



Der Bahnhof in Hasperde wurde 1988 geschlossen. Heute bedauert mancher, hier nicht in die S-Bahn Hannover steigen zu können. Das Zugfahren ist wieder populär geworden.

Foto: Wal

Die Bahn hat neue Zugkraft gewonnen

Die Bahnhöfe in Coppenbrügge und Emmerthal werden aufgepeppt. Osterwalds Station erhält weitere Stellplätze für Autos und Fahrräder. Das Parkhaus am Hamelner Bahnhof hat eine Warteliste von Pendlern. Der Umstieg auf die Bahn ist angesichts steigender Benzinpreise populär und als Klimaschutzmaßnahme politisch gewünscht. Wäre es da nicht sinnvoll, Ex-Bahnhöfe wiederzubeleben? Und birgt die Bahn für Hameln-Pyrmont nicht noch viel mehr Potenzial?

VON MARC FISSE

Es ist Wahlkampf in Bad Münder. Der CDU-Kandidat für den Bürgermeisterposten, Hans-Ulrich Siegmund, kann sich sicher sein, mit seiner Forderung das Ohr dicht am Wahlvolk zu haben: Die S-Bahn solle künftig in Hasperde halten. Damit werde für viele potenzielle Bahnfahrer die Verbindung nach Hannover attraktiver. Eine klare Forderung, zu der die zuständige Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) eine ebenso klare Meinung hat: „Wir haben keine Ambitionen in dieser Sache“, sagt ihr Sprecher Rainer Peters. Der letzte Personenzug ist 1988 in Hasperde abgefahren. Denn als 1983 die Bundesbahnschule aus dem Hasperder Schloss ausgezogen war, hatte die ländliche Station ihren letzten Frequenzbringer verloren. Danach gab es oft nur noch Geisterhalte: Der Zug lief ein, hielt an, stand mit geschlossenen Türen am leeren Bahnsteig – und fuhr wieder los. Aber die Zeiten haben sich geändert. Die S-Bahn der Linie 5 ist beliebter denn je, hat nach Worten von Klaus Abelmann, Sprecher der Region Hannover, ihre Kapazitätsgrenze erreicht oder gar überschritten. Und so ergeben sich um den Personenverkehr auf der Schiene viele Fragen:

● **Was spricht für den S-Bahn-Halt in Hasperde?** Der Ex-Bahnhof liegt verkehrsgünstig an der Bundesstraße 217. Bedeutung hätte er nicht nur für die nähere Umgebung, sondern auch für die Bewohner des gesamten Sünteltals. Hasperde wäre für viele bequemer, schneller oder billiger

zu erreichen als Hameln oder Bad Münder.

● **Warum will die LNVG Hasperde nicht reaktivieren?** Die Verkehrsplaner der Landesbehörde halten die Zahl der Haltepunkte an der Strecke Hannover-Paderborn für ausreichend. Die S-Bahn solle ihrem Namen entsprechend „schnell“ sein. Jeder Stopp koste Zeit und wirke sich auf den eng getakelten Fahrplan am Knotenpunkt Hannover aus. Der Bau einer Park-and-Ride-Anlage sei teuer.

● **Wieso hält die S-Bahn im ländlichen Teil der Region Hannover im engeren Abstand?** Zwischen Springe und dem Endpunkt der S5 am Flughafen Langenhagen ist laut Landesgesetz die Region Hannover (hervorgegangen aus Stadt und Kreis Hannover) Planer, Organisator und Finanzier des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die Region ist aufs Oberzentrum Hannover ausgerichtet, deshalb gibt es dort den preisgünstigen Großraumtarif. Die Zahl der Bahnfahrer ist entsprechend groß.

● **Benachteiligen die vielen Stopps zwischen Springe und Landeshauptstadt nicht die „Fernpendler“ aus Paderborn, Bad Pyrmont oder Hameln?** Die Fahrt von Hameln zum Hauptbahnhof Hannover dauert tatsächlich trotz des modernen S-Bahn-Systems ähnlich lange wie zu Eilzug-Zeiten. Deshalb hofft mancher, dass künftig stündlich oder zumindest zu den Stoßzeiten Sprinterzüge eingesetzt werden. Diese könnten nach dem Start in

Paderborn mit Zwischenhalten in Bad Pyrmont (Kurstadt), Hameln (Mittelpunkt) und Springe (mit mehr als 5000 Fahrgästen pro Tag eine der bedeutendsten S-Bahn-Stationen im Raum Hannover) wesentlich schneller als bisher die Großstadt erreichen. Für Hamelner würde sich die Fahrzeit um ein Drittel auf 30 Minuten verkürzen.

● **War die Region Hannover bislang nicht skeptisch gegenüber Sprinterzügen eingestellt?** Inzwischen sieht die Region im eigenen Interesse Handlungsbedarf. Die Sprinter würden die bisherigen S-Bahnen entlasten. Auf Antrag von SPD und Grünen hat die Regionsversammlung eine Expertise hierzu in Auftrag gegeben; sie wird am 6. März ihrem Verkehrsausschuss vorgestellt. Das Gremium soll dann entscheiden, ob ein Probebetrieb – voraussichtlich ab 2014/15 – eingerichtet wird und ein Angebot der S-Bahn Hannover eingeholt werden soll. Im Nahverkehrskonzept der Region von 2008, das bis 2013 gilt, heißt es, dass der Sprinter in/aus Richtung Paderborn aufs Jahr gesehen 1,4 Millionen zusätzliche Zugkilometer bedeuten würden, der Staat könne hierfür kein zusätzliches Geld geben. Die Auswirkung des Sprinterverkehrs auf die Zughalte in Bad Münder oder Emmerthal ist noch unklar.

● **Würde ein optimierter Bahnverkehr zu so viel Zusatzeinnahmen führen, dass damit die Mehrkosten ausgeglichen werden?** Die LNVG ist da skeptisch: Im Nahverkehr auf der Schiene müsste jede Fahrkarte trotz der schon jetzt

hohen Fahrgastzahl das Dreifache kosten, um kostendeckend zu sein. Allein die LNVG schießt für die von ihr bestellten 34 Millionen Zugkilometer in Niedersachsen pro Jahr 300 Millionen Euro aus Steuergeldern hinzu. Zusätzliche Mitfahrer verbessern die Situation kaum, wenn die Erlöse nur durch Investitionen zu erreichen wären.

● **Ab wann gilt das Ticket des Großraumverkehrs Hannover (GVH) auch ab und nach Hameln-Pyrmont?** Seit dem Jahr 2006 gibt es immerhin schon preisgünstige GVH-Monatskarten für Pendler aus Hameln-Pyrmont. Anfangs teilten sich Landkreis und LNVG den Einnahmeausfall; inzwischen fallen keine Kosten mehr für die Kreiskasse an. Die Region Hannover und das Netzwerk erweiterter Wirtschaftsraum Hannover, in dem auch Hameln, Hameln-Pyrmont und Schaumburg vertreten sind, kalkulieren derzeit, wie sich die Kosten der allgemeinen Ausweitung des GVH-Tarifs auf Hannovers acht Nachbarlandkreise aufteilen lassen. Danach wird verhandelt.

● **Reicht das Parkhaus am Hamelner Bahnhof mit 196 Stellplätzen für heutige und künftige Pendler aus?** Nein, schon gar nicht, wenn es durch Sprinterzüge und GVH-Tickets einen Nachfrageschub geben wird. Die Stadtwerke als Parkhausbetreiber führen schon jetzt eine Warteliste von Autofahrern. Eine erneute Aufstockung des Gebäudes ist aus statischen Gründen nicht möglich. Weder die Stadtwerke noch die Fachleute im Rathaus haben Pläne in der Schublade,

wie die Situation verbessert werden kann. Im neuen Hameln-Pyrmont Nahverkehrsplan, der gerade erarbeitet wird, sollen aber Überlegungen zum Parkraum aufgenommen werden. Die LNVG winkt mit Fördermitteln: 75 Prozent der Baukosten würden erstattet, sobald der Bedarf nachgewiesen ist.

● **Auch die Radfahrer klagen über zu wenig Platz am Hamelner Bahnhof. Was ist aus den Plänen geworden, Plätze im Parkhaus umzuwidmen?** Die LNVG sperrt sich dagegen nicht mehr, sagt ihr Sprecher. Eigentlich könnte sie Fördergelder zurückverlangen, wenn, wie geplant, 20 P+R-Flächen für Autos fortfallen – 200 sichere und wetterfeste Stellplätze für Fahrräder im Gegenzug sind unter Umweltgesichtspunkten nicht zu verachten, sodass die LNVG bereit ist, stillzuhalten. Allerdings: Eine Erweiterung der P+R-Flächen im Bahnhofsumfeld würde dann nicht gefördert. Besser wäre also der Bau eines weiteren Parkhauses – inklusive Fahrradplätzen.

● **War es aus heutiger Sicht ein Fehler, 1986 den Bahnhof in Fischbeck zu schließen?** Ja. Die Strecke zwischen Hameln und Löhne war damals schwach frequentiert. Die Schließung von Bahnhöfen oder gar Strecken galt als Maßnahme zur Kostendämpfung. Sie verstärkte den Fahrgastenschwund jedoch. Um die Jahrtausendwende setzte ein Umdenken in der Verkehrspolitik ein: Seitdem sind viele Bahnstrecken attraktiver gemacht worden – auch die Wesertalbahn erhielt komfortable Triebwagen und moderne P+R-Anlagen. „Fischbeck“ könnte Pendler aus dem Sünteltal auf die Schiene saugen und nach Hameln, Hannover oder Hildesheim bringen.

● **Was hält die LNVG von einer Reaktivierung des Halts in Fischbeck – und was von einem Haltepunkt an der Süntelstraße in Hameln nahe Behördenzentrum und Schulen?** „Das ist verkehrstechnisch diskussionswürdig“, zitiert LNVG-Sprecher Peters die Sachverständigen in seinem Hause. Aber: „Jeder zusätzliche Halt kostet zwei Minuten Zeit – in dem engen Fahrplan auf der ein-

gleisigen Strecke sind aber nicht einmal 30 Sekunden übrig“, erklärt Peters. Zu berücksichtigen sind nicht nur die Zugbegegnungen, sondern auch die Umsteigemöglichkeiten und die Streckenkreuzungen in Löhne, Hameln, Elze und Hildesheim. Die Züge einfach schneller fahren zu lassen, sei keine Option, weil das Höchsttempo von 120 km/h bereits ausgereizt werde. Die Kreisverwaltung plädiert für die Haltepunkte.

● **Würde der Ausbau der Strecke Löhne-Elze für Güterfernzüge auch dem Personenverkehr dienen?** Sicher wäre, dass damit die Zweigleisigkeit wiederhergestellt würde, zudem würde die Strecke elektrifiziert, was die Fahrzeiten verkürzt und eventuell zusätzliche Haltepunkte ermöglicht. Anwohner bekämpfen die erwogene Maßnahme, weil sie um die Ruhe der Region und den Wert ihrer Immobilien fürchten. Der Ausbau würde sich nur bei hoher Güterzugfrequenz lohnen – ob so genügend Raum für einen verbesserten Personenverkehr bliebe, ist fraglich.

● **Bundesweit gibt es Bestrebungen, stillgelegte Bahnstrecken wiederzubeleben. Wie sieht es im Weserbergland aus?** Die Strecke von Hameln durch den Klüttunnel hindurch über Groß Berkel nach Barntrup wird Geschichte bleiben: Die Trasse ist längst an vielen Stellen überbaut. Die Linie von Emmerthal nach Vorwohle sieht nur tot aus: Eine Erhaltung bis Bodenwerder wäre relativ leicht machbar. Ob die Fahrgastzahl es rechtfertigen würde? Die Landtagsfraktion der Grünen hält Bahnstrecken ab 500 Nutzern täglich für sinnvoll. Sie verlangt „fundierte Nutzen-Kosten-Analysen für die Neu- oder Wiedereinrichtung zusätzlicher Haltepunkte sowie für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken“. Dabei seien regionale Wirtschaftseffekte zu berücksichtigen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat bei einer Anhörung im Landtag die Neuuntersuchung infrage kommender Strecken „dringend“ empfohlen. Anders als bisher müsse auch der Effekt für das Gesamtnetz betrachtet werden.



Das Parkhaus am Hamelner Bahnhof reicht schon jetzt nicht mehr aus. Foto: Dana