



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

**BIOS-Gespräch mit  
MdL und MdL-Kandidatin  
Thordies Hanisch (SPD)  
in Otze, Am Speicher 6 (Backhausplatz)  
31303 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: 14.09.2022

### **Notizen zum Gespräch der BIOS mit: Thordies Hanisch, MdL und MdL-Kandidatin für die diesjährige LT-Wahl**

Nachdem am 08.09. die Gesprächsrunde von BIOS mit den Kandidatinnen und Kandidaten zur Landtagswahl am 09.10.2022 in Form einer Veranstaltung mit Christian Gailus von B90/Die Grünen eröffnet wurde, fand am 13.09.2022 ein weiteres konstruktives, sehr offenes Gespräch in lockerer Atmosphäre mit Thordies Hanisch, derzeit schon MdL und Kandidatin für den neuen Landtag der SPD, statt. Aufgrund des angenehmen Wetters konnten wir sogar draußen auf dem Backhausplatz tagen. BIOS war vertreten durch Arnim Goldbach als Sprecher und Dietrich Vollbrecht als Stv. Sprecher sowie Axel Berndt, Hans Peter Grupe und Ulla Träger. Eine kurze gegenseitige Vorstellung leitete die Gesprächsrunde ein und diente auch der Schaffung der schon zitierten angenehmen Gesprächsatmosphäre (Bilder: Axel Berndt und Arnim Goldbach).



In den insgesamt 90 Minuten wurden folgende Themenbereiche eingehend diskutiert (aber nicht unbedingt in der nachfolgenden Reihenfolge; Diskussionsschwerpunkte *kursiv* gesetzt):

1. Die Situation des Schienenverkehrs, besonders des Schienengüterverkehrs, zwischen Otze (einschl. Ehlershausen) und Lehrte:

- Hinsichtlich der Lärmproblematik wurde zwar eine deutliche Verbesserung der Lärmbelastung vor allem durch Güterzüge festgestellt; dennoch ist – trotz Geltung des Schienenlärmschutzgesetzes seit Dezember 2020 – noch „Luft nach oben“. Vor allem in der Nacht und in einem etwas weiteren Abstand zu den Schienen ist die Lärmbelastung nach Ansicht von BIOS tw. noch zu hoch. Vor allem möchte BIOS am Ziel festhalten, vom Konzept des Freiwilligen übergesetzlichen Lärmschutzes zu profitieren, indem vor allem die Strecke Celle-Lehrte in der Prioritätenliste nach oben gestuft wird (denn da diese Strecke offensichtlich von der Bahn nicht mehr als Projektstrecke zur Blockverdichtung eingestuft wird, würde auch die entsprechende Möglichkeit einer Lärmsanierung entfallen). BIOS hatte schon entsprechende Initiativen entwickelt, vor allem in Richtung Region Hannover. *Thordies Hanisch verwies darauf, dass es Sinn machen könnte, die hiesigen Bundestagsabgeordneten (MdB) danach zu befragen, welche Möglichkeiten sie sähen, in der Priorität für freiwilligen Lärmschutz weiter nach oben eingestuft zu werden. Da wir von BIOS enge Kontakte zu „unseren“ MdB haben, wollen wir diese Möglichkeit auch nutzen. Und wir sind gespannt auf das Ergebnis des Schallgutachtens im Rahmen der Aufstellungen eines Bebauungsplans für das Areal „Kapellenweg“ (ehemals Raupers Hof), von dem wir uns auch allgemeinere Informationen zur Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr in Otze in Schienennähe erhoffen.*
  - Die Eisenbahnkreuzung in Otze hat das Problem langer Schrankenschließzeiten bei hohen Querungszahlen. (Noch größere Probleme haben in dieser Frage freilich Ehlershausen und erst recht Aligse.) Deshalb soll das Projekt „Unterführung durch Tunnel“ hoffentlich bald konkret angegangen werden. Nach derzeitiger Informationslage (v. a. durch die Stadt Burgdorf) ist eine Projektleitung für Otze von der Bahn eingesetzt, die nach einer Kreuzungsvereinbarung mit der Stadt Burgdorf (darauf wartet die Stadt noch) die „bestandsnahe Lösung einer Unterführung“ maßnahmenplanerisch angehen soll.
  - Die Probleme des S-Bahn-Verkehrs (S6/S7) werden derzeit durch Maßnahmen der Bahnsteigverlängerung (in Aligse fast fertig) angegangen, indem dann dreiteilige S-Bahnzüge fahren können. Dazu laufen derzeit in Otze gerade die Baumaßnahmen. Deshalb konnte im Übrigen BIOS ihre für den 06./07.09.2022 geplante 7. Zähl- und Messaktion nicht durchführen – und somit auch nicht mit neuen Zahlen aufwarten. Wann die Maßnahmen der Bahnsteigverlängerung allerdings wirken, ist noch nicht klar, da erst in Ehlershausen ebenfalls die Bahnsteige verlängert sein müssen und außerdem der Betreiber genügend Züge (und genügend Personal) haben muss (was derzeit ganz offenkundig ein Problem ist: siehe auch den Artikel einen Tag nach dem Gespräch in der HAZ vom 14.09.2022, S. 18: „S-Bahn-Pannen: Transdev soll fas 4 Millionen Euro zahlen“). *Hier wurde von beiden Seiten vor allem betont, wie wichtig der regionale Ausbau des Schienenverkehrs ist, um die Klimaziele zu erreichen, indem die Leute (gerade Berufspendler) von der Straße auf die Schiene „gelockt“ werden; der ländliche Raum stehe immer noch deutlich hintenan und werde vernachlässigt gegenüber dem Ausbau der Schnellfernverbindungen zwischen den Zentren (Knoten), z. B. Hamburg-Hannover, Berlin-Köln, Berlin-München). Das dürfe auch der Deutschlandtakt (DT) nicht ignorieren.*
2. Damit war auch schon das Hauptthema angesprochen: Das Schienenausbaukonzept Alpha-E<sup>+</sup> für das Gebiet „Hamburg-Hannover-Bremen“ wird von der Bahn offensichtlich weiter verwässert. Jedenfalls verfolgt die DB eine „Salamitaktik“, indem nur gezielte Orte/Gebiete über ihre Streckenpläne informiert werden. Bürgerbeteiligungen wie die Runden Tische vor der Corona-Pandemie finden nicht mehr statt. Aktuelle Informationen erhält noch nicht einmal das niedersächsische Wirtschafts-

und Verkehrsministerium, wie Minister Bernd Althusmann in Isernhagen HB am 02.08.2022 beklagte (Alpha-E sieht er „in Gefahr“). Da ist es nicht verwunderlich, wenn es mehr und mehr zu Protestaktionen kommt, wie derzeit im Heidegebiet zu beobachten (die vierte am 11.09.). Es wird interessant sein zu sehen, welche Informationen die DB beim Statustreffen des Projektbeirates Alpha-E am 15.09.2022 in Celle (auch dort begleitet von Protestaktionen) preisgibt. Ganz besonders ärgerlich war der Bericht in Panorama in der ARD am 08.09.2022 über die Schienenproblematik in Norddeutschland: Er hinterlässt einen einseitigen und tw. verfälschenden Eindruck von der gegenwärtigen Situation und dem Verhalten der Beteiligten/Betroffenen – ganz besonders hinsichtlich des Projekts Alpha-E. Das war eine höchst oberflächliche und einseitige journalistische Arbeit. Die Frage ist nun: Welche Reaktion auch von offizieller niedersächsischer Seite ist angezeigt – etwa des Landesparlaments und der Landesregierung? *Thordies Hanisch sah da wenig Möglichkeiten und verwies auf ähnliche verzerrte Berichterstattungen.*

— *Besonderen Bedeutung in der Diskussion hatte die Frage von Thordies Hanisch, welche Folgen ein evt. Streckenneubau entlang der A 7 für Otze hätte. Wir verwiesen darauf, dass die Folgen wegen der Offenheit der Nutzungsmöglichkeit einer solchen Strecke (z. B. reine Schnellstrecke für den Personenfernverkehr oder doch Mischstrecke auch mit Güterverkehr) noch nicht klar seien und deshalb müssten wir uns auf alle „Eventualitäten“ einstellen. So sei von einer A7-NBS eine Verbindung von Mellendorf/Burgwedel/Isernhagen (o.ä.) nach Lehrte (wegen MegaHub) möglich (das wäre dann wieder das schon vor etlicher Zeit verworfene Y-Modell), wie auch eine deutliche Mehrbelastung der Strecke Celle-Lehrte mit Güterverkehr. Es könne aber auch anders kommen.*

— *Wie auch immer: Eine Neubaustrecke (NBS) muss – da waren wir uns einig – ein Raumordnungsverfahren (ROV) voraussetzen, was die DB (und der Bund?) offensichtlich vermeiden will (der niedersächsische Verkehrsminister aber nach eigenem Bekunden – am 02.08.2022 – schon rechtlich kritisiert und die Notwendigkeit eines ROV zu bedenken gegeben hat, um nicht unnötig Zeit zu verlieren). Und eine NBS wird (deshalb – auch aus Klimaschutzgründen – zu) viel Zeit in Anspruch nehmen; da wäre Alpha-E schneller zu realisieren. Insofern erscheint es unverständlich, dass die DB Gutachten (Vieregg, Hesse) ignoriert, die belegen, dass Alpha-E+ (nach Bundesverkehrswegeplan) und Deutschlandtakt (DT) vereinbar sind (wenn auch vielleicht nicht vor dem Hintergrund von Hochgeschwindigkeiten bis 300 km/h, um nur „wenige Minuten“ einzusparen, was die immensen Kosten nicht rechtfertigen würde). Zudem muss aus Klimaschutzgründen auch das Modell der Nutzen-Kosten-Berechnung (NKV) – nochmals – erweitert werden (Erweiterung 2015 bereits gegenüber 2003 vorgenommen, auch um umweltrelevante Kriterien) um (kostenrelevante) Fragen, welche CO<sub>2</sub>-Bilanz und welcher Flächenverbrauch ein Neubau gegenüber dem Ausbau haben u. Ä. m. (siehe Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung. Endbericht FE-PROJEKTNR.: 960974/2011, Essen/Berlin/München, 24.03.2015).*

— *Ganz besonders darf aber – wie oben bereits betont – der regionale Schienenpersonennahverkehr gerade in der Fläche nicht „unter die Räder“ kommen. Da könnte auch ein neues Trassenentgeltsystem einen Beitrag leisten. Denn bisher fordern Schienenwegbetreiber (v. a. DB Netz AG) für die Nutzung der Netzinfrastuktur von*

den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein frequenzabhängiges Entgelt: „Die Berechnung des Trassenentgelts pro Zug basiert damit vor allem auf Grundlage der zwischen dem Betreiber der Schienenwege und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen vertraglich vereinbarten Trassenkilometern und erfolgt mittels Multiplikation des Entgelts für das Mindestzugangspaket mit den Trassenkilometern“ (Monopolkommission: Bahn 21: Wettbewerb in den Takt! 8. Sektorgutachten, Baden-Baden 2021, S. 110 f.). Das bietet einen Anreiz, „höhere Bedienungsfrequenzen auszubremsten (vgl. ebenda, Abschn. 4.3.4.2 und 4.3.4.3); für Otze beispielsweise würde das bedeuten, dass für Trasdev (S 6/7) ein längerer Zug (z. B. dreiteilig) hinsichtlich des Netzentgelts nicht teurer würde, eine Taktverdichtung (die durchaus gefordert wurde/wird) auf 3 Züge im 20minütigen Abstand aber schon. Der Vorschlag der Monopolkommission: „Zugkapazitätsbezogene Trassenentgelte könnten Chancen für mehr Verkehr auf unterausgelasteten Strecken bringen“ (ebenda, Abschn. 4.3.4.4) durch „Entgelte in Abhängigkeit von den zu transportierenden Reisenden und Trassenkilometern“ (ebenda, S. 117).

— Wir sind Thordies Hanisch dankbar für ihre Bereitschaft, uns weiterhin zu unterstützen. So gaben wir ihr die Bitte mit auf den Weg, sich für uns weiterhin gerade auch in Sachen Lärmschutz einzusetzen; sie sagte zu, uns bald zu informieren. Und wir bedanken uns sehr für das gute, intensive Gespräch.

Nun freuen wir uns auf das nächste Gespräch: das mit Heike Köhler (Lehrte-Ahlten) am 28.09.2022 in ihrer Eigenschaft als Kandidatin der CDU für den neuen Landtag in Hannover.

— 

Sprecher BIOS e.V. – für das Leitungsteam