Geschrieben von: Lorenz
Montag, den 11. April 2011 um 23:24 Uhr

**Im Baxmann-Zentrum hat niemand ernsthaft den Ausbau der Bahnstrecke Elze-Coppenbrügge-Hameln-Löhne befürwortet**

**Das Weserbergland erweist sich zunehmend als Prellbock für die Eisenbahn-Planer in Berlin**



**Hessisch Oldendorf (wbn). Vielleicht, irgendwann, wenn überhaupt und natürlich alles immer unter dem Vorbehalt der knappen Geldmittel – die Botschaft des Deutsche Bahn-Konzernbevollmächtigten für Bremen und Niedersachsen, Ulrich Bischoping und des Referatsleiters Verkehrspolitik aus dem Wirtschaftsministerium, Hans-Peter Wyderka, war so verwirrend unüberschaubar wie das Weichengeflecht im Einfahrbereich eines Großstadtbahnhofes. Der Ausbau der Bahnstrecke Elze-Coppenbrügge-Hameln-Hessisch Oldendorf-Löhne kann kommen – oder auch nicht.**

Und überhaupt: Es handelt sich ja nur um eine Planungsvariante. Diese demonstrativ zur Schau gestellte mentale Abgehobenheit der Verkehrs- und Eisenbahnplaner ist heute im Baxmann-Zentrum zu Hessisch Oldendorf gegen den massiven Prellbock der Weserbergland-Bewohner und deren Interessenvertreter geprallt. Gabriele Lösekrug-Möller, die heimische Bundestagsabgeordnete der SPD, hatte zusammen mit ihren Kollegen Rita Pawelski (CDU) und Sebastian Edathy (SPD) zum Disput nach Hessisch Oldendorf eingeladen, um „ein zweites Stuttgart 21 zu verhindern“, wie sie schon im Vorfeld betont hatte, wobei sie selbst durchaus dem Lager der Kritiker und Bedenkenträger zugeordnet werden kann. Festzuhalten ist: Kein einziger Gesprächsteilnehmer hat sich eindeutig und bekennerisch für die sogenannte „Südumgehung“ des Großraumes Hannover über Elze-Hameln-Löhne ausgesprochen. Er wäre wohl auch ziemlich schnell aufs Abstellgleis geschoben worden, denn im Verlauf der mehrstündigen Aussprache war kein Nutzen für die Region erkennbar geworden.

*(Zum Bild: Lösekrug-Möller mit den Referenten Bischoping (links) und Wyderka. Foto: Weserbergland-Nachrichten.de)*

Fortsetzung von Seite 1

Ulrich Bischoping und Hans-Peter Wyderka sprachen von einer „Verschiebung der Gewichtung“ der Wirtschaftlichkeit von der Nord-Trasse über Minden auf die Südtrasse durch das bisher kaum belastete Weserbergland, wobei die Strecke Elze-Hameln-Löhne vor Jahren auf eingleisig zurückgebaut worden war, im Verkehrswegeplan des Bundes aber immer noch als zweigleisig ausgewiesen ist. Genau diese Feinheit macht die Kritiker, die – etwa wie der Frische Wind – eine Güterzug-Rennstrecke durch das Weserbergland befürchten, so hellhörig. Sie legen ihr wachsames Ohr auf den Schienenstrang – und sie hören nichts Gutes. „Ich bin nicht beruhigt, im Gegenteil“, leitete Landrat Rüdiger Butte für den Landkreis Hameln-Pyrmont seinen Redebeitrag ein.

**Lippmann: "Das ist ein reines Durchrauschen der Züge"**

Der Bund habe sich gegen die Nord-Strecke (Minden-Haste-Hannover) aus Kostengründen geäußert, wobei diese bislang im vorrangigen Bedarf gewesen sei und jetzt herausgenommen worden sei. Der Landrat wittert dahinter die Absicht, damit verstärkt die Südumgehung durch das Weserbergland ins Spiel zu bringen. Auch Hamelns Oberbürgermeisterin Susanne Lippmann, die mit einem Tross hochrangiger Mitarbeiter angereist war und schon damit signalisiert hat, wie ernst sie die Lage einstuft, mag den Vertröstungen keinen Glauben schenken, dass sich vor 2015 ohnehin nichts ändern werde. „2015 steht schon vor der Tür“, konterte die Oberbürgermeisterin und machte deutlich, dass eine Aufwertung zur stark befahrenen Güterverkehrsstrecke für Hameln und das Weserbergland ohne Nutzen sei. „Das ist ein reines Durchrauschen.“ Vielmehr werde die Hamelner Nordstadt aufgrund der erhöhten Zugdichte fast völlig vom Rest der Stadt Hameln abgekoppelt.

12.000 Menschen seien allein in Hameln von der Lärm- und Verkehrsbeeinträchtigung betroffen. Lippmann: „Hameln wird sich mit Händen und Füßen gegen diese Planung wehren.“ Der Beteuerung des DB-Vertreters Bischoping, es dürfe zunächst allenfalls von einer Verkehrsbelastung in Höhe von 25 Güterzügen ausgegangen werden, mochten weder Butte und Lippmann, noch Lösekrug-Möller Glauben schenken. LöMö: „Das ist nicht die volle Wahrheit.“ Eine vornehme Umschreibung von Lüge. Vor allem misstraut sie den gebetsmühlenhaft vorgetragenen Hinweisen, es sei ja alles nur unbestimmte Planung und nicht entscheidungsreif. „Irgendwann entscheidet der Bundestag über die Einstufung und dann ist der politische Einfluss beendet“, warnt die Abgeordnete aus dem Weserbergland.

## Pawelski warnt vor Panikmache, Fockenbrock springt auf diesen Zug der Beschwichtigung mit auf

Fragen zum „Zeitfenster“ hatte auch die Landtagsabgeordnete Ursula Körtner (CDU) – vor allem auch unter dem Aspekt der veränderten Wirtschaftslage und der dramatischen Umwälzung auf dem Energiemarkt. Ihr Landtagskollege von der SPD, Ulrich Watermann, sieht seine Sorgen um das Weserbergland durch die Beiträge der Verkehrsexperten noch gesteigert, vor allem, wenn man zwischen den Zeilen lesen könne. Hier sei die Umfahrung des Raumes Hannover auf der Südstrecke geplant. Dagegen warnte die CDU-Bundestagsabgeordnete Pawelski aus Hannover vor einem „Schreckensszenario“ und einem Schaden, der durch Übertreibungen der planerischen Absichten entstehen könne, räumte dann aber wiederum selbst ein, dass „keiner eine verbindliche Auskunft geben kann“. Bei ihrer Warnung vor Panikmache bezog sich Pawelski auf die Information des anwesenden Bürgermeisters aus dem lippischen Detmold, dass dort bereits die Immobilienpreise unter Druck geraten würden. Auch habe er erfahren müssen, dass ein Kaufinteressent seinen Notartermin bei einem Hausverkauf platzen ließ, weil Wertminderung aufgrund der Eisenbahnplanungen befürchtet werde.

Da war die CDU-Bundestagsabgeordnete Pawelski aus Hannover wieder mental ziemlich nah bei dem Hamelner FDP-Lokalmatador Fockenbrock, der wohl die ganze Aufregung nicht versteht und sich grundsätzlich „über die Gelassenheit auf dem Podium“ gefreut hat. Ist Fockenbrock entgangen, dass die Herrschaften nicht im Weserbergland wohnen? Und dann ließ Fockenbrock eine eigene Beobachtung einfließen: Bei Hildesheim werde gerade eine Bahnstrecke auf vierspurig ausgebaut. “Weshalb“, so lautete allen Ernstes seine Frage, „gibt es dort keinen Widerstand – aber hier, im Weserbergland?“

Die Frage könnte ihm auch Landrat Rüdiger Butte im Kreistag Hameln-Pyrmont eindringlich beantworten.

Butte gehört nämlich wie auch der Coppenbrügger Bürgermeister Ulrich Peschka zu den regionalen Politikern, die auf den Zielkonflikt hinweisen, der von außen ins Weserbergland hineingetragen wird. Einerseits soll das Weserbergland seine Zukunft im Tourismus suchen, andererseits droht die Halbierung des idyllischsten Winkels in Niedersachsen durch eine Güterzuglinie, die sich mit dichter Zugfolge brutal wie ein eiserner Vorhang über die Wesermetropole Hameln und ihre Vororte senken würde.

Der Generalverdacht dieses Tages: Über diesen Aspekt haben die Eisenbahnplaner im fernen Berlin noch gar nicht nachgedacht, weil sie bislang einzig und allein ihre Kosten-Nutzen-Analyse am Rechenschieber hin- und her geschoben haben. Entsprechend stumm verhielten sich auch die angereisten Experten zu den Fragen hinsichtlich des Lärmschutzes.

**Matter vom Frischen Wind: Die Bürger sind höchst alarmiert**

Tobias Matter vom Frischen Wind sieht diesbezüglich sogar einen Vorteil für die bisher ins Auge gefasste Nordvariante über Minden. Dort würde ein Ausbau der ohnehin bestehenden, stark befahrenen Strecke um zwei weitere Gleise erstmals für die Anwohner einen wirksamen Lärmschutz erzwingen und in dieser Hinsicht sogar noch eine Entlastung bedeuten, während im Weserbergland mit neuen zusätzlichen Beeinträchtigungen zu rechnen sei, weil die Wohnbebauung im Vertrauen auf den Rückbau der alten einst zweigleisigen Strecke näher an den Bahnkörper herangerückt war.

Auch Matter rief in Richtung Podium: „Die Bürger sind höchst alarmiert.“ Kuriose Züge bekam das Ganze durch das Eingeständnis des DB-Mannes Ulrich Bischoping, der zwar stets auf die zu erwartende niedrige Güterzugfrequenz auf einer ausgebauten Südstrecke verwiesen hatte, dann aber nebenbei andeutete, dass das letztlich gar nicht seine Baustelle ist. Er ist ja nur der Mann für die Schienen und das Netz. Für die Züge seien die Verkehrsunternehmen zuständig, die wiederum die Trasse bestellen würden. Und die dürfen das al Gusto.

**Ein Bürger aus Coppenbrügge: Das ist doch alles Humbug**

Wie erfrischend war da doch die klare Sichtweise eines gewissen Herrn Lehmann aus Coppenbrügge, der sich als einfacher Bürger zu Wort meldete. Mit Staunen hatte er vernommen, dass 18 oder allenfalls 25 Züge auf einer - dann wieder zweigleisig - ausgebauten Güterzugstrecke durch Coppenbrügge fahren sollen und dafür immerhin mindestens 900 Millionen Euro investiert werden müssten. Der Mann zürnte: „Das ist doch alles Humbug! Warum gehen Sie damit in diese Runde?“

Eine ganz andere, exotisch klingende Deutung der Merkwürdigkeiten um den Ausbau der Südstrecke hatte der Coppenbrügger CDU-Fraktionsvorsitzende Thorsten Kellner am

Nachmittag in einem Hintergrundgespräch mit den Weserbergland-Nachrichten.de parat. Vielleicht, so mutmaßte der Lokalpolitiker, sei die Strecke auch nur als Alternativ- und Ausweichstrecke für die Castor-Transporte nach Grohnde vorgesehen gewesen. Der Atomlobby ist schließlich nichts zu teuer, wenn es um ihre Interessen geht. Doch es kann sich auch um einen Anflug cdu-schwarzen Humors gehandelt haben. Bei Kellner ist das nicht so sicher.