

## Anträge gibt es en masse

**Kreis Lippe** (mah). Auch die Parteien in Lippe oder der unermüdete Fahrgastverband „pro Bahn“ haben in der Vergangenheit viele Anträge gestellt und Anregungen gegeben, um die Weichen für einen besseren Schienenverkehr zu stellen. Zuletzt hatten SPD und CDU im Kreistag beantragt, der Landrat möge sich für die Elektrifizierung der Zugstrecke Bielefeld-Lüttfeld und einen dauerhaften Halbstunden-Takt einsetzen.

Das Milliardenprogramm des Bundes bietet die einmalige Chance, die Bahn zum Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs in Lippe auszubauen, hatte die CDU ergänzend dazu jüngst geschrieben. Die täglich 90.000 Pendler über die Kreisgrenzen bräuchten ein gut ausgebautes Regionalnetz. Dies setze dem bereits beantragten zweispurigen Gleisausbau, zumindest den Bau von Ausweichgleisen voraus. Zudem müssten die Strecken auf ganzer Linie elektrifiziert werden. Zum Anschluss des Nordens in Lippe könne durch eine Machbarkeitsstudie eine solide Prüfung vorgenommen werden.

Die SPD setzt sich seit Jahren für die Elektrifizierung der Strecke Bielefeld-Lüttfeld und die Reaktivierung der Bahnstrecke Lemgo/Lüttfeld-Barntrup ein. Und Werner Loke von den Grünen erinnert daran, dass seit mindestens 20 Jahren Anträge „en masse“ beim Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe vorliegen. „Für den Ausbau Bielefeld-Lemgo, für die Schleife Himmighausen – das gibt es alles schon. Da passiert aber nichts.“ Der Kreistag müsse endlich politischen Druck ausüben. „Vor allem brauchen wir eine Grundsatzentscheidung, ob wir die Strecke Barntrup-Lemgo erhalten wollen.“ Diese gehört den Verkehrsbetrieben Extental, einer Kreis-Tochter.

Dieser Grundsatzbeschluss müsse der Machbarkeitsstudie vorausgehen. Auch die FDP hatte sich – etwa über ihr frühes Kreistagsmitglied Rudolf Hüls („pro Bahn“) – immer wieder für bessere Bahn-Infrastruktur eingesetzt.

# Runter von der Straße, ab in den Zug

Die Landeseisenbahn Lippe legt einen Ideen-Katalog vor, um mehr Lipper in die Bahn zu bekommen. Lage soll zum echten Umsteige-Knoten werden. Der Verein will, dass der Kreistag eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gibt.

**Martin Hostert**

**Kreis Lippe.** Die Landeseisenbahn Lippe will es wissen. Nach monatelanger Vorarbeit hat der Verein seine Ideen – neue und seit längerem bekannte – nun unter der Überschrift „Smart Railway“ an den Kreistag geschickt. Ihre Bürgeranregung: Die Politik möge eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben: Was ist möglich?

Im Mittelpunkt des Antrags stehen Fahrplanverbesserungen für Lippe. „Wir müssen sehen: Welcher Bedarf ist da und wie können wir die Infrastruktur anpassen – nicht umgebaut, hatte die CDU ergänzend dazu jüngst geschrieben. Die täglich 90.000 Pendler über die Kreisgrenzen bräuchten ein gut ausgebautes Regionalnetz. Dies setze dem bereits beantragten zweispurigen Gleisausbau, zumindest den Bau von Ausweichgleisen voraus. Zudem müssten die Strecken auf ganzer Linie elektrifiziert werden. Zum Anschluss des Nordens in Lippe könne durch eine Machbarkeitsstudie eine solide Prüfung vorgenommen werden.“

**Halbstundentakt:** „In der Hauptverkehrszeit könnten schon jetzt kurzfristig zusätzliche Züge zwischen Lage und Lüttfeld fahren“, sagt Brunnsiek. Diese müsste der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe bestellen. „Mit Umsteigemöglichkeit in Lage auf den Leineweber aus und in Richtung Bielefeld ist das dann ohne große Umbaumaßnahmen möglich.“

**Umsteigeknoten Lage:** Dort sollten sich stündlich Züge aus allen vier Richtungen treffen. „So kann jeder bequem umsteigen und muss nicht wie heute bis zu 53 Minuten auf den nächsten Zug warten“, sagt Brunnsiek. Nötig sei, den Bahnhof Lage umzubauen: „Er verknüpft schon immer die lippischen Strecken. Seine Möglichkeiten als Umsteigeknoten werden aber bisher nicht ausgeschöpft, obwohl er seit seiner Modernisierung dank moderner Bahnsteige und barrierefreier Zugänge dafür noch besser geeignet ist.“ In Zukunft müssten Züge so einfahren, dass Fahrgäste auf dem gegenüberliegenden Gleis einsteigen könnten. Brunnsiek: „Dafür sind, vereinfacht gesagt, weitere Weichen nötig.“ Gleis- und Fahrpläne hat der Verein ausgearbeitet. Eine Verbin-



Jochen Brunnsiek ist im Einsatz für einen besseren Bahnverkehr.

FOTO: VERA GERSTENDORF-WELLE

dung von Herford über Bad Salzuflen und Lage nach Lemgo könnte so entstehen.

**Fördertöpfe:** „Es gibt aus verschiedenen Fördertöpfen sehr viel öffentliches Geld für die Eisenbahn. Wir müssen dieses Geld nur abrufen und jetzt zielgerichtet vorangehen“, sagt Brunnsiek.

**Optimierung weiterer Bahnhöfe:** Hier nennt Brunnsiek den Bahnhof Steinheim-Himmighausen. Der Bahnhof liegt an der Bahnstrecke Hannover-Altenbeken. Hier zweigt die Bahnstrecke nach Herford über Detmold und Lage ab. Am 28. Mai 1989 hielt dort der letzte Zug – doch es wäre immer noch der ideale Umsteigebahn-

hof Richtung Hameln und Hannover, ist Brunnsiek sicher. Niemand müsste dann mehr dafür bis Altenbeken fahren. Und: In Detmold sollte ein Begegnungsabschnitt in Richtung Lage entstehen. Perspektivisch könnte die gesamte Strecke Lage-Detmold zweigleisig ausgebaut werden. Auch Haltestellen im Stadtgebiet Detmold in Höhe der früheren Stationen Nienhagen und Remmighausen könnten reaktiviert werden.

**Wieder-Inbetriebnahme Lemgo-Barntrup:** Und zwar nicht nur im Museumsverkehr. Moderne Hybrid-Fahrzeuge könnten mit Tempo 80 bis 100 durch Nordlippe fahren. Von Barntrup bis Bielefeld wären Reisen von 54 Minuten unterwegs. Vorher müsse vor allem die Walkenfeld-Brücke über die Bega in Lemgo-Brake saniert werden. In Voßheide muss eine Entwässerung instandgesetzt, in Dörentrup müssten einige Weichen fit gemacht werden. „Wir sprechen außerdem mit potenziellen Güter-Bahnkunden im Gemeindegebiet Dörentrup“, sagt Brunnsiek. Zwischen Dörentrup und Lemgo dürfen zurzeit nur Instandhaltungs- und Überführungsarbeiten stattfinden. Der Kreis Lippe und die Kommunen Barntrup, Lemgo und Dörentrup müssten sich aktiv für die Wiederinbetriebnahme einsetzen, so Brunnsiek. Dann, meint die Landeseisenbahn, gäbe es sehr gute Chancen, dass die Region häufiger, pünktlicher und attraktiver mit den Hochschulstandorten in Lemgo, Detmold, Herford, Bielefeld und Paderborn verbunden werde.

**Bad Salzuflen-Schötmar:** „Wir schlagen einen zweigleisigen Begegnungsabschnitt bis kurz vor Schötmar vor“, schreibt der Verein. Der Halbstundentakt Herford-Lage würde möglich.

**Deutschland-Takt:** Der Takt bedeutet für Bielefeld und Herford, dass die Anschlüsse auf jede volle und halbe Stunde ausgerichtet sind. „Unser System ist mit diesem Takt kompatibel“, meint Jochen Brunnsiek.

## KOMMENTAR



### Es braucht einen langen Atem

Martin Hostert

Das der Bahnverkehr in Lippe verbessert werden muss – für den Klimaschutz und eine bessere Mobilität – fordern Initiativen wie „Pro Bahn“ seit Jahrzehnten, und dies kleiden die Kreistagsfraktionen immer wieder in Anträge.

Passiert ist wenig bis nichts – gut, die ein oder andere späte Wochenendverbindung ist dazugekommen. Das Image der Bahn allerdings ist weiter gesunken, den vielen Verspätungen und Ausfällen der Eurobahn und den sicherlich notwendigen Brückenbauarbeiten sei Dank.

Nun startet also ein enthusiastischer Verein von Eisenbahnfreunden, der sich längst nicht nur um Museumsbahnen kümmert oder Zukunftsvisionen wie die hoch dekorierte Idee der Monocabs verfolgt, einen weiteren Anlauf.

Das Engagement der Landeseisenbahn verdient absolute Anerkennung und wird nicht umsonst von Profis wie Achim Oberwörmeier gelobt. Wichtig ist aber, dass den warmen Worten Taten folgen, der Kreistag tatsächlich eine Machbarkeitsstudie beantragt und die lippische Stimme im Zweckverband dann gehört wird.

Der Verein Landeseisenbahn ist realistisch genug, um zu wissen, dass nicht alle Ideen realisiert werden können – und bei den anderen wird es lange dauern. Er hat einen langen Atem. Dennoch: Die schönste Studie nutzt nichts, werden machbare Verbesserungen nicht umgesetzt. Am liebsten ohne Verspätungen, denn bei Klimaschutz und Stopp der Erd Erwärmung ist bald der Zug abgefahren. **mhostert@lz.de**

## „Die Studie würde helfen“

Achim Oberwörmeier lobt die Landeseisenbahn für ihren Vorschlag.

**Kreis Lippe** (mah). Achim Oberwörmeier, Geschäftsführer der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG), sieht die Schiene als „Rückgrat“ des öffentlichen Personennahverkehrs in Lippe. „Es ist aus lippischer Sicht keinesfalls verkehrt, da aktiv zu werden.“ Er beurteilt die Vorschläge der Landeseisenbahn Lippe als ausgezeichnet.

Der Kreistag möge seine Abgeordneten mit der klaren Bitte in die Versammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe entsenden, dass dieser auch auf Nebenstrecken wie den lippischen aktiv werde.

Eine Machbarkeitsstudie, die untersucht, wann welche Maßnahmen mit welchem Erfolg umzusetzen wären, würde helfen. „In Westfalen gibt es viele attraktive Hauptachsen, etwa etwa Ruhrgebiet-Berlin. Da fallen die Nebenachsen manchmal runter.“

Vordringlich ist für Oberwörmeier der Halbstunden-

takt von Lage nach Lemgo. Campus, Fraunhofer und Stadt Lemgo profitieren davon gemeinsam. Dafür müsste das Kernnetz ertüchtigt werden, es bräuchte zweigleisige Ausbauten. Die sei bezahlbar: Aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stünden stolze zwei Milliarden Euro im Jahr für den Schienenverkehr zur Verfügung – „das Geld muss abgerufen werden.“

Und auch, wenn die Strecke noch bis 2025 für Dieselloks ausgeschrieben sei, müsste man jetzt die Elektrifizierung auf den Weg bringen.

Achim Oberwörmeier hofft dank einer Attraktivierung des Schienenverkehrs natürlich auch auf positive Auswirkungen auf das multimodale Verkehrskonzept, das der Kreis bekanntlich im Zukunftskonzept Lippe 2020 verfolgt. „Das bietet uns weitere Chancen.“ So würden Carsharing-Stationen an Bahnhöfen attraktiver oder gute Rad-Abstellanlagen noch sinnvoller.

## Längere Bahnsteige, neue Signale

Schon kleine Verbesserungen der Infrastruktur würden die Züge zuverlässiger fahren lassen.



Christian Schulz, früherer Lokführer und im Flottenmanagement der Bahn tätig, zeigt das lippische Schienennetz.

FOTO: BERNHARD PREUSS

Sperrgittern vorbei queren – dafür brauche es keinen Tunnel.

Dann verweist Christian Schulz auf die seit Jahren in der Diskussion stehende eingleisige Strecke zwischen Oerlinghausen und Lage. Viele, unter anderem „Pro Bahn“, fordern ja, in Ehlenbruch ein Ausweichgleis zu bauen. Für Schulz gibt es eine weitaus kostengünstigere Möglichkeit: ein Blocksignal in beiden Richtungen. Damit würde die Strecke sozusagen geteilt – Züge müssten bei Verspätungen

nicht warten, bis die Strecke freist und sie losfahren dürfen. „Damit können zwei Züge bei Bedarf in kurzem Abstand (vier bis sieben statt zwölf Minuten) hintereinander fahren. Auch damit lassen sich Verspätungen aufholen.“

Mit relativ geringen finanziellen Mitteln sei es auch möglich und sinnvoll, Bahnsteige in Oldentrup, Ubbedissen, Hellpup, Ehlenbruch und Hörstmar zu verlängern. Diese sind nur 85 Meter lang. „Man hat beim Streckenausbau Mitte der

90er Jahre nicht mit der erfreulichen Entwicklung der Strecke gerechnet.“ Die üblichen Doppeltraktionen aus zwei Talent-Triebzügen seien mit ihren 97 Metern schon zu lang. „Es muss auf den Meter gebremst werden, damit alle Türen am Bahnsteig sind. Das erfordert eine vorsichtige, langsame Anfahrt an die Bahnsteige und kostet dementsprechend Zeit. Diese Zeit fehlt, um Verspätungen abzubauen und einen stabilen Betrieb bieten zu können.“

„Wir schlagen vor, kurzfristig alle Bahnsteige der Strecke auf eine Mindestlänge von 100 Metern zu bringen.“ Auf einigen Streckenabschnitten wären höhere Geschwindigkeiten möglich, als sie zulässig sind. „Nach Abschluss aller Ertüchtigungen wird sich die Leistungsfähigkeit der Strecke Bielefeld-Lemgo schon wesentlich erhöht haben“, ist Schulz sicher. Allein zwischen Bielefeld und Lage wären die Züge sechs Minuten schneller unterwegs und bräuchten nur noch 18 Minuten. Gleichzeitig wird die Wendezeit in Bielefeld verlängert – Verspätungen bei der Ankunft würden nicht auf die Rückfahrt übertragen.

## Impressum

### Lippische Landes-Zeitung

mit Kalletaler Zeitung, Lippische Rundschau, Detmolder Zeitung, Bad Salzufler Zeitung, Lagenser Zeitung, Oerlinghauser Zeitung, Leopoldshöher Zeitung, Zeitung für Oerlinghausen und Leopoldshöhe.

Verleger: Rainer Giesdorf

Geschäftsführung: Rainer Giesdorf

Ralf Freitag

Chefredakteur: Dirk Baldus (verantwort. Lokales)

Leitung Newsdesk: Silke Buhrmester

Die Lippische Landes-Zeitung (LZ) ist Partner der

Redaktionsgemeinschaft

der ostwestfälisch-lippischen Verlage:

Geschäftsführung: Sandra Dalk

Chefredaktion: Thomas Seim (V.i.S.d.P.), Jörg Rinne (stv.)

Redaktionsgemeinschaft der ostwestfälisch-lippischen Verlage GmbH & Co. KG

Niederstraße 21-27, 33602 Bielefeld

Anzeigenleitung: Ralf Büschemann (verantwort.)/ Christian Erfkamp

Für Rücksendungen unaufgefordert eingesandter Manuskripte, Bücher, Zeitschriften und Bilder übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Monatlicher Bezugspreis:

35,90 Euro; E-Paper 24,20 Euro; E-Paper in Kombination mit Vollabo 4,00 Euro. Alle

Abonnements- und Einzelverkaufspreise einschli. Mehrwertsteuer. Bezugsunterbrechungen werden

ab dem 8. Kalendertag vergütet. Abbestellungen können nur zum Quartalsende berücksichtigt werden, wenn diese schriftlich an den Verlag

eingereicht und spätestens bis zum 1. des Vormonats

abgeschickt sind (Datum des Poststempels). Zusteller nehmen Abbestellungen nicht entgegen.

Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskämpfen oder in Fällen höherer Gewalt kein Entschädigungsanspruch.

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist, soweit das Gesetz zwingend nichts anderes vorsieht, der Sitz

des Verlages. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 66

vom 1. Januar 2020. Mitglied der Zeitungs-Gruppe

Neue Westfälische und der „Arbeitsgemeinschaft Ostwestfälisch-Lippischer Zeitungsverlage“.

Der Lippischen Landes-Zeitung liegt jeweils donnerstags das Veranstaltungsmagazin „ERWIN“ und freitags „Prisma – Wochenmagazin zur Zeitung“ bei.

Verlag:

Lippischer Zeitungsverlag

Giesdorf GmbH & Co. KG

Ohmstraße 7, 32758 Detmold

Telefon (05231) 911-0

Telefax (05231) 911-110 (Anzeigenabteil.)

911-145 (Redaktion)

E-Mail: LZ@lz.de

Herstellung:

J. D. Küster Nachf. + Presse-Druck GmbH & Co. KG

Industriestraße 20, 33689 Bielefeld