

„Städtebaulich nicht zu verantworten“

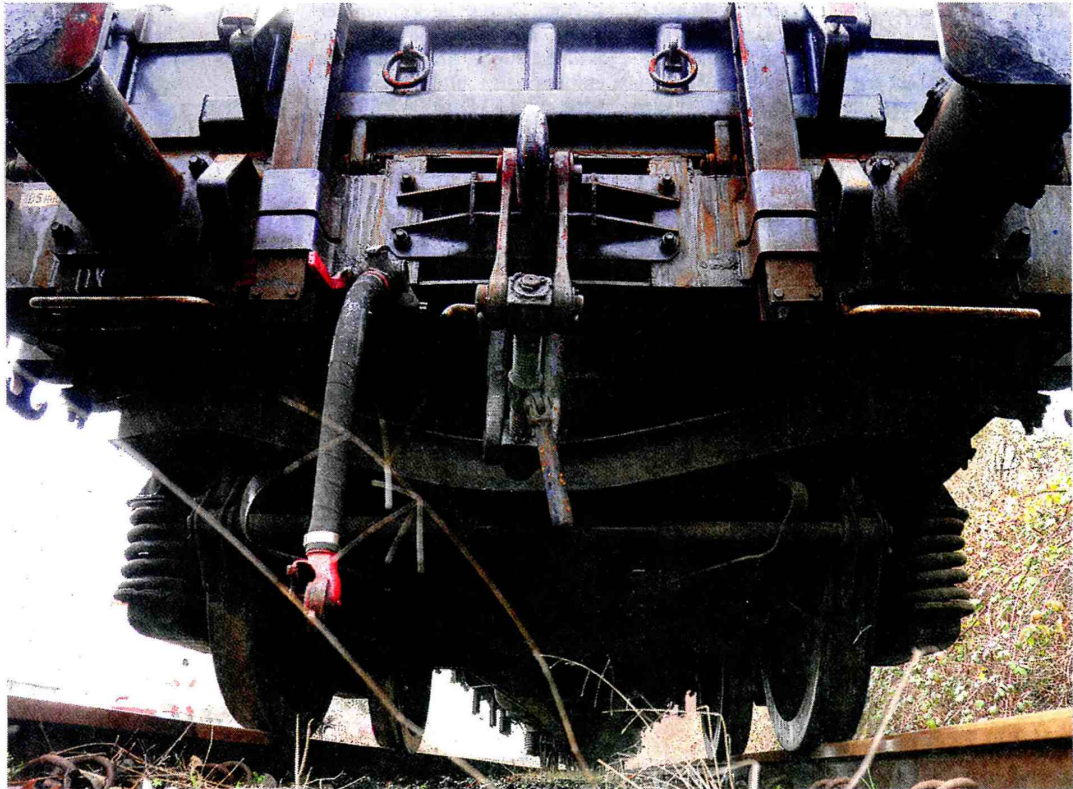
Oberbürgermeisterin will Landesregierung gegen Bahnausbau gewinnen – aber hat sie alles bedacht?

VON MARC FISSER

Hamel. Lärm und Dauerstaus in der Stadt – angesichts dieses dunklen Zukunftsszenarios für Hameln hat Oberbürgermeisterin Susanne Lippmann jetzt einen Brief aufgesetzt: Darin bittet sie Niedersachsens neuen Ministerpräsidenten Stephan Weil sowie Verkehrsminister Olaf Lies (beide SPD) um Unterstützung im Kampf gegen den eventuellen Ausbau der Eisenbahnlinie Löhne-Elze zur Hauptstrecke für den Güterverkehr. Die Pläne seien „städtebaulich nicht zu verantworten“, schreibt Lippmann in dem Brief, der gestern den Medien, aber noch nicht der Staatskanzlei vorlag. Das Stadtoberhaupt folgt den Argumenten der örtlichen Bürgerinitiative Transit.

Die 1875 eröffnete Trasse durch Hameln war lange eine stark frequentierte Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin. Nachdem sie wegen der deutschen Teilung an Bedeutung verloren hatte, wurde der Betrieb ab den 1980er Jahren auf ein Gleis reduziert, um Geld für den Unterhalt zu sparen – gegen den Protest aus der Region, die auf die Verschlechterungen für den Personenverkehr hinwies. Im Bundestag betonten die Grünen 1990 angesichts des Mauerfalls: „Es ist jetzt dringend erforderlich, Bahnstrecken in West-Ost-Relation in den Stand zu versetzen, dass sie dem erwarteten Mehrverkehr gewachsen sind. Das Gegenteil geschieht derzeit mit der Kursbuchstrecke 265.“ Es gab Vorschläge, die Strecke zu elektrifizieren, um sie leistungsfähiger und wirtschaftlicher zu machen.

Inzwischen ist fast ganz Europa zusammengedrückt. Experten sagen voraus, dass der Gütertransport auf der Schiene in Deutschland bis zum Jahr 2025 um 70 Prozent zunehmen wird – zu viel für das aktuelle Netz. Empfohlen wird, ein „engpassfreies Gitternetz aus mehreren Nord-Süd- und Ost-West-Korridoren“ zu knüpfen. Ausdrücklich wird zur „Elektrifizierung von Entlastungsstrecken“ und „Entmischung von schnell-



Güterzüge machen Lärm – das ist das zentrale Argument der Hamelner Stadtverwaltung, sich gegen den Ausbau der Bahnstrecke Löhne-Elze zu wenden. Beim Lärmschutz kapituliert sie, bevor sie die möglichen Auswirkungen untersucht hat. *Wal*

len und langsamen Zügen“ geraten. Deshalb erscheint Fachleuten mit überregionaler Brille die Weserstrecke so verlockend. Die Kritiker in Hameln und Umgebung favorisieren den aus Bundessicht weniger geeigneten Ausbau zwischen Minden und Seelze; dort sei die Akzeptanz für ein solches Projekt größer. Die Landeshauptstadt ist jedoch schon jetzt einer der meistfrequentierten Bahnknoten – jede Umfahrung gilt als betriebliche Entlastung.

„Bei einer hohen Zugfrequenz und der Beibehaltung beschränkter Bahnübergänge droht die Nordstadt vom übrigen Stadtgebiet abgeschnitten zu werden“, befürchtet Lippmann. In Hameln seien „12.000 ein Einwohner unmittelbar von einem Ausbau der Bahnstrecke betroffen“. Der Bau von Über- oder Unterführungen in Hameln sei nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand und erheblichen Eingriffen in die Bebauung umzusetzen. Lippmann: „Bei den fünf in Be-

tracht kommenden Bahnübergängen und Baukosten von zirka 8 Millionen Euro pro Tunnel ist allein dafür mit einem Volumen von 40 Millionen Euro zu rechnen.“ Diese Kosten seien bisher nicht in die Wirtschaftlichkeitsberechnung eingeflossen. Allerdings: Bei einem Gesamtvolumen des Projektes von bisher geschätzten 900 Millionen Euro könnte sich die Hamelner Summe als „Peanuts“ erweisen – selbst wenn die OB in dem Brief die Bahnübergänge Cumberlandstraße und Scheckfeldweg in Afferde vergessen hat. Vielleicht wäre der Ersatz der vier Übergänge in der Nordstadt durch zwei große Unterführungen (Reherweg, Schillerstraße) und eine für Fußgänger und Radler (Süntelstraße) nicht nur ausreichend, sondern sogar ein Gewinn. Ebenso die Chance, nach dem Britenabzug die Linsinger-Kaserne zum Bildungscampus zu machen – mit Bahnhof an der Süntelstraße; Voraussetzung für den Haltepunkt wäre laut

Landesnahverkehrsgesellschaft die Zweigleisigkeit. Mit dieser verschwinden auch die fahrplantechnischen Engpässe, die zwischen Löhne und Elze oft zu Verspätungen führen. Die Elektrifizierung brächte weitere Vorteile im Personenverkehr.

Aus Lippmanns Sicht wären lärmtechnische Maßnahmen bei Realisierung des Streckenausbau nötig, aber aus Platzgründen an vielen Stellen nicht umsetzbar. „Es ist ein Unterschied, ob täglich einige kurze Personenzüge dort entlangfahren oder zusätzlich in kurzen Abständen eine Vielzahl von langen Güterzügen, die erheblich mehr Lärm verursachen.“ Als Güterhauptstrecke gelten Verbindungen mit mindestens 30.000 Zügen pro Jahr, also im Durchschnitt etwa vier pro Stunde. Für solche Fälle gelten verbindliche europäische und deutsche Lärmschutzvorschriften. Die Kommune ist verpflichtet, einen Aktionsplan gegen den zu erwartenden Schall auszuarbeiten. Hier ist die Stadt

noch nicht tätig geworden. Seit einiger Zeit wird auch daran geforscht, Güterwagen leiser zu machen. Die Stadtverwaltung will sich aber nicht darauf verlassen, dass es dort in den nächsten Jahrzehnten große Fortschritte geben könnte.

Lippmann moniert, dass der Bund die Strecke nur unter verkehrlichen Aspekten betrachtet. Eingriffe in Stadtentwicklung und Tourismus blieben außen vor. Der Widerstand längs der Strecke sei groß – auf ein konzertiertes Vorgehen hat die OB gleichwohl verzichtet. „Die anderen Kommunen können ja folgen“, sagt ihr Sprecher. Lippmann appelliert an die Landesregierung, sich für das Weserbergland starkzumachen und dem Bundesverkehrsministerium die Argumente gegen die Trasse darzulegen. Ob sich Stephan Weil, Ex-Oberbürgermeister von Hannover, oder der Wilhelmshavener Olaf Lies tatsächlich entsprechend engagieren werden? Der Zug der Zeit wird es zeigen.