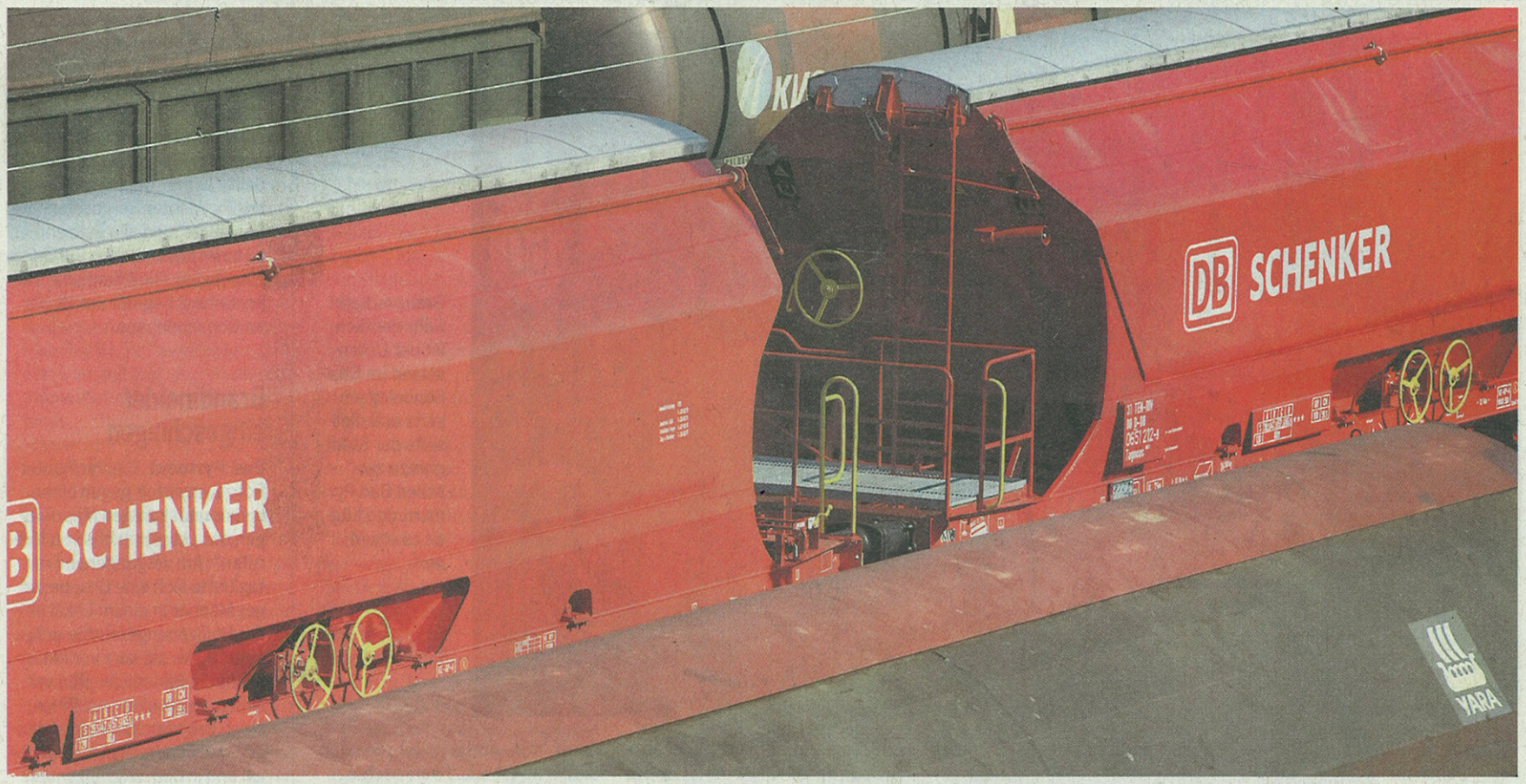

Rollen Güterzüge bald verstärkt durch das Weserbergland? Ein möglicher Ausbau der Löhner Bahn durch die Region hält seit Jahren Politiker und Bürgerinitiativen in Atem. dpa

„Laut wie eine Kettensäge“

Hamelner Bürgerinitiative Transit erwartet Entscheidung beim Güterzugverkehr bis Sommer 2015

VON CHRISTOPH BOßMEYER

Weserbergland. Zerschneidet der Ausbau der Löhner Bahn für den Güterzugverkehr die Stadt Hameln? Die Hamelner Bürgerinitiative (BI) Transit geht zumindest davon aus, sollte der Planfall 33, die Route über Hameln und Elze, realisiert werden. Acht höhengleiche Bahnübergänge zählt die BI im Stadtgebiet. Der Ausbau der Strecke würde bedeuten, dass bis zu 180 Güterzüge täglich durch Hameln rollen würden, erklärte die BI-Vorsitzende Bettina Tovar-Luthin im Sportkrug in Afferde.

Die Schranken wären kaum oben, da würden sie schon wieder runtergehen. Auf den Brücken über die Gleise und an den Bahnübergängen bräche nach Ansicht der BI das Verkehrschaos aus.

Tovar-Luthin nahm die Veranstaltung auch zum Anlass, die Hamelner Bürger und die Bürger im gesamten Weserbergland zu mobilisieren. Generell zeigte sie sich aber über die Entwicklung erfreut. „Wir bei der BI merken, dass sich immer mehr Leute engagieren, auch Bürger, die nicht unmittelbar betroffen sind.“ Entsprechend gaben sich Tovar-Luthin und Dr. Ernst-Hermann Solmsen Mühe, auf die Bedeutung für die gesamte Region hinzuweisen. In Hameln würden die Ortsteile Tündern und Afferde direkt in Mitleidenschaft gezogen – und die Linsingenkaserne, die als möglicher Standort für die Elisabeth-Selbert-Schule angedacht ist. Direkt an den Gleisen gelegen, würde der Güterverkehr den Unterricht stören, so Tovar-Luthin. Weiter wäre Coppenbrügge etwa mit der Klinik Lindenbrunn betroffen, die nahe der Gleise liege. Auch die Bemühungen um den Tourismus in der Region wären gefährdet. „Naherholung und Gütertransit – das verträgt sich nicht“, so Tovar-Luthin. Weiterer Widerstand formiert sich in Emmerthal, Bad Pyrmont und Lügde.

Die Mitglieder der BI wundern sich ohnehin, warum nach wie vor über den Gütertransit durch das Weserbergland diskutiert werde. Im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan sei der Planfall zwölf, die sogenannte Nordroute über Minden, Haste und Seelze, zum viergleisigen Ausbau vorgesehen, sagte Tovar-Luthin. Die Vorsitzende weiter: „Im Jahr 2010 wurde die Wirtschaftlichkeit beider Varianten überprüft. Planfall 12 kostet demnach 896 Millionen Euro, Planfall 33 nur 779 Millionen Euro“, zitierte die Vorsitzende aus dem Gutachten. Der Ausbau der Streckenführung durch das Weserbergland wäre demnach günstiger als jener der Nordroute.

An der Stelle waren sich Solmsen und Tovar-Luthin einig, dass wichtige Aspekte in dem Gutachten nicht berücksichtigt worden seien. Wirtschaftliche, soziale und ökonomische Aspekte sowie Umweltgesichtspunkte aus der Region seien außen vor geblieben. „Im Durchschnitt verursacht Güterzugverkehr eine Lautstärke zwischen 80 und 100 Dezibel. Im Falle eines Abbremsens der Züge sind es sogar 120“, so Tovar-Luthin. Güterzüge seien also in etwa so „laut wie eine Kettensäge“, die einen Lärmpegel von 96 Dezibel aufweist. Und selbst über den Lärm von Straßenverkehr (rund 55 Dezibel), etwa auf der Basbergstraße oder dem Reimerdeskamp, habe es schon Beschwerden gegeben.

Bei der Veranstaltung äußerten sich auch Hamelns Oberbürgermeister Claudio Griese (CDU) und Landrat Tjark Bartels (SPD). Beide sicherten ihre Unterstützung zu. Zwischen Griese und der BI hatte es schon im Sommer vor Amtsamtritt erste Gespräche gegeben. Zurzeit würden beide Planfälle erneut vom Ministerium geprüft. Die BI erhofft sich ein anderes Ergebnis als 2010, rechnet jedoch nicht damit. Bis Sommer 2015 erwartet die BI das Ergebnis. Wenn Planfall 33 dann in den vorrangigen Bedarf komme, „müssen die Verwaltung der Stadt und die Kreisverwaltung vorbereitet sein, die vermutlich kurze Einspruchsphase zu nutzen“, unterstrich Tovar-Luthin.