



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

An alle BIOS-Mitglieder – zugleich:
Pressemitteilung, auch an:
Hertha Kurier
Ausgabe Nr. 201
Dezember 2022

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: 11.10.2022

Drei erfolgreiche Gespräche von BIOS mit MdL-Kandidaten für die Landtagswahl am 09.10.2022 über die Schienenverkehrsproblematik

Nachdem am 08.09. unsere Gesprächsrunde mit den Kandidatinnen und Kandidaten zur Landtagswahl am 09.10.2022 in Form einer Veranstaltung mit Christian Gailus von B90/Die Grünen eröffnet wurde und danach am 13.09.2022 ein weiteres Gespräch mit Thordies Hanisch (MdL) von der SPD als erneute Kandidatin für den neuen Landtag, stattfand, wurde am 04.10.2022 die Runde mit der CDU-Kandidatin Heike Köhler abgeschlossen.¹ BIOS war vertreten durch Arnim Goldbach als Sprecher und Dietrich Vollbrecht als Stv. Sprecher sowie Axel Berndt, Hans Peter Grupe, Andreas Meyer und Ulla Träger. Eine gegenseitige Vorstellung leitete jeweils die Gesprächsrunde ein und diente nicht nur dem gegenseitigen Kennenlernen, sondern auch der Schaffung einer angenehmen, offenen und konstruktiven Gesprächsatmosphäre; beides gelang schon zu Beginn des jeweiligen Gesprächs vollumfänglich. Dafür und für die gezeigte Unterstützungsbereitschaft sind wir allen Gesprächspartner sehr dankbar.

¹ Oliver Brandt als Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Regionsversammlung und Armin Pollehn als Burgdorfer Bürgermeister waren zum dritten Gespräch mit Heike Köhler ebenfalls eingeladen, konnten aber aus Termingründen nicht teilnehmen.



Erstes Gespräch mit Christian Gailus (Mitte)



Runde des zweiten Gesprächs mit Thordies Hanisch (hinten rechts)



Runde des dritten Gesprächs mit Heike Köhler (links neben Ulla Träger)

In den jeweils insgesamt 90 bis zu 150 Minuten wurden folgende Themenbereiche eingehend diskutiert, wobei die Schwerpunkte in den einzelnen Gesprächen durchaus unterschiedlich waren:

(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 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. Alle Gesprächspartner „sparten“ nicht mit wertvollen Vorschlägen für ein weiteres Vorgehen und sagten weitere Unterstützung (v. a. in Richtung Landespolitik) zu, wofür wir sehr dankbar sind.

- 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 Information (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. Da scheinen wir zwar auf einem guten Weg zu sein, warten aber noch auf weitere konkrete Schritte; immerhin sollen die technischen Probleme einer Umsetzung in Otze nicht allzu groß sein (wie uns die DB in einem Ortstermin vor einiger Zeit signalisierte).
- 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 hatten ab Mitte August in Otze Baumaßnahmen begonnen, die aber noch nicht vollends abgeschlossen sind. 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 in der HAZ vom 14.09.2022, S. 18: „S-Bahn-Pannen: Transdev soll fas 4 Millionen Euro zahlen“). Hier wurde in allen Gesprächen 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. Zudem wurde das Ziel besprochen, durch eine Taktverdichtung drei Züge pro Stunde zwischen Celle und Hannover über Lehrte/Aligse fahren zu lassen. Auch wenn das ggf. nur in den verkehrstarken Zeiten nötig sein sollte, so müssten doch vermutlich Schienenengpässe durch ein zusätzliches Gleis beseitigt werden, zumal ja der Hauptbahnhof Hannover um die Gleise 15 und 16 (neben Gleis 14) erweitert werden soll.

(2) Damit war auch (fast) schon das Hauptthema angesprochen: Das **Schienausbaukonzept Alpha-E+ für das Gebiet „Hamburg-Hannover-Bremen“** wird von der Deutschen Bahn AG (DB) offensichtlich weiter verwässert. Das wurde beim Statustreffen des Projektbeirats Alpha-E (am 15.09.2022 in Celle) ganz deutlich, als der DB-Vertreter unmissverständlich erklärte, aus DB-Sicht löse das Ausbaukonzept nicht die Kapazitätsprobleme (siehe unten). Allerdings ist das Verhalten der DB alles andere als

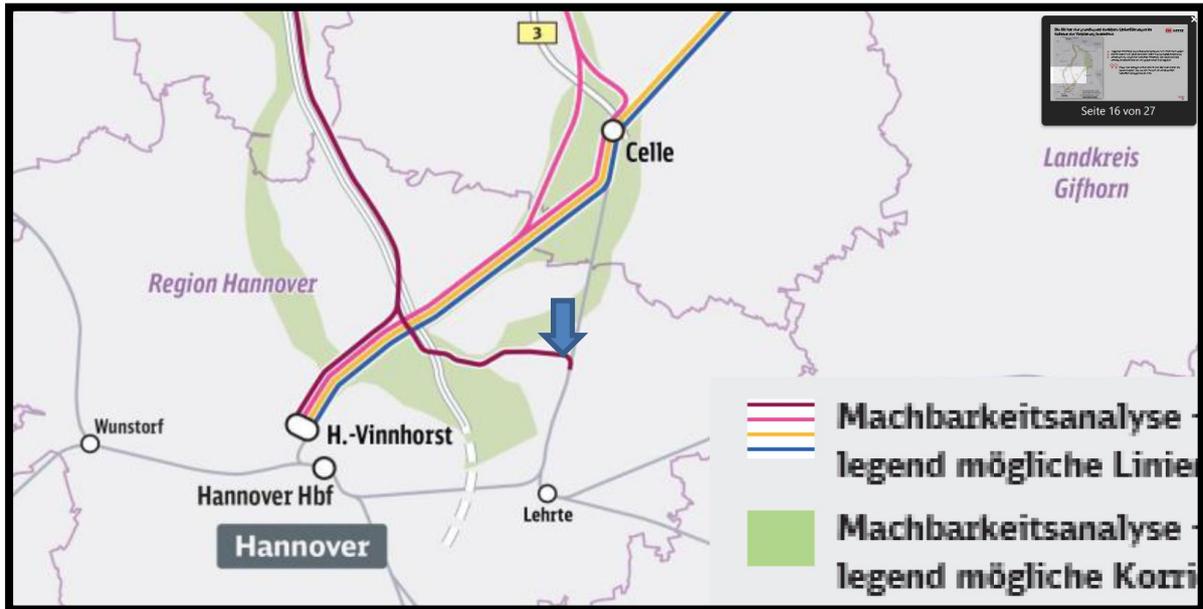
transparent und bürgerfreundlich (z. B. keine Runden Tische mehr), wozu sie offensichtlich nicht in der Lage oder nicht willens ist; anders kann man die „Salamitaktik“ in der Präsentation ihrer Ergebnisse nicht verstehen (Mangel wurde auch durch das Statustreffen nicht geheilt: s. u.). Aktuelle Informationen erhielt 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“) und beim Statustreffen eindrücklich wiederholte (siehe Fernsehbericht am 15.09.2022 bei N3-Hallo Niedersachsen). Da ist es nicht verwunderlich, wenn es mehr und mehr zu Protestaktionen kommt, wie gerade im August/September im Heidegebiet zu beobachten war. Ganz besonders eindrucksvoll war die Protestdemonstration vor dem eigentlichen Statustreffen (im Fernsehbericht deutlich zu sehen). Allerdings gibt es auch Gegenwind für Alpha-E: vor allem aus Lüneburg und von verschiedenen anderen Interessenvertretungen. 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. Dafür scheint aber jetzt auch das Bundesverkehrsministerium (BMV) verstärkt die Notwendigkeit zu sehen, die Interessen der Bevölkerung nicht aus dem Auge zu verlieren (was auch Niedersachsen immer wieder betont). *So stimmen Signale positiv, die der Parlamentarische Staatssekretär und Bahn-Beauftragter der Bundesregierung Michael Theurer und Bundesverkehrsminister Volker Wissing auch hinsichtlich Alpha-E als Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord (DSN) nach einem schwierigen Prozess 2015 ausgesendet haben (Siehe das Interview mit Volker Wissing in der HAZ vom 30.09.2022, S. 8 und verschiedene Pressemitteilungen und –berichte abgedruckt in UE-NEWS, 05.10.2022, zusammengestellt von Eckehard Niemann: eckehard.niemann@freenet.de, S. 18-27).*

Besondere Bedeutung in der Diskussion – vor allem im Rahmen des dritten Gesprächs – hatte die Frage, welche Folgen für Burgdorf/Otze-Lehrte zu erwarten sind, wenn die Trassenvariante A7-NBS mit einer Abzweigung von etwa Mellendorf/Burgwedel/Isernhagen nach etwa Burgdorf/Ahrbeck und weiter nach Lehrte zum Zuge kommen sollte (siehe Skizze unten). Denn bei dem schon erwähnten Statustreffen kamen von der DB folgende Informationen:

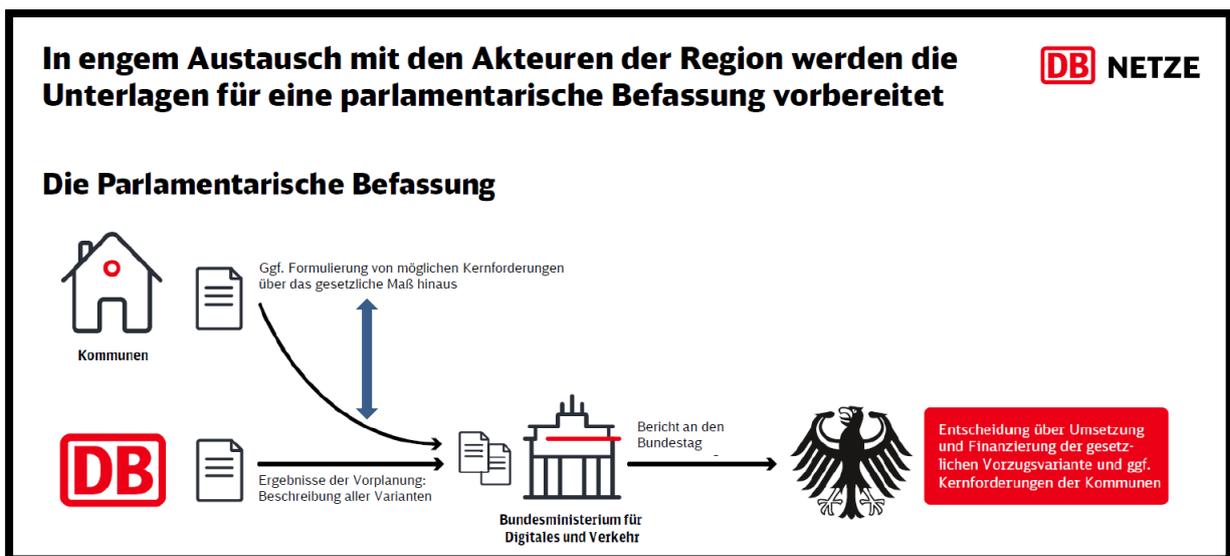
Frank Arne Limprecht von der DB Netz AG meinte gleich eingangs und durchaus treffend, dass das, was er vorstelle, die Anwesenden „wohl nicht hören wollen“:

- Das Modell Alpha-E sei nicht möglich, wenn alle fünf Hauptkriterien „Engpassfreiheit“, „betrieblich optimal“, „volkswirtschaftlich sinnvoll“, „umweltfachlich vorzugswürdig“ und „raumordnerisch darstellbar“ umgesetzt werden sollen. Das gehe nur mit weitläufiger Umfahrung. Insgesamt seien etwa 350 Kriterien zugrunde zu legen.
- Die DB würde ergebnisoffen vier Varianten prüfen: Ausbaustrecke – NBS durch die Landkreise Lüneburg und Uelzen – NBS entlang der A 7 (mit Abzweigung nach Burgdorf: s. u.) – NBS erst A 7, dann Soltau entlang B 3 nach Celle über Bergen
- Erst werde geplant (Auftrag bearbeiten); dann solle es zu Möglichkeiten der „Beteiligung“ kommen, wobei er nur den Begriff „Information“ verwendete. Informiert werden soll ab November 2022. Die Kommunen könnten Einwände / Vorschläge vorbringen, die dann auch in Berlin ankommen. Das soll ab April/Mai 2023 erfolgen, indem die Unterlagen erst über das Eisenbahnbundesamt geleitet werden, die dann zum Bundesverkehrsministerium gelangen und schließlich im Bundestag ankommen. Schon jetzt könnten Stellungnahmen entwickelt werden für eine abschließende Stellungnahme für Berlin (s. zweite Folie unten).

Einzelheiten können seiner Foliensammlung entnommen werden mit dem Dateinamen: 220915_Statustreffen_DSN_Praesentation_DB → Am nachfolgenden Auszug aus Folie 16 kann man erkennen, dass die Machbarkeitsstudie es nicht ausschließt, dass tatsächlich ein Gleis „Richtung Burgdorf“ führen könnte (s. Pfeil, nicht im Original, sondern selbst eingefügt). Das kann nur für den Güterverkehr gelten, sodass erkennbar ist, dass die „A-7-Strecken-Variante“ auch eine Mischstrecke sein wird (sonst brauchte man keine Abzweigung). Im Übrigen stellt sich ja die Frage, welchen Wert die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bezüglich geeigneter Korridore für konkrete Streckenverläufe hat, wenn Streckenverläufe durch Gebiete vorgesehen sind, die nicht von den Korridoren abgedeckt sind (Verlauf nicht nicht-grüne Bereiche).



Deshalb ist es umso wichtiger, dass wir von der Möglichkeit Gebrauch machen, auf den Bund Einfluss zu nehmen. Diese Möglichkeit besteht, wie die nachfolgende Zeitschiene zeigt (Auszug aus Datei: s. o. – Pfeil selbst hinzugefügt):



Da wurde uns vor allem in der dritten Gesprächsrunde Unterstützung zugesagt. Denn das hätte ja auch für Lehrte Konsequenzen: So wären die Anlauf-/Ablaufstrecken möglicherweise überlastet (ein Problem, das Alpha-E leider ausgespart hatte); und es wäre das Y-Modell „durch die Hintertür“ wieder auferstanden, das ja eigentlich 2014 „beerdigt“ wurde. Und die Doppelnutzung dieser NBS hätte zur Folge, dass dann gerade nachts die Güterzüge fahren werden, weil am Tage eher die schnellen Fernverkehrszüge die Strecke nutzen würden (ob eine Geschwindigkeit von 300 km/h nötig ist, kann getrost bezweifelt werden).

Wie auch immer: Eine Neubaustrecke (NBS) muss – da waren wir uns stets 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 CO₂-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. 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 Netzinfrastruktur 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 auszubremsen (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).



Sprecher BIOS e.V. – für das Leitungsteam