

**Deutscher
Gewerkschaftsbund
Ortsverband A-E-G**

Postfach 1045
59591 Erwitte

**Ortsverbandsvorsitzender
Holger Schild**

Telefon: 02 943 – 49 245
Telefax: 02 943 – 49 215

Mobil
0171 513 82 24

hschild.soest@dgb.eu
<http://www.dgb-ortsverband.de>

Thesenpapier | Fragenkatalog

**zur Reaktivierung der WLE-Trasse
von Lippstadt bis Warstein
für den Personennahverkehr**

September 2019

1. **Vorbemerkung**

Vom CDU-Landtagsabgeordneten Jörg Blöming ist die Reaktivierung der vorhandenen WLE-Trasse für den Personennahverkehr auf der Strecke von Lippstadt nach Warstein vorgeschlagen worden.

Der DGB Ortsverband begrüßt grundsätzlich jede Idee, den Personennahverkehr attraktiver zu gestalten; dazu kann auch der schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) auf der nur für Güterzüge genutzten WLE-Trasse gehören!

Dennoch sind bei der Diskussion über diesen Vorschlag einige Fragen entstanden, die für uns geklärt werden müssen. Dazu gehört, den Vorschlag in seiner ganzen Dimension in das bestehende Nahverkehrskonzept zu integrieren um alle Auswirkungen bewerten zu können.

Diese Fragen haben wir hier zusammengefasst; wir erheben nicht den Anspruch, alle Fragen „gefunden“ und hier aufgeführt zu haben und wir erwarten nicht, dass es in wenigen Tagen schon belastbare Antworten auf alle Fragen in all ihren Facetten geben wird.

Wir hoffen aber, dass vor einer Entscheidung über den schienengebundenen Nahverkehr alle Auswirkungen bedacht werden!

Wir danken insbesondere den Kolleg*innen des Bezirkes Hamm der EVG und des ver.di Ortsverbandes Hellweg-Hochsauerland für ihre Unterstützung!

ERWITTE

Redaktion: 0 29 43 / 978 5012 | Samstag, 10. August 2019



Die WLE-Bahnstrecke zwischen Lippstadt und Warstein möchte der CDU-Landtagsabgeordnete Jörg Blöming für den Personenverkehr reaktivieren. Halt wäre dann unter anderem auch in Erwitte.

Hält der Zug bald auch in Erwitte?

Einst war es möglich, mit dem Zug von Erwitte nach Lippstadt zu fahren. Geht es nach dem heimischen CDU-Landtagsabgeordneten Jörg Blöming, könnte das bald wieder Realität werden. Er will sich dafür einsetzen, dass eine alte Bahnstrecke wieder in Betrieb genommen wird.

Die alte Erwitte Bahnhofsgelände könnte dann zu neuem Glanz kommen. Erste Gespräche hat er diesbezüglich bereits mit dem NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und dem Geschäftsführer des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe, Joachim Künzel, geführt. Derzeit lotet Blöming zusammen mit seinem Landtagskollegen Henning Rehbaum (Kreis Warendorf) aus, ob die Reaktivierung der Strecken von Lippstadt nach Warstein und von Lippstadt nach Sendenhorst lohnenswert ist.

Die Reaktivierung des Teilstücks Münster-Sendenhorst ist indes laut Blöming schon Gegenstand von Beratungen in den politischen Gremien. Das wünscht sich der Erwitte Landtagsabgeordnete natürlich auch möglichst bald für die Bahnstrecke Lippstadt-Warstein.

Blöming sieht in der Wiederbetriebnahme der etwa 30 Kilometer langen Strecke zwischen Lippstadt und Warstein einen „Schritt in Richtung klimafreundliche Mobilität“. Statt mit dem Auto zur Arbeit fahren, könne man dann das Fahrzeug bequem am Erwitte Bahnhofsgelände parken und mit dem Zug weiterfahren, malt sich der Erwitte das Szenario aus. Aber auch für alle anderen wäre eine Reaktivierung der Schienenstrecke ein Gewinn, ist er sich sicher.

„ Die Strecke ist fertig. Eigentlich bräuchten wir da nur noch losfahren.“

Jörg Blöming
CDU-Landtagsabgeordneter

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst spricht sich Blöming zufolge für die Reaktivierung alter Bahnstrecken aus. „Reaktivierungen von Schienenstrecken haben großes Potenzial. Damit verbessern wir die Anbindung des ländlichen Raumes an an-

grenzende Ballungszentren. Wenn mehr Menschen die Bahn nutzen können, werden auch die Emissionen im Verkehrssektor reduziert“, lautet die Position des Ministers. Blöming schätzt die Chancen für die Verwirklichung des Projekts für die Fahrstrecke Lippstadt-Erwitte als gut ein. Das Signal stehe dafür nach seinem aktuellem Kenntnisstand auf Grün. „Joachim Künzel hat sich prinzipiell positiv zu dem Vorhaben geäußert“, lässt Blöming beim Pressegespräch durchblicken. Aber natürlich weiß der Politiker auch, dass erst einmal der Kreistag dem Vorhaben zustimmen muss und dann eine Kosten-Nutzen-Analyse ansteht, die untersucht, ob sich die Reaktivierung der Strecke auch lohnt. „Wenn die positiv ausfällt, kann es losgehen“, führt Blöming aus.

Immerhin ist die alte Bahnstrecke gut in Schuss. Der Erwitte CDU-Landtagsabgeordnete hat sich diesbezüglich zusammen mit dem Geschäftsführer des Zweck-

bands Nahverkehr Westfalen-Lippe einen Eindruck vor Ort verschafft. „Die Strecke ist fertig. Eigentlich bräuchten wir da nur noch losfahren“, sagt Blöming. Nur eine kleine Strecke für den Begegnungsverkehr müsse noch verlegt werden, damit die Züge bei der einspurigen Strecke einander ausweichen können. Einen Zeitraum von zehn Jahren hält Blöming für die Reaktivierung der WLE-Strecke für den Personenverkehr zwischen Lippstadt und Warstein für realistisch.

Dass es dann für die Anwohner verstärkt durch die durch Erwitte fahrende Personenzüge laut wird, sieht Blöming übrigens nicht gegeben. „Es fahren hier ja keine Dieselloks durch, sondern solche mit Elektroantrieb.“

Blöming verspricht, in puncto Reaktivierung der alten Bahnstrecke am Ball zu bleiben. „Das Thema werde ich weiterhin intensiv verfolgen und mich nachdrücklich für eine klimafreundliche Mobilität in meinem Wahlkreis einsetzen.“

FOTO: MMSCHIEDL

2. Offene Fragen zur Reaktivierung der WLE-Trasse

Über welchen zeitlichen Horizont wird geredet? Von „eigentlich bräuchten wir nur noch losfahren“ bis „frühestens im Jahre 2029“ wird derzeit diskutiert.

Würde der reaktivierte Schienennahverkehr die bestehende Schnellbuslinie S 60 ergänzen oder ersetzen?

Wir gehen davon aus und befürchten, dass der SPNV auf der WLE-Trasse die S 60 ersetzen würde um Parallelverkehre zu vermeiden. Da die WLE-Trasse in Erwitte parallel der S 60 verläuft: Würden die vorhandenen Haltestellen „Gewerbegebiet Nord“, „Schlossallee“, „Ottostraße“, „Bahnhof“, „Völlinghauser Weg“ und „Zementwerk“ zukünftig per Zug statt Bus angefahren?

Da die S 60 in Anröchte nicht parallel zur S 60 verläuft; wie sollen die Haltestellen „Im Busch“, „Bahnhofstraße“, „Brückenstraße“, „Rathaus“, „Handwerkerstraße“, „Waldfreibad“, „Abzweig Mellrich“ und „Abzweig Effeln/Uelde“ zukünftig bedient werden?

Bliebe der vorhandene 60-Minuten-Takt der S 60 oder würde er sogar verbessert als 30-Minuten-Takt?

Welche Auswirkungen hat der Zugverkehr auf den Individualverkehr an der Erwitter Kreuzung: Kann man davon ausgehen, dass bei einem 30-Minuten-Takt die Kreuzung B 1/B 55 jede Viertelstunde für ca. 8–10 Minuten gesperrt wird?

Um Pendlerströme zur Nutzung des SPNV zu motivieren: Wäre es sinnvoll, außerhalb der betroffenen Städte neue Bahnhöfe

LAND UND LEUTE

Dienstag, 3. September 2019



Die Waggons rollen wieder: Verkehrsminister Hendrik Wüst (links) kam zur Inbetriebnahme der reaktivierten Industriebahn Ahlen Ost. FOTO: SIKOLARKE

Deutschland soll Bahnland werden

Bundesweit wurden in den letzten 20 bis 30 Jahren insgesamt 500 Schienenstrecken mit einer Gesamtlänge von über 5000 Kilometer stillgelegt – mehr als es in Belgien und Holland gibt. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst will, dass Deutschland wieder Bahnland wird. In Ahlen ging es gestern auf diesem Weg ein kleines Stück voran.



Neue Schienen auf alten Bahntrassen wie hier zwischen Wuppertal und Mettmann sind Ziel der Politik. FOTO: WDR

VON ALEXANDER SCHÄFER

Ahlen – Es sind nur 1,2 Kilometer, doch die Auswirkungen können sich sehen lassen. Dank der Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke im Gewerbegebiet Ahlen Ost werden pro Jahr 12.000 Lkw weniger auf den, so Wüst, „überlasteten Straßen“ fahren. 200.000 Tonnen Stahl werden auf der Schiene statt auf der Straße transportiert. Das Land leiste damit einen Beitrag, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Zum Nulltarif gibt es den Klimaschutz nicht. Im November des vergangenen Jahres hatte Wüst der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH einen Zuwendungsbescheid über rund 685.000 Euro

übergaben. Ohne eine solche Förderung, so räumte der Verkehrsminister bei der offiziellen Inbetriebnahme des Industriestammgleises am Montag ein, könne sich selbst ein tüchtiger Kaufmann eine solche Maßnahme nicht leisten. Für solch „innovativ“ kluge Entscheidungen eines mittelständischen Unternehmens für saubere Mobilität wie in Ahlen gibt Wüst aber gerne Steuergelder aus. Er kaufe damit die Gleise zurück, die der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn wegen des Börsengang abgeschrieben habe, so Wüst.

Die knapp 700.000 Euro stammen aus dem Förderprogramm für nicht bundeseige-

ne Eisenbahnen (NE-Bahnen). Damit werden Industrie- und Gewerbegebiete sowie Logistik- und Produktionsunternehmen wieder an die Hauptstrecken der Bahn angeschlossen. Seit dem Start des Förderprogramms in 2018 wurden bereits zehn Millionen Euro für 47 Maßnahmen bewilligt. „Das zeigt: Der Bedarf ist da und das Programm ist das richtige Angebot“, freute sich bei der Inbetriebnahme Henning Reihbaum (CDU). Der Landtagsabgeordnete aus dem Kreis Warendorf hatte laut Wüst dafür gesorgt, dass das Förderprogramm 2017 den Weg in den Koalitionsvertrag von CDU und FDP fand.

WEITERE STRECKEN

16 Verbindungen werden überprüft

Die NRW-Regierung sieht in der Reaktivierung von Schienenstrecken ein großes Potenzial. Ob und welche Strecken für eine Reaktivierung vorgeschlagen werden, obliegt jedoch der Entscheidung der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr. Ein Beispiel ist **Kamp-Lintfort – die drittgrößte deutsche Stadt ohne eigenen Bahnanschluss**. Hier ist die Reaktivierung der „Niederrheinbahn“ konkret vorgesehen. 2019 wird zudem der **Betrieb auf der reaktivierten Hertener Bahn** aufgenommen. Darüber hinaus hat der Verkehrsausschuss des Landtags beschlossen, die **Reaktivierung der Strecke zwischen Harsewinkel, Gütersloh und Verl sowie der Strecke zwischen Sendenhorst und Münster** zu fördern. Aktuell wird die **Reaktivierung 16 weiterer stillgelegter Strecken** überprüft. AKS

„Wer Mobilität verbessern will, muss bessere Angebote machen – das gilt für Personen wie für Güterverkehr“, unterstrich Verkehrsminister Wüst vor rund 40 geladenen Gästen, die in einem Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hamm auf die rasche Umsetzung anstoßen konnten. Er warnte vor einer in Berlin diskutierten CO₂-Preisung als Maßnahme für mehr Klimaschutz. „Vorsicht! Steuern und Abgaben sind schnell beschlossen. Es muss aber erst mal ein besseres Angebot da sein“, sagte Wüst und nannte den ländlichen Raum als Beispiel. „Politik, die nur in die Tasche greift, findet keine Akzeptanz.“ Bei neuen Ange-

boten müsse Tempo gemacht werden. „Wenn Deutschland die CO₂-Ziele erreichen will, muss es wieder Bahnland werden.“ Deshalb haben das Land, die Deutsche Bahn und die Aufgabenträger ein Maßnahmenpaket „Robustes Netz“ mit einem Gesamtvolumen von rund 180 Millionen Euro vereinbart. Ziel ist es, das Schienennetz für einen robusten Betrieb zu ertüchtigen. Dabei soll während der Sanierungsarbeiten und länger andauernden Störungen die Leistungsfähigkeit insbesondere durch Umleitungen erhöht werden, beispielsweise während Baumaßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express.

mit entsprechend großen Parkplätzen und „Busbahnhöfen“ für die Anbindung der Pendler aus den verschiedenen Stadtteilen einzu-richten?

Gäbe es eine Perspektive, den SPNV von Warstein über Lippstadt hinaus bis Münster fahren zu lassen und welche Nutzungszahlen werden dafür prognostiziert?

Soll die Strecke elektrifiziert oder weiterhin mit Dieselloks befahren werden?

Soll die Strecke zumindest stellenweise mit einem zweiten Gleis versehen werden?

3. Perspektiven

Der Ausbau des SPNV würde mehrere Millionen Euro kosten (Elektrifizierung, Anschaffung neuer Triebwagen/Lokomotiven und Waggons, Bau mehrerer Pendlerbahnhöfe, Ausbau der Haltestellen, Stellenweiser Bau eines zweiten Gleises uvm.).

Für eine Bewertung ist wichtig zu wissen, welche Alternativen möglich sind. So könnte mit dem finanziellen Aufwand der Reaktivierung der vorhandenen Busverkehr viele Jahre ohne Nutzungsentgelte betrieben werden.

Welche Möglichkeiten gibt es, den vorhandenen ÖPNV attraktiver zu machen – AST, TaxiBus, BürgerBus, vertaktete Busangebote bis in späte Abendstunden, Kombibusse für Personen und Waren, Car- und Bike-sharingangebote, Mobilitätsstationen, On-Demand-ÖPNV, neue (Schnell-)Buslinien, ...

Welche Auswirkungen haben neue Nahversorgungskonzepte auf den ÖPNV, wenn sich Nahversorgungseinrichtungen zunehmend aus kleinen Orten zurückziehen? So hat sich in

ERWITTE/ANRÖCHTE

Redaktion: 0 29 43 / 978 50 12 Dienstag, 27. August 2019

Zweifel an Blömings Schienenplänen

Mit dem Zug von Lippstadt über Erwitte und Anröchte nach Warstein. Dass der Personennahverkehr auf dieser Strecke reaktiviert wird, dafür will sich der heimische Landtagsabgeordnete Jörg Blöming einsetzen. In den sozialen Netzwerken stieß diese Idee auf regen Zuspruch – aber auch auf Bedenken, ob das überhaupt möglich ist. Die Bürgermeister aus Erwitte und Anröchte sind von der Idee wenig begeistert und halten sie dazu für unrealistisch.

VON MAYRIT RINSCHKE

Erwitte/Anröchte – Als er den Artikel über Blömings Idee, den Bahnhof in Erwitte wiederzuleben, gelesen hat, sei Bürgermeister Peter Wessel „sehr überrascht“ gewesen. Bis dato habe der Landtagsabgeordnete die Stadt Erwitte nicht in seine Pläne ein-ge-weiht.

Ganz so einfach wie er sagt, sei diese Idee auch gar nicht in die Tat umzusetzen, sagt Wessel. Seit ein paar Jahren sei die Stadt Erwitte schon kein Gesellschafter mehr bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE), die die Strecke aktuell betreibt. Das sei damals einstimmig im Rat beschlossen worden. Zu der Zeit hat auch Jörg Blöming noch im Erwitte Rat gesessen, gibt Wessel zu Bedenken.

Der Erwitte Bürgermeister hält es darüber hinaus nicht für sinnvoll, den Personennahverkehr wieder auf die Schiene zu verlegen. Immerhin würde die Strecke von Lippstadt bis Warstein schon durch den Schnellbus 560 abgedeckt. „Mit dem Bus ist man nicht länger als mit dem Auto unterwegs“, meint Wessel. Und in der 560 seien längst nicht alle Plätze besetzt. „Besteht also überhaupt Bedarf, die Nord-Süd-Verbindung noch weiter auszubauen?“, fragt der Bürgermeister.

Die Stadt Erwitte habe da erst ganz andere Baustellen zu bearbeiten. So gibt Wessel zu Bedenken, dass die Stadt am Hellweg keine direkte Anbindung in die Kreisstadt hat. Wer mit öffentlichen Transportmitteln von Erwitte nach Soest fahren will, müsse immer über Lippstadt gehen.

Noch viel problematischer sieht Wessel zudem die Anbindung in den ländlicheren Gebieten. Die Dörfer seien oft kaum an den öffentlichen



Wenn es nach dem Landtagsabgeordneten Jörg Blöming geht, würden bald wieder Züge des Personennahverkehrs unter anderem am Erwitte Bahnhof halten. Die Bürgermeister von Erwitte und Anröchte sehen das anders. FOTO: RINSCHKE

Nahverkehr angebunden. Wessel sieht die Herausforderungen aktuell also eher darin, besonders die alternde Bevölkerung auf dem Land am Leben außerhalb der Ortschaften zu lassen.

Eine Bahnverbindung würde diesen Menschen sowie Pendlern aus den Ortsteilen keine großen Vorteile bringen. Schließlich müssten sie auch dann wieder per Bus oder Auto den Weg bis zum Bahnhof zurücklegen.

Fertig sei die Strecke ebenfalls nicht, wie Blöming be-

zweifelt auch, dass die Verlagerung auf die Schiene nachhaltiger sein würde. „Hier fahren ja schon lange keine Asbach-Ural-Busse mehr rum.“, so der Bürgermeister. Meist seien es sogar Hybrid-Busse, die eingesetzt würden. Wessel bezweifelt, dass ein Triebwagen, der das wer- bis flussfähige an Gewicht den Berg hinaufziehen muss, umweltfreundlicher ist.

Auch Alfred Schmidt, Bürgermeister der Gemeinde Anröchte, ist nicht gerade begeistert von Blömings Ideen des Personennahverkehrs auf der Schiene wiederzuleben.

Generell hätten die Anröchter das Problem, dass sie aus Lippstadt kommend immer durch „das Nadelöhr in Erwitte“ müssten. „Ich weiß

aber nicht, ob sich das durch den zusätzlichen Zugverkehr verbessern würde“, sagt der Bürgermeister. Eine große Not, die die Verlagerung auf Wessel.

Der Erwitte Bürgermeister kann sich auch nicht vorstellen, dass sich die Verkehrssituation in Erwitte entspannt, wenn ein Teil auf die Schienen verlagert wird. „So viele Busse sind auch nicht auf den Straßen unterwegs.“ Viel mehr würde es sich doch um den Individualverkehr in Form von Lkws und Pendlern mit Autos handeln, der durch Erwitte fährt. Häufig sei die Eisenbahn dafür nicht konkurrenzfähig, da eben nicht alle Orte an das Schienennetz angeschlossen sind.

Wessel bezweifelt auch, dass die Verlagerung auf die Schiene nachhaltig sein würde. „Hier fahren ja schon lange keine Asbach-Ural-Busse mehr rum.“, so der Bürgermeister. Meist seien es sogar Hybrid-Busse, die eingesetzt würden. Wessel bezweifelt, dass ein Triebwagen, der das wer- bis flussfähige an Gewicht den Berg hinaufziehen muss, umweltfreundlicher ist.

Auch Alfred Schmidt, Bürgermeister der Gemeinde Anröchte, ist nicht gerade begeistert von Blömings Ideen des Personennahverkehrs auf der Schiene wiederzuleben.

Generell hätten die Anröchter das Problem, dass sie aus Lippstadt kommend immer durch „das Nadelöhr in Erwitte“ müssten. „Ich weiß

aber nicht, ob sich das durch den zusätzlichen Zugverkehr verbessern würde“, sagt der Bürgermeister. Eine große Not, die die Verlagerung auf Wessel.

Der Erwitte Bürgermeister kann sich auch nicht vorstellen, dass sich die Verkehrssituation in Erwitte entspannt, wenn ein Teil auf die Schienen verlagert wird. „So viele Busse sind auch nicht auf den Straßen unterwegs.“ Viel mehr würde es sich doch um den Individualverkehr in Form von Lkws und Pendlern mit Autos handeln, der durch Erwitte fährt. Häufig sei die Eisenbahn dafür nicht konkurrenzfähig, da eben nicht alle Orte an das Schienennetz angeschlossen sind.

Wessel bezweifelt auch, dass die Verlagerung auf die Schiene nachhaltig sein würde. „Hier fahren ja schon lange keine Asbach-Ural-Busse mehr rum.“, so der Bürgermeister. Meist seien es sogar Hybrid-Busse, die eingesetzt würden. Wessel bezweifelt, dass ein Triebwagen, der das wer- bis flussfähige an Gewicht den Berg hinaufziehen muss, umweltfreundlicher ist.

Auch Alfred Schmidt, Bürgermeister der Gemeinde Anröchte, ist nicht gerade begeistert von Blömings Ideen des Personennahverkehrs auf der Schiene wiederzuleben.

Generell hätten die Anröchter das Problem, dass sie aus Lippstadt kommend immer durch „das Nadelöhr in Erwitte“ müssten. „Ich weiß

aber nicht, ob sich das durch den zusätzlichen Zugverkehr verbessern würde“, sagt der Bürgermeister. Eine große Not, die die Verlagerung auf Wessel.

Der Erwitte Bürgermeister kann sich auch nicht vorstellen, dass sich die Verkehrssituation in Erwitte entspannt, wenn ein Teil auf die Schienen verlagert wird. „So viele Busse sind auch nicht auf den Straßen unterwegs.“ Viel mehr würde es sich doch um den Individualverkehr in Form von Lkws und Pendlern mit Autos handeln, der durch Erwitte fährt. Häufig sei die Eisenbahn dafür nicht konkurrenzfähig, da eben nicht alle Orte an das Schienennetz angeschlossen sind.

„Blöming hat damals als Ratscherr selbst mitentschieden, die WLE-Anteile abzugeben.“

Peter Wessel
Bürgermeister Erwitte

hauptet hat, sagt Wessel. Im Personenverkehr auf den Schienen einzuführen, müsste die Infrastruktur an den Bahnhöfen erst mal wieder geschaffen werden. Auch ein sicheres Überqueren der

„Die Verbindung nach Lippstadt beziehungsweise Warstein funktioniert super per Bus.“

Alfred Schmidt
Bürgermeister Anröchte

die Schiene nötig machen würde, sieht Schmidt in seiner Gemeinde aktuell auch gar nicht – denn die Verbindungen nach Lippstadt in die eine und nach Warstein in die andere Richtung bestünden ja. „Mit dem Bus funktioniert es ja super“, sagt Schmidt.

Viel wichtiger bewertet der Bürgermeister die Planungen für ein Radwege-Konzept, um die Ortsteile besser anzubinden. Schmidt hält es nicht für realistisch, dass die Anbindung auf einem anderen Weg passiert. Er glaubt, dass Busunternehmen es wahrschein-

lich nicht für wirtschaftlich halten würden. Ihr Streckennetz in den ländlicheren Regionen auszuweiten. Deswegen müssten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, den Radverkehr flächendeckender zu fördern.

Wie es um die Machbarkeit bestellt ist, den Personennahverkehr auf den WLE-Schienen zu reaktivieren, will Schmidt nicht bewerten. Zwar hätte auch die Gemeinde Anröchte vor einigen Jahren ihre WLE-Mitgliedschaft an den Kreis Soest abgegeben, aber daran müsste es nicht scheitern, meint Schmidt. Die Beteiligung könne die Gemeinde ja wieder aufnehmen.

Doch auch in Sachen Bahnhofsinfrastruktur sei gar nichts mehr vorhanden in Anröchte. Zumindest der ehemalige Bahnhof für heutige Verhältnisse viel zu weit außerhalb liegen würde. Darüber hinaus müssten Parkflächen für Bahn-Pendler geschaffen werden. „Das ist alles gar nicht so einfach“, sagt Schmidt. Wenn das Land über einen hundertprozentigen Zuschuss geben würde, sei es vielleicht möglich, fügt er hinzu.

Genau wie Peter Wessel, hat auch Alfred Schmidt aus unserer Zeitung von den Plänen des Landtagsabgeordneten erfahren. Beide Bürgermeister betonen, dass sie es gut gefunden hätten, wenn man zu dem Thema vorher schon ins Gespräch gekommen wäre.

den vergangenen Jahren eine Reihe von Konzepten zur Sicherung der Nahversorgung etabliert: Filial- und Franchisekonzepte, Multifunktionsläden, Integrationsmärkte, Bürgerläden mit finanzieller und ehrenamtlicher Beteiligung der Bürger (z.B. als Genossenschaft oder Verein), Mobile Versorgung (Bücherbus) und die Kombination der genannten Ansätze.

Derzeit wird erneut über den Bau einer Umgehungsstraße für die Stadt Erwitte diskutiert. Wenn sich herausstellen sollte, dass eine Reaktivierung der WLE-Trasse nicht sinnvoll ist wäre zu prüfen, ob die Trasse für den Güterverkehr nicht an die Umgehungsstraße verlegt werden kann. Dabei scheint uns eine Trassenführung in allen drei diskutierten „Korridoren“ der B 55n möglich zu sein.

Dies hätte Auswirkungen auf die Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Abgasbelastung (Kalksteinzüge, Dieselloks); gesperrte Übergänge (Glaserweg) könnten geöffnet werden, das Gleisbett würde nicht mehr mit Pestiziden behandelt, die Kreuzung nicht mehr für den

Zugverkehr gesperrt, die Feuerwehr könnte problemlos westliche Stadtteile und die A 44 erreichen.

Fahrradfahrer nutzen entlang der B 55 die Bürgersteige, da die B 55 ihnen zu gefährlich ist. Dadurch werden die schwächsten Verkehrsteilnehmer – die Fußgänger – gefährdet.

Die bisherige WLE-Trasse könnte Rad(Schnell)weg von Lippstadt zumindest bis Erwitte werden.

Mit den im IKEK-Prozess zur Freiraumnutzung vorgeschlagenen unbauten Flächen, dem Stadtpark und dem Park am Schulzentrum könnte ein für das Stadtklima wirksames „Freiraumband“ in der Kernstadt Erwitte entwickelt werden.

ERWITTE

Redaktion: 0 29 43 | 9785012 | Dienstag, 3. September 2019

„Frühestens 2029 würde Zug halten“

„Wir können quasi direkt losfahren“, hatte Jörg Blöming zu seinen Plänen für die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Lippstadt und Warstein gesagt. So einfach geht das aber nicht, geben die Bahn-Experten Alfred Hense und Günther Fiedler zu Bedenken. Sie glauben, das könnte frühestens 2029 etwas werden.

VON MAYBRIT RINSCHKE

Erwitte – „Ein Landtagsabgeordneter kann das gar nicht so einfach bestimmen, ob eine Bahnstrecke reaktiviert wird“, sagt Günther Fiedler. Er ist stellvertretender Landrat des Kreises Soest und außerdem Fraktionsvorsitzender der SPD im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordrhein-Westfalen organisiert. Bahnthemen seien daher für ihn täglich Brot. Und insbesondere mit den Reaktivierungen von Bahnstrecken beschäftige er sich aktuell besonders häufig. Parteinahhängig wollte er daher nun einmal über solch einen Reaktivierungsprozess informieren. Unterstützung hat er dabei von seinem SPD-Kollegen Alfred Hense, der Fiedler außerdem im Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) vertritt, bekommen.

Die Aufgabe, den SPNV zu organisieren, wurde schon vor vielen Jahren auf die Kreise übertragen. Diese müssten sich beispielsweise um den Betrieb des SPNV, um Fahrgelder und eben die Reaktivierung von alten Strecken. Um all das stemmen zu können, haben sich mehrere Kreise zu einem Zweckverband zusammengeschlossen. Bei uns ist das der ZRL und

ihm übergeordnet der NWL. Diese wären also dafür zuständig, die Strecke Lippstadt-Warstein zu reaktivieren. Geldgeber hingegen sei das Land Nordrhein-Westfalen. „Dabei handelt es sich um Beträge in Millionenhöhe“, sagt Fiedler. Angestoßen werden muss aber von den betroffenen Kommunen. „In unserem Fall haben sich die Bürgermeister aus Erwitte und Anrochte ja aber schon gegen solche Pläne ausgesprochen“, so Fiedler. Wenn sich eine Kommu-

Strecke Sendenhorst bis Münster, die schon kurz vor Abschluss einer Reaktivierung steht, sei für einige Orte ein starkes Bevölkerungswachstum prognostiziert worden, was den NKI in die Höhe getrieben habe. Ist dieser Indikator nämlich größer als eins, sei ein volkswirtschaftlicher Nutzen für eine Reaktivierung nachgewiesen und das Verfahren kann weiterlaufen. Noch detaillierter würden die Planungen dann. Gleich mehrere Faktoren müssten dabei berücksichtigt werden. Beispielsweise Lärmschutz und neue Signaltechniken an den Übergängen – immerhin liegen die Schienen in Erwitte und Anrochte sehr nah an den Häusern und Züge für den Personennahverkehr fahren schneller als die Güterzüge der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE). „Da gründen sich mit

Sicherheit auch noch Bürgerinitiativen, auf deren Bedenken eingegangen werden muss“, meint Alfred Hense. Hinzu kämen Planungen für Parkplätze und generell für die Infrastruktur an den Bahnhöfen. Mit dieser Detailplanung belaufen sich die Kosten bereits auf rund eine Million Euro, ist sich Hense sicher. Und es sei an dem Punkt immer noch nicht sicher, ob ein Faktor die Reaktivierung der Strecke noch stoppen könnte. Am Ende entscheide die Bedarfsplanung des Landes NRW, ob es wirklich so weit kommt. „Zu dem Zeitpunkt dürfen die Planungen aber schon vier Jahre andauern“, sagt Hense.

Von dem Zeitpunkt, an dem der Landtag das Okay für die Reaktivierung gegeben hat, würde die ganze Realisierung gut 40 Millionen Euro kosten, schätzt Hense. Mit einer angenommenen Kostesteigerung bei der WLE von 2,4 Prozent seien es sogar etwa 60 Millionen Euro. Außer-

würde der an sehr viel mehr Haltestellen halten, als die Bahn es je könnte. Schneller könnte der Zug ebenfalls nicht fahren.

Und auch die Verkehrssituation in Erwitte würde sich eher verschlechtern als verbessern, glaubt Hense. Zwischen Münster und Sendenhorst seien immerhin 104 zusätzliche Züge kalkuliert, die zwischen 5 und 23 Uhr die neue Strecke am Tag befahren. Ähnlich könnte das in Erwitte passieren. Das heißt, dass die Schranken an der Kreuzung in Erwitte noch viel regelmäßiger den Verkehr lahm legen würden.

„Hinzu kommt eine besondere Brisanz“, sagt Fiedler. Aktuell sei der Kreis Soest zu 31 Prozent an den der WLE beteiligt und müsste jährlich 600.000 Euro Verlustausgleich an diese zahlen. Gleichzeitig müsste der Kreis aber auch 1,8 Millionen Verlustausgleich an die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLC) zahlen, die unter anderem die S60 betreibt. „Da werden der Kreis Soest und die Kommunen sich ganz sicher Gedanken machen, was sie lieber zwischen Warstein und Lippstadt fahren lassen“, so Fiedler. Denn schließlich wolle niemand Steuergelder verschwenden.

ZRL und NWL

Der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) organisiert den Schienenpersonennahverkehr im Hochsauerlandkreis, Märkischen Kreis, für die Kreise Soest und Unna sowie die kreisfreie Stadt Hamm. Übergeordnet ist ihm der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der neben zwei weiteren Zweckverbänden den SPNV in Nordrhein-Westfalen im Bereich Westfalen-Lippe organisiert.



„Da gründen sich mit Sicherheit auch noch Bürgerinitiativen.“

Alfred Hense,
Mitglied des Kreistags

ne aber eine Reaktivierung wünschen würde, müssten dazu Nahverkehrspläne aufgestellt werden. Das müsste auf Kreisebene passieren. In manchen Fällen könnten die Kommunen diese sogar selbst aufstellen, sagt Fiedler. Dann muss das ganze Vorhaben geprüft werden, um Fördergelder zu bekommen. Im Laufe dieses Verfahrens wird ein sogenannter Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) berechnet, erklärt Fiedler. Um diesen zu berechnen würde beispielsweise geschaut, wie viele Pendler generell in der Richtung unterwegs sind und ob die Orte, die an die reaktivierte Strecke angeschlossen sind, ein erhebliches Bevölkerungswachstum aufweisen. Auf der



„An sämtlichen Übergängen müssten Signalanlagen installiert werden.“

Dr. Günther Fiedler,
stellvertretender Landrat

Zum Vergleich blickt Fiedler auf die Strecke Münster-Sendenhorst, die mitten in der Reaktivierung steckt. Für die 21 Kilometer lange Strecke sei das Verfahren 2007 gestartet, die Fertigstellung ist 2023 geplant.

Auch ansonsten wiesen Fiedler und Hense daraufhin, dass es noch einiges zu bedenken gebe, bei dem Projekt. Etwa, ob die Bahn wirklich besser wäre als der Schnellbus S60. Immerhin