



Zweigleisig und elektrifiziert – so wie hier zwischen Emmerthal und Bad Pyrmont – hätten es die Güterzugbetreiber auch gerne auf der Strecke Löhne–Elze.

FOTO: WAL/ARCHIV

Viel Bewegung auf der Schiene

Eisenbahn-Experten konkretisieren ihre Pläne für das Weserbergland

VON MARC FISSER

Nachdem im Bahnsektor über Jahrzehnte hinweg die Infrastruktur zusammengestrichen worden war, geht es jetzt in die andere Richtung. In der Debatte zum Verkehrskollaps und Klimaschutz wird die Eisenbahn als Lösung betrachtet. Der Personen- und der Güterverkehr auf der Schiene sollen stark ausgebaut werden. Auch Hameln-Pyrmont wird davon betroffen sein – mit Verbesserungen, aber auch mit Belastungen.

WESERBERGLAND. Im Eisenbahnsystem hängt alles mit allem zusammen – wie in einem großen Orchester. Wenn an einer Stelle etwas schiefgeht, kann das ganze Konzert ein Reinfall werden. Um die Personen- und Frachtströme auf der Schiene besser als bisher dirigieren zu können, arbeiten Verkehrsexperten an einer gigantischen Partitur: den Deutschlandtakt. Soeben haben sie ihren überarbeiteten Entwurf vorgelegt – mit interessanten Details für das Weserbergland.

Die Grafik des Deutschlandtaktes, also des für 2030 angestrebten Gesamtfahrplanes, ähnelt einem elektronischen Schaltbild, das sich Laien nur schwer erschließt, wenn überhaupt. Umso mehr fällt zwischen all den Linien, Kästchen und Zahlen die textliche Anmerkung auf, die sich in der

neuen Fassung zwischen den Symbolen für Rinteln und Hameln befindet: „Halte Hameln Süntelstraße und Fischbeck nur mit Zweigleisigkeit + Elektrifizierung möglich.“ Diese zusätzlichen Stationen werden in der Region seit Jahren als sehr sinnvoll betrachtet: Die Bewohner Fischbecks und der Sünteldörfer könnten dann viel bequemer per Zug nach Hameln, Hildesheim oder Hannover gelangen; und für die Hameln-Pyrmont würde es einfacher, mit der Bahn statt im Auto oder Bus zum Behörden- und zum künftigen Bildungs- und Gesundheitszentrum nach Hameln zu fahren. Zweigleisigkeit und Elek-

trifizierung würden die Kapazität schaffen, die der Strecke seit dem Rückbau auf ein Gleis in den 1990er Jahren fehlt. Bislang klagen Reisende oft über verpasste Anschlüsse und lange Wartezeiten in Elze, Hildesheim, Löhne oder Bielefeld. Wird bald also alles besser?

Vielleicht nicht. Die Politik im Landkreis und in den Anrainer-Orten hat die Wesertalstrecke lange Zeit ihr verschlafenes Dasein führen lassen, um nicht einen hier unerwünschten Geist zu wecken: den Güterfernverkehr. Für den war die Trasse vor fast 150 Jahren gebaut worden. Daran hat sich die Frachtbran-

che inzwischen erinnert. Angesichts der großen Erwartungen, die jetzt von der überörtlichen Politik in den Bahnverkehr gesetzt werden, kann die Forderung der von privaten Güterbahnunternehmen beauftragten Gutachter nicht überraschen, der gesamten Strecke Löhne–Elze das zweite Gleis zurückzugeben und zusätzlich mit einer Oberleitung zu versehen. 700 Millionen Euro werden dafür angesetzt – aus Sicht der Studienautoren gut angelegtes Geld. Etwaige Mehrausgaben für Lärmschutz, die sich aus zusätzlichen, also übergesetzlichen Maßnahmen ergeben, seien noch hinzuzurechnen. Jedenfalls sei die Elektrifizierung Löhne–Elze wie auch der Bau der Verbindungskurve Kassel von zentraler Bedeutung. Die Bahnausbaugesegner im Weserbergland hatten auf Minden oder Kassel als bessere Ost-West-Alternativen verwiesen. Aus Sicht der Güterzugbetreiber wird jedoch alles gebraucht. Nach ihrer Einschätzung weisen „die großen Trends im deutschen Güterverkehr stark darauf hin, dass die Nachfrage für den Transport von Gütern sowohl national als auch grenzüberschreitend absehbar weiter stark wachsen wird“. Das meint auch die Regierungskoalition im Bund: Sie hat angekündigt, bis 2030 die Zahl der Bahnreisenden verdoppeln und mehr

Güterverkehr auf die Schiene verlagern zu wollen. Die dazu nötigen Baumaßnahmen werde sie bevorzugt realisieren, heißt es. Unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums soll die Öffentlichkeit inklusive der Fahrgastverbände an diesem Prozess beteiligt werden.

MEIN STANDPUNKT

Der Bahnausbau hat in Deutschland Schubkraft bekommen. Die Beteiligten bemühen sich, die Voraussetzungen für einen leistungsstarken und verlässlichen Schienenverkehr zu schaffen. Und im Weserbergland? Hier ist nach wie vor nicht zu erkennen, dass die regionalen Akteure den Prozess mitgestalten. Gerade auf der Wesertaltrasse müssten sie sich vehement für einen deutlich besseren Personenverkehr einsetzen. Damit viele Menschen zu steigen und nicht eines Tages nur Ferngüterzüge dort unterwegs sind.



VON
MARC FISSER
LOKALREDAKTION

Hameln-Pyrmont im Deutschlandtakt

Nach dem zweiten Entwurf für den Deutschlandtakt ist unter anderem vorgesehen:

» **Expresslinie E5:** Von Paderborn fährt stündlich ein Zug über Steinheim, Schieder, Lügde, Bad Pyrmont, Emmerthal und Hameln zum Hauptbahnhof (Hbf) sowie Flughafen Hannover – nur mit Zwischenstopps in Springe und Hannover-Linden.

» **S-Bahn-Linie S4:** Von Bad Pyrmont geht es künftig stündlich und von Hameln halbstündlich als S4 über Hannover Hauptbahnhof nach Bennemühlen nördlich von

Langenhagen. Weil alle Zwischenhalte bedient werden, dauert die Fahrt von Hameln nach Hannover Hbf 49 Minuten. E5 und S4 starten in Bad Pyrmont mit 19 Minuten Abstand. Für Emmerthal und Pyrmont verdoppelt sich das Angebot gegenüber heute.

» **Weserbahn N78:** Sie kehrt stündlich zwischen Hildesheim und Herford – statt nur nach Bünde oder Löhne. Angebotsverbesserungen durch die angekündigte Elektrifizierung Hameln–Elze sind noch nicht erkennbar: Land und Landkreis sind bislang offenbar nicht tätig. *mafi*