



BIOS - BI Otze Schiene | Manfred Kuchenbecker, Kapellenweg 13. |
31303 Burgdorf-Otze

An alle
Mitglieder der BIOS

Otze

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

E-Mail: manfredkuchenbecker@gmx.de
Telefon: (0 51 36) 16 06
Mobil:
Internet: www.bios-otze.de

Datum: 14.06.2017

Protokollarische Gesprächsnotizen

über das Gespräch der BIOS mit Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT, MdB, am 12.06.2017

Zeit: 12.06.2017, 17:50 – 19:05 Uhr
Ort: Altenteilerhaus Otze
Leitung: MANFRED KUCHENBECKER
Protokoll-Notizen: ARNIM GOLDBACH
Fotos: JOACHIM HÖFNER
Teilnehmer: DR. HENDRIK HOPPENSTEDT, ULLA TRÄGER (Ortsbürgermeisterin von Otze), Mitglieder des Ortsrates Otze, Leitungsteam der BIOS, interessierte Mitglieder der BIOS, Vertreter von StARK (ERNST EVERS), BIRGIT MEINIG (Ortbürgermeisterin von Ramlingen-Ehlershausen)

Dr. Hoppenstedt erneut bei BIOS –

Gute Aussicht auf hohen Lärmschutz bestätigt und konkretisiert – Entwicklung aber nicht ohne Risiko

TOP 1: Begrüßung und Einführung (MANFRED KUCHENBECKER)

(1) MANFRED KUCHENBECKER als Sprecher der BIOS konnte nach einem halben Jahr Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT (MdB, CDU) erneut zu einem Informationsgespräch begrüßen. Begrüßen konnte er aber auch etliche Lokalpolitiker, einen Vertreter von StARK und einige Mitglieder von BIOS (siehe Teilnehmer).

Seiten 1 von 5

(2) Im Anschluss daran nannte MANFRED KUCHENBECKER die nachfolgend zu besprechenden Inhalte, betonte nochmals das drängende Verkehrsproblem in Otze und skizzierte die nächsten drei größeren Vorhaben der BIOS: Zweite Aktion „Züge zählen und Lärm messen“ am nächsten Tag (13.06.), ein Gespräch von Vertretern des Leitungsteams der BIOS mit dem Projektbeauftragter „Alpha-E“ der DB Matthias Hudaff (27.06.2017) und die Ausrichtung einer Sitzung der „Übergeordneten Bürgerinitiativen“ (BIÜ) in Otze im Herbst diesen Jahres.

TOP 2: Statement von DR. HENDRIK HOPPENSTEDT (MdB)



(1) Zunächst knüpfte er inhaltlich an das als sehr angenehm und konstruktiv empfundene erste Informationstreffen am 15.11. des vergangenen Jahres an.

(2) Aus aktueller Sicht betonte er die Zustimmung des Bundestages zum **Schiene-lärmschutzgesetz** am 30.03.2017, das am 12.05.2017 auch vom Bundesrat angenommen wurde. Damit sind ab 2020/2021 laute Züge grundsätzlich verboten; das gelte für alle Züge, auch die privaten und ausländischen Güterzüge (Personenzüge seien ohnehin nicht das große Lärmproblem). Das sei ein ganz großer Fortschritt („Meilenstein“), denn damit könne der Lärmpegel um ca. 10 dB(A) reduziert werden, was einer Halbierung der empfundenen Lautstärke entspräche. Danach konzentrierte er sich auf die zentralen Merkmale des Lärmschutzes:

- Im Zuge der **Lärmsanierung** werde der Lärmschutz weiterhin gefördert und orientiere sich qualitativ an dem Erst-Modell (Pilotprojekt aus Alpha-E) „Verden-Rotenburg/Wümme“.
- Im Zuge der **Lärmvorsorge** werde darüber hinaus angestrebt, einen vorbeugenden Lärmschutz in der Weise zu erreichen, dass die Lärmschutzbedingungen einer Neubaustrecke erfüllt würden; das sei aber noch nicht verbindlich geregelt.

- Hinsichtlich des Problems der **Schrankenschließzeiten** mit dem Folgeproblem einer **Ortszerschneidung** – wie in Otze – verwies er auf das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Danach trage der Straßenbaulastträger und Eigentümer der Straße im Schienenkreuzungsbereich ein Drittel der Kosten einer Querungshilfe (z. B. Tunnel, Überführung); davon übernehme aber das Land Niedersachsen in diesem Falle drei Viertel der Kosten, sodass für die Stadt Burgdorf dann noch ein Eigenanteil von einem Zwölftel verbleibe. Diese Lösung (so wiederholte er seine damalige Aussage) sehe er durchaus nicht negativ (im Gegensatz zur Stadt Burgdorf), weil damit auch ein zusätzlicher Nutzen für die Stadt und die Bürger (in Otze) verbunden sei (über den jetzigen Zustand hinaus eine Verbesserung), denn beispielsweise mit einem Tunnel würde es gar keine Schließzeiten mehr geben. Er wolle in Gesprächen mit der Stadt Burgdorf dafür werben, dass sie einen Antrag stelle, mit dem Ziel, den höhengleichen Schienen-/Straßenkreuzungsbereich in Otze zu vermeiden (in welcher Form auch immer); das sei übrigens eine Empfehlung der DB. Dann könne am noch einzurichtenden „Runden Tisch“ darüber verhandelt werden (ggf. auch noch über die Kostenfrage).
- Eine Resolution der Übergeordneten Bürgerinitiativen sehe er etwas kritisch, weil aus seiner Sicht überzogen, obwohl er nicht in Abrede stelle, dass das Modell „Y-Trasse“ für Lüneburg die bessere Variante sei, weil das Alpha-E-Modell das Gebiet besonders treffe (aus Otzer Sicht aber umgekehrt).
- Die Einrichtung eines „**Runden Tisches**“ für das Schienenprojekt „Celle-Lehrte“ sei vor 2018 nicht zu erwarten. Die Reihenfolge sei: Erst „Verden-Rotenburg/Wümmen“, dann „Lüneburg-Uelzen bzw. Celle“ – und dann „Celle-Lehrte“. Es wurde aber das Interesse von BIOS bekundet und damit die Bitte an Dr. Hoppensstedt gerichtet, sich um Informationen zu bemühen, die möglichst frühzeitig für Klarheit sorgen könnten.

Fazit: Insgesamt sieht Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT eine gute Entwicklung, dem berechtigten Interesse der Bürger nach hohem Lärmschutz gerecht zu werden, aber auch das Schienenkreuzungsproblem in den Griff zu bekommen. Er könne sich nicht vorstellen, dass irgendein Beteiligter und Entscheidungsträger sich von den einmal gemachten Zusagen verabschieden könnte; „Stuttgart 21“ sei als mahnendes und abschreckendes Beispiel noch zu gut in Erinnerung.

TOP 3: Anschließende Diskussion (Moderation: MANFRED KUCHENBECKER)



(1) MANFRED KUCHENBECKER fragte nach der **rechtlichen Absicherung der „Zusagen“**. Nach Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT gebe es noch kein Schriftstück dazu, er wolle sich aber beim Parlamentarischen Staatssekretär ENAK FERLEMANN aus dem BMVI dafür einsetzen. KUCHENBECKERS weitere Frage bezog sich auf das Schienenlärmschutzgesetz und dessen EU-Verträglichkeit. Nach HOPPENSTEDTS Worten sei ein entsprechendes „Unverträglichkeitsproblem“ zwar nie ganz auszuschließen, aber auch nicht zu erwarten; dafür gibt es ja ein Passus im Gesetz mit einigen Ausnahmen von der Pflicht, keine lauten Züge mehr einzusetzen (z. B. kleine Räder, Bergstrecken; die noch lauten Züge müssten aber dann so langsam fahren, dass sie nicht mehr Lärm machen als ein leiser und schneller Zug; außerdem gibt es Tarifbelastungen für laute Züge). Bei allen noch offenen Fragen sei aber dennoch mit dem Gesetz insgesamt ein ganz wesentlicher Fortschritt erzielt worden. Um auch bei dieser Entwicklung auf dem Laufenden zu bleiben, sei – nach Worten KUCHENBECKERS – Kontakte zu Experten sehr hilfreich; BIOS sei an Informationen über ortsnahe Experten sehr interessiert.

(2) ERNST EVERS von StARK berichtete kurz über deren **Zähl- und Messergebnisse von vor zwei Wochen in Aligse**: Auffallend (aber nicht überraschend) war die hohe **Schrankenschließzeit von gut 9 Stunden in 24 Stunden**. Dafür wurden verschiedene Ursachen und Zusammenhänge verantwortlich gemacht.

(3) Danach betonte MANFRED KUCHENBECKER die Rolle von Bürgerinitiativen in diesem Problemfeld, während ARNIM GOLDBACH nochmals auf die Position von BIOS verwies, den Schienengüterverkehr nicht zu verteufeln und damit dem Straßengüterverkehr noch mehr das Wort zu reden, sondern eher umgekehrt. Die entsprechenden Folgen des notwendigerweise steigenden Schienengüterverkehrsaufkommens müssten dann natürlich begrenzt und in Einklang mit dem Leben im Ort gebracht werden.

(4) Anschließend wurden einige verkehrspolitische Perspektiven nach der nächsten Bundestagswahl im September angesprochen und diskutiert. Dabei bezog Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT klar Position:

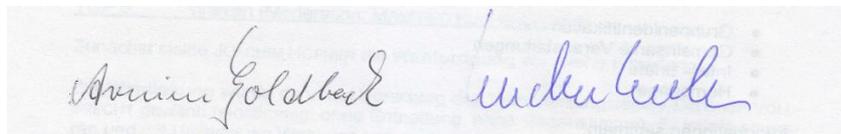
- Alle Beteiligten (DB, BMVI, Bundestag, Bundesrat) würden in dieselbe Richtung denken, sodass eine Abkehr von dem jetzt einmal eingeschlagenen (positiven) Weg für ihn undenkbar sei.
- Allerdings müsste für komplexe Infrastrukturprojekte das Planungsrecht schnellere Planungs- und Umsetzungsprozesse ermöglichen, das dauere alles zu lange. Als positives Beispiel wurde von ihm Bayern genannt. Das würde der allgemeinen Verkehrspolitik im System „Straße / Schiene“ sehr dienen.

(5) Nochmals (s. o.) betonte HOPPENSTEDT die Wichtigkeit einer Antragstellung durch die Straßeneigentümer-Kommune zur Lösung des Schienenkreuzungsproblems (z. B. Neustadt am Rübenberge). Das würde von der DB unterstützt, aber die Initiative müsse von der Kommune ausgehen. Die Kosten dürften nicht von vornherein ein Totschlagargument gegen die Antragstellung sein; dafür werde er sich in weiteren Gesprächen stark machen. Und nicht zuletzt deshalb wolle er auch mit der BIOS in regelmäßigem Kontakt bleiben.

(6) Mit diesem Fazit wurde er nach einer wiederum sehr angenehmen und äußerst sachbezogenen Diskussion von MANFRED KUCHENBECKER verabschiedet – nicht ohne (mit einem Augenzwinkern) nochmals daran zu erinnern, dass er dann wiederum besonders gern in Otze gesehen werde, wenn er ein entsprechendes Schriftstück mit

einer verbindlichen Absichtserklärung mitbringe; darum wolle sich er – Dr. HENDRIK HOPPENSTEDT – gern kümmern.

Otze, 14.06.2017

A rectangular area containing two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is 'Arnim Goldbach' and the signature on the right is 'Manfred Kuchenbecker'.

Protokoll: ARNIM GOLDBACH

Besprechungsleitung: MANFRED KUCHENBECKER