwindigkeitsstrecken, sondern auch vom Gesamtreiseweg sowie der Führung von Linien und Strecken (insb. Einfahrbereichen in großen „Knoten“) bestimmt
- Im Güterverkehr sind vor allem eine durchgehende Elektrifizierung/Achslasten/Steigungen/Lichtraumprofile (= streckenseitig) sowie Zahl und Dauer der Überholungshalte sowie Richtungswechsel maßgeblich für die Transportdauer
- Reisezeitverkürzungen werden in der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Rechnung potenzieller Infrastrukturinvestitionen stark positiv gewichtet



Offene Fragen beim Deutschlandtakt-Konzept 12. September 2024 13

Die Aussage von Grube macht nach wie vor Sinn, v. a. vor dem Hintergrund, dass noch höhere Geschwindigkeiten einen überproportionalen Energieverbrauch und Verschleiß verursachen. Und wenn dann noch die Geschwindigkeit bei der Nutzen-Kosten-Analyse (NKV) ein besonders hohes Gewicht erhält, überrascht es nicht, dass langsamerer Schienenverkehr – z. B. der Güterverkehr (SGV) – im Vergleich zum SPFV schlechter abschneidet.

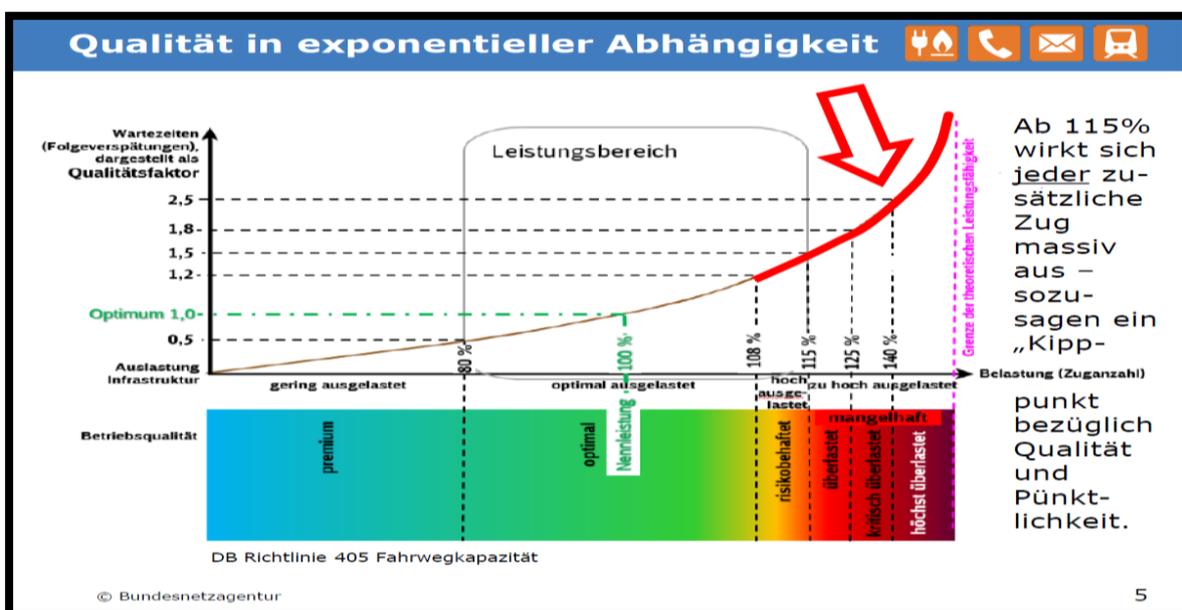


Das scheint – bei allen Problemen im Einzelnen – eine gute Möglichkeit der stabilen Finanzierung der Bahninfrastruktur zu sein, begleitet von einem zielorientierten Bahnmanagement mit Leistungsvereinbarungen. Außerdem wird nur eine Rentabilität von 0 % angestrebt, bei der DB aber soll sie größer als 0 % sein (s. o. bereits zur Privatisierung und zum geplanten Börsengang) Aber: Geringe Auslastung der Bahn in der Schweiz (SPFV: ca. 30 % / SPNV: ca. 20 % - in Deutschland deutlich höher: s. Anhang) und scheinbar wenig effiziente Formen der Mittelverwendung, weil einige Ziele – z. B. Ökologie – aus dem Blick geraten sind.

Allerdings auch hier muss konstatiert werden, dass die veranschlagten Kosten (z. B. im BVWP 2030) deutlich unter den derzeit zu erwartenden Kosten liegen werden (Dr. Carla Eickmann, Nds. Verkehrsministerium).

Ein weiterer Vergleich mit spezielleren technischen Daten wird unten in der übernächsten Abbildung gezeigt.

Dr. Karl-Heinz Rochlitz, Bundesnetzagentur:



Aber: Ab 115 % Belastung kann es sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirken, muss es aber nicht, v. a. wenn andere Maßnahmen ergriffen werden. Das hat Auswirkungen auf die Frage: Reicht ein kapazitätserweiternder Streckenausbau?

Um hier Abhilfe zu schaffen, soll (nach Informationen des BMV) das Eigenkapital erhöht werden, aber nur für das Netz (DB InfraGO), weil sonst Wettbewerbsverzerrungen zu erwarten sind. Die DB InfraGO soll vom BMV deutlich stärker geführt werden, was u. E. aber konzernrechtlich problematisch wäre, da die DB InfraGO eine Konzerntochter der DB AG (Holding) ist.

Dr. Thomas Rössler:



Höhere Leistungsfähigkeit des Netzes inklusive der Knoten eine Folge eines grundlegend anderen Infrastruktur- bzw. LST-Konzepts?

- Infrastruktur-Eckdaten SBB (ÖBB)

Kriterium SBB	Dim.	2019	2020	2021	2022	2023	ÖBB 2023
Betriebene Strecken	km	3.236	3.260	3.265	3.265	3.266	4.935
Signale für Zugfahrten	Anzahl	34.271	34.330	35.000	36.382	36.288	25.888
Signale	je km	9,44	9,50	9,33	8,97	9,00	19,06
Stellwerke in Betrieb	Anzahl	508	510	503	496	492	653
- km Strecke je Stw.	km	6,37	6,39	6,49	6,58	6,64	7,56
Elektrifizierungsgrad	%	100	100	100	100	100	76,3
Mit ETCS ausgerüstetes Normalspurnetz	%	100	100	100	100	100	12,5
Anschlussgleise	Anzahl	551	541	530	514	510	547

- Infrastruktur-Eckdaten DBN/InfraGo

Kriterium DB	Dim.	2019	2020	2021	2022	2023
Betriebene Strecken	km	33.423	33.959	33.401	33.469	33.464
Steuernde Signalanlagen	Anzahl	2.562	3.851	3.847	3.854	3.838
Signale	je km	1.304,57	867,28	868,23	868,42	871,91
Stellwerke in Betrieb	Anzahl	508	510	503	496	492
- km Strecke je Stw.	km	65,79	65,49	66,40	67,48	68,02
Elektrifizierungsgrad	%	60,88	60,98	61,50	61,72	62,31
Mit ETCS ausgerüstetes Normalspurnetz	%	0,9574	1,0210	1,2155	1,2848	1,5479
Anschlussgleise	Anzahl	2.337	2.329	2.314	2.323	2.318

Quelle: SBB, DBAG, ÖBB. Hanseatic Transport Consultancy 23

Hier zeigen sich tatsächlich einige fundamentale Unterschiede: z. B: ETCS-Ausstattung (European Train Control System).

Ilana Schröder:

Kriterien guter Bürgerbeteiligung

- 
▶ Frühzeitigkeit
- 
▶ Fairness
- 
▶ Transparenz
- 
▶ Effektivität
- 
▶ Nutzung von Unterstützungsangeboten



Evangelische Akademie Loccum Tagungsthema: Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse
 Wie können die Perspektiven von Kommunen, Verbänden und Initiativen aufgenommen werden?
 Ilana Schröder

13.09.2024

Diese Kriterien fordern wir seit Anfang an ein – und wir versuchen (als BIOS), sie selbst zu erfüllen.

Weitere Daten visuell aufbereitet finden sich in: Die Zeit, 02.10.2024, S. 40 f.

(4) Folgende Punkte sollen hier darüber hinaus herausgestellt werden (*eigene Stellungnahme kursiv*):

- Die geringe und gesunkene Pünktlichkeitsquote (s. Anhang) spiegelt die Probleme der Bahnleistungen anschaulich wider. Sie beträgt im Fernverkehr (SPFV) nur noch gut 60 %. Das hat vielfältige Ursachen. *Das Problem mit der Zuverlässigkeit ist aber noch größer, denn die Pünktlichkeitsquote enthält nicht die Menge der ganz ausgefallenen Züge. Das wurde uns bestätigt, und wir haben diesen „statistischen Mangel“ kritisiert.*
- Ein Ausbau einer zweigleisigen Strecke um nur ein drittes Gleis soll nach Berechnungen „nur“ etwa 30 % mehr Kapazität bringen, ein zweigleisiger Ausbau, als ein drittes und viertes Gleis, dagegen 100 % mehr Kapazität. Das könnte für die Bestandsstrecke Asshausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover/Lehrte von Bedeutung sein; gleichwohl ist für die Strecke Celle – Lehrte kein zusätzliches Gleis vorgesehen.
- Auch die vollständige Digitalisierung der Schienenstrecken (Trassenführungen) mit dem ETCS (Electronic Train Control System) – also dem vollelektronischen Zugsteuerungssystem ohne gesonderte Signalanlagen – soll vermutlich nur bis zu 10 % mehr Kapazität bringen. *Da haben wir aber selbst Zweifel: Denn mit weiteren Maßnahmen – wie etwa Überhol- oder Ausweichgleise – dürfte der Kapazitätsnutzen deutlich höher liegen. Allein durch die Zugfolgeverdichtung von 5 auf 3 Minuten dürfte c. p. bis zu 80 % mehr Kapazität möglich sein.* Nach Informationen der ETCS-Planung (ETCS – L20S – 2.1, Nr. 211-213 – Stand: 04/2024) könnte die Strecke Lehrte – Celle (und weiter nach Cuxhaven) „bis 2029/06“ mit ETCS ausgestattet werden, zumal „unsere“ Strecke eine sog. TEN-Strecke (Transeuropäisches Netz) und damit – vor allem für den Güterverkehr – besonders wichtig ist (und da spielt sicherlich auch der MegaHub in Lehrte-Ahlten eine wichtige Rolle).
- Immer wieder wird die Schweiz als Vorbild für gute Schieneninfrastruktur und damit verbunden pünktliche Zugverbindungen genannt. Das gilt vor allem für die Taktfahrplan in der Schweiz, der ja auch für den „Deutschlandtakt (DT)“ eine Vorbildfunktion einnimmt bzw. einnehmen soll. Und tatsächlich wird in der Schweiz deutlich mehr in die Schieneninfrastruktur investiert (auch in Österreich) als in Deutschland (s. o.). Gleichwohl hat auch die Schweiz mit Problemen zu kämpfen, die in einer Evaluation konkretisiert und untermauert werden sollen. So liegt die Auslastung der Züge im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) nur bei etwa 30 % (wie oben bereits belegt). Was das für die zukünftige Finanzierung bedeutet, müsse sich erst noch zeigen, so eine Aussage eines Referenten. Für Deutschland bedeutet das, dass nicht unbedingt ein DT nach dem 3. Gutachterentwurf „alternativlos“ sei (30 Minutentakte bzw. 60 Minutentakte), sondern dass es auch alternative Zeitfolgen geben müsse (so etwa in Österreich). Das hätte erhebliche Auswirkungen auf die Frage „Neubaustrecken: ja oder nein“, denn dann müssten nicht unbedingt Zuggeschwindigkeiten von 300 km/h anvisiert werden, was ohnehin energieverbrauchswirtschaftlich und ökologisch hier in Deutschland sehr fragwürdig wäre. Da mag man sich an das Wort vom ehemaligen Konzernchef Grube erinnern, der verlauten ließ, dass er ein Tempo bis 250 km/h für völlig ausreichend halte (s. oben).

(5) Als neuen Kontakt (wie eingangs schon betont) können wir vermelden: die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion im Niedersächsischen Landtag Dr. Dörte Liebethuth (Landtagsabgeordnete für Achim, Verden und den Landkreis). Zusammen mit Thordies Hanisch haben wir da einen noch engeren Draht zur Landesverkehrspolitik (erstes Gespräch hat am 24.02.2025 bereits stattgefunden). Und mit Heike Köhler (CDU) als Nachrückerin für Bernd Althusmann (Verfechter von Alpha-E) haben wir sogar noch einen zusätzlichen Kontakt nach Hannover.

3. Was passierte vor Ort? Lärm- und Schienenquerungsproblem sowie Stand „Projekt Tunnel“

(1) Züge durch Otze (und Ehlershausen) und Lärmpegel

Wie für das 1. Hj. sind auch für das 2. Hj. die Ergebnisse des EBA (Messort Celle) erhoben und ausgewertet worden. Nähere Informationen in Kapitel C.

(2) Entwicklung und Stand des Projekts „Tunnel als Unterführung der Schienentrasse in Otze“

Im Sommerbrief (und in Teil A) hatten wir schon berichtet, dass erste Voruntersuchungen in Form von groben Vermessungen vorgenommen wurden. Nun sind im September (wie auf der Ortsratssitzung am Donnerstag der Otzer Woche erläutert) auch Baugrunduntersuchungen erfolgt. Diese (und weitere) waren nach Auskunft von Dorit Baumeister von der DB erfolgreich, sodass vermutlich noch in diesem Jahr das Baugrundgutachten erstellt wird (darüber werden wir von der DB im neuen Jahr informiert). Und am 23.01.2025 steht das Projekt „Tunnel“ auf der Tagesordnung der Ortsratssitzung Otze. Wir sehen, es geht voran, wenn auch langsam; aber das ist aufgrund der politisch-finanziellen Lage nun auch nicht ganz überraschend. Und voran geht es erfreulicherweise auch in Ehlershausen, wie im Marktspiegel am 30.11. und im Anzeiger am 02.12. zu lesen ist; für diesen Bahnübergang haben wir mit unseren Zähl- und Messaktionen ja auch wertvolle Informationen liefern können (s. Kap. 3).

4. Versammlungen und Sitzungen

Da wir Kommunikation ganz groß schreiben, haben wir uns auch wieder an drei Sitzungen der „**Übergeordneten Bürgerinitiativen (ÜBI)**“ aktiv beteiligt (04.07., 07.11., 12.12.).

Außerdem haben wir uns bei den beiden Sitzungen des **Ortsrates Otze** eingebracht (26.09., 14.11.), wie auch an einer Versammlung der **Otzer Vereine und Verbände e. V.** teilgenommen (13.08.).

5. Sitzungen des Leitungsteams

„Begleitet“ haben wir die obigen Entwicklungen durch zwei Sitzungen des Leitungsteams, wo wir auch organisatorische, finanzielle und perspektivische Fragen diskutiert und geklärt haben (15.08., 24.10.).

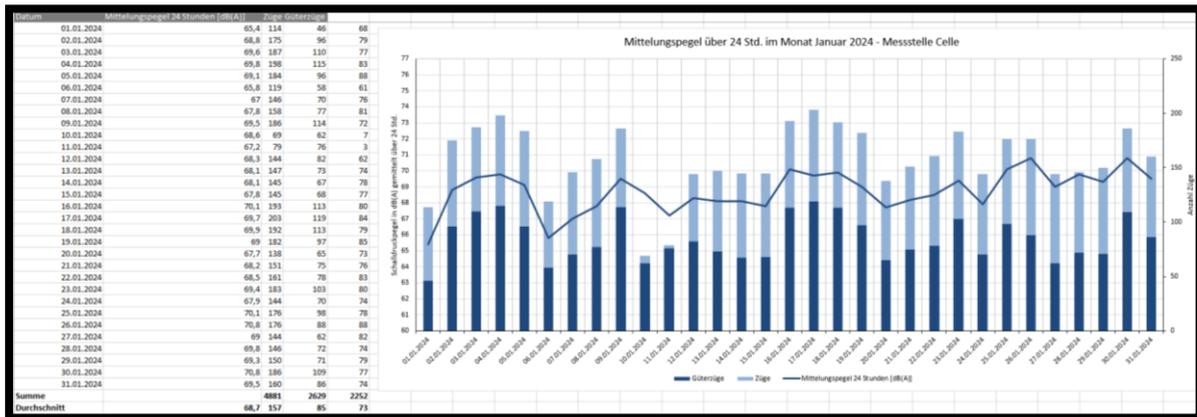
6. Und 2025?

Angesichts der eigentlich für den September nächsten Jahres geplanten Bundestagswahl hatten wir vor, im 1. Hj. 2025 unsere Bundestagskandidaten wieder zu einem Gespräch einzuladen. Das muss nun durch die vorgezogene Wahl auf den 23.02.2025 schneller gehen. Und so haben wir gleich Hendrik Hoppenstedt (CDU) und Rebecca Schamber (SPD) angeschrieben und um einen Gesprächstermin gebeten; denn eine neue Regierung wird auch in der Verkehrspolitik (wahrscheinlich) Neuerungen bringen, und da wollen wir (zusammen mit der Stadt Burgdorf) unsere Vorstellungen frühzeitig einbringen. Grundsätzlich positive Rückmeldungen haben wir von beiden schon erhalten, wobei wir inzwischen mit Rebecca Schamber für den 03.02.2025 ein Gesprächstermin vereinbart haben. Aber natürlich wissen wir auch, dass die Zeit drängt und deren Terminkalender noch voller sein dürfte als ohnehin schon. Und da nun auch die FDP und Die Grünen ihre Bundestagskandidaten aufgestellt haben, sind auch sie angeschrieben worden: Jelger Tosch von der FDP und Jessica Peine von Bündnis90/Die Grünen, mit der wir bereits einen Termin für den 18.01.2025 vereinbart haben. (Die Gespräche mit Jessica Peine und Hendrik Hoppenstedt haben am 18.01.2025 und 19.02.2025 stattgefunden; darüber wurde gesondert und wird im nächsten Jahresbericht 2025 berichtet.)

C. Statt eigener Zähl- und Messaktionen: Auswertung der Daten der Messstelle Celle des Eisenbahnbundesamtes

Wie oben schon dargestellt, sind die Messergebnisse der Messstelle Celle von uns (unter Federführung von Hajo Goldbach) erhoben und ausgewertet worden. Darüber gibt es einen gesonderten Bericht, der ständig fortgeschrieben wird. Für das Berichtsjahr 2024 werden die wesentlichen Ergebnisse nachfolgend wiedergegeben:

Grundlage bildet die direkte Auswertung eines jeden Monats: dazu beispielhaft die folgende Grafik mit Wertetabelle für den Januar 2024 (s.gesonderter Bericht).

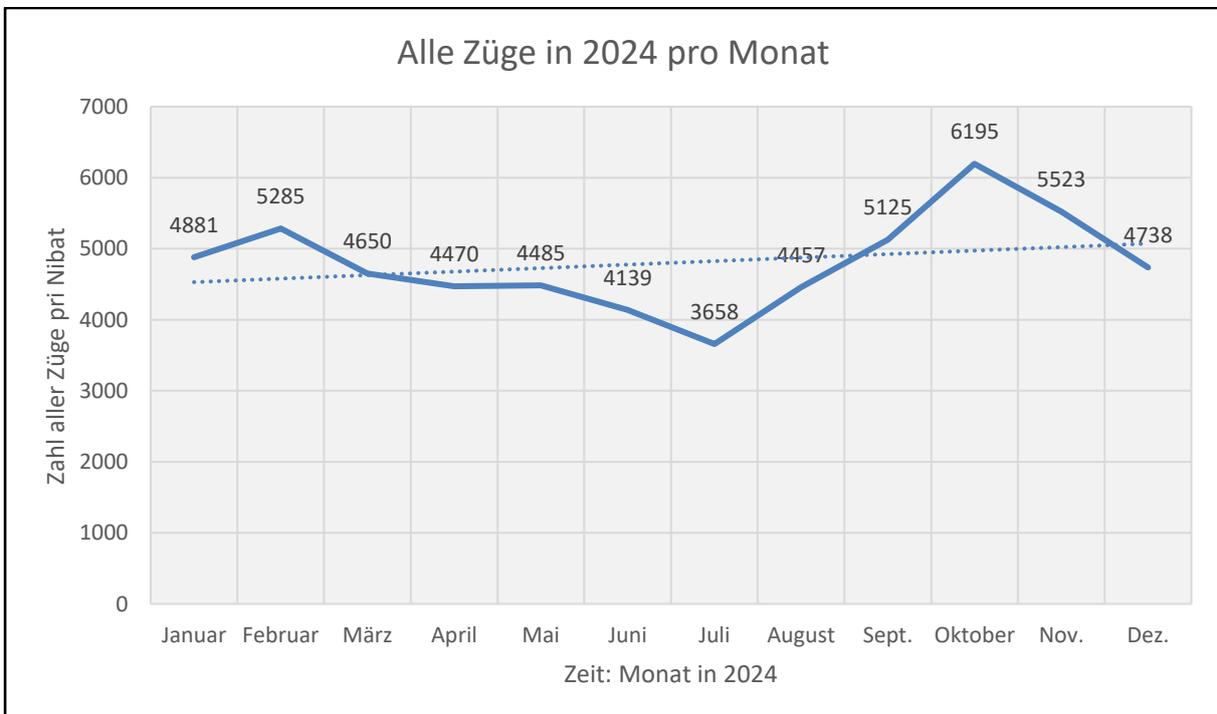
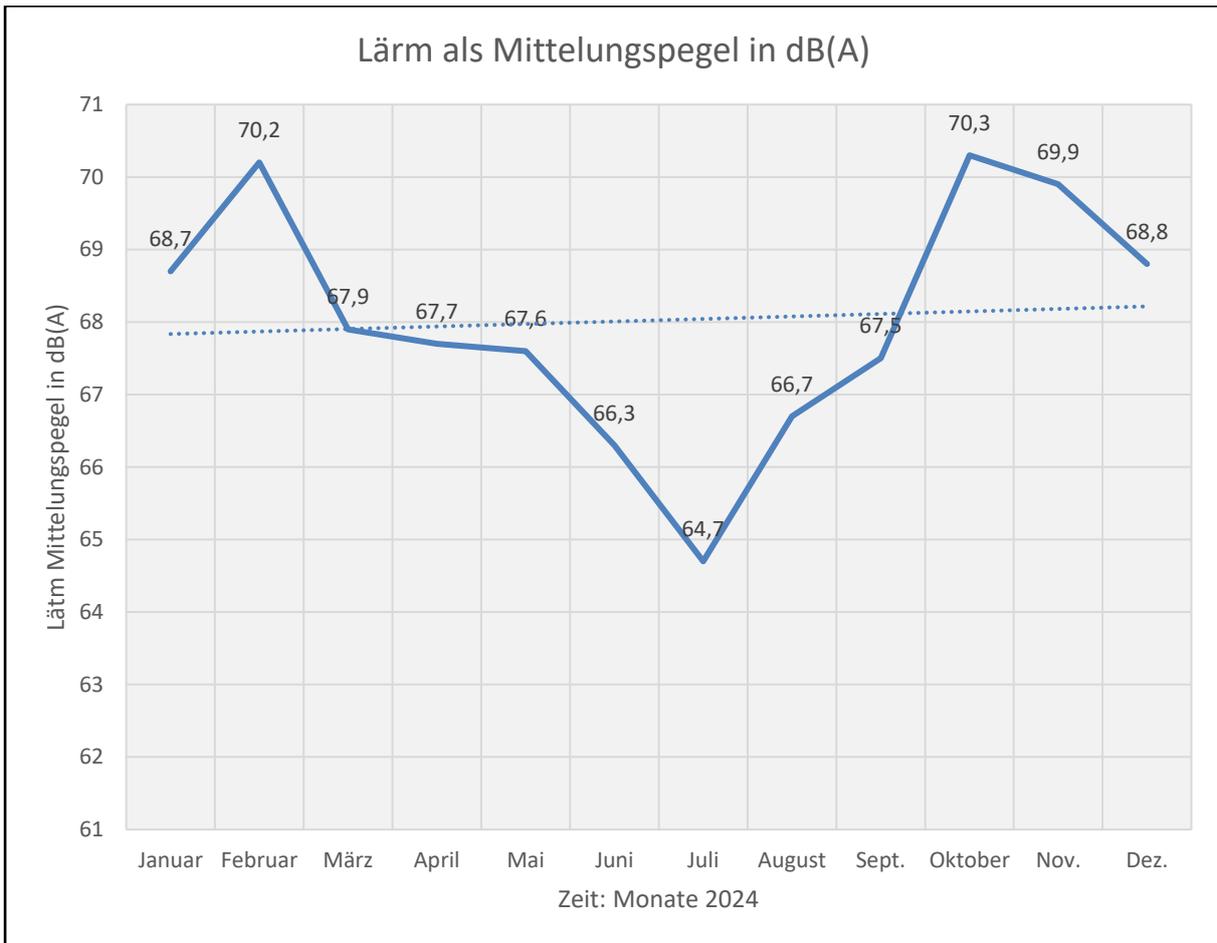


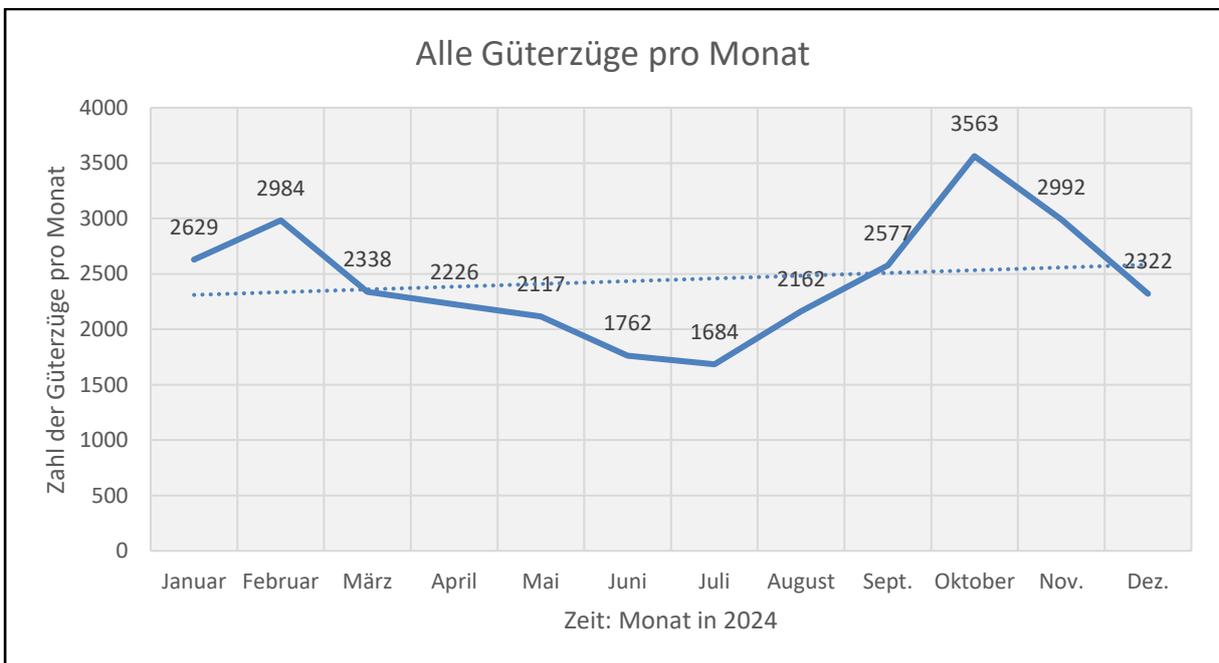
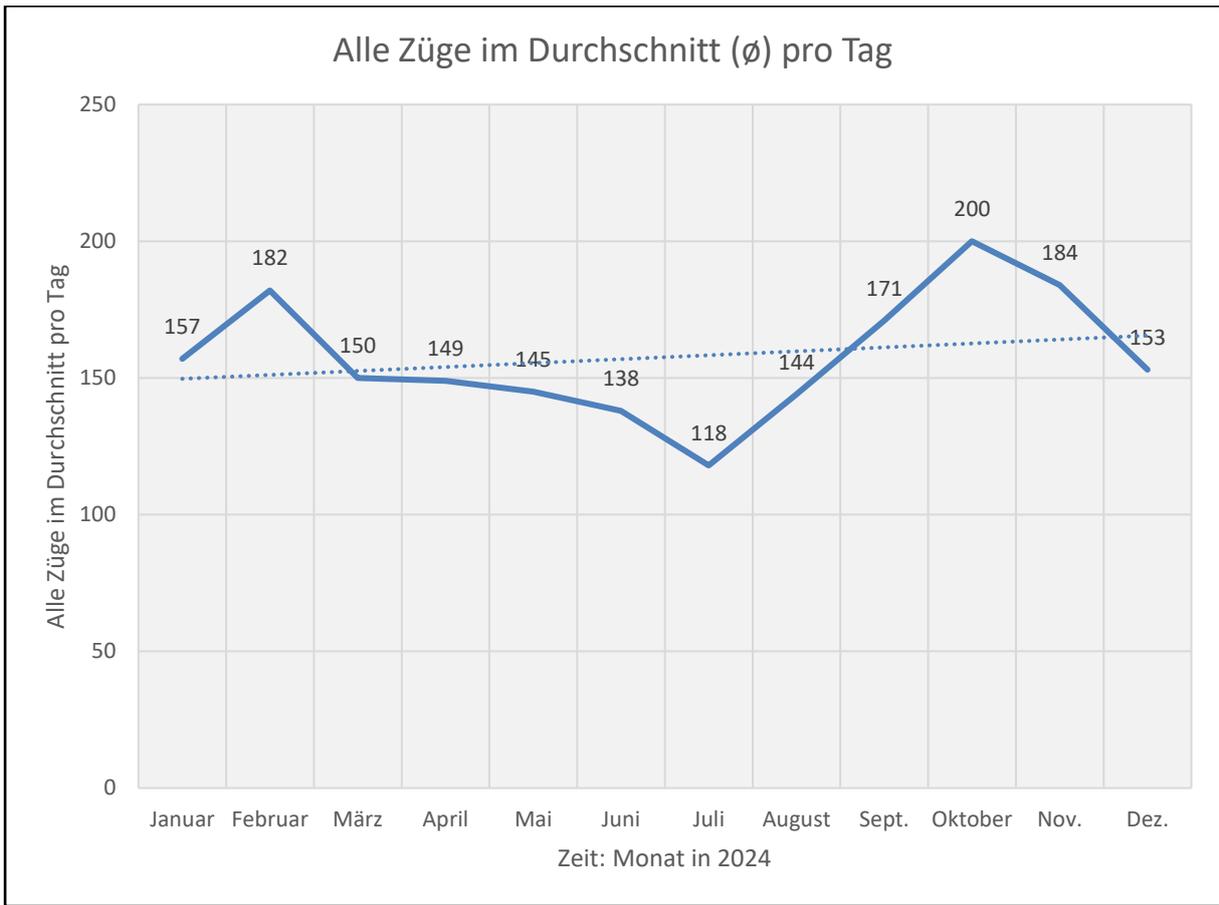
Die folgende Tabelle fasst die oben beispielhaft dargestellten Einzelergebnisse monatsbezogen zusammen:

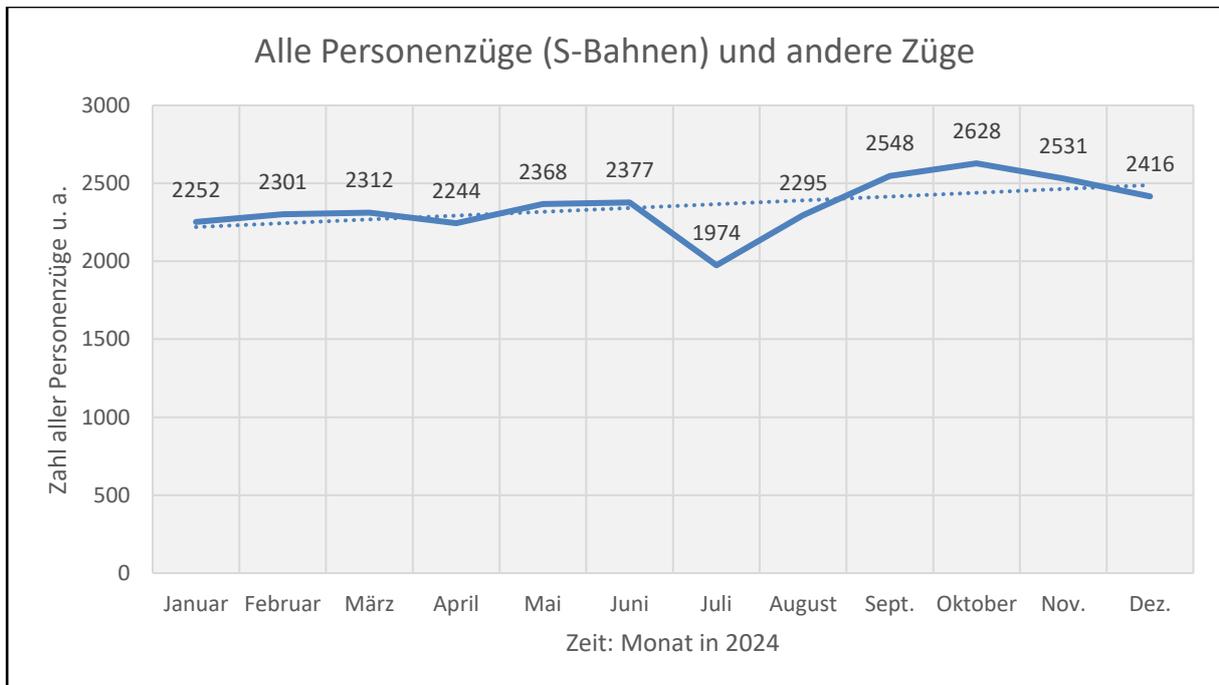
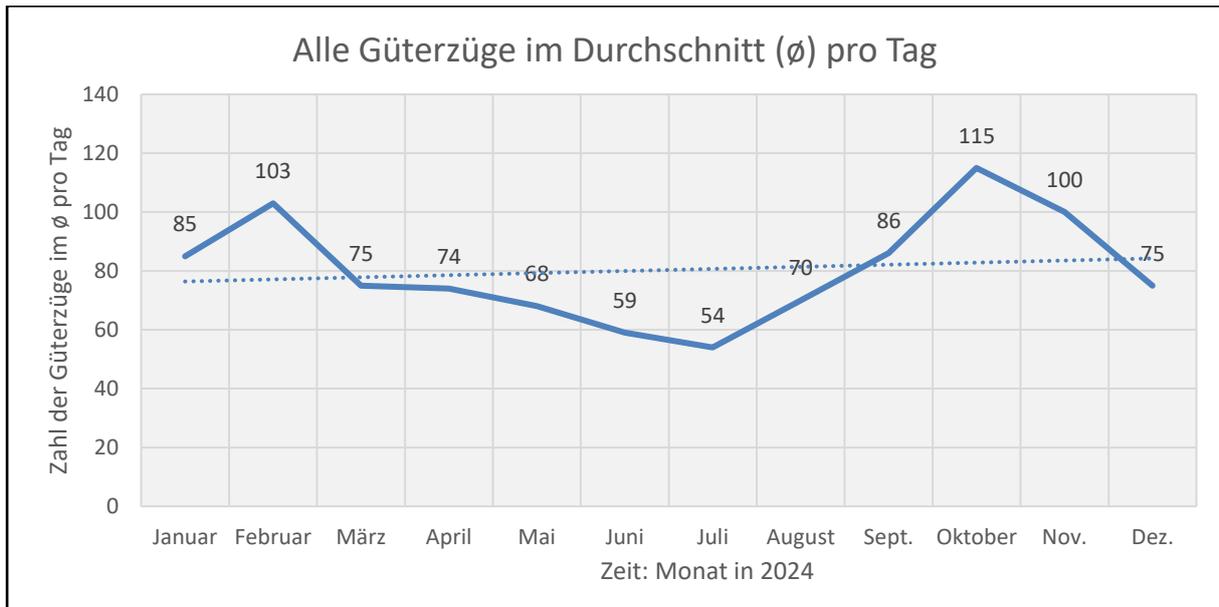
2024	Lärm	Züge ges.	Züge ø/Tag	Gz gesamt	Güterz. ø/Tag	Pers.Z+, ges.	Pz+ ø/Tg.
Januar	68,7	4881	157	2629	85	2252	73
Februar	70,2	5285	182	2984	103	2301	79
März	67,9	4650	150	2338	75	2312	75
April	67,7	4470	149	2226	74	2244	75
Mai	67,6	4485	145	2117	68	2368	76
Juni	66,3	4139	138	1762	59	2377	79
Juli	64,7	3658	118	1684	54	1974	64
August	66,7	4457	144	2162	70	2295	74
Sept.	67,5	5125	171	2577	86	2548	85
Oktober	70,3	6195	200	3563	115	2628	85
Nov.	69,9	5523	184	2992	100	2531	84
Dez.	68,8	4738	153	2322	75	2416	78
Su/ø 2024	68,0	57606	158	29356	80	28246	77

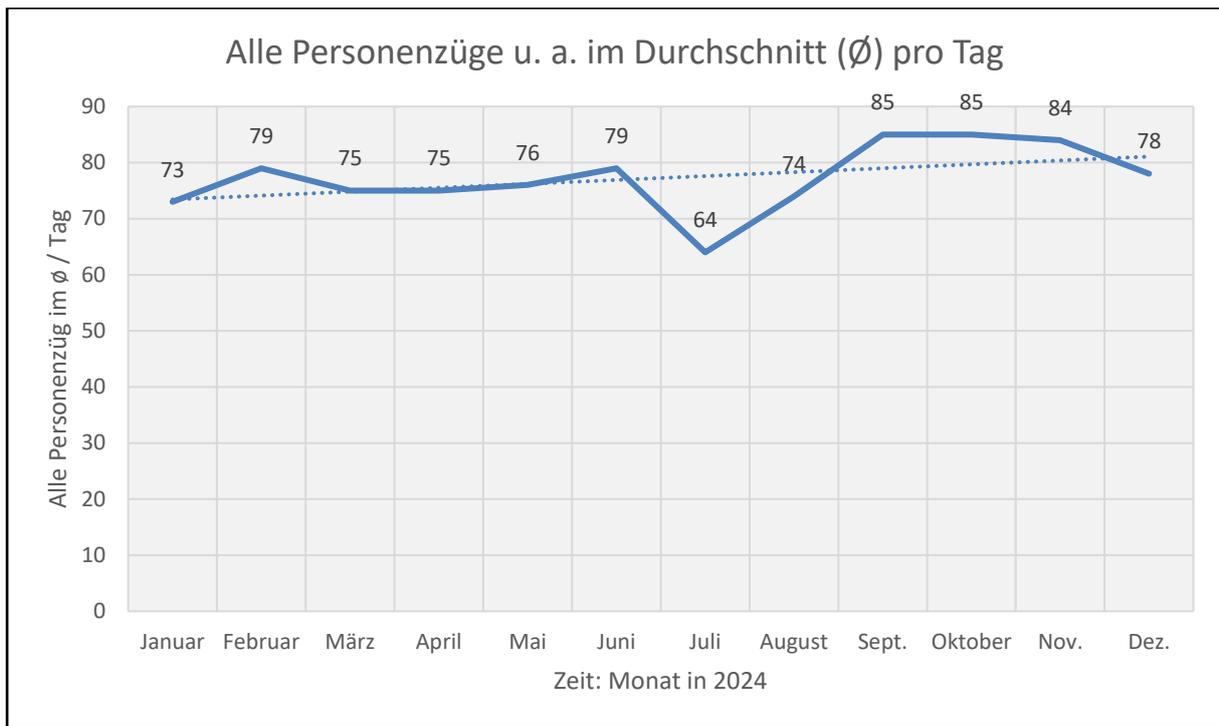
(Werte teilweise gerundet, dadurch ggf. geringe Ungenauigkeiten)

Die folgenden sieben Grafiken visualisieren die obigen Daten:









Auswertung 2024: Interpretationen und Schlussfolgerungen

(1) **Zugzahlen:** Zwischen März und August sind auffällig wenige Züge gefahren, die wenigsten fuhren im Juli. Zwischen März und Juli sind sogar an keinem Tag 200 Züge und mehr gefahren. Darüber informiert die folgende Tabelle, die sich darauf konzentriert, über die Tage mit mindestens 200 Zügen pro Tag zu informieren.

Datum	Zugzahlen pro Tag Tag (≥ 200 Züge/Tag)	Zugzahlen pro Monat Tage mit ≥ 200 Züge/Tag)
17.01.	203	1
08.02.	211	5
15.02.	209	
20.02.	208	
21.02.	226	
28.02.	230	
01.-31.03.	---	0
01.-30.04.	---	0
01.-31.05.	---	0
01.30.06.	---	0
10.07.	215	1
21.08.	206	1
03.09.	204	4
11.09.	210	
26.09.	208	
27.09.	229	
01.10.	208	16
02.10.	230	
07.10.	201	

08.10.	227	
09.10.	235	
15.10.	206	
16.10.	236	
17.10.	211	
22.10.	217	
23.10.	219	
24.10.	237	
25.10.	260	
28.10.	203	
29.10.	227	
30.10.	241	
31.10.	201	
04.11.	213	9
05.11.	230	
06.11.	209	
12.11.	213	
14.11.	204	
15.11.	221	
20.11.	201	
21.11.	229	
22.11.	215	
03.12.	215	6
10.12.	216	
11.12.	205	
12.12.	208	
13.12.	205	
19.12.	208	
Summe: 43 von 366 Ta- gen	Durchschnitt	43

Dabei sind in diesem Zeitraum vor allem erheblich weniger Güterzüge gefahren „als üblich“ (und auch als erwartet). Im Juli waren es auch erheblich weniger Personenzüge (vor allem S-Bahnen).

Die Gründe mögen vielfältig sein. Im Frühjahr/Sommer lag es ggf. an den Streikaktionen im Tarifkonflikt März/April 2024 (u. U. mit „Nachwehen“).

Im vierten Quartal stieg die Anzahl der Züge dann erheblich. Der Tag mit der höchsten Anzahl durchfahrender Züge war der 24.10.2024 mit 237 Zügen. Die Zahl lag aber nur unwesentlich über der Zugzahl, die wir bei der 2. Zähl- und Messaktion im Jahre 2017 erfasst haben, nämlich 234 Züge.

Von einem „dramatischen“ Anstieg der Zugzahlen kann also (noch) nicht die Rede sein.

(2) **Lärm:** Analog zu den geringeren Güterzugszahlen war in dem Zeitraum März bis August auch der Lärmpegel (gemessen am Mittelungspegel in dB(A), nicht am Spitzenpegel eines jeden Zuges) deutlich geringer, denn die Güterzüge sind gegenüber den Personenzügen (S-Bahnen) auffällig lauter. Und wenn da weniger (laute) Güterzüge fahren, sinkt auch der (durchschnittliche) Lärmpegel.

Interessant (und wenig erfreulich) ist aber, dass die Trendlinie des (mittleren) Lärmpegels in 2024 wieder leicht nach oben zeigt, nachdem sie in der zweiten Jahreshälfte 2023 leicht gesunken war (s. Kap. 2). Offensichtlich sind doch wieder mehr laute(re) Güterzüge unterwegs gewesen; unser Verdacht ist, dass laute(re) Güterzüge vor allem in der Nacht fahren (was natürlich eine besondere Belastung der Anlieger ist).

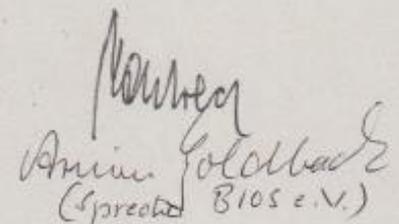
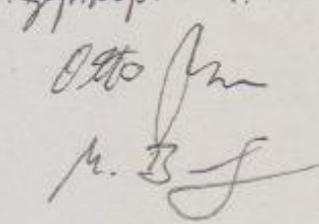
Die „lautesten“ Monate waren der Oktober (Mittelungspegel: 70,3 dB(A)), gefolgt vom Februar (Mittelungspegel: 70,2 dB(A)).

Wenn man bedenkt, dass diese Durchschnittszahlen vor allem durch die leiseren Personenzüge (v. a. neue S-Bahnen) gedrückt worden sind und dass es sich auch nicht um Spitzenlärmpegel handelt, kann man durchaus mit Recht weitere Anstrengungen gegen den Zuglärm einfordern. Das tun wir als BIOS seit Jahren und lassen in der Forderung auch nicht nach.

D. Der Jahresabschluss „Finanzen“ der BIOS 2024

Auszüge aus dem Protokoll der 10. ord. Mitgliederversammlung am 13.05.2025:

(1) Der Jahresabschluss 2024 – geprüft mit Unterschriften – hat folgendes Aussehen:

Jahresabschluss 2024	
BIOS – Bürgerinitiative Otze Schiene e.V.	
Einnahmen	
22.01.2024 Stephan Träger – Jahresbeitrag 2023 -	12,00 € ✓
14.04.2024 Gerd Kuwert – Jahresbeiträge -	24,00 € ✓
27.06.2024 Cord Buchholz – Jahresbeitrag -	12,00 € ✓
03.07.2024 Stephan Winkler – Jahresbeitrag -	12,00 € ✓
15.08.2024 Sammeleinzug – Jahresbeiträge -	1.140,00 € ✓
15.08.2024 Rückbuchung Andreas Schrapel	./ 12,00 € ✓
16.08.2024 Rückbuchung Axel Sqarra	./ 15,00 € ✓
19.08.2024 Rückbuchung Niklas Peisker	./ 12,95 € ✓
11.09.2024 Günther Deeg – Jahresbeitrag -	12,00 € ✓
18.09.2024 Niklas Peisker – Erstattung Rücklast -	12,98 € ✓
30.09.2024 Niklas Peisker – Spende -	12,98 € ✓
20.12.2024 Sammeleinzug – Jahresbeitrag Seifert -	12,00 € ✓
Einnahmen 2024 zusammen:	1.210,01 € ✓
Ausgaben	
01.03.2024 Stadtparkasse Burgdorf – S-Card Jahrespreis -	10,00 € ✓
15.04.2024 A. Goldbach – Erstattung Auslagen f. Jubiläumsgeschenk -	58,19 € ✓
27.05.2024 A. Goldbach – Erstattung Auslagen für Verabschiedung Ulla Träger	27,49 € ✓
27.05.2024 A. Goldbach – Erstattung Auslagenverabschiedung A. Berndt	34,90 € ✓
01.10.2024 Kirchliche Verw. Stelle Loccum – Seminar Deutschlandtempo – Teiln. Hajo Goldbach -	120,00 € ✓
01.10.2024 Kirchliche Verw. Stelle Loccum – Seminar Deutschlandtempo – Teiln. Arnim Goldbach -	120,00 € ✓
01.10.2024 A. Goldbach – Reisekosten Seminar Loccum -	48,00 € ✓
06.12.2024 Bundesanzeiger – Jahresgeb. Transparentregister	63,15 € ✓
Ausgaben 2024 zusammen:	481,73 € ✓
Einnahmen 2024 ./ Ausgaben 2024 = Überschuss 2024	728,28 €
Vortrag aus 2023	6.062,49 € ✓
Kassenbestand insgesamt am 31.12.2024	6.790,77 € ✓
Kontostand Stadtparkasse 30.12.2024	6.790,77 € ✓
Otze 15.01.2025	
geprüft 07.05.25	
 	
Arnim Goldbach (Sprecher BIOS e.V.)	

(2) Ergebnis der Kassenprüfung: Den Prüf-Bericht lieferte der Erst-Prüfer Otto Raguse (Zweit-Prüfer: Martin Bartels). Es ergaben sich keinerlei Beanstandungen.

(3) Entlastung des Vorstandes im Sinne des Leitungsteams: Auf dieser positiven Grundlage beantragte er die Entlastung des Vorstandes im Sinne des Leitungsteams. Dieser wurde einstimmig (ohne Enthaltung, ohne Gegenstimme) entlastet. Das Leitungsteam bedankte sich für das Vertrauen. Wahlen gibt es satzungsgemäß erst wieder in 2026.

(4) Erstprüfer für 2025 ist Martin Bartels und Zweitprüfer Helmut Nentwich.

Wahl einer dritten Person der Kassenprüfung (Ersatz und Aufrücken im nächsten Jahr): Berend Raupers wird vorgeschlagen und einstimmig mit einer Enthaltung und ohne Gegenstimme gewählt. Er nahm die Wahl an. Für die Bereitschaft wurde ihm gedankt.

Arnim Goldbach (Sprecher BIOS e. V.)