

# Nächster Halt: Lippstadt-Süd?

Nächster Halt: Lippstadt-Süd? Mit modernem batterie-elektrisch angetriebenen Zug von Lippstadt nach Warstein und ruckzuck nach Sendenhorst. Die mögliche Reaktivierung der WLE-Strecken wird diskutiert – auch im Stadtentwicklungsausschuss.

VON CAROLIN CEGELSKI

**Lippstadt** – Die Machbarkeitsstudie liegt vor. Sie ist ein erster Schritt, um „überhaupt durch die Tür zu kommen“, sagt Thomas Ressel vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe. Er gab einen Überblick für zwei Strecken, die Lippstadt betreffen.

## ■ Lippstadt – Warstein

„Volkswirtschaftlich erfolgversprechend“: Die Chance für die 30,7 Kilometer lange Strecke zwischen Lippstadt und Warstein bietet die Variante mit einer zweigleisigen Neubaustrecke (zwischen Uelde und Belecke). Pro Stunde mit zwei Zügen – unterwegs mit 50 bis 80 Kilometern pro Stunde. Der Schnellbus (Fahrzeit: 44 Minuten) hätte ausgedient. Der Zug ist schneller: zehn Minuten. Bis zu 2000 Pkw-Fahrten könnten täglich auf den Zug verlagert, bis zu 60 000 Kilometer eingespart werden. „Eine ganze Menge.“ Laut NWL-Berechnungen würden pro Tag fast 3600 Personen den Zug ab Lippstadt nutzen. Grobe Infrastruktur-Kostenschätzung: ca. 100 Millionen Euro.

## ■ Lippstadt – Sendenhorst

Für die 47,6 Kilometer-Strecke bieten sich mehrere volkswirtschaftliche Varianten an. Die Optionen (Kostenschätzung: zwischen 114 und 201 Millionen Euro) böten „erhebliche Fahrzeitzerteile“ (Ersparnis: ca. 15 bis 20 Minuten). Zwei Züge könnten pro Stunde fahren – bis nach Münster und mit Endhalt Neubeckum (Anschluss nach Bielefeld). Rund 3200 Fahrgäste könnten vom Lippstädter Stadtrand aufs Gleis gebracht werden (5500 Pkw-Fahrten auf Zug verlagert, 180 000 Kilometer täglich



Könnte mehr Lippstädter aufs Gleis bringen: die mögliche WLE-Reaktivierung.

FOTO: DPA

frastruktur in Lippstadt? Ressel gab einen Einblick in die „Ideenwerkstatt – nichts geplant oder fixiert“. Die Planung würde die WLE übernehmen.

**Lippstadt-Hauptbahnhof:** Der alte WLE-Bahnsteig würde reaktiviert, außerdem ein neues Gleis 4 eingerichtet. „Es ist ratsam, die Strecke von Norden aus kommend separat in den Bahnhof zu führen, um nicht die Hauptgleise zu nutzen.“ Das hätte Auswirkung



**Thomas Ressel**  
Zweckverband Nahverkehr  
Westfalen-Lippe

gen auf die Unterführung Unionstraße, ein Brückenanbau sei nötig. Mit Hella sei eine mögliche Reaktivierung abgestimmt. An der Rhedaer Bahn (Grüner Winkel) möglich mit zwei Kreuzungspunkten – im Bereich der Hella („genügend Platz“) und im Bereich der Fußgängerbrücke. „Ein minimaler Eingriff“, sagt Ressel.

**Lippstadt-Nord:** Vorstellbar wäre ein Haltepunkt im Bereich Waldschlösschen, wo es schon einmal einen Halte-

Be.“ Darüber hinaus böte sich in Cappel eine Chance.

**Lippstadt-Süd:** Der Süden könnte mit einem Haltepunkt an der Erwitter Straße/Landsberger Straße erschlossen werden. Es sei eine Chance für das Gewerbegebiet Am Wasserturm („mit all seinen Arbeitnehmern“). Mit einer Fuß- und Radwegeverbindung (vorbei am Möbelhaus und mit B 55-Brücke) stehe man „innerhalb von 600 bis 700 Metern vorm BHTC-Werkstor“.

## ■ Züge

Die batterie-elektrisch angetriebenen Personenzüge seien „sehr, sehr leise“. Sie sind doppelt so groß wie ein Bus, bieten Platz für 120 bis 140 Fahrgäste und Fahrradsitzplätze (mindestens 9 bis 15). Und: barrierefrei. „Ein moderner, zeitgemäßer Zug.“

## ■ Schall und Sicherheit

Bahnverkehr durch die City: Ein Batzen Geld sei für den Schallschutz eingeplant – und nötig (Maßnahmen für jede betroffene Wohnung). Bahnübergänge würden mit Schranken versehen. „Kein Pfeifen mehr.“

## ■ Geld

Die Reaktivierung würde von Bund und Land finanziert. Die Finanzlage sei aber schwierig. Vorteil für Lippstadt: Die Stadt, die 4,38 Prozent an der WLE hält, könnte an der Reaktivierung verdie-

Das Mittelzentrum würde gestärkt, u.a. für Fachkräfte attraktiv.

## ■ Ausblick

Die Reaktivierung ist ein „sehr, sehr langfristiges Projekt“ – und noch ganz am Anfang. Einschätzung gefällig? „Sie können es einstielen. Die Frage ist, ob wir bei der Eröffnung dabei sind.“ Mit Blick auf den ÖPNV-Bedarfsplan („Wunschzettel“) sei nun das Land am Zug. Die Frage aller Fragen: Kommt das Projekt in den Finanzierungsplan?

## ■ Stimmen

Beschließen mussten die Politiker nix. Sie nahmen die Pläne teilweise mit „berechtigter Skepsis“ auf. Peter Cosack (CDU) blickte mit einem „lachenden und einem weinenden Auge“ auf Kosten, Schranken und die Mobilität der Zukunft („Flugtaxis?“). Allerdings begrüßte die CDU es, mehr Menschen in den ÖPNV zu bringen. Mathias Marx (SPD) sah’s ähnlich. „Wenn wir die Verkehrswende haben wollen, müssen wir’s mitdenken und umsetzen: realistisch, sinnvoll, machbar.“

Nikola Mühlfeld (Die Linke) sah’s anders: „Tante Emma fährt in 40 Jahren nicht mehr mit dem Auto in die City zum Einkaufen.“ Die Verkehrssituation werde dann eine andere sein. „Weiterdenken“ laute die Devise. Die Grünen schlossen sich an: „Ein klares

eingespart).

#### ■ Halten und kreuzen

Was bedeutet das für die In-

punkt gab. „So könnten die großen Arbeitgeber direkt erschlossen werden – und auch der Bereich Barbarossastra-

nen – mit jedem Zugkilometer, der gefahren wird. Schnellbus-Geld könnte anders investiert werden. Und:

Zeichen pro nachhaltige Nahmobilität und pro Verkehrswende“, so Dominik Kaufmann.