

### *Aus der Müllabfuhr wird die Müllentsorgung*

Die erste Ortssatzung über die *staubfreie* Müllabfuhr beschloß der Rat am 17. Dezember 1957.

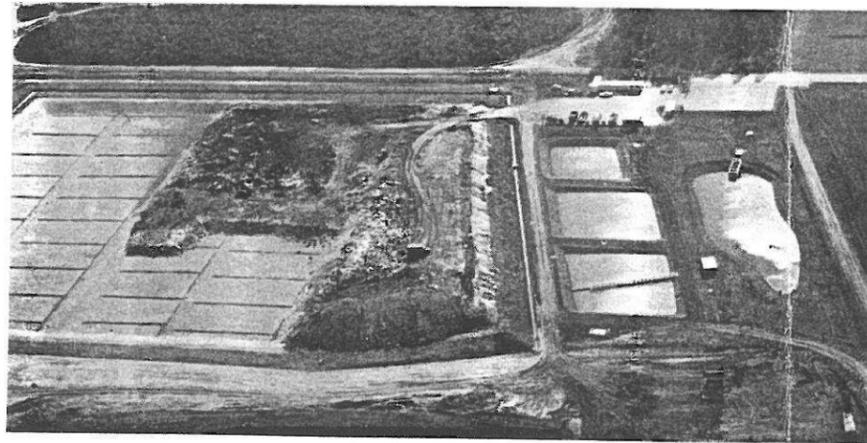
Bis dahin erfolgte das Einsammeln von Müll und Abfällen mit offenen Anhängern und auf privater Basis.

Nach der Neuregelung war die Gemeinde für die regelmäßige Abfuhr und Beseitigung des Mülls verantwortlich. Zu diesem Zweck kaufte sie einen Spezial-Einachser-Müllwagen zu 10000,- DM, der von einer Zugmaschine gezogen wurde. Neue verzinkte Mülleimer mußten an 1700 Haushaltungen verkauft werden; die monatliche Benutzungsgebühr betrug für ein 35-Liter-Müllgefäß 0,90 DM, für ein 50-Liter-Müllgefäß 1,30 DM. Als Müllhalde diente eine große Sandgrube an der Harburger Straße/Osterwald (später Firma Siporex), dann eine von der Gemeinde angekaufte Sandgrube in Grauen. Der Anfall des Mülls wuchs von Jahr zu Jahr rapide an, so daß der kleine Müllwagen durch ein großes Müllfahrzeug ersetzt werden mußte. Die Kosten stiegen im gleichen Verhältnis. Ab 1. April 1973 betrug die Benutzungsgebühr für ein 35-Liter-Gefäß 3,40 DM, für ein 50-Liter-Gefäß 4,- DM monatlich.

Nach der Gebiets- und Verwaltungsreform übernahm der Landkreis Soltau-Fallingb. 1974 die Beseitigung des Mülls und sonstiger Abfälle für alle Gemeinden als Pflichtaufgabe.

Heute werden abgefahren: 240 l Behälter = 120,- DM jährlich, 120 l Behälter = 90,- DM jährlich.

In Hillern/Heber hat der Landkreis eine große Mülldeponieanlage gebaut; mit der Abfuhr des Mülls und der Betreibung der Mülldeponie ist der Privatunternehmer Helmut Cohrs in Soltau beauftragt. Verantwortlich ist der Landkreis.



*Mülldeponie in Hillern*

### *Militärisches Übungsgebiet (Rote Flächen) und Verlegung der Landesstraße 171*

Am 3. August 1959 ist das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Kanada, dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland über die Durchführung von Manövern und anderen Übungen im Raum Soltau-Lüneburg abgeschlossen worden.

Artikel 2 des Abkommens besagt: „Die Truppe darf die im Raum Soltau-Lüneburg liegenden Teile des Naturschutzgebietes in Übereinstimmung mit den Vorschriften dieses Abkommens und den in der Anlage festgelegten Bedingungen ohne Einwilligung des Berechtigten benutzen.“

Artikel 3: „Die Bundesrepublik verpflichtet sich, die auf den diesem Abkommen beigefügten Karte rot gekennzeichneten Flächen der Truppe zur ständigen Benutzung zu überlassen. Die gesamte Ausbildung von Panzereinheiten bis zur Zugstärke darf nur auf diesen Flächen durchgeführt werden.“

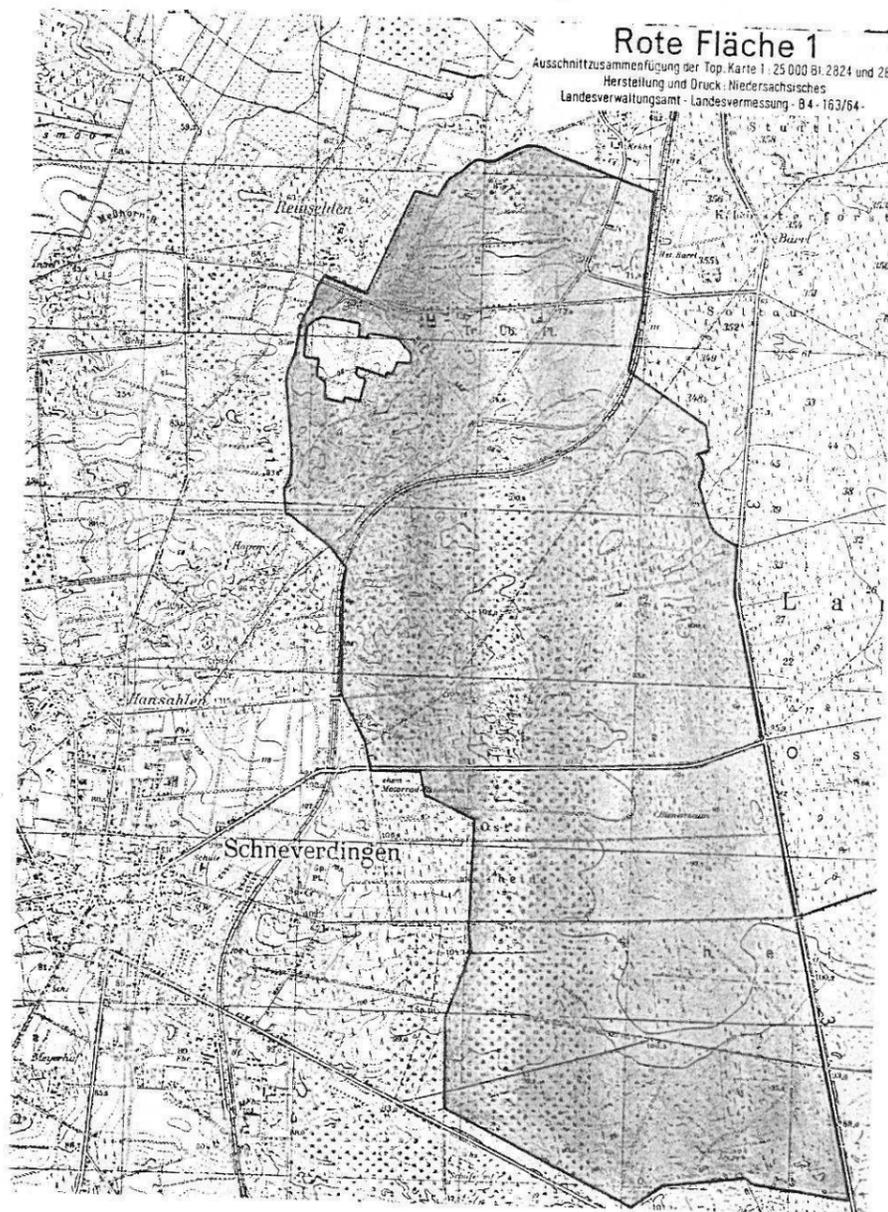
Bereits nach der bedingungslosen Kapitulation hatte die Besatzungsmacht Großbritannien den ehemaligen Militärflugplatz Reinscheln besetzt und diesen Platz mit „Nissenhütten“ (leichte Wohnanlagen mit halbrundem Wellblechdach) zum Ausgangsplatz der Panzerübungen in den anschließenden Heideflächen gewählt. 1951/52 fuhren schwere Panzer unmittelbar vor dem Hause



*So sehen die ehemaligen Heideflächen 1986 aus*

Ortsplanung, Straßenbau, Märkte, Abwasser, militärische Belastungen

des Kunstmalers Allda-Eugen de Bruycker (Höpenberg), der sich bei mir über die Belästigungen und Zerstörungen beschwerte. Rechtlich jedoch gehörte diese Fläche damals noch zum Übungsgebiet. Eine Korrektur im Höpengebiet erfolgte erst nach der Neuanlegung der Landesstraße 171. Das Gebiet westlich der Eisenbahnlinie blieb künftig von Panzerübungen unberührt.



280

Militärisches Übungsgebiet (Rote Flächen)



Zerwühlte Landschaft – die Osterheide. Deutlich zeigt sie die Spuren der Panzerketten



281

Bestrebungen der Stadt, des Landkreises und der Politiker auf Verkleinerung der „Roten Fläche“ zur Entlastung der Schneverdinger Bürger schlugen alle fehl. Lärm- und Staubbelastungen müssen hingenommen werden, wobei die übenden Truppen auf Sonntagsruhe oder Heideurlauber keine Rücksicht nehmen. Ruhetage konnten die deutschen Behörden mit den britischen Dienststellen leider nicht vereinbaren.

Die britische Premierministerin Margaret Thatcher erklärte bei ihrem Besuch der britischen Truppeneinheiten im Rahmen der deutsch-britischen Konsultationen in Fallingbostal am 17. September 1986 (Zitat der Zeitung): „Wochenend- und Sommerpausen in den roten Flächen zwischen Soltau und Lüneburg widersprechen dem Stationierungsauftrag der Rheinarmee. Die britischen Truppen in der Bundesrepublik müssen 24 Stunden am Tag einsatzbereit sein und das sowohl am Wochenende als auch im Sommer.“ Sie erteilte damit den Bemühungen der deutschen Seite auf Entlastung der Bevölkerung im Übungsraum Soltau-Lüneburg eine klare, unmißverständliche Absage.

Nach 40 Jahren des Kriegsendes für die Menschen in unserer Heideregion eine harte Entscheidung der britischen Premierministerin! Deutsche Politiker und ihre Dienststellen bis hin zum Bundesverteidigungsminister bleiben bemüht, durch Verhandlungen mit der britischen Seite dennoch Erleichterung für die Bevölkerung zu erzielen. Neuerdings hat sich eine Bürgerinitiative gebildet, die auf breiter Basis gegen die militärischen Belastungen opponiert.

Die auf Seite 280 abgebildete Karte zeigt das Übungsgebiet „Rote Fläche“, östlich von Schneverdingen. Zentraler Ausgangspunkt für die Übungen ist das Trainingscamp Reinsehlen, vom Höpenberg gut einsehbar. Die Größe der „Roten Fläche“ im Gemeindegebiet Schneverdingen beträgt 27,70 km<sup>2</sup>.

#### *Verlegung der Landesstraße 171 (LIO 171)*

In der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 16. Februar 1960 teilt der Beigeordnete Heinrich Wahls mit, daß die Briten die Festlegung von Überfahrten über die Landesstraße I. Ordnung 171 (LIO 171) Harburger Straße bis Bundesstraße 3 abgelehnt haben. Man müsse nun versuchen, eine andere Lösung für die Verkehrsteilnehmer dieser Straße zu finden. Es seien viele Werksbusse, Lastwagen und fremde Wagen, die dieses Straßenstück befahren und durch die zum Teil unbeleuchtet fahrenden Panzer gefährdet sind.

Der Landkreis Soltau berichtet dem Straßenbauamt Lüneburg, daß auch in 1960 wieder mit erhöhtem Panzer-Querverkehr auf der L 171 zu rechnen sei. Die Kettenfahrzeuge überquerten wahllos dieses Straßenstück und zerstörten es dabei. Um die Zu- und Abfahrt Schneverdingens zur Bundesstraße 3 im nördlichen Bereich sicherzustellen, müßte die Möglichkeit geprüft werden, eine Entlastungsstraße für diesen Abschnitt zu bauen. Als Trasse könnte eventuell die Linie Schneverdingen – Reinsehlen – Wintermoor-Geversdorf dienen. Nach dem Bau der Entlastungsstraße müßte allerdings der Anliegerverkehr auf der alten LIO 171 aufrechterhalten bleiben.

Zwischen der B 3 und der Bundesbahnbrücke auf der LIO 171 sind mehr als 32 Überfahrten von übenden Panzern vorhanden, die die Fahrbahn in eine Schlammwüste verwandeln. Seitens des britischen Verbindungsoffiziers, Oberst White, ist ausdrücklich abgelehnt worden, diese Panzerüberquerungen auf eine begrenzte Anzahl von Überfahrtstellen zu beschränken.

Im Rat der Gemeinde Schneverdingen wurde die Frage des Neubaus einer Umgehungsstraße kontrovers und leidenschaftlich geführt. Emil Gott hielt die Linienführung Harburger Straße – Überquerung der Eisenbahnlinie durch eine neue Brücke, Führung entlang der Bahnlinie (ostwärts) bis zu dem Bogen in Barrl und von dort aus in gerader Linie auf die B 3 zu, für die beste Möglichkeit.

Heinrich Wahls schlug vor, die Schulstraße – Verlängerung Reinsehlen – Wintermoor – Schule – B 3 – als neue Umgehung zu wählen.

Beide Vorschläge hatten positive, aber auch negative Gesichtspunkte, die im Laufe vieler Sitzungen heftig diskutiert wurden. Es sollte unbedingt vermieden werden, das Erholungsgebiet Höpen durch Kraftfahrzeugverkehr zu beeinträchtigen.

In der Ratssitzung am 25. Juni 1962 wurde vom Rat folgende Linienführung beschlossen:

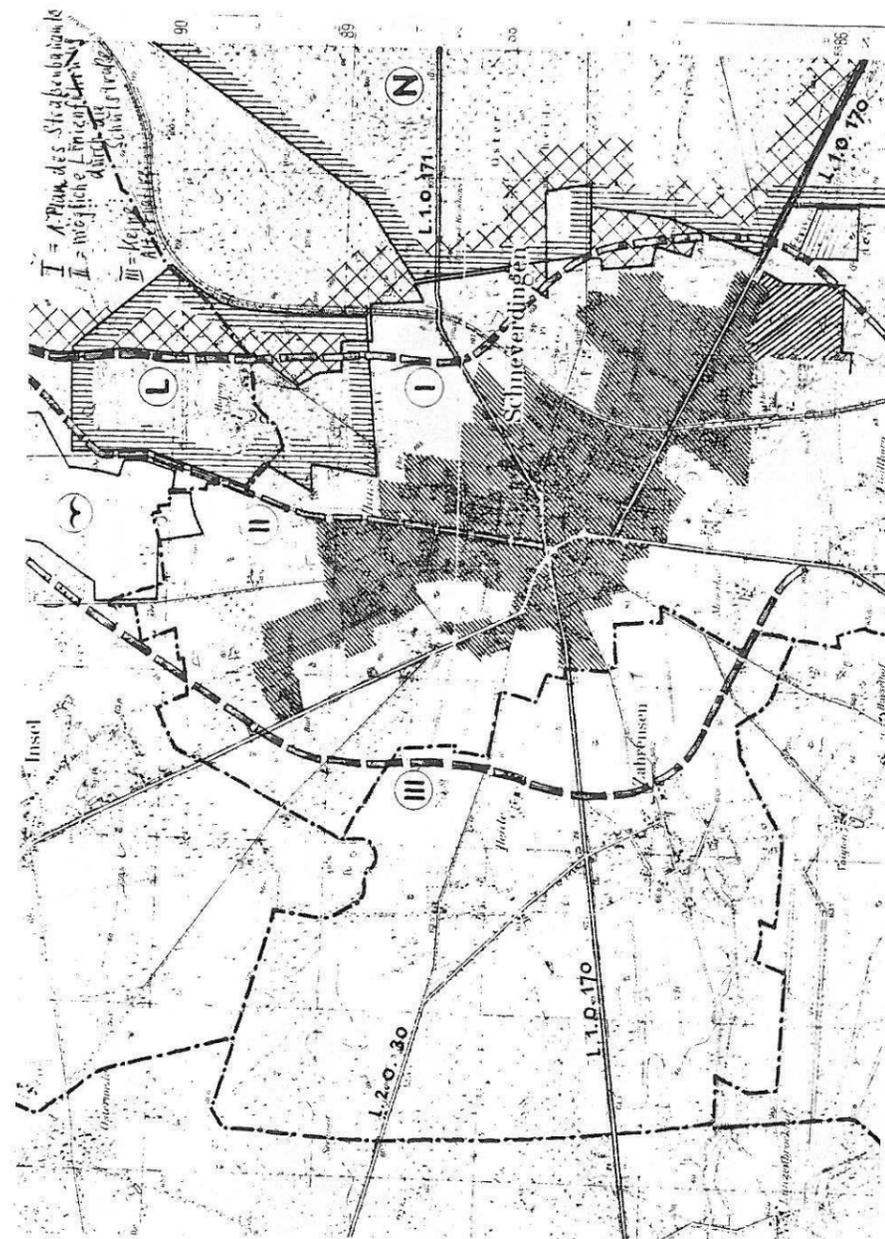
Ausgangspunkt: Jetzige LIO 171 außerhalb der geschlossenen Ortslage, etwa 300 m westlich der Bahnunterführung der Bundesbahnlinie Soltau – Buchholz, etwa bei Kilometer 48,8 der LIO 171. Von hier in nördlicher Richtung, hart an der westlichen Grenze des Übungsgeländes bis zur Ortschaft Reinsehlen, wo unsere Linie die von der Bezirksregierung vorgesehene Linienführung trifft. Dann weiter bis zur Ortschaft Ehrhorn und von hier in nördlicher Richtung parallel der Bahn (Westseite) bis nördlich der schienengleichen Kreuzung B 3/Bundesbahn; hier Einmündung auf die B 3.

Der Rat betont, daß die Gemeinde größten Wert auf eine möglichst weitgehende Verschiebung der Linienführung nach der Ostseite der geschlossenen Ortslage lege. Ein Erörterungstermin war von der Bezirksregierung für den 5. Oktober 1962 in Schneverdingen mit dem Landkreis Soltau, der Gemeinde Schneverdingen, Gemeinde Insel, der Gemeinde Zahrensen, dem Straßenbauamt Lüneburg, der Landbauaußenstelle Celle und verschiedenen Dezernaten der Bezirksregierung anberaumt.

Nach stundenlangem Austausch von Vorschlägen wird schließlich das Ergebnis der Besprechung wie folgt zusammengefaßt:

Alle Besprechungsteilnehmer sind sich darin einig, daß eine Verlegung der jetzigen LIO 171 wegen der Gefährdung des Zivilverkehrs durch die Übungstätigkeit der Stationierungs-Streitkräfte in der „Roten Fläche 1“ dringend erforderlich ist. Wenn möglich, sollte bei der Ausarbeitung der Pläne versucht werden, das Landschaftsschutzgebiet Höpen durch Abrücken der Trasse nach Osten an die Bahnlinie Soltau-Buchholz weitgehend zu schonen.

Die Gemeinde Insel forderte den Bau einer Viehtrift im Bereich der Ortslage Reinsehlen. Landesplanerische Bedenken gegen die beabsichtigte Verlegung der LIO 171 wurden nicht geltend gemacht.

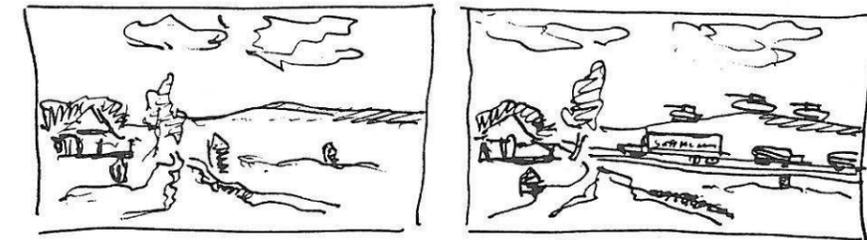


Die diskutierten Linienführungen der neuen Landesstraße 171

Nach einer Erörterung am 11. Januar 1963 mit Vertretern des Innenministeriums, der Bezirksregierung, des Landkreises und der Gemeinde Schneeverdingen wurde vereinbart, daß die „Roten Flächen“ auf dem Höpen, die westlich der Bahn liegen, herausgenommen werden sollen bis zur natürlichen Begrenzung durch die Bundesbahnlinie.

Der erste Plan des Straßenbauamtes Lüneburg konnte von der Gemeinde in gar keinem Fall angenommen werden, da die neue Trasse von dem Ausgangspunkt der L 171 in gerader nördlicher Richtung quer über das Höpengelände führte (siehe Kartenausschnitt Linie 1).

Nach Verhandlungen mit dem Straßenbauamt Lüneburg im Januar 1964 konnte ich erreichen, daß diese Linienführung, die bereits in der Örtlichkeit trassiert war, wieder abgeändert wurde in einer großen Schleife um das Höpengelände herum bis nahe an die Bundesbahn. Eine weitere Verschiebung war leider ausgeschlossen. Selbstverständlich wurde die Planung in der Schneeverdinger Bevölkerung heftig diskutiert, immer mit dem Gedanken, unser Höpengelände als Erholungsgelände zu schonen. Der Verein Naturschutzpark hatte erhebliche Bedenken geltend gemacht, ebenso unser Kunstmaler Allda-Eugen de Bruycker, der mir am 2. April 1964 eine Skizze zuschickte, wie er den Blick vom Höpenberg auf die neue Straße mit LKW-Verkehr sehe. Diese Skizze, so meine ich, hat bereits das vorausschauend ausgedrückt, was Wirklichkeit werden sollte.



... wäre das nicht schrecklich!

Auch der Schneeverdinger Pensionär Georg Wegeleben wandte sich in langen Briefen gegen die Verlegung der Landesstraße, in tiefer Sorge darüber, daß das Höpengelände nicht mehr der Ruhe und Erholung dienen könnte und eine moderne Autostraße dieses Gebiet zerstöre.

In der Sitzung des Gemeinderates am 29. Februar 1965 wird über die Verlegung der Straße nochmals verhandelt und darauf hingewiesen, daß die Benutzung der alten L 171 zwischen der Bundesbahnbrücke und der B 3 zu großen Gefahren führe und diese unbedingt alsbald verlegt werden müsse. Es sei im Jahre 1965 mit dem Planfeststellungsverfahren für die Umgehungsstraße zu rechnen. Die Briefe der Schneeverdinger Bürger nahm der Gemeinderat nicht nur zur Kenntnis, sondern bemühte sich auch, aus der Notlage für alle Bürger die beste Linienführung zu erreichen.

In einem Protokoll heißt es wörtlich: „Auch Bürgermeister Bosselmann führt aus, indem er Bezug auf die Briefe eines Schneverdinger Bürgers nimmt, daß man sich hier den Notwendigkeiten beugen müsse.“

Das Planfeststellungsverfahren wurde 1965 durchgeführt und zu einer Erörterung über die erhobenen Einwendungen Termin für den 27. Oktober 1965 im Hotel Witte anberaumt.

Am 15. September 1966 habe ich dem Bauausschuß berichtet, daß das Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der Landesstraße 171 abgeschlossen sei. Die Einwendungen des Bundes der Steuerzahler, des Herrn Wegeleben und anderer wurden abgelehnt. Die Finanzierung sei jedoch nach wie vor offen.

Probleme bereitete die alte L 171 mit der Eisenbahnbrücke. Am 4. Dezember 1967 hat die Gemeinde den Antrag an den Landkreis Soltau gestellt: „Sobald die Umgehungsstraße von Schneverdingen bis zur Bundesstraße 3 als Landesstraße gemäß den §§ 2/6 NStrG dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist, erhebt die Gemeinde Schneverdingen keine Einwendungen gegen die Abstufung der jetzigen Straße von der künftigen Abzweigung in Schneverdingen bis zur B 3.“

Der Rat der Gemeinde lehnt die Übernahme der Brücke über die Bundesbahnlinie Buchholz-Soltau ab. Diese Brücke muß weiterhin in der Straßenbaulast des Landes verbleiben.“

Am 15. Dezember 1967 berichtet die Heimatzeitung über einen Vorfall:

„Panzer rammt Lastzug. Zu einem schweren Unfall kam es gestern gegen 11.15 Uhr auf der Landesstraße 171 zwischen der B 3 und Schneverdingen. Ein Spezial-Lastzug mit zwei Schüttbehältern und Anhänger wurde von einem aus dem Gelände kommenden Panzer der Britischen Streitkräfte gerammt. Dabei erlitt der Fahrer des Lastzuges schwere Verletzungen, er wurde in das Soltauer Krankenhaus gebracht. An den beteiligten Fahrzeugen entstand ein Schaden in Höhe von rund 100000,- DM. Dieser Vorfall beweist erneut, wie dringend es ist, die Umgehungsstraße Schneverdingen – Bundesstraße 3 zu bauen, da die Landesstraße 171 durch Fahrzeuge der übrigen britischen Truppen schon lange nicht mehr als verkehrssicher gilt.“

Am 9. April 1973 (!) unterrichtete ich im Namen der Gemeinde Schneverdingen die Privatanlieger von der Tatsache, daß die Trasse vermessen werden sollte und ein Vermessungstrupp die privaten Grundstücke betreten mußte. Es war eine schwierige Verhandlung, das benötigte Eigentum für die neue Straßenführung zu erwerben. Folgende Grundstückseigentümer waren betroffen: Emma Grambeck, Verdener Straße 2, Anna Baden, Harburger Straße 25, Elisabeth Heitmann, Marktstraße 6, Friedrich Bartels, Ottostraße 6, Dora Schröder, Feldstraße 1, Otto Schröder, Grünstraße 12, Anna Greve, Neue Straße 15, Wilhelm Schloo, Bruchstraße 1, Johanne Griffel – Erben – Kirchstraße, Hildegard Suhrke, Harburger Straße 9, Heinrich Röhrs – Erben – Oststraße 33, Friedrich Lühmann, Oststraße 5, Karl-Wilhelm Bosselmann, Heber, Irmgard Schröder, Grünstraße 3, Johannes Bosselmann, Harburger Straße 7, Anna Dähler, Schulstraße 77, August Inselmann, Schulstraße 83, Gustav Heitmann, Verdener Straße 13, Friderike Wilke, Rosenstraße 3, Forstgenossenschaft Osterheide.

Nach zehn Jahren (!) zäher Verhandlungen konnte die neue Landesstraße 171 ab Mai 1970 gebaut werden.

Die offizielle Übergabe an die Verkehrsteilnehmer fand am 1. Juli 1971 statt. Die alte Landesstraße 171 (mit Ausnahme der Eisenbahnbrücke) wurde zur „Gemeindestraße“ abgestuft.

### *Britische Soldaten zertrümmern Schaufenster*

Im Sommer 1962 lag eine britische Artillerie-Einheit im Trainingscamp Reinsheln. Am Sonnabend, dem 23. Juni 1962 besuchten Soldaten unsere Gasthäuser. Auf ihrem Nachhauseweg vom Zentrum durch die Schulstraße richteten einige von ihnen – angeregt durch das für sie ungewohnte deutsche Bier – größere Zerstörungen an mehreren Geschäften im Zentrum Schneverdingens an, indem sie Fahrradständer in die Schaufensterscheiben warfen, so u. a. beim Kaufhaus Bahrenburg.

Durch den Lärm der zersplitterten Schaufensterscheiben wachten Bewohner der Schulstraße auf und verständigten die Polizei. Die deutsche Polizei benachrichtigte die britische Militärpolizei, die sich auf dem schnellsten Weg in das Lager Reinsheln begab. Bei dem Eintreffen der randalierenden britischen Soldaten wurden diese von der Militärpolizei sofort festgenommen.

Der ehemalige Verbindungsbeauftragte zwischen den britischen und deutschen Dienststellen, Fregattenkapitän a. D. Klaus Bahr, wohnhaft in Soltau, Am Ebshang 2, schreibt unter dem 15. April 1986 zu diesem Vorfall:

„Am Sonntagmorgen, 24. Juni 1962, gegen 11.00 Uhr, kam der Brigadier der 7. Britischen Panzerbrigade, Brigadier Leaky, mit dem britischen Verbindungsbeamten Mr. Ross in das Rathaus Schneverdingen. Der Brigadier sprach dem Bürgermeister Gustav Bosselmann und dem Gemeindedirektor Walter Peters seine Entschuldigung für die Vorkommnisse aus. Bereits am Dienstag, 26. Juni 1962, erschien in Schneverdingen ein britischer Beamter, der sonst nichts mit der Schadensabwicklung im Übungsgebiet Soltau-Lüneburg zu tun hatte, und ließ sich von den Kaufleuten die Höhe ihrer Schäden angeben. Die Kosten wurden nicht überprüft; auch nicht die üblichen Abzüge – alt für neu – in Rechnung gestellt.“

Am Donnerstag, dem 28. Juni 1962, kehrte der Beamte zurück und bezahlte die angegebenen Verluste.

So schnell kann eine Demokratie reagieren, wenn ihr Ruf in Gefahr ist.“

Die Artillerie-Einheit spendete der Gemeinde eine Bank, die „Die Bank von England“ in Schneverdingen hieß. Viele Jahre lud diese Bank an der Schulstraße vor dem Grundstück des Landwirtes Dähler Erholungsgäste und Bürger zum Ausruhen ein. Heute existiert sie nicht mehr, weil sie den Witterungseinflüssen zum Opfer fiel.