

Hameln, den 20.06.2021

## **PRESSEMITTEILUNG BI Transit e. V.**

---

### **„Lassen Sie uns miteinander reden!“ – BI Transit lud zur Begehung der Bahnstrecke Elze-Hameln ein**

Zwei Tage nach der ersten Zusammenkunft des interkommunalen Spitzentreffens „Lärmschutz Hameln – Elze“, welches auf Beschluss des Kreistags des Landkreises Hameln-Pyrmont und des Rates der Stadt Hameln in Zukunft regelmäßig tagen wird, war die Bürgerinitiative BI Transit e. V., die sich seit rund zehn Jahren mit den Plänen zur Kapazitätserweiterung der „Löhner Bahn“ beschäftigt, am 19.6.2021 mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung in Afferde, Coppenbrügge und Salzhemmendorf direkt an der Strecke unterwegs.



*Bettina Tovar-Luthin, Vorsitzende der BI Transit e.V., veranschaulicht den Verlauf der Bahnstrecke Elze-Hameln.*

Anlass der Begehung war die Information aus dem Bundesverkehrsministerium, dass die Planung der Elektrifizierung zum Zweck der Durchleitung von Gütertransitverkehr (Projekt 2-046-V02 im BVWP 2030) bereits im Dezember 2020 aufgenommen worden sein soll. Wesentliches Anliegen der Bürgerinitiative war es, die Teilnehmenden mit den Bürgerinnen und Bürgern, die direkt an der Strecke und somit im Bereich der Schallausbreitung durchfahrender Güterzüge leben, ins Gespräch zu bringen. So führte die Streckenbegehung über die Werner-Peix-Straße in Afferde, über Kriegerdenkmal und Grasweg in das Wohngebiet Scheckenblick. In Copenbrügge bewegte sich die Gruppe vom Bahnhof über Apfelkamp und Postweg zum Krankenhaus Lindenbrunn. Einen Zwischenstopp gab es am Freizeit- und Erlebnispark Rasti-Land in Salzhemmendorf-Benstorf. Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger gaben Einblick in ihre Motive, ins Weserbergland gezogen zu sein und verdeutlichten ihre große Zufriedenheit mit der Wohnlage. Sie alle sind jedoch angesichts der bevorstehenden Nutzung der Bahnstrecke als Gütertransitstrecke, die überwiegend nur wenige Meter von ihrem Grundstück entfernt verläuft, wegen der zu erwartenden Lärmemissionen und Erschütterungen in größter Sorge um ihre Gesundheit und Lebensqualität.



*Neben zahlreichen Amtsträgern nahmen auch viele Kandidaten für die anstehende OB-Wahl und die Bundestagswahl teil: Hier im Bild z. B. Anke Blume, Moritz Mönkemeyer, Dr. Robert Wicyslo.*

Die Mitglieder der Bürgerinitiative führten unterwegs aus, warum die geäußerten Sorgen berechtigt sind: Alleiniger Zweck des seitens des Bundesverkehrsministeriums mit größter Eile und in einem höchst intransparenten Verfahren vorangetriebenen Projektes, welches ohne die gesetzlich vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 geraten ist, ist die Umfahrung des stark überlasteten Knotens Hannover sowie des Engpassbereiches Lehrte-Braunschweig durch Güterzüge der Relation Ruhrgebiet-Mitteldeutschland. Die West-Ost-Güterverkehrsmagistrale stellt den kürzesten und wirtschaftlichsten Laufweg für Güterzüge zwischen Osteuropa und dem Ruhrgebiet dar. Die Strecke ist Teil des Transeuropäischen Schienennetzes und soll bis 2025 digitalisiert werden, um modernsten Ansprüchen des Transports zu genügen. Die

Strecke ist viergleisig ausgebaut. Lediglich zwischen Wunstorf und Minden gibt es einen zweigleisigen Engpass, der erhebliche Beeinträchtigungen der Betriebsleistung auf der ganzen Strecke zur Folge hat. Seit 2002 steht der viergleisige Ausbau dieses Streckenabschnitts im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, d. h. der Ausbau ist seitdem gesetzlich beschlossen. Bis heute wurde dieser gesetzliche Auftrag seitens der Bundesregierung jedoch vernachlässigt. So liegt die Streckenauslastung aktuell bei ca. 30% über ihrer Nennleistung (vgl. PEK 2020). Allein die Umleitung dieser Überlastung würde rund 30 Güterzüge mitten durch Benstorf, Coppenbrügge, Behrensen, Afferde und dann weiter über Emmerthal, Bad Pyrmont und Lügde in Richtung Altenbeken führen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist anstelle eines trassennahen Ausbaus nun eine Neubaustrecke vorgesehen, um die Fahrzeiten für den Deutschland-Takt erreichen zu können. Seit Oktober 2018 verfolgt das Bundesverkehrsministerium darüber hinaus den Zielfahrplan 2030 +, der zur Neubaustrecke zwischen Hannover und Bielefeld noch eine Schnellfahrstrecke von Bielefeld bis Hamm umfassen wird. Allein für die Strecke Hannover-Bielefeld sind fünf verschiedene Streckenvarianten in der Diskussion. Die Pläne des Bundesverkehrsministeriums haben breite Kritik hervorgerufen. In einem Planungsdialog Hannover-Bielefeld versucht man, eine tragfähige Lösung zu finden. Kurzum: Bis zur Herstellung angemessener Kapazitäten für den Güterschienenverkehr auf dem mit modernem Lärm- und Erschütterungsschutz ausgestatteten Hauptschienenweg kann es bis zum Jahr 2040 dauern. Bis dahin ist auf jeden Fall schon mal mit „Umleitungsverkehr“ durch das Weserbergland zu rechnen. Der im Juni 2021 eröffnete MegaHub Lehrte, an dem Güterzüge neu zusammengestellt werden können und an dem auch Güterumschlag zwischen LKW und Zügen stattfindet, leitet weiteren Güterverkehr auf die überlastete Strecke, das heißt potenziell auch durch das Weserbergland.



*Zwischen Kinderspielplatz und Wohnbebauung verläuft die Bahnstrecke; BI-Mitglied Karsten Holexa erläutert, welche gesundheitlichen Risiken mit erhöhter Lärmbelastung einhergehen.*

Der Fachanwalt Matthias Möller-Meinecke, der seitens der Stadt Hameln und des Landkreises Hameln-Pyrmont mit der Ermittlung zu erwartender Lärmemissionen beauftragt wurde, stellte am 17.6.21 in der ersten Sitzung der Begleitkommission klar: Aktiven Lärmschutz wird es an der Bestandsstrecke Elze-Hamel nicht geben.

Diese Information hatte bereits während der Sitzung Betroffenheit ausgelöst. Die Perspektive, dass in Kürze Güterzüge in nennenswerter Zahl und mit einer Länge von bis zu 740m die eingleisige, beschauliche Strecke zwischen Elze und Hameln befahren werden, mutete allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Streckenbegehung am Samstag wie ein schlechter Scherz an. Besonders offenkundig wurde das Dilemma, in welches die Region in Kürze geraten wird, am Krankenhaus Lindenbrunn in Coppenbrügge. Geschäftsführer Friedhelm Albrecht führte aus, dass die Lärmimmissionsrichtwerte gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz bei Krankenhäusern bei 35 dB(A) nachts und bei 45 dB(A) tagsüber liegen. Obwohl ein hoher Prozentanteil der Güterwagen bereits auf leisere Bremssohlen umgerüstet ist, betrug der der Monatsmittelwert im April 2020 im Mittelrheintal immer noch 70 dB(A) am Tag und 72,2 dB(A) in der Nacht, Maximalpegel lagen im Laufe des Jahres 2020 bei 101 dB(A). Problematisch für Coppenbrüggens größten Arbeitgeber ist auch die Gewährleistung der permanenten Erreichbarkeit: Ein beschränkter Bahnübergang liegt direkt vor der Einfahrt zum Krankenhaus.



Bahnlärm verträgt sich nicht mit dem Krankenhausbetrieb bei Coppenbrüggens größtem Arbeitgeber.

Betroffenheit lösten auch die Ausführungen von Steffen Ratze, Betreiber des beliebten Freizeit- und Erlebnisparks Rasti-Land in Salzhemmendorf-Benstorf aus. Ratzkes Pläne, am Rasti-Land Ferienhäuser und ein Hotel zu bauen, liegen auf Eis: Die Bahnstrecke liegt zwischen dem Freizeitpark und dem für die Neuinvestition vorgesehenen Bauland.



*Steffen Ratze erläutert seine Pläne für Ferienpark und Hotel, die aufgrund der ungewissen Perspektive auf Eis liegen.*

Dem Bundesverkehrsministerium sind trotz zahlreicher Anfragen seitens der betroffenen Kommunen keine genauen Angaben zur Planung der Kapazitätserweiterung zu entnehmen, so dass Ratze wie auch weitere Anlieger der Bahnstrecke bislang auf Investitionen verzichten.

Die Bürgerinitiative BI Transit appellierte im Rahmen der samstäglichen Streckenbegehung an alle teilnehmenden Gäste, darunter Hamelns Oberbürgermeister Griese, der Afferder Ortsbürgermeister Lönnecker, der Bundestagsabgeordnete Johannes Schraps, der Landtagsabgeordnete Ulrich Watermann sowie zahlreiche Fraktionsvorsitzende in den Räten der betroffenen Kommunen, sich dringend um Transparenz bezüglich der Planungsaufnahme und der zu erwartenden Zugzahlen zu bemühen. Ferner möge man alle denkbaren Wege beschreiten, die Anwohner an der Strecke vor den Lärmemissionen des Güterschienenverkehrs zu schützen. In den Planungsdialog Hannover-Bielefeld möge man sich aktiv einmischen, um auf die Belastung des Weserberglands bei der Umfahrung des Knotens Hannovers hinzuweisen und allen Konzepten, die im Zusammenhang mit der Suche nach Alternativlösungen auch den Kapazitätsausbau des höchst sensiblen Streckenabschnitts Hameln-Löhne ins Auge fassen, entschieden entgegenzutreten. Insgesamt wünscht sich die Bürgerinitiative von den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung ein deutlicheres Auftreten gegenüber dem Bundesverkehrsministerium und dem Wirtschaftsministerium im Land Niedersachsen, von denen man sich in der Region in dieser Angelegenheit seit Langem „an der Nase herumgeführt“ fühlt.

*Bettina Tovar-Luthin*