

Höchste Eisenbahn bei Reaktivierung

Die Debatte um die Reaktivierung der WLE-Strecke Lippstadt-Warstein für den Personenverkehr nimmt Fahrt auf. In den letzten Wochen wurden sogar erste Testläufe durchgeführt. Der Weckinghäuser Thomas Reimann als Gremiumsmitglied des Zweckverbandes Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL) bezeichnet das Projekt als riesige Chance für Erwitte und die Region. Die Machbarkeitsstudie, deren Ergebnisse nächste Woche vorgestellt werden, sieht dagegen noch weitere Analysen als notwendig an.

VON BASTIAN PULS
UND HENRIKE RAESTRUP

Erwitte/Anröchte – Wer in den letzten Wochen entlang der Bahnlinie unterwegs war, rieb sich mitunter verwundert die Augen. Haben sich die blauen Personenzüge aus Schleswig-Holstein denn komplett verfahren? Natürlich nicht. Vielmehr waren die batteriebetriebenen Akkuzüge (auch BEMU für engl. „Battery Electric Multiple Units“ genannt) für Testfahrten im Rahmen der laufenden Machbarkeitsstudie zu einer möglichen Reaktivierung der WLE-Strecke auf den Schienen unterwegs, ganz konkret zwischen Uelde, Lippstadt und Münster. Im Falle einer Umsetzung würden Fahrzeuge dieser Art künftig durch den Osten des Kreises Soest fahren.

Thomas Reimann, Sprecher des Erwitter Ortsverbandes der Grünen, hat die Redaktion über diesen, wie er betont, „erfolgreichen“ Testlauf informiert. Er ist über seinen Posten im Kreistag auch Gremiumsmitglied des Zweckverbandes Mobilität Ruhr-Lippe. Dieser ist wiederum Mitglied im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der besagte Machbarkeitsstudie beauftragt hat. Reimann selbst ist absoluter Befürworter der Reaktivierung und will dazu beitragen, dass auch in seiner Heimatkommune die Begeisterung für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs steigt. „Wir könnten hier fast kostenlos an den Schienenpersonennahverkehr ange-



Den Testlauf eines batteriebetriebenen BEMU-Fahrzeuges, das in den letzten Wochen im Bereich Uelde-Lippstadt-Münster unterwegs war, hat Thomas Reimann auf Höhe des Gewerbegebietes Nord in Erwitte festgehalten. Der Zug fährt übrigens einen großen Teil der Strecke ohne Oberleitung und lädt an Bahnhöfen wie in Lippstadt auf.

schlossen werden. Das wäre für Erwitte ein enormer Gewinn in der Verkehrsentwicklung. So ein Angebot zieht natürlich Passagiere an, der Autoverkehr wird ausgedünnt.“ Gleichzeitig würden die Orte entlang der Strecke als Wirtschaftsstandort und Wohnort attraktiver werden.

Der NWL trägt die Kosten für die besagte Studie selbst. Reimann betont dabei, dass man sich mit Blick auf die Gesamtplanung aber noch ganz am Anfang befinde, es handle sich quasi um ein „Vorgutachten“. Die Ergebnisse dieser ersten Bewertung werden Vertretern der betroffenen Kommunen und der Politik in der nächsten Woche in Wadersloh vorgestellt. Ganz konkrete Details hierzu will Reimann noch nicht preisgeben. Bei aller Euphorie muss er allerdings gestehen, dass es für den Streckenabschnitt zwischen Münster und Lippstadt zwar ganz gut aussieht, für den zweiten Abschnitt Richtung Warstein aber

höchstwahrscheinlich noch weitere Untersuchungen nötig sind. Das liegt zum einen an der Komplexität der Ortsdurchfahrten Erwitte und Belecke. Zum anderen sei es in diesem Kontext besonders wichtig, die Anliegerstädte selbst für sich zu gewinnen. Deshalb sei der Gang an die Öffentlichkeit auch darin begründet, die Leute in „seiner“ Kommune von dem Vorhaben zu überzeugen. Die Nachfrage der Fahrgäste sei vorhanden.

In den letzten Jahren war der NWL in Person von Planungsleiter Thomas Ressel



Thomas Reimann
Verband Mobilität Ruhr-Lippe

Hier könnten Züge zukünftig fahren

Planungsleiter Thomas Ressel vom NWL hatte zuletzt im Erwitter Stadtentwicklungsausschuss im April auch einen Eindruck davon vermittelt, wie ein zukünftiger Streckenverlauf aussehen könnte. Eine mögliche Variante umfasst dabei die Fahrt zwischen Lippstadt und Warstein im 60-Minuten-Takt mit Haltestellen in Erwitte Nord (Hella), Erwitte, Anröchte, Uelde und Belecke. Zwei andere Varianten gehen zwar mit weniger Haltestellen – Erwitte Nord würde entfallen – aber dafür einer dichteren Taktung einher.

immer mal wieder Gast in den politischen Gremien dieser Kommunen, auch in Erwitte und Anröchte, um über den Stand der Studie zu berichten und für die Reaktivierung zu werben. Aus Reihen der Erwitter Politik und Verwaltung wurde dabei teils sehr deutlich eine ablehnende Haltung bezüglich des Projektes ersichtlich. Der zuständige Fachbereichsleiter Ralf Linnebur hatte in einer Ausschusssitzung im April etwa betont: „Solange wir keine Ortsumgehung haben, führt jede Taktung zu einem erheblichen Verkehrsproblem in der Stadt.“ In diesem Kontext nannte er vor allem die zusätzlichen Schließzeiten der Bahnübergänge.

Hier hält Reimann dagegen. Erwitte sei mit seinen zahlreichen Bahnübergängen zwar beim Blick auf ein künftiges Streckennetz einer der kritischen Punkte. Aber: „Wenn es zu einer Reaktivierung kommt, müssen alle Bahnübergänge in Erwitte entlang der Strecke beschränkt werden. Das geht zwangsläufig mit Sanierungsmaßnahmen einher, die dazu führen, dass auch der Autoverkehr reibungsloser funktioniert.“ Der Weckinghäuser spricht hierbei von einer Verlagerung der Schienen zur Straße hin, um Platz für eine Anliegerstraße zu machen, die man beispielsweise von der Stirper Straße aus bedienen könnte.

Außerdem dürfte bei durchgängiger Beschränkung der gesamte Schienenverkehr mit höherer Geschwindigkeit durch den Ort fahren als es aktuell der Güterverkehr tut. „Es gibt zwar mehr Schließzeiten. Diese sind in Summe aber kürzer.“

Wie Reimann weiter ausführt, würde im Zuge der Umsetzung auch der Lärmschutz erhöht, wobei die BEMU-Fahrzeuge „eh superleise“ sind. „Wir müssten wirklich mit der Kneifzange gepudert sein, wenn wir dieses Projekt nicht von ganzem Herzen unterstützen“, betont er abschließend.

Einige Kilometer weiter südlich von Erwitte ist die Stimmungslage hinsichtlich der Reaktivierung allerdings nicht so positiv. In Rats- und Ausschusssitzungen der Gemeinde Anröchte wurde das Thema ebenfalls bereits häufig diskutiert – und eine Wiederbelebung des Personenverkehrs auf dieser Trasse vor allem von Seiten der SPD- und FDP-Fraktion heftig abgelehnt. Bürgermeister Alfred Schmidt wollte sich auf Nachfrage noch nicht dazu äußern: „Ich kenne das Ergebnis der Machbarkeitsstudie ja noch nicht. Ich bin gespannt, was dabei herauskommt“, blickt er dem Veröffentlichungstermin in Wadersloh nächste Woche entgegen. Auch die Erwitter Verwaltung verwies auf die bisherigen Stellungnahmen.