

Hamelns Stadtchef: Es geht doch auch per Regionalbahn

HAMELN. Mit der vom Bund erwogenen Elektrifizierung der Bahnstrecke Hameln–Elze könnte die Rattenfängerstadt nach Jahrzehnten wieder ein Halt für Schnellzüge werden. Heimische Bahnreisende sind begeistert. Doch Hamelns Oberbürgermeister Claudio Griese (CDU) will erst einmal abwarten.



Nur auf der Durchreise: Ein umgeleiteter ICE Berlin–Köln/Bonn passiert den Hamelner Bahnhof. Reisende wünschen sich einen Fernzughalt für die Rattenfängerstadt, doch die heimischen Politiker zeigen hierfür bislang kein Engagement. Foto: Michael Niehus

Autor: Marc Fisser, Reporter / Newsdesk

Es ist die Gruppe der „Abgehängten“, in der auch Hameln rangiert: die der großen deutschen Städte ohne Fernzughalt. Im Nordwesten teilen Bremerhaven, Wilhelmshaven, Norderstedt, Salzgitter und Detmold diesen Standortnachteil. Bundesweit führt – an der Einwohnerzahl bemessen – seit 2006 Chemnitz die Liste an. Für die Stadt in Sachsen ist aber Abhilfe in Aussicht: Die Deutsche Bahn will sie in ihr Intercity-Netz einbinden und wird hierzu einige Streckenabschnitte elektrifizieren. Und in Hameln? Anders als in Chemnitz ist hier keine Initiative von Politikern, Kommunalverwaltungen oder Bürgern bekannt, Hameln mit einem Schnellzughalt verkehrstechnisch aufzuwerten. Im Gegenteil: Erst vor wenigen Wochen haben Bundestags- und Landtagsabgeordnete von CDU und SPD sowie die Bürgermeister längs der Trasse zwischen Lügde und Salzhemmendorf bei Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) interveniert, weil von Bundeseite überraschend die Elektrifizierung des Abschnitts Hameln–Elze in den Katalog der Bauprojekte aufgenommen worden war. Wäre die Eingabe erfolgreich gewesen, hätte Hameln sich der Chance beraubt, wieder Teil einer an Hannover vorbeiführenden Schnellzugverbindung etwa zwischen Köln und Berlin zu werden. Der CDU-Land- und Kreistagsabgeordnete Otto Deppmeyer hatte sich an dem Einspruch beim Verkehrsminister nicht beteiligt, betrachtet das Vorgehen als schweren Fehler. Oberbürgermeister Claudio Griese (CDU) räumt jetzt ein: „Ein direkter Halt von Fernzügen könnte positive Impulse für die Stadt und die Region mit sich bringen.“ Entscheidend sei aber, dass die Vorteile nicht durch eine verstärkte Nutzung der Bahnlinie durch Güterzüge mehr als aufgewogen werden. Immerhin sei die Erreichbarkeit des Ruhrgebietes oder Berlins aus dem Weserbergland ja auch über „die Kombination von Regionalbahn und ICE“ möglich, gibt sich das Stadtoberhaupt bescheiden. An Initiativen, Planspielen oder Vorschlägen, Hameln wieder zum Fernzughalt zu machen, werde im Rathaus nicht gearbeitet, sagt Griese. Der neue Bundesverkehrswegeplan sehe nun zwar die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke nach Elze vor, es sei aber nicht klar, wann die Umsetzung erfolgen wird.

Das Projekt ist nicht nur für den Fernverkehr interessant. Es könnte nach Einschätzung von Bahnexperten mithilfe der dann spurtstärkeren Fahrzeuge auch die oft bemängelten Umsteigebeziehungen des Regionalverkehrs verbessern helfen. Außerdem wünscht sich Hameln einen Haltepunkt am künftigen Bildungscampus in der Linsingen-Kaserne, nah am Behördenzentrum und nicht weit von der Altstadt entfernt; auch dazu ist Luft im Fahrplan nötig, zudem müsste geklärt werden, ob die Dieselszüge aus Bünde in Hameln enden oder unter dem Fahrrad nach Hildesheim weiterrollen werden. „Ein Antrag der Stadt zur Haltestelle Süntelstraße liegt seit fast zwei Jahren der Landesnahverkehrsgesellschaft vor“, erinnert Griese. Er unterstreicht: „Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs wie des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs können dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, die Umwelt zu entlasten und den Verkehr für Fußgänger und Radfahrer sicherer zu gestalten beziehungsweise ihnen mehr Entfaltungsmöglichkeiten zu geben.“ Auch in Afferde ist eine Zustiegsmöglichkeit denkbar. Für die Einrichtung eines Bahnhaltepunktes setzt die LNVG die Hürde bei nur 50 Fahrgästen pro Tag an; das Land trüge 75 Prozent der Kosten. Voraussetzung sind ebenfalls die anzugsstärkeren Züge – etwa durch Abkehr von der Dieselschienen- oder der Bau einer zusätzlichen Ausweichstelle.

In Sachen Bahntrasse Hameln–Elze gibt es einen Interessenkonflikt zwischen der vorrangig um nächtliche Ruhe bemühten Kurstadt Bad Pyrmont – ihr Bürgermeister Klaus Blome (CDU) hat den Protestbrief mitunterzeichnet – und dem Industrie- und Bildungsstandort Hameln. Griese sagt dennoch: „Hinsichtlich der denkbaren/befürchteten Ertüchtigung der Bahnstrecke hat und wird die Stadt Hameln immer den engen Schulterschluss mit dem Landkreis sowie den benachbarten Städten und Gemeinden suchen.“

Information

Parlamentarier hoffen auf Informationen

Die heimischen Bundestagsabgeordneten Michael Vietz (CDU) und Gabriele Lösekrug-Möller (SPD), die sich gegen die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hameln–Elze ausgesprochen hatten, betonen: Wenn die Pläne konkrete Formen annehmen, „werden alle vor Ort eingehend eingebunden“. Werde der Abschnitt elektrifiziert, stehe er „sowohl einem möglichen verbesserten Personennahverkehr als auch einem möglichen zusätzlichen Güterverkehr“ zur Verfügung. „Dies gilt es im Beteiligungs- und Planungsprozess Rechnung zu tragen – auch mit Blick auf dann eventuell zunehmende Schrankenschließungen mit allen in den Diskussionen der vergangenen Jahre genannten Effekten.“ Durch den Einsatz moderner Elektrotriebwagen könne die Strecke „natürlich noch schneller und attraktiver werden“. Die beiden Politiker sehen sie aber „grundsätzlich auch ohne Elektrifizierung für überlebensfähig an“.

Bundestagsmitglied Jutta Krellmann (Linke) war von Vietz und Lösekrug-Möller nicht gefragt worden, ob sie den ablehnenden Brandbrief an Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) unterzeichnen möchte – sie hätte es auch abgelehnt. „Grundsätzlich finde ich es aus ökologischen Gründen richtig, wenn alle Bahnstrecken elektrifiziert würden“, erklärt Krellmann. Die Dieselszüge seien laut und nicht schadstoffarm. Der bekannten Kritik an mehr Güterverkehr schließe sie sich aber an. Eine Informationsveranstaltung mit Betroffenen und Fachleuten wäre laut Krellmann nun ein richtiger Schritt.

© DEISTER- UND WESERZEITUNG VERLAGSGESELLSCHAFT MBH & CO. KG