



Südbahn: 1980 wurde das zweite Gleis der Südbahn zurückgebaut. Im Zweiten Weltkrieg war die Strecke Löhne-Hameln-Elze die Hauptverbindung für den Güterverkehr. | © Thorsten Gödecker

Bad Oeynhausen/Löhne Südbahn-Ausbau würde nur für Bad Oeynhausen Millionen verschlingen

Der ehemalige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Lothar Ibrügger ordnet Überlegungen zur Elektrifizierung ab Hameln ein



[Jörg Stuke](#)

14.05.2019 | Stand 14.05.2019, 18:46 Uhr

Bad Oeynhausen. Dieser Stempel bedeutet für gewöhnlich das Aus: „Kein Bedarf“ steht an dem Projekt „Ausbau der Bahnstrecke Löhne- Braunschweig“ im Bundesverkehrswegeplan. Teil dieses so besiegelten Projektes wäre eine Elektrifizierung und ein möglicher [Ausbau der Südbahn](#) zwischen Löhne und Hameln gewesen.

Doch jenseits von Hameln wurde die Elektrifizierung auf der Strecke bis Elze im November 2018 wieder als „vordringlich“ eingestuft. Was in Bad Oeynhausen und Löhne die Frage aufwirft, ob das auch Auswirkungen auf den westlichen Streckenteil haben kann. Lothar Ibrügger (SPD), ehemaliger Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, erläutert [nw.de](#) seine Einschätzung der Lage.

In Hameln wird der Ausbau der Bahnstrecke als Chance gesehen

In der Region Hameln, die sich bislang immer massiv gegen einen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke gewandt hat, findet gerade ein Umdenken statt. Hier wird ein Ausbau der Bahnlinie, die wie in Bad Oeynhausen mitten durch die Stadt geht, auch als Chance auf eine bessere Verkehrsanbindung gesehen.

Um die Bedeutung der Bahnstrecke Löhne-Hameln-Elze zu verdeutlichen, geht Ibrügger in die Historie: „Die Südbahnstrecke war im Zweiten Weltkrieg die Magistrale für den Güterverkehr“, weiß Ibrügger. „Der Nachschub lief über diese Strecke Löhne-Hameln, zweigleisig.“



Gegner: Lothar Ibrügger lehnt den Neubau einer Schienenstrecke für Sprinter-Züge durch Ostwestfalen-Lippe ab. | © Ulf Hanke

Hätte es die deutsche Teilung nicht gegeben, dann wäre die Südbahn heute noch Hauptstrecke Richtung Thüringen, ist Ibrügger überzeugt. So aber wurde Anfang der 1980er Jahren das zweite Gleis der Südbahn zurückgebaut. „Damals hat es Initiativen aller Städte und Gemeinden an der Strecke von Oeynhausen bis Hameln gegen diesen Abbau gegeben“, berichtet Ibrügger.

1998 war der Plan, 180 Güterzüge pro Tag über die Strecke zu führen

Mit der Deutschen Einheit 1989 aber sei dann auch die Südbahn wieder ins Blickfeld geraten. „Können wir über diese Strecke wieder den Hauptgüterverkehr führen?“ hätten sich die Verkehrsplaner damals gefragt. „Dazu gab es schon konkrete Bebauungspläne mit 15 Meter hohen Lärmschutzwänden im Kurgebiet“, erinnert sich Ibrügger. 1998 sei die Konzeption gewesen, bis zu 180 Güterzüge am Tag über die Strecke zu führen.

„Wir haben damals gesagt: Das kommt überhaupt nicht in Frage“, berichtet Ibrügger, zu dessen Wahlkreis bis 1998 auch Bad Oeynhausen gehörte. „Das würde eine Vernichtung des Kurortes bedeuten.“

Letztlich aber sei die Planung nicht wegen des Widerstandes aus Bad Oeynhausen gestoppt worden. „Sondern, weil sich sämtliche Vorstellungen über die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene im Ost-West-Verkehr nicht erfüllt haben. Der Güterverkehr ist auf der Straße gelandet“, sagt Ibrügger. „Das sehen Sie ja auf der A 2.“ Daraufhin habe die Netz AG der Bahn kein Potenzial für die Südbahn gesehen.

2004 änderte sich der Plan wieder

Eine Sicht, die sich 2004 abermals geändert habe. „Als der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn mit einer Neubaustrecke unbedingt durch den Jakobsberg wollte, um die Fahrzeit zwischen Hannover und Hamm um 8 Minuten zu verkürzen“, erinnert sich Ibrügger. Ein Plan, der im übrigen auch im aktuellen Bundesverkehrswegeplan wieder als Möglichkeit aufgeführt wird.

„Ich habe damals dazu einen Änderungsantrag zum Bundesverkehrswegeplan auf den Weg gebracht“, erinnert sich Ibrügger. „Dazu gibt es einen einstimmigen Beschluss des Deutschen Bundestages, dass die Strecke zwischen Minden und Haste viergleisig ausgebaut und nicht neu gebaut werden sollte.“ Er sei davon ausgegangen, dass diese Ausbaustrecke 2012 bereits fertig sei.

Das sei nicht geschehen, weil Peter Ramsauer (CSU), von 2009 bis 2013 Bundesverkehrsminister, plötzlich entdeckt habe: Wenn die Strecke zwischen Minden und Hannover doch so hoffnungslos überlastet ist, dann könnte man ja doch auf die Südbahn zurückgreifen.

"Eine einsame, willkürliche Ministerentscheidung"

„Das ist der Ursprung für die erneute Überprüfung eines Ausbaus der Südbahn – der aber eigentlich ausdrücklich per Gesetzesbeschluss ausgeschlossen war“, sagt Ibrügger. Ramsauer habe argumentiert, dass mit einem Ausbau der Güterverkehr von der überlasteten Hauptstrecke auf die Südbahn verlagert werden könnte. „Mit diesem Plan erschien der Druck, die Strecke Minden-Haste auszubauen, geringer, und der Minister hat sich so der Verpflichtung entzogen, den beschlossenen Ausbau der Nordbahn umzusetzen“, sagt Ibrügger. „Das war eine einsame, willkürliche Minister-Entscheidung. Die im Ergebnis dazu geführt hat, dass auf der Nordbahn bislang noch nichts passiert ist.“

So sei dann im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Ausbau der Südbahn wieder als eine Möglichkeit ins Spiel gebracht worden. „Wobei man wiederum vergessen hat, das Projekt mit einem ehrlichen Preisschild zu versehen“, kritisiert Ibrügger. „Denn eine Güterverkehrsstrecke durch den Kurort Bad Oeynhausen geht ohne Deckel nicht.“

Das habe man bereits 2004 deutlich gemacht. „Allein für Bad Oeynhausen hatten wir da 200 Millionen Euro Kosten für einen Ausbau der Südbahn ausgerechnet – für einen zweigleisigen Ausbau, Elektrifizierung und Einhausung. Dass so etwas dann nicht mehr wirtschaftlich ist, ist völlig klar“, sagt Ibrügger.

Ibrügger: "Verdichtung des Personenverkehrs wär wünschenswert"

Für den ein Ausbau der Südbahn für den Güterverkehr damit auch vom Tisch sein müsste. „Was ich aber für sehr begrüßenswert hielte, wäre, wenn der Personennahverkehr auf der Strecke verdichtet würde. Das ginge ohne Ausbau und zweites Gleis. Dafür wäre aber der politische Wille der Städte an der Strecke entscheidend“, sagt Ibrügger.

Eine zusätzliche Belastung für den Bahnübergang an der Detmolder Straße müsse man in solch einem Fall wohl hinnehmen. „Das nimmt man ja schon seit 1973 in Kauf, als das Land ernsthaft eine Unterführung der Straße unter der Südbahn hindurch geplant hatte“, berichtet Ibrügger.

Aber Umfang und Auswirkungen eines solchen Baus auf die benachbarten Grundstücke wären so gravierend, dass sich alle politische Verantwortlichen daran verhaben hätten. „Wenn man diesen Plan wieder aufgreifen wollte, müsste man prüfen, ob für solch ein Projekt 50 Millionen Euro plus x gerechtfertigt sind. Pragmatisch gesehen muss man sich als wohl darauf einstellen, mit diesen Gegebenheiten zu leben“, so der ehemalige Staatssekretär.