



BI TRANSIT e. V.  
c/o Hermannstr. 3  
31785 Hameln  
tovar-luthin@bi-transit.de

An Herrn  
Dezernatsleiter  
Andreas Manz  
Süntelstr. 9  
31785 Hameln

Hameln, den 02.03.2020

**Stellungnahme zur Neuaufstellung Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) - Kapitel 4: Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der technischen Infrastruktur und der raumstrukturellen Standortpotenziale**

Sehr geehrter Herr Manz,

im Folgenden möchten wir Ihnen unsere Anregungen und Einwände hinsichtlich des Entwurfes zur Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogrammes übermitteln.

Wie Sie wissen, beschäftigen wir uns seit 2011 mit den Plänen rund um den Ausbau der Bahnstrecke Elze-Hameln-Löhne, der sogenannten Löhner Bahn. Im Vorfeld der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Jahr 2016 haben Bürgermeister, Landräte, Bundes- und Landtagsabgeordnete, Kommunalpolitiker sowie Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Hameln-Pyrmont und in weiteren Kommunen, die an der genannten Bahnstrecke liegen, an einem Strang gezogen und bewirkt, dass zumindest der Teilabschnitt zwischen Hameln und Löhne nicht elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut wird. Die zwei Petitionen an den Deutschen Bundestag (2011, 2015) trugen insgesamt rund 36 000 Unterschriften von Bürgerinnen und Bürgern!

Hintergrund der Aktivitäten war die Tatsache, dass die Ertüchtigung für den Gütertransitverkehr das vorrangige Ziel der Ausbaupläne war. Mit Schienengütertransitverkehr auf diesem Streckenabschnitt würden in Hameln und weiteren Städten und Gemeinden erhebliche Beeinträchtigungen in städtebaulichen, sozialen, ökologischen und ökonomischen Bereichen einhergehen. Die Argumente, die von Politik, Verwaltung und Bürgerinitiativen an das Bundesverkehrsministerium herangetragen wurden, bewirkten eine erneute Begutachtung, die schließlich dazu führte,

den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Hameln und Löhne nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufzunehmen. Für den Abschnitt zwischen Elze und Hameln wurde in einer Nacht- und Nebelaktion und unter Umgehung der gesetzlich vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung die Elektrifizierung in die Projektliste des potenziellen Bedarfs aufgenommen. Inzwischen wurde die Elektrifizierung sowie der Bau von Kreuzungsbahnhöfen in Osterwald und Behrensen erneut unter Umgehung der Öffentlichkeitsbeteiligung, die man den Kommunen im Landkreis Hameln-Pyrmont im Dezember 2016 zugesichert hatte, in den vordringlichen Bedarf gehoben.

Mit großem Erstaunen stellen wir nun fest, dass der Elektrifizierung und dem teilweisen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Elze-Hameln-Löhne trotz der Bedenken der Bevölkerung und der Entscheidungsträger im Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogrammes Vorschub geleistet wird.

In der Begründung wird die - auch aus unserer Sicht wünschenswerte - Schaffung einer „zeitnahe[n] Anbindung an die Fernverbindungen über ICE/IC in Richtung Westen [...] sowie nach Süddeutschland über die Knotenpunkte Löhne bzw. Hildesheim“ (Begründung/Erläuterung zu 4.1.1. 02.2) angegeben. Dazu möchten wir jedoch einwenden, dass eine bessere Vertaktung der Nordwestbahn mit den Zügen der Deutschen Bahn auch heute schon ohne jegliche Investition zu einer verbesserten Anbindung führen würde. Hinsichtlich zu erwartender Verbesserungen in Richtung Westen geben wir zu bedenken, dass der Bahnhof in Löhne weder ein ICE- noch IC-Haltepunkt ist.

Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke sei auch nötig, um die häufigen Verspätungen auf der Strecke Hameln-Löhne zu reduzieren (vgl. Begründung/Erläuterung zu 4.1.2. 02.3). Diesbezüglich weisen wir darauf hin, dass ein Großteil der Verspätungen bekanntermaßen auf technische und personelle Probleme seitens der Nordwest-Bahn zurückzuführen ist.

Ohne Zweifel dient eine Elektrifizierung und teilweise Reaktivierung des zweiten Gleises auch dazu, die „zukunftsorientierte Güterverkehrsabwicklung [...] zu optimieren“ (LROP 4.1.1. 02). Der Schienenverkehr im Landkreis Hameln-Pyrmont soll „so weit verbessert werden, dass er in der Lage ist, erheblich größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher zu übernehmen.“ (Begründung/Erläuterung zu 4.1.2. 05.2) In der Erläuterung zum RROP wird ausgeführt, dass man hoffe, „eine Begrenzung der Aufnahmekapazität für übermäßige Gütertransporte“ zu erreichen, indem man die Zweigleisigkeit lediglich teilweise wiederherstellt. Man setzt also darauf, die Anzahl der durchfahrenden Güterzüge zu begrenzen, indem man sie auf Ausweichgleise schickt, um entgegenkommende Personenzüge durchzulassen oder um schnelleren Zügen das Überholen zu ermöglichen. Unseres Erachtens gilt zu bedenken, dass Güterzüge heute bis zu 835m lang sind und die Deutsche Bahn die Machbarkeit von Güterzügen mit einer Länge von bis zu 1500 m überprüft. Die Ausweichgleise, auf denen Güterzüge warten könnten, um Personenzüge vorbeizulassen, müssten also eine entsprechende Länge aufweisen.

Seit der Bahnreform 1994 ist der Bahnmarkt liberalisiert und ein diskriminierungsfreier Zugang zu Eisenbahninfrastruktureinrichtungen ist zu gewährleisten. Die Elektrifizierung und die stellenweise Zweigleisigkeit erhöht die Kapazität der Strecke. In der Hoffnung, den Personenschienenverkehr zu stärken, wird man mit der Elektrifizierung und der teilweisen Wiederherstellung der Zweigleisigkeit voraussichtlich vor allem die Bedingungen für Gütertransitverkehr verbessern.

Abgesehen davon, dass wir an einigen Stellen Zweifel an der Stichhaltigkeit der vorgetragenen Begründungen für eine Elektrifizierung und die teilweise Wiederherstellung der Zweigleisigkeit haben, möchten wir an die seinerzeit erhobenen Einwände gegen

einen Schienengütertransitverkehr, der das Weserbergland durchquert, erinnern. An den zu erwartenden Beeinträchtigungen, die seinerzeit ausführlich erläutert wurden und von den betroffenen Kommunen im Schulterchluss in Berlin vorgetragen wurden, hat sich seit der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 nichts geändert.

Im Vorentwurf des RROP heißt es an anderer Stelle, man müsse „dem Verlust von Lebensqualität und Standortattraktivität entgegen[...]wirken und die Daseinsvorsorge für die Bevölkerung in allen Teilräumen [...] sichern“ (Begründung/Erläuterung zu 4.1.2. 05.4). Zudem wolle man die „Attraktivität [...] und Nutzerzufriedenheit“ (Begründung/Erläuterung zu 4.1.2.07.2) im Bereich der Radwander(fern)wege, also v. a. des über weite Strecken parallel zur Bahnstrecke Hameln-Löhne verlaufenden Weserradwegs, steigern und zur „intensiveren Inanspruchnahme des Angebotes beitragen“ (s.o). Im Sinne dieser Ziele möchten wir Sie bitten, die Zielsetzungen bzgl. der Elektrifizierung und der teilweisen Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Bahnstrecke Elze-Hamel-Löhne im Kapitel 4.1 des Entwurfs des RROP zu überprüfen.

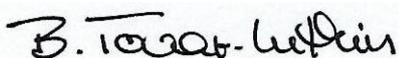
Hinsichtlich der Lärmimmissionen, die im Zuge des verstärkten Gütertransitverkehrs zu erwarten sind, wurde dem Landkreis Hameln-Pyrmont bereits im Jahr 2018 von dem RA Matthias Möller-Meinecke dringend empfohlen, beidseits der Bahnstrecken Potenzialflächen für gesunde Wohnbedingungen auszuweisen, um Lärmschutzmaßnahmen frühzeitig einfordern zu können. Dieses ist im Entwurf des RROP nicht berücksichtigt worden. Wir stellen also fest, dass der Forderung des LROP, die Daseinsvorsorge für die Bevölkerung in allen Teilräumen zu sichern, im Entwurf des RROP im Zusammenhang mit den Zielsetzungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur nicht Rechnung getragen wird.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Entwurf des RROP in naiver und fahrlässiger Weise die Ziele, die das Bundesverkehrsministerium mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke Elze-Hamel verfolgt, ignoriert. Da dem Projektinformationssystem des Bundesverkehrsministeriums eindeutig zu entnehmen ist, dass die Elektrifizierung und der Bau von Kreuzungsbahnhöfen in Osterwald und Behrensen einzig und allein dazu dient, Kapazitäten für Güterzüge der Relation Ruhrgebiet-Mitteldeutschland zu schaffen, fordern wir die Kreisverwaltung und den Kreistag des Landkreises Hameln-Pyrmont eindringlich dazu auf, auf alle Passagen, die dazu beitragen, den Gütertransitverkehr durch den Naturpark Weserbergland zu forcieren, zu verzichten!

Diese Forderung widerspricht weder dem Ansinnen, die „gegenwärtige[...] funktionale[...] Bedeutung“ (RROP, S. 228) der Strecke Nr. 372 zu schmälern noch dem Ziel, die Treibhausgasemissionen zu mindern, da eine Umstellung von Dieselloks auf CO<sub>2</sub>-neutral fahrende Brennstoffzellenzüge unmittelbar möglich wäre.

Wir fordern die Kreisverwaltung und den Kreistag des Landkreises Hameln-Pyrmont dazu auf, diese Option ernsthaft zu prüfen und dabei auch die Kooperation mit dem Landkreis Schaumburg, der Wasserstoff-Pilot-Region ist, zu suchen.

Mit freundlichen Grüßen



Vorstandsvorsitzende der Bürgerinitiative BI TRANSIT e. V.

