

VERKEHR IN LIPPE

Gutachten soll Bahnstrecke wiederbeleben

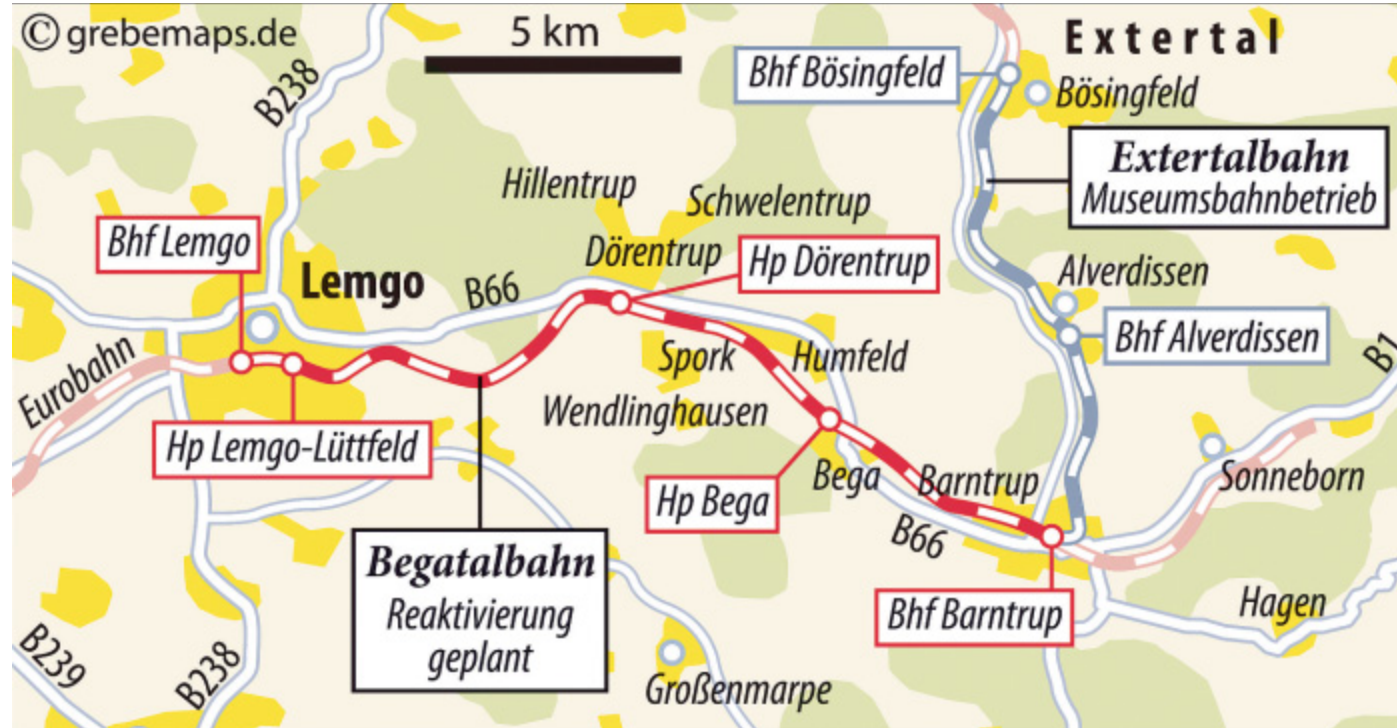
Verkehrsbetriebe Extertal setzen sich für Linie zwischen Lemgo und Barntrop ein

Von Thomas Reineke

Auf der Begatalbahn verkehren heute nur hin und wieder die historischen Züge der Landeseisenbahn Lippe. Der Eigentümer der Gleis-Infrastruktur will das ändern.

Lemgo/Barntrop. Die Verkehrsbetriebe Extertal (VBE) streben einen Regelfahrbetrieb zwischen Lemgo und Barntrop an und lassen diesen aktuell auf seine Wirtschaftlichkeit hin prüfen. Das von einem unabhängigen Büro in Düsseldorf zu erstellende Kosten-Nutzen-Gutachten ist nötig, um vor allem einen zu überzeugen: das Land. Dieses muss den Ausbau und die Sanierung der Verbindung in sein Bauprogramm aufnehmen, das für 2011 und die Folgejahre neu aufgelegt wird.

Wie berichtet, hatte es die Reaktivierung der Begatalbahn nicht in das aktuelle Förderprogramm geschafft. Und das trotz positiv verlaufender Wirtschaftlichkeitsprüfung in 2004. Jetzt werden die vor fünf Jahren aufgenommenen Daten und Fakten bis Mitte Juli aktualisiert. Hierin investieren die VBE und der Verkehrsverbund OWL (VVOWL) zusammen 25 000 Euro. „Das Gutachten ist sehr umfangreich. Unter



Zukunftsprojekt: Die Karte zeigt den geplanten Verlauf der Begatalbahn vom heutigen Endpunkt des aus Bielefeld kommenden „Lippeländers“ am Lemgoer Lüttfeld bis zum Bahnhof Barntrop. „Hp“ in der Grafik steht für Haltepunkte.

GRAFIK: PRO BEGATALBAHN

anderem werden Pendler befragt“, so VBE-Geschäftsführer Sven Oehlmann.

Zur Vorgeschichte: 1980 stellte die damalige Bundesbahn den Personenverkehr auf der Strecke Lemgo-Hameln ein und ließ die Gleise ab Barntrop in Richtung Niedersachsen teilweise abreißen. 20 Jahre später

kauften die VBE die Gleis-Infrastruktur des rund 17 Kilometer langen Abschnitts zwischen Lemgo nach Barntrop. 2006 wurde die Strecke im Regionalrat der Bezirksregierung von der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ in „Möglicher späterer Bedarf“ zurückgestuft. Ein Jahr später nahmen

die VBE den neuen Haltepunkt „Lüttfeld“ in Betrieb, der sich als Erfolg bestätigt und die Begatalbahn wieder in die Diskussion bringt. Im vergangenen Jahr reaktivierte die Landeseisenbahn Lippe das Teilstück Barntrop-Dörentrup für ihre historischen Züge. Wie viel die Sanierung und der Ausbau

der Gesamtstrecke kosten wird, soll ebenfalls das neue Gutachten ermitteln. Vor zwei Jahren war eine Summe von rund 15 Millionen Euro im Gespräch. Als Haltepunkte sind neben Lemgo und Barntrop (am Zentralen Omnibusbahnhof) unter anderem Dörentrup und Bega vorgesehen.

INTERVIEW

Freie Fahrt fürs Rad

Förderer Werner Kloppmann zu Netz und Perspektiven

Kreis Lippe. So umweltfreundliche Busse und Bahn sind, das Fahrrad schlägt selbst der ÖPNV nicht. Aber wie steht es um das Streckennetz in Lippe? Die LZ sprach mit Werner Kloppmann (59), einem von zwei Radverkehrsförderern des Kreises.

Was ist in den vergangenen zehn Jahren konkret im Radwegenetz geschehen?

Kloppmann: Kreisweit sind zuerst die Straßung und Neuordnung der Radrouten zu nennen. Dieses Netz wurde komplett einheitlich und durchgängig in nordrhein-westfälischem Standard beschildert. Baulich wurde einiges an kommunalen und Bundesstraßen realisiert – weniger an Landesstraßen. Einzelne Maßnahmen aufzulisten, würde sicherlich den Rahmen sprengen.

Gibt es in Lippe Bereiche, wo Sie sagen, da ist das Netz heute perfekt?

Kloppmann: Als eine der fortschrittlicheren Kommunen in Lippe gilt die Alte Hansestadt Lemgo, die zwei Jahre nach dem Kreis in 2009 als 50. Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW aufgenommen worden ist. Damit wird der intensiven Radverkehrsförderung beider Kommunen Anerkennung gezollt. Aber auch im westlichen Kreisgebiet ist das überörtliche Radverkehrsnetz gut ausgebaut.

Wo bestehen die größten Defizite?

Kloppmann: Außerorts an Landesstraßen sowie im nördlichen und östlichen Lippe. Von den Kommunen ist zu vorderst Detmold zu nennen, wo es dringend erforderlich wäre, durchgängige, intuitiv greifbare, komfortable Velorouten zu schaffen. Die schlechte Haushaltslage zwingt die Kommunen allerdings mehr und mehr, ihre knappen Mittel auf Haupt- und konzentrieren statt in der Fläche zu verteilen.

Wie kann das Radwegenetz in



Auf dem Weg zur Arbeit: Werner Kloppmann radelt, wenn es das Wetter zulässt, von seinem Heimatort Lemgo zum Büro im Kreishaus.

FOTO: PREUSS

Lippe noch besser bekannt gemacht werden?

Kloppmann: Bei der hiesigen Bevölkerung durch die Herausgabe von Infoflyern mit aktuellen, aber auch grundsätzlichen Infos – zum Beispiel anhand fertiggestellter Maßnahmen und den dazu gehörenden StVO-Regelungen. Bei den potenziellen Radtouristen durch entsprechende Werbung in Form von Druckschriften und insgesamt einen verbesserten Internet-Auftritt der Region zum Thema Radverkehr.

Wie viele Lipper fahren Ihrer Schätzung nach heute regelmäßig Fahrrad und ist das noch steigerbar?

Kloppmann: Belastbare Zahlen hierzu liegen nicht vor. Deshalb werden sie demnächst durch Haushaltsbefragungen im Kreis und insbesondere in Lemgo erhoben. Nur so kann der Stand und später der Erfolg von Maßnahmen und Aktionen belegt werden. Der Radver-

kehranteil am Gesamtverkehr wird kreisweit vielleicht bei zehn bis zwölf Prozent liegen. Diesen zu steigern, gelten die erklärten Bemühungen des Kreises.

Was für ein Fahrrad nutzen Sie selbst?

Kloppmann: Ein All-Terrain-Bike mit Sieben-Gang-Nabenschaltung und ein fünfjähriges älteres Rad im Falle des längeren Abstellens, zum Beispiel am Bahnhof.

Was ist Ihre Lieblingsstrecke in Lippe?

Kloppmann: In Lemgo der Wallring als Verteiler abseits des Kfz-Verkehrs. Ansonsten allgemein die Bahn-Rad-Routen wegen der Idee und des besonderen Vorteils, die Tour mit dem Hin- und/oder Rücktransport per Bahn verknüpfen zu können.

Das Interview führte LZ-Redakteur Thomas Reineke.

Der Bus der Zukunft hält flexibel

Für ein breites Angebot auf dem Land

Kreis Lippe. Schnell und unkompliziert von A nach B. Die Anforderung an den perfekten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist schnell formuliert. Aber der Teufel steckt im Detail.

Und dieses Detail ist in Lippe die Fläche: 1250 Quadratmeter groß ist der Kreis. Viel Platz für 365 000 Einwohner. Und Fläche ist im ÖPNV vor allem eins: teuer. „Für uns wird es darauf ankommen, den erreichten Standard zu halten beziehungsweise höchstens um 15 Prozent zu senken, aber das ist vor allem abhängig von den Zuschüssen des Landes“, sagt Achim Oberwörmeier, Geschäftsführer der Kommunalen Verkehrsgesellschaft (KVG) Lippe. Die KVG ist verantwortlich für den lippischen Straßen-ÖPNV, und der wird zu einem Großteil vom Schülertransport getragen. Das Problem: Die Schüler werden weniger, und das Land zieht sich immer mehr aus der Förderung zurück: Waren es einst 8,5 Millionen Euro, die pro Jahr für den Schülertransport von Düsseldorf nach Lippe flossen, sind es jetzt 3,5 Millionen.

Was kann helfen, den Standard zumindest zu halten? Der zunehmende Wettbewerb unter den Busunternehmen, die sich seit 2008 in europaweiten Ausschreibungen für die Linien bewerben müssen. Aktuell schreibt die KVG ein Netz mit 750 000 Fahrkilometern im Jahr zwischen Blomberg,

Schieder-Schwalenberg und Lügde für acht Jahre aus. Für den Zuschlag zählt nur eins: der niedrigste Preis.

Ihre Stellung weiter ausgebaut haben die Stadtbusse in Bad Salzungen, Detmold und Lemgo. Für die jeweiligen Stadtwerke als Betreiber zwar nach wie von ein Zuschussgeschäft – die Regionallinien fahren in der Regel schwarze Zahlen ein –, aber als Standortfaktor nicht mehr wegzudenken. Oberwörmeier: „Man muss nur den Mietwohnungsmarkt beobachten. Oft findet sich als werbender Zusatz eine nahe Stadtbus-Haltestelle.“

Auf dem Land liegt die Zukunft für Oberwörmeier in einem anderen System: im „Richtungsbandbetrieb“, einer Mischung aus Linien- und Bedarfsverkehr. Im Einsatz sind kleinere Busse mit 30 Plätzen. Diese fahren feste Linien ab, können aber bei Bedarf einen „Schlenker“ machen. So ist beispielsweise der Barntroper Ortsteil Sonneborn auf der Linie 920 angebunden. Mit Erfolg: „Das Anruf-Sammel-Taxi ist in Sonneborn über Jahre kaum angefordert worden. Der Sprinter des Richtungsbandbetriebs wird regelmäßig gerufen“, freut sich Oberwörmeier. Dass die Finanznot den ÖPNV in Lippe abwürgen wird, glaubt er nicht: „Wir werten den Service als Daseinsvorsorge, der auf jeden Fall erhalten bleiben muss. Das sieht auch der Kreis so.“ (Rei)



Gerät mit Potenzial: Busfahrer Achim Kintscher von der Firma Linke (Lemgo) gibt in ein mobilfunkgestütztes Terminal einen Haltewunsch ein. FOTO: REINEKE

ÖPNV in Lippe

Pro Jahr werden auf den 120 lippischen Buslinien 11,7 Kilometer abgespult und knapp 25 Millionen Passagiere befördert. Oder anders formuliert: 83 000 Kunden täglich. Etwa die Hälfte der Verkehrsleistung entfällt auf die drei hoch vertakteten Systeme in Bad Salzungen, Detmold und Lemgo. Die KVG stellt den ÖPNV aktuell unter eine neue Dachmarke: „Lippemobil“. (Rei)

KOMMENTAR



Alle für die Begatalbahn

Von Thomas Reineke

Ein paar Kilometer Autobahn im äußersten Westen. Das war's. Wer die lippische Verkehrsinfrastruktur oberflächlich betrachtet, könnte meinen, der Kreis sei unterversorgt. Doch im vergangenen Jahrzehnt ist mit dem Ausbau der Zugverbindungen, dem Erhalten der teuren Stadtbussysteme, bedeutenden Bauprojekten wie den Ortsumgehungen von Lemgo oder den 2+1-Spuren auf der Ostwestfalenstraße einiges geschehen. Sollten Bund und Land zahlungsfähig bleiben, dürfte sich das Netz in den kommenden Jahren weiter verbessern. Sorgenkinder bleiben die aus Westen (A2) nur über viele Ampeln erreichbare Kreisstadt Detmold und der lippische Norden beziehungsweise Osten. Eine Schlüsselrolle für die Erschließung ländlicher Bereiche könnte die Begatalbahn spielen. Der Erfolg der Strecke bis Lemgo macht Mut, und nach der Landtagswahl werden in Düsseldorf die Karten in Sachen ÖPNV neu gemischt. Ganz Lippe muss sich für die Begatalbahn stark machen. Dann steigen ihre Chancen.

TReineke@lz-online.de

SCHLAGLICHTER

Mai 2000: Der „Lippeländer“ startet

Lemgo. Um ein Haar wäre die Zugstrecke Lemgo-Bielefeld ausgestorben. Doch im Mai 2000 folgte der Neustart: Der „Lippeländer“ nahm seinen stündlichen Pendelverkehr auf der Ex-Kursbuchstrecke 404 auf. Der „Lippeländer“ wird von der privaten Eurobahn betrieben, die dem französischen Multi Keolis gehört. 2007 wurde die Linie um den neuen Endhaltepunkt Lüttfeld verlängert. Seit 2009 verkehren die Züge auch am späten Abend zwischen Lemgo und Bielefeld.

November 2002: Freigabe Westumgehungen Lemgo

Lemgo. Jahrelang standen die zuvor erstellten Brücken „verloren“ in der Landschaft. Im November 2002 wurde die dazugehörige Straße freigegeben: die Westumgehungen Lemgo (B 238). Für den 4,3 Kilometer langen Abschnitt gab der Landesbetrieb Straßenbau knapp 22 Millionen Euro aus. Im Mai 2004 folgte die Südumgehungen Lemgo (B 66). 5,3 Kilometer für 17,7 Millionen Euro.

Dezember 2003: Der „Leineweber“ fährt ab

Detmold. Gut drei Jahre nach dem „Lippeländer“ startete die Nordwestbahn, an der unter anderem die Stadtwerke Osnabrück beteiligt sind, ihren „Leineweber“. Dieser verkehrt auf der Zugstrecke zwischen Altenbeken und Bielefeld über Detmold, Lage und Oerlinghausen.

Mai 2004: Umgehungen Leopoldshöhe ist fertig

Leopoldshöhe. Jahrzehnte lang litt Leopoldshöhe unter dem Durchgangsverkehr, den die L 751 in den Ortskern spülte. Ab Mai 2004 war es damit vorbei: Die 1,9 Kilometer lange Umgehungen wurde für den Verkehr freigegeben. Kostenpunkt: 3,2 Millionen Euro. (Rei)

LIPPE 2010
BILANZ
EINES JAHRZEHNTS

Bisher erschienen:
Wirtschaft und Industrie

Die Erben der DB

Private Züge auf lippischen Schienen

Kreis Lippe. Im vergangenen Jahrzehnt sind in Lippe viele Weichen gestellt worden. Anfang 2000 gab es nur ein Unternehmen, das im Kreis im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unterwegs war, die Deutsche Bahn Regio. Heute sind es vier.

Ergo: „In keinem anderen Kreis in NRW sind mehr Unternehmen im SPNV tätig“, so Geschäftsführer Ludger Siemer vom Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL, Bielefeld), der den Schienenverkehr in der Region besteuert.

Die Eurobahn war am 28. Mai 2000 das erste neue Unternehmen in OWL, das nach einer gewonnenen Ausschreibung den Verkehr auf der Strecke Bielefeld-Lemgo mit dem „Lippeländer“ aufnahm. 2007 kam der neue Haltepunkt Lemgo-Lüttfeld dazu. 2003 startete die Nordwestbahn mit dem „Leineweber“ (Bielefeld-Altenbeken) über Lage und Detmold. 2007 folgte die Westfalenbahn auf der Linie Herford-Altenbeken über Bad Salzungen, Lage und Detmold. Dazu fährt die Deutsche Bahn Regio mit der S5 (S-Bahn) Paderborn – Hannover über Schieder-Schwalenberg und Lügde.

Ferner wurden im vergangenen Jahrzehnt einige Bahnhöfe modernisiert – insbesondere Detmold, Bad Salzungen und Lügde. Den Schienenverkehr in Lippe fördert der VVOWL mit rund sieben Millionen Euro pro Jahr. 2008 wurden rund 16 000 ein- oder aussteigende Gäste am Tag auf den lippischen Bahnhöfen gezählt. Das sind 5,6 Millionen Fahrten auf der Schiene im Jahr oder 54 Prozent mehr als 2001. (Rei)

Immer mehr Kfz

Fast 190 000 Autos

Kreis Lippe. Dass es auf Lippes Straßen immer voller wird, ist nicht nur gefühlt so, sondern auch mit Zahlen belegbar: Als die Altkreise Detmold und Lemgo 1973 zusammengelegt wurden, waren im neuen Kreis gut 100 000 Fahrzeuge angemeldet. Heute sind es rund 252 000. Und auch im vergangenen Jahrzehnt ging es stets aufwärts mit den zugelassenen Gefährten. Die Pkw vermehrten sich laut der Statistik der Straßenverkehrsbehörde ab dem Jahr 2000 um rund 12 000 auf aktuell 189 000 Autos. Es folgen auf den weiteren Statistikplätzen die Anhänger (29 000), Krafträder (15 600), Lkw (9000) und Busse (450). (Rei)

Pendlerzahlen steigen

Kreis Lippe. Immer mehr Lipper verlassen für ihre Arbeit das Kreisgebiet: Im Jahr 2000 pendelten täglich 32 700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus, heute sind es 4000 mehr. Ebenfalls leicht gestiegen ist die Zahl der Einpendler nach Lippe: von 20 000 auf 20 700. Der Vergleich mit den Auspendlerzahlen zeigt: In Lippe wohnen mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, als der Kreis Arbeitsplätze für sie bereit hält. (Rei)