



Schwere Güterzüge wie hier auf den Gleisen im Süden von Hannover könnten nach derzeitigen Planungen des Bundesverkehrsministeriums 2025 durch Hameln fahren.

dpa

# Da rollt was auf das Weserbergland zu

Bürger im Kreis Hameln sorgen sich um drastische Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene

VON KARL DOELEKE

**Hannover.** Von einer „Rennstrecke für den Güterverkehr“ ist die Rede und davon, dass 12 000 der 16 000 Einwohner Hamelns vom Lärm der Güterzüge betroffen wären, wenn tatsächlich passiert, was derzeit offenbar im Bundesverkehrsministerium in Berlin geplant wird. Der Güterverkehr auf der Schiene zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin könnte einmal, im Jahr 2025 etwa, zum Teil durch das Weserbergland führen. „Die Züge brettern dann durch Hameln“, fürchtet der Sprecher der Stadt, Thomas Wahmes. Eine Bürgerinitiative (BI) hat sich deshalb formiert und sammelt Unterschriften für eine Petition gegen den Ausbau der Strecke zwischen Löhne in Ostwestfalen und Elze im Kreis Hildesheim, 7000 Unterschriften sind bereits zusammengekommen. Sie sollen am 16. Dezember dem Bundestag überreicht werden.

Eigentlich, und das erkennen auch die Mitglieder der BI Transit an, ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene eine gute Sache. Bis 2025, so lautet die derzeitige Prognose, werden täglich 5000 Güterzüge durch Deutschland fahren.

Vor allem die Schienen von West nach Ost können so viele Transporte nicht verkraften. Das Netz muss daher ausge-



baut werden. Die Frage ist nur, wo. Ursprünglich war geplant, die sogenannte Nordroute zwischen Minden (Nordrhein-Westfalen) und Wunstorf in der Region Hannover von zwei auf vier Spuren auszubauen. Seit dem November vergangenen Jahres haben die Planer des Bundesverkehrsministeriums aber die „Südroute“ verschärft ins Visier genommen, die Strecke quer durch den Naturpark Weserbergland nach Braunschweig. Die Verbindung Richtung Hannover schien nach neuerlicher Betrachtung zu teuer

und der Knotenpunkt Hannover ohnehin schon überlastet. Der Ausbau der Strecke im Weserbergland auf zwei Gleise samt Elektrifizierung sei dagegen billiger, hat die routinemäßige Überprüfung der Planungen ergeben. Die „Südroute“ sei eine Alternative, teilt das Ministerium in Berlin mit, die erste Ausbaustufe zwischen Hildesheim und Groß Gleidingen wird bereits realisiert. „Sie hat große Vorteile“, sagt eine Sprecherin von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), „auch wegen der

möglichen Einbindung in die Y-Trasse“ von Hannover nach Bremen und Hamburg. Beide Streckenverläufe würden daher derzeit erneut untersucht. „Das Ergebnis steht noch aus“, sagt Ramsauers Sprecherin.

Im Weserbergland sieht man in erster Linie die Nachteile: Die strukturschwache Region lebt vom Tourismus. „Die Strecke führt direkt am Weser-Radweg entlang“, argumentiert der BI-Vorsitzende Diethart Seemann. Entlang der Strecke stehen Wohnhäuser, Schulen und Kindergärten. Mit täglich bis zu 180 zusätzlichen Güterzügen rechnet die BI – die Bahn und auch das Verkehrsministerium in Hannover weisen das zurück: „Die Prognosen gehen von 20 bis 25 zusätzlichen Zügen im Jahr 2025 aus“, sagt die Sprecherin von Niedersachsens Wirtschaftsminister Jörg Bode.

Auch wenn derzeit wenig konkret ist und das Jahr 2025 noch weit entfernt scheint, wollen sie im Weserbergland nicht denselben Fehler machen, wie ihn die Gegner des Bahnhofprojekts in Stuttgart gemacht haben. „Stuttgart 21“ hat man erst ernst genommen, als die Bagger angerückt sind“, sagt Hamelns Stadtsprecher Wahmes – die Gegner des Schienenausbaus wollen kein „Weserbergland 25“ erleben. „Das wollen wir vermeiden“, sagt der Stadtsprecher.