



Der Ausbau der Güterstrecke hat keine wirtschaftliche Bedeutung für das Weserbergland, meint unser Leser.

Rhetorisch nicht schlecht – aber die Fakten sind anders

Zu: „McAllister sendet Botschaft an Kommunalpolitik“, vom 8. November

Vieles von dem, was Herr Meyer zur gegenwärtigen Situation der Staatsverschuldungskrise anführt, findet durchaus meine Zustimmung. Umso mehr bekomme ich „Bauchgrummeln“, wenn er – offenbar wieder rhetorisch geschickt in eine Frage verpackt, die niemand beantworten kann – die Planungen zum in Erwägung gezogenen Ausbau der Güterfernverkehrsstrecke durch das Weserbergland da-

hingehend kommentiert, dass die Nähe zur Schiene vielleicht einmal die Ansiedlung von Industrie in der Region begünstigen könne.

Wie gesagt, rhetorisch nicht schlecht, aber die Fakten sind anders: Bei dem im Bundesverkehrswegeplan Schiene beschriebenen Planfall 33 handelt es sich eben nicht um die Anbindung von Industriestandorten im Weserbergland an das Güterfernverkehrsnetz der Bahn!

Vielmehr geht es ausschließlich um eine Entlas-

tung der bestehenden Ost-West-Güterfernverkehrsstrecke (sozusagen die Achse von Kiew bis Rotterdam). Hier sind keinerlei Logistikumschlagplätze im Weserbergland vorgesehen; die (leider noch fiktiven) Unternehmen im Weserbergland müssten ihr etwaig per Bahn zu transportierendes Massengut in Hannover (Lehrte) umschlagen.

Dies alles kann man im Bundesverkehrswegeplan Schiene nachlesen. Es geht in dieser Frage nicht ums gene-

relle „Nein sagen“, sondern darum, dass diese verkehrspolitische Engstelle wie beschlossen durch den Ausbau der bestehenden Achse mit den dabei gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen (Planfall 12) beseitigt wird. Damit bekämen die Anwohner der Nordroute endlich den gewünschten Lärmschutz und der Naturpark Weserbergland bliebe (mit der bestehenden Bahnstrecke!) erhalten.

Dr. Ernst-Hermann Solmsen, Salzhemmendorf