



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: 13.09.2021

Gespräch des BIOS-Leitungsteams mit Hendrik Hoppenstedt, Bundestagskandidat der CDU, am 10.09.2021 in Otze, Speicher 3 (Altenteilerhaus)

Wesentliche Ergebnisse

Um unsere Kontakte zur Bundesebene fortzuführen, möglichst sogar zu vertiefen, haben wir – nach Rebecca Schamber und Jens Palandt – nun auch den Kandidaten für den Bundestag von der CDU Hendrik Hoppenstedt (MdB und Staatsminister bei der Bundeskanzlerin) zu einem Gespräch mit dem BIOS-Leitungsteam eingeladen. Er ist bei BIOS aber schon ein „alter Bekannter“, denn es ist inzwischen sein 4. Besuch seit Bestehen der Bürgerinitiative (zuvor 2016, 2017, 2019). Er war aber nicht allein gekommen, sondern war in Begleitung von Reiner Fredermann (MdL der CDU) aus Burgwedel-Wettmar, Oliver Brandt (Regionsabgeordneter der CDU und Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Regionsversammlung) und Armin Pollehn (Bürgermeister der Stadt Burgdorf). Andreas Meyer war als Otzer Ortsbürgermeister von BIOS eingeladen gewesen. Die Teilnehmer auf Seiten von BIOS waren die Mitglieder des Leitungsteams (LT) Axel Berndt, Arnim Goldbach (als Sprecher und Gesprächsleiter), Hans Peter Grupe, Karl-Heinz Meyer und Dietrich Vollbrecht (die drei anderen LT-Mitglieder waren aus verschiedenen Gründen verhindert).

Seite 1 von 5

BIOS e.V. – Sprecher:
Arnim Goldbach
Kapellenweg 2
31303 Burgdorf-Otze

Amtsgericht Hildesheim
Registergericht VR 201227
Finanzamt Burgdorf
Steuernummer:
16/200/98013

Bank:
Stadtsparkasse Burgdorf
Marktstraße 59
31303 Burgdorf

IBAN:
DE42 2515 1371 0270 0641 16
BIC:
NOLADE21BUF



Von links nach rechts: Karl-Heinz Meyer, Arnim Goldbach, Dietrich Vollbrecht, Hendrik Hoppenstedt, Hans Peter Grupe, Andreas Meyer, Axel Berndt, Armin Pollehn, Rainer Fredermann (Foto: Oliver Brandt)

Das Gespräch konnte mit der Begrüßung pünktlich um 16:00 Uhr begonnen werden; die Dauer war auf 17:30 Uhr begrenzt. Die Zeit konnte ziemlich genau eingehalten werden. Im Rahmen der Begrüßung wurde die Bereitschaft der Gesprächsgäste und vor allem die von Hendrik Hoppenstedt gewürdigt, trotz sehr engen Terminkalenders aufgrund von einigen besonderen Ereignissen für BIOS Zeit gefunden zu haben.



Gesprächsrunde in „aufgeräumter“ Atmosphäre im Altenteilerhaus (Foto: Arnim Goldbach)

Aufgrund der im Wesentlichen gegenseitigen Bekanntheit der Gesprächsrunde und aus Zeitgründen konnte auf eine Vorstellungsrunde verzichtet werden. Auch auf die Erläuterung der Grundphilosophie und Leitideen der Bürgerinitiative konnte verzichtet werden, da sie bereits bekannt waren.

Stattdessen konnte der BIOS-Sprecher gleich zum Kern kommen und die jüngsten Ergebnisse der 6. Zähl- und Messaktion (07./08.09.2021) präsentieren und kommentieren. Dabei standen naturgemäß die beiden Kernanliegen von BIOS – Lärmproblem und Schrankenschließzeiten/Querungen – im Mittelpunkt des Interesses. Da hatten sich doch einige interessante Erkenntnisse aufgetan, v. a. hinsichtlich der Lärmbelastung durch Güterzüge (Äußerungen, Stellungnahmen und Kommentare unserer Gesprächspartner *kursiv*):

- 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 hatten wir daran aber immer gewisse Zweifel. Zwar beobachteten auch wir, dass immer mehr leise Güterzüge durch Otze fahren. Dennoch gab es immer noch auffallend viele „Mischzüge“, die einige laute Waggons mitführen. Das aber macht den Erfolg der leisen Waggons fast ganz zunichte. Genau das bestätigte die jüngste Zähl- und Messaktion vom 07./08. September 2021: Mit durchschnittlich 92,65 dB(A) sind die 141 Güterzüge durch Otze gefahren, wobei der Höchstwert bei 106,6 dB(A) lag und immerhin vier Güterzüge mit über 100 dB(A) gemessen wurden. Der leiseste Güterzug lag bei 84,3 dB(A), was zeigt, dass es „doch geht“. Der durchschnittliche Lärmwert (Spitzenlärmwert) der Güterzüge lag zwar unter dem Wert von 2020, aber immer noch etwas höher als 2019. Daran 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 aber nicht nur selbst aufgefallen, 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 fehlende Sanktionen für Betreiber lauter Züge verantwortlich sein könnten.

Mit diesem Problem und unserem Anliegen sind wir bei Hendrik Hoppenstedt und seinen Begleitern erfreulicherweise auf sehr offene Ohren gestoßen. Er würdigte zwar auch das Schienenlärmschutzgesetz, betonte aber zugleich, dass es z. B. aufgrund von Problemen bei den Werkstattkapazitäten nicht zuletzt wegen der Corona-Problematik noch nicht vollends zu Umrüstungen auf „Flüsterbremsen“ gekommen sein könnte. Auch deshalb habe man auf Sanktionen zunächst verzichtet. Aber das dürfe natürlich nicht ewig so gehen und so sagte er zu, in Berlin bei den entsprechenden Stellen dem Problem nachzugehen und sich für mehr Lärmschutz einzusetzen. Und er regte an und forderte BIOS auf, weiterhin in Sachen Lärmmessung aktiv zu sein und die Ergebnisse ihm im nächsten Jahr zu übermitteln, sodass man sich dann auch wieder treffen und die Lage weiter diskutieren könne. Der Bitte kommen wir natürlich sehr gern nach.

Als problematisch könne sich nach Ansicht von BIOS erweisen, dass die Strecke Celle-Lehrte nach Ansicht der DB keine Alpha-E-Strecke mehr sei, da die Maßnahmen der Zugbeschleunigung so gering seien, dass sie kein Projekt mehr rechtfertigten. Da werde man vermutlich auf die Digitalisierung der Strecke im Zuge des ETCS (European Train Control System) warten (Signalanlagen wären dann völlig

entbehrlich). Dann könne natürlich auch der entsprechende Lärmschutz entfallen. Allerdings steht „unsere“ Strecke immer noch als Blockverdichtungsstrecke im Rahmen von Alpha-E im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. *Auch diesem Widerspruch will Hendrik Hoppenstedt nach eigenem Bekunden dankenswerterweise nachgehen.*

Als positiv wurde noch festgehalten, dass es das Projekt der „Freiwilligen Lärmsanierung“ des Bundes gebe, wovon (nach Informationen von Jan-Hinrich Brinkmann vom 16.08.2021) auch Otze profitieren kann (etwa durch höhere Lärmschutzwände). Der Grund liegt darin dass die zulässigen Lärmobergrenzen verringert wurden.

- Die zweite Problematik beinhaltet die **Querung des Schienenweges in Verbindung mit langen Schließzeiten** (in Otze Stadtstraße, in Ehlershausen Kreisstraße). Immerhin gab es am 07./08.09.2021 in Otze insgesamt 2.424 Querungen – und zwar von 1.832 motorisierten Fahrzeugen (Kfz, aber auch etliche landwirtschaftliche Fahrzeuge von erheblicher Größe, wie etwa große Trecker), 368 Fahrrädern und 224 Fußgängern. Und das bei einer gesamten Schrankenschließzeit von 5 Stunden und 36 Minuten über 24 Stunden, was eine durchschnittliche Schrankenschließzeit von 1 Minute und 35 Sekunden pro Zug bedeutet (in Ehlershausen und erst recht in Aligse deutlich länger). Das ist nach unserer Einschätzung dringend korrekturbedürftig, da 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. *Hier wurde durch die Reform des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in 2020 – wie Hendrik Hoppenstedt einleitend erläuterte – 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. Schließlich berichtete er, dass es andernorts mit den Schrankenschließzeiten noch schlimmer stünde (z. B. im Raum Neustadt am Rübenberge, Wedemark), was wir durchaus bestätigen konnten (mit Ehlershausen und Aligse).* Erfreulicherweise konnten wir von BIOS konkret berichten, dass – in guter und 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. *Und dieses Projekt sei lange nicht so komplex wie das in Ehlershausen, wo noch zusätzliche Projektvariablen zu berücksichtigen seien, was zu einem „Riesenprojekt“ führe, so nachdrücklich Bürgermeister Armin Pollehn; Alternativen würden bereits diskutiert. Die DB sei nun am Zuge, auf die Stadt Burgdorf zuzukommen und eine Planungsvereinbarung zu treffen, damit man dann konkreter werden könne, so Armin Pollehn weiter; und diese beiden unterschiedlichen Komplexitätsgrade würden aber für Otze eher „beruhigend“ sein, weil offensichtlich „einfacher“ auch „schneller“ bedeuten könnte.* Das haben wir von BIOS gern gehört. Immerhin hat auch die DB bei einem Ortstermin bereits im letzten Jahr signalisiert, dass ein Tunnelprojekt in Otze vergleichsweise unproblematisch“ sei; außerdem hat die DB schon mit den potenziellen Eigentümern gesprochen.

- Abschließend kam das allgemeinere Thema „**Alpha-E⁺**“ in Verbindung mit dem **Deutschlandtakt (DT)** 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 DT und die beabsichtigte Erhöhung der Fahrgastzahlen um 100 % sowie die Erhöhung des Schienengüterverkehrsanteils von 18 % auf 25 % bis 2030 große Herausforderungen dar, was wir aber mit Alpha-E⁺ als vereinbar einschätzen (auch auf der Grundlage zweier Gutachten). *Hier verwies Hendrik Hoppenstedt auf die rechtliche Notwendigkeit, mit einer Variantenvielfalt zu beginnen, weil sonst Gerichte die mangelnde Wirtschaftlichkeit monieren könnten, was wir nachvollziehen können. Der DT habe dazu geführt, dass die Maßnahmen zur Stärkung des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs auf die Ebene des „vordringlichen Bedarfs“ gerückt sind, was neue Anforderungen bringen würde. Gleichwohl stehe das Projekt Alpha-E⁺ nicht zur Disposition. Auch Rainer Fredemann betonte als Abgeordneter des Niedersächsischen Landtags nachdrücklich, dass sowohl der Niedersächsische Verkehrsminister Bernd Althusmann als auch der gesamte Niedersächsische Landtag sich eindeutig und immer wieder (v. a. der Verkehrsminister) für Alpha-E⁺ ausgesprochen haben.* Unsere abschließende Position dazu: Wir sind als BIOS auf der einen Seite nicht gegen mehr Güter- und Personenverkehr auf der Schiene, sondern sogar für die 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.

Abschließend und zusammenfassend stellte Hendrik Hoppenstedt nochmals die Bedeutung von mehr Lärmschutz heraus; deshalb habe er großes Interesse daran, dass wir weiterhin die Lärmentwicklung erfassen. Dann könne man in naher Zukunft mal eine weitere Zwischenbilanz ziehen, wie die Anforderungen des Gesetzes erfüllt würden. Denn die Gesetze seien da, sodass es jetzt auf die Durchführung ankomme. Es mache keinen Sinn, Gesetze zu machen, die nicht – genügend – befolgt würden. Dem stimmen wir uneingeschränkt zu. Deshalb haben wir dankend sein Angebot angenommen, weiterhin den Lärm zu messen und mit ihm dann die Ergebnisse zu diskutieren. Ggf. müsse auch – so Hendrik Hoppenstedt – noch einmal kritisch nachgehakt werden. Hinsichtlich der Tunnelprojekte verwies er darauf, dass der tatsächlich aufgelaufene Investitionsstau nach und nach abgebaut werden würde, wozu Finanzmittel bereitgestellt würden. Da zeigte er sich zuversichtlich. Denn: Wer habe schon vor vier Jahren daran gedacht, dass es bald mal eine Unterführung in Otze geben würde. Dem können wir uns nur anschließen und uns für diese Einschätzung bedanken.

Wir danken Hendrik Hoppenstedt und seinen Begleitern für die inhaltlich sehr gründliche und für uns aufschlussreiche Diskussion sowie für die atmosphärisch sehr angenehme Gesprächsrunde. Besonders dankbar sind wir, dass Hendrik Hoppenstedt sich weiterhin für uns in Berlin einsetzen will und auch dafür, dass wir von den anderen Gesprächspartnern weitere Unterstützung zugesagt bekommen haben.

Arnim Goldbach

Arnim Goldbach – für das Leitungsteam der BIOS