



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

An
 Jessica Peine (B90/Die Grünen)
 BIOS-Leitungsteam
 Jan-Hinrich Brinkmann, Stadt Burgdorf
Otze

Ihr Zeichen:
 Ihre Nachricht:
 Unser Zeichen:
 Unsere Nachricht:

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

Datum: 22.01.2025

Wesentliche Ergebnisse des Gesprächs mit Jessica Peine am 18.01.2025, 14-15 Uhr (Kurz-Protokoll nach thematischen Skizzen)

Teilnahme:

Gesprächspartner B90/Die Grünen: Jessica Peine, Cord Steinbeck-Behrens

BIOS: Arnim Goldbach, Hajo Goldbach, Hans-Peter Grupe, Andreas Meyer, Dietrich Vollbrecht

Stadt Burgdorf: Jan-Hinrich Brinkmann



Bild links: Dietrich Vollbrecht – Bild rechts u. unten: Cord Steinbeck-Behrens

1. Einführung am Bahnübergang Otze (30 Minuten)

Direkt vor Ort wurde zunächst auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten das Problem „Schienenverkehr durch Otze“ erläutert: Zugzahlen, Lärm, Schrankenschließzeiten und Querungszahlen; dazu wurde den Gesprächspartnern im Vorfeld der Abschlussbericht über die 7 Zähl- und Messaktionen am Bahnübergang Otze (und tw. auch in Ehlershausen) zugesandt. Daraus erwuchsen die Forderungen nach Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs (durch einen ortsnahen Tunnel) und nach mehr Lärmschutz. Da hat es inzwischen auch Bewegung – vor allem beim **Projekt „Tunnel“** gegeben (ebenso in Ehlershausen):



- Otze: Projekt „Tunnel“: Vermessungsarbeiten (vorbereitend) im Sommer 2024 erfolgt; Baugrundsondierungen in 2. Hj. 2024 erfolgreich abgeschlossen (nach Dorit Baumeister, DB): Gutachten bis Ende 2024 / Anfang 2025 zunächst erwartet – wird aber noch einige Wochen dauern (s. u.); Landwirte haben Forderungen an Tunnelgröße formuliert bei Sitzung des hiesigen Realverbandes am 12.12.2024; Behandlung des Themas „Tunnel“ im Ortsrat am 23.01.2025.
- Ehlershausen: Machbarkeitsstudie veröffentlicht, Variante Überführung abgeschlossen, Tunnel gem. Variante III (mit Einbezug B 3).
- Dorit Baumeister (DB) wurde angeschrieben, um ganz aktuelle Informationen zu erhalten – Rückmeldung: noch ist Gutachten nicht fertig, vermutlich erst „in den nächsten Wochen“.
- Jan-Hinrich Brinkmann konkretisiert die bisher erfolgten und der Stadt Burgdorf bekannten Planungen des Projekts „Tunnel in Otze“ hinsichtlich einer möglichen Baukonstruktion und der entsprechenden Finanzierung des Projekts. Zu Beginn seiner Ausführungen knüpfte er an die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord (DSN) von 2015 an, das von allen damals Beteiligten (auch der DB) akzeptiert wurde (ganz zum Ende des DSN verweigerten Stadt und Landkreis Lüneburg aber die Zustimmung, obwohl vorher positiv daran mitgewirkt wurde).
- Dann wurde auch auf analoge Projekte im Westen der Region Hannover verwiesen (Wunstorf, Neustadt am Rübenberge, Projektstrecke Verden – Rotenburg/Wümme)

Bei der Forderung nach mehr **Lärmschutz** hinken wir noch nach, da die Strecke Celle-Lehrte zwar TEN-Strecke ist, aber keine Projektstrecke nach dem DB-Projekt „Hamburg – Bremen – Hannover: HHBH“; deshalb keinen „automatischen“ Lärmschutz durch Projekt – aber Forderung nach „freiwilligem übergesetzlichem Lärmschutz“ wird verfolgt.

Denn: Lärmschutz weiterhin aktuelles Problem und notwendig, auch wenn Lärm der Züge „etwas“ weniger geworden ist (aber immer noch zu viele laute Züge, wie auch vor Ort während des Gesprächs demonstriert werden konnte) – statt eigene Erhebungen (s. o.: BIOS-Abschlussbericht) jetzt Auswertungen der Daten der Messstelle Celle des Eisenbahnbundesamtes (EBA)

2. Vertiefungen und Erweiterungen des Themenkatalogs im Speicher (Standesamt: 30 Minuten)

(1) Für 2026/2029 ist offensichtlich nur eine **Generalsanierung** „light“ zwischen Hamburg – Hannover/Lehrte vorgesehen. Kapazitätserweiterungen werden da nicht reichen – scheint Absicht der DB zu sein, um NBS A7/B3 (oder A7 bis Großburgwedel – Burgdorf) begründen zu können (wäre ein Affront) – vor allem auch gegenüber dem Land (Lies fordert auch deutliche mehr Kapazitäten: Parallelgleise/Überholgleise, Verteilung der Verkehre, z. B. Amerika-Linie, ETCS usw.).

(2) **Position von B90/Die Grünen zur Frage „Neubaustrecke (NBS)“ oder „Ausbau vorhandener Strecken (ABS)“** zunächst eindeutig „Pro ABS“, wird auch deutlich am einstimmigen Beschluss des Niedersächsischen Landtages 2017 „Pro Alpha-E“ – mit der Forderung, zunächst erst einmal die vorhandenen Strecken (durch Generalsanierung) auszubauen und dabei entsprechende zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Auf Bundesebene scheint das „Projekt NBS“ favorisiert zu werden, wie am umfangreichen Schriftwechsel von BIOS mit Matthias Gastel (MdB, B90/Die Grünen) deutlich wird (wurde im Vorfeld des Gesprächs zugesandt). Auf das aktuelle Wahlprogramm von B90/Die Grünen zu diesem Thema – einschl. der gesamten Verkehrspolitik – konnte aus Zeitgründen nicht eingegangen werden; aber Jessica Peine positionierte sich eindeutig für eine deutliche Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene („Verkehrswende“ in einem Teilbereich).

Zum Thema **Deutschlandtakt (DT)**: Grundsätzlich positive Einstellung, aber ob nur das Modell „30/60-Minuten-Takte“ (wie nach 3. Gutachterentwurf vorgesehen – anders dagegen in Österreich) allein nötig ist, muss bezweifelt werden. Eine Zeitersparnis von 10-15 Minuten rechtfertigt keine milliardenschwere NBS mit zudem negativen ökologischen und regionalstrukturellen Folgen; das ist damals bei der NBS Hannover – Würzburg mit einer großen Zeitersparnis anders gewesen (Jan-Hinrich Brinkmann). Dass aber dies die DB mit den immer wieder offenkundigen Forderungen nach einer NBS (Hamburg – Hannover) offensichtlich verfolgt, zeigt, dass nicht nur die Bahnpolitik der 1990er- und 2000er-Jahre, sondern auch die aktuelle Bahnpolitik immer noch primär rentabilitätsorientiert ist (auch wenn inzwischen DB-InfraGO – GO für „gemeinwohlorientiert“); das aber widerspricht dem Verfassungsauftrag von Art. 87e Abs. 4 GG, wonach der Bund gewährleisten muss, dass „dem Wohl der Allgemeinheit ... Rechnung getragen wird“. In dieser Hinsicht muss auch die derzeitige Praxis der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) als haushaltsrechtliches Kriterium kritisch gesehen werden, wonach die Zeitersparnis im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ein viel zu hohes Gewicht hat, was eine NBS (für den SPFV) natürlich besonders positiv erscheinen lässt; dies Kritik kommt übrigens auch von Vertretern der Schienengüterverkehrs (SGV) selbst, wie bei der Tagung in Loccum im September 2024 deutlich wurde (Arnim Goldbach). (Zusätzlicher Hinweis: Ob da das viel zitierte Vorbild der Schweiz immer ein „Vorbild“ ist, muss auch einschränkend gesehen werden, denn die Kapazitätsauslastung im SPFV liegt in der Schweiz nur bei gut 30 %, während es bei der DB knapp 50 % sind.

3. **Geplante Themenbereiche, die nicht mehr angesprochen werden konnten, und Dank an die Gesprächspartner**

(1) Auf das aktuelle **Wahlprogramm von B90/Die Grünen** zu diesem Thema – einschl. der gesamten Verkehrspolitik – konnte aus Zeitgründen unmittelbar nicht eingegangen werden.

Auch die Position zum **Unbundling**, also die viel geforderte (z. B. von der Monopol-Kommission) Trennung von Schiene/Infrastruktur und Betrieb (wie analog bei Strom- und Gasversorgung), konnte aus Zeitgründen nicht zur Sprache kommen.

Gleiches gilt für die (noch nicht ganz fertige) **Verkehrsprognose 2040** mit der Bedeutung für Norddeutschland/Niedersachsen und vor Ort.

(2) **Wir danken** für die sehr angenehme Gesprächsatmosphäre und für die Bereitschaft, weiterhin in Kontakt zu bleiben. Danke auch für das Angebot, am 22.01.2025 (etwa ab 13:00 h) das Gespräch in Burgdorf (Klaukengasse) fortsetzen zu können, wo dann auch die o. g. ausgelassenen Themen zur Sprache kommen können.

Arnim Goldbach – für das Leitungsteam der BIOS