



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

An
alle
Mitglieder
der
BIOS

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: 13.08.2021

Gespräch des BIOS-Leitungsteams mit Jens Palandt, Bundestagskandidat Bündnis 90 / Die Grünen am 11.08.2021 in Otze, Speicher 3

Wesentliche Ergebnisse

Um unsere Kontakte zur Bundesebene fortzuführen, möglichst sogar zu vertiefen, haben wir – nach Rebecca Schamber – nun auch den Kandidaten für den Bundestag von Bündnis 90 / Die Grünen Jens Palandt zu einem Gespräch mit dem BIOS-Leitungsteam eingeladen. Im Falle seiner Wahl könnten wir dann das Netz nach Berlin auch auf dieser Ebene sogar erweitern und vertiefen. Denn eines ist für uns weiterhin ganz klar: Alles das, was wir hier in Otze (und in Ehlershausen) hinsichtlich der Verbesserungen im Schienenverkehr vor Ort angesichts vermutlich steigender Verkehrsbelastungen für die Otzer Bürgerinnen und Bürger fordern, wird letztlich in Berlin entschieden.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an diesem Gespräch waren: die Mitglieder des Leitungsteams Axel Berndt, Arnim Goldbach (als Sprecher und Gesprächsleiter), Hans Peter Grupe, Karl-Heinz Meyer, Ulla Träger und Dietrich Vollbrecht (die beiden anderen LT-Mitglieder sowie der ebenfalls geladene Andreas Meyer als Ortsbürgermeister waren aus verschiedenen Gründen verhindert). Nach vorheriger Ankündigung hatte Jens Palandt zwei weitere Gesprächsgäste von Bündnis 90 / Die Grünen mitgebracht: Maria Leykum (aus Burgdorf) und Malte Müller (aus Ehlershausen). Das Gespräch konnte aufgrund der schönen Witterung außen auf dem Backhofplatz geführt werden (s. Bild: Jens Palandt mit Karl-Heinz Meyer).



Das Gespräch konnte mit der Begrüßung pünktlich um 18:30 Uhr begonnen werden. In lockerer Gesprächsatmosphäre wurden zunächst einige äußere und vereinsbezogene Rahmenbedingungen angesprochen. Daran schloss sich eine „Kennenlern-Runde“ durch gegenseitiges kurzes Vorstellen der Anwesenden statt. Dabei erfuhren wir, dass Jens Palandt ebenfalls auf kommunaler Ebene für den Stadtrat kandidiert und damit auch aus dieser Perspektive einen besonderen Bezug zur anstehenden Thematik hat. Darüber hinaus war er mit Verkehrspolitik auch beruflich schon befasst.

Im Anschluss daran erläuterte der BIOS-Sprecher die Grundphilosophie und Leitideen der Bürgerinitiative, so wie sie in der Satzung festgeschrieben sind: Lärmbegrenzung, Vermeidung einer Dorfzerschneidung durch „neue Querungsmöglichkeiten“ und mindestens Erhaltung der Qualität und Quantität des Schienenpersonennahverkehrs. Diese Grundeinstellung, offen, transparent, demokratisch und vernetzt, aber auch selbstkritisch die Probleme des Lärms, der Dorfzerschneidung und der Sicherung des Schienenpersonennahverkehrs anzugehen, kam bei Jens Palandt gut an, wie er in einer Reaktion anerkennend erklärte. Dabei zeigte er sich außerordentlich gut vorbereitet.

Damit war auch die Grundlage geschaffen für die Vorstellung und Besprechung der aktuell relevanten Probleme bzw. Fragen des Schienenverkehrs durch Otze, aber auch durch Ehlershausen:

- Hinsichtlich des **Lärms** durch den Güterverkehr waren wir ursprünglich guter Dinge, denn wir hofften auf die sofortige Wirkung des Schienenlärmschutzgesetzes. Dieses ist im Dezember vorigen Jahres in Kraft getreten und soll verhindern, dass laute Züge auf deutschen Schienen fahren. Entgegen offizieller Aussagen haben wir daran aber immer noch Zweifel. Zwar beobachten auch wir, dass immer mehr leise Güterzüge durch Otze fahren. Dennoch gibt es auffallend viele „Mischzüge“, die einige laute Waggons noch mitführen. Das aber macht den Erfolg der leisen Waggons fast ganz zunichte. Hier zeigt sich wieder

einmal, dass zwischen dem In-Kraft-Treten eines (neuen) Gesetzes („Theorie“) und der Umsetzung („Praxis“) mitunter große Lücken klaffen. Das ist uns nicht nur selbst aufgefallen (z. B. dadurch, dass wir in 2019 weniger Spitzen-Lärm gemessen haben, als ein Jahr danach, in dem ja doch eigentlich mehr Waggon umgerüstet gewesen sein müssten), sondern auch der Redaktion der Zeitschrift „Capital“, die (in Heft 6/2021 auf S. 20) feststellte, dass an der noch bestehenden Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit auch die noch fehlenden Sanktionen für Betreiber lauter Züge verantwortlich sein könnten. Hier müssen wir weiterhin wachsam bleiben (z. B. schon im Rahmen der nächsten Zähl- und Messaktion am 07./08. September 2021). Mit diesem Problem und unserem Anliegen sind wir erfreulicherweise auf sehr offene Ohren gestoßen. Mehr noch: Jens Palandt erwähnte zusätzlich, dass die DB auch eine „freiwillige Lärmsanierung“ ermöglichen wolle, wozu Geld bereitstehe. Ob diese interessante und für uns neue Entwicklung auch für Otze positiv genutzt werden kann, wollen wir zeitnah erkunden.

- Die zweite Problematik beinhaltet die **Querung des Schienenweges** durch eine Straße (in Otze Stadtstraße, in Ehlershausen Kreisstraße). Hier wurde durch die Reform des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in 2020 die Finanzierung von Kreuzungsbaumaßnahmen insofern neu geregelt, als dass die Kommunen von einem finanziellen Beitrag freigestellt wurden (vorher ein Drittel kommunaler Anteil); außerdem wurden die Planungsregelungen vereinfacht, damit es schneller geht. Wir konnten konkret berichten, dass – in erfreulich enger Zusammenarbeit mit der Stadt Burgdorf – die DB Netz bereits auf die Stadt zugegangen ist und signalisiert hat, dass eine bestandsnahe Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges durch eine Untertunnelung alternativlos ist. Zwar wird nach unserer Information eine Planungsvereinbarung der Stadt Burgdorf mit der DB zunächst für Ehlershausen getroffen werden (weil die Situation durch den Zusammenhang mit der Bahnsteigverlängerung und der Ampelkreuzung B 3 komplizierter ist), was aber für uns in Otze nicht heißt, dass wir damit abgehängt werden. Vielmehr wurde uns bei einem Ortstermin signalisiert, dass ein Projekt zum Bau eines Tunnels in Otze „vergleichsweise unproblematisch“ sei. Wir hoffen, dass eine Realisierung nicht zu lange auf sich warten lässt, denn wir können und müssen immer wieder darauf verweisen, dass einerseits wichtige Sozial- und Erziehungs- sowie Bildungseinrichtungen in „Klein-Otze“ liegen, ebenso die Anlagen der Sportvereine und des Schützenvereins, während andererseits die Feuerwehr in „Groß-Otze“ ansässig ist und zudem alle Otzer Landwirte zu bewirtschaftende Flächen jenseits des Bahnüberganges zu liegen haben; da sind lange Schrankenschließzeiten bei hohen Querungszahlen in Otze, ganz besonders aber in Ehlershausen sehr hinderlich. Hierfür hatte Jens Palandt ebenso nicht nur viel Verständnis, sondern auch eine – noch informelle – Information parat, nach der die DB doch erst in Otze das Projekt „Tunnel“ realisieren werde (sogar schon bis 2023) und dann erst Ehlershausen an der Reihe sei (bis 2026). Wir sind so verblieben, dass wir von beiden Seiten diese Frage zeitnah „klären“ wollen. Im Übrigen wäre es für beide Gesprächsseiten keine große Überraschung und darüber hinaus verständlich, wenn diese Zeithorizonte allein durch die nötigen Baumaßnahmen in den Überschwemmungsgebieten in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz nicht ganz gehalten werden könnten.
- Hinsichtlich der Frage der **Sicherung (möglichst sogar Verbesserung) des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)** durch die S-Bahn-Verbindung zwischen Celle über Burgdorf nach Hannover wurde positiv hervorgehoben, dass

es eine Verbesserung durch Verlängerung der Züge (mit der Folge der Bahnsteigverlängerung in Otze, Ehlershausen und Aligse) geben soll, auch wenn die Dreier-Taktung (3 Züge pro Stunde etwa alle 20 Minuten) wohl (zunächst?) nicht realisierbar erscheint.

- Abschließend kam das allgemeinere Thema „**Sicherstellung der Umsetzung des Alpha-E-Projekts**“ des **Dialogforums Schiene Nord (DSN)** zur Sprache. Hier konnten wir unsere Position deutlich machen, dass wir mit den anderen Bürgerinitiativen im Gebiet der Lüneburger Heide und dem Projektbeirat Alpha-E (finanziert durch das Land Niedersachsen) Neubaustrecken kritisch sehen, sie aber (vielleicht im Gegensatz zu einigen BI) grundsätzlich als „letzte Möglichkeit“ dogmatisch auch nicht völlig ausschließen wollen, wenn andernfalls das Klimaziel gefährdet wäre. Gleichwohl stellen der geplante Deutschlandtakt und die beabsichtigte Erhöhung der Fahrgastzahlen um 100 % sowie die Erhöhung des Schienengüterverkehrsanteils von 18 % auf 25 % bis 2030 große Herausforderungen dar. Nach zwei Gutachten können diese Anforderungen aber ohne Schienenneubau realisiert werden, was die DB derzeit bestreitet. Hier lässt die Informationstransparenz seitens der DB nach Ansicht des Projektbeirates und der dortigen BI zu wünschen übrig. Das ist auch für uns ggf. problematisch, denn die Entwicklungen zwischen Lüneburg und Celle und ggf. auch in Wilhelmshaven werden Auswirkungen auf unsere Strecke Celle-Lehrte haben. Dennoch sind wir als BIOS auf der einen Seite nicht gegen mehr Güterverkehr auf der Schiene, sondern sogar für die deutliche Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene, weil andernfalls das anvisierte Klimaziel nicht erreichbar erscheint. Dann aber muss auf der anderen Seite die höhere Belastung für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort durch die diskutierten Maßnahmen auch deutlich reduziert werden. Und im Übrigen haben wir mit der DB Hannover immer eine gute Kommunikation gehabt.

Abschließend wurden unserem Gast noch interessante Erläuterungen zu den vier Gebäuden des Ensembles auf dem Backhausplatz gegeben.

Wir danken Jens Palandt ganz herzlich für die seinerseits bemerkenswert gründliche Vorbereitung des Gesprächs, was uns wertvolle Hinweise auf einige neuere Entwicklungen (Lärmsanierung, Zeitplan für Unterführungen) lieferte. Es entwickelte sich eine sachlich-konstruktive und offene Diskussion über immerhin gut 2 Stunden in sehr angenehmer Gesprächsatmosphäre. Und wir danken für das entgegengebrachte große Verständnis für unsere Anliegen. Im Falle eines Wahlerfolges hätten wir einen weiteren wichtigen, kompetenten und engagierten Ansprechpartner für uns in Berlin.



Arnim Goldbach – für das Leitungsteam der BIOS