

ÖPNV-Modellversuch Kreis Lippe

Ein Modell besser machen

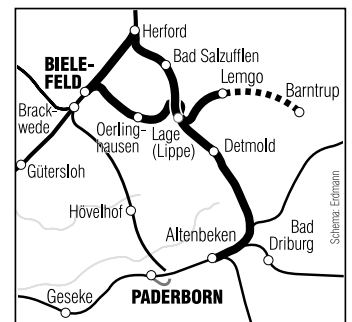
PRO BAHN an der Wiege der Regionalisierung



Fotos: Engel



Einst ein öder Grasplatz am verwaahrlosten Bahnhof, heute Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs: Bahnhof Oerlinghausen-Leopoldshöhe.



Ein Modell kann durch die aktive Beteiligung der Bürger besser werden, vor allem, wenn es ein „Modellversuch“ ist. So wirkte die Mitarbeit von PRO BAHN am „ÖPNV-Modellversuch Kreis Lippe“ an entscheidenden Stellen und ebnete den Weg für mehr regionale Verantwortung im öffentlichen Verkehr.

Modell mit großen Hoffnungen: Mit der Gründung erster Verkehrsverbünde war eine Reorganisation des öffentlichen Verkehrs in den Ballungsgebieten bereits Ende der 60er Jahre in Gang gekommen. Außerhalb davon geschah nichts, außer dass sich die Spirale von Nachfragerückgang, Angebotsverschlechterung und Stilllegung von Eisenbahnlinien

immer schneller drehte. Einigen wenigen Fachleuten war klar, dass auch im ländlichen Raum eine Reorganisation des öffentlichen Verkehrs notwendig war. Nach jahrelangen Verhandlungen gelang es dem Kreis Lippe (Detmold), die „Untersuchung von Möglichkeiten zur Sanierung des öffentlichen Personennahverkehrs in einem Nahverkehrsraum mit zentral-örtlichen Verflechtungen und in Randlage zu einem solitären Verdichtungsgebiet“ in das Forschungsgebiet „Stadtverkehr“ des Bundes aufnehmen zu lassen. Wesentlich für das Modellvorhaben war die tarifliche Integration der Schienenstrecken im Kreisgebiet. Am 1. September 1988 trat als erstes für die Öffentlichkeit sichtbares Zeichen der Gemeinschaftstarif im Kreisgebiet in Kraft. Der Modellversuch ging zügig voran und der Abschlussbericht aus dem Jahre 1993 meldet: „Die wesentlichen Bereiche, in denen die Umsetzung der Modellmaßnahmen zurzeit noch nicht abgeschlossen sind, stehen im Zusammenhang mit den Schienenstrecken“. Deren Eigentümer, die Deutsche Bundesbahn, wurde zum größten Hindernis für die Durchführung des Modellvorhabens.

Zu diesem Zeitpunkt hatte der Modellversuch bereits gezeigt, dass regionales Engagement viel in Bewegung setzen kann, und so den Weg frei gemacht für die Regionalisierung der Verantwortung

für den öffentlichen Verkehr, die im Rahmen der Bahnreform Gesetz wurde.

PRO BAHN greift ein: Im Jahre 1988 wurde auch der PRO BAHN-Regionalverband Ostwestfalen-Lippe von Willi Wächter und Rainer Engel gegründet. Wesentlicher Anlass war der anhaltende Widerstand der Bundesbahn gegen den Modellversuch. So war eines der wichtigsten Arbeitsfelder für PRO BAHN, diesen Widerstand zu brechen. Sichtbares Zeichen dafür war, dass der Bahnhof Oerlinghausen als einziges Bauvorhaben des Modellversuchs im Bereich des Schienenverkehrs mit der Verknüpfung von Bus und Schiene am 29. Mai 1992 fertig gestellt werden konnte. Die intensive Zusammenarbeit mit den Gemeinden Oerlinghausen und Leopoldshöhe sowie Kontakte mit Kreisverwaltung, politischen Parteien und dem Verkehrsministerium in Düsseldorf machten es möglich, den Grasplatz am verwaorsten Bahnsteig zu einem sichtbaren Vorzeigestück der Zusammenarbeit aller Verkehrsträger zu machen. Um den Bahnhof in den Köpfen der Politiker und Bürger zu verankern, holte PRO BAHN bereits am 29. September 1989 erstmals mit dem VT 628 einen modernen Nahverkehrstriebwagen in die Region und veranstaltete mehrere publikumswirksame Bahnhofsfeste am Bahnhof Oerlinghausen-Leopoldshöhe. Auch die anschließende Bebauung bahnhofsnahe Flächen wurde zum Modell für eine Landespolitik, die Siedlungsentwicklung entlang den Bahnlinien gezielt fördert.

Die Einrichtung zweier neuer Buslinien, die vom Bahnhof Oerlinghausen aus die Gemeinden Leopoldshöhe und Oerlinghausen erschließen, ist ebenfalls das Werk intensiver lokaler politischer Überzeugungsarbeit durch PRO BAHN.



Bahnhof und Strecke abgerungen: Die Stadt Lemgo wollte nicht vom Schienenverkehr abgehängt werden. Doch der Versuch der Stadt, den heruntergekommenen Bahnhof und den daneben verfallenden Güterschuppen zu erwerben, um das Bahnhofsgebäude instand zu setzen und mit Leben zu erfüllen und daneben einen Busbahnhof zu errichten, wurde zu einem zähen, fast endlosen Verhandlungsmarathon, in dem der politische Wille leicht hätte erlahmen können. PRO BAHN hat mit Kontakten und Förderung der Verhandlungen, aber auch mit Öffentlichkeitsarbeit dafür gesorgt, dass auch dieser Teil des Modellversuchs, wenn auch lange nach seiner offiziellen Beendigung, doch noch erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Neue Bahnhöfe nützen nichts, wenn an den Bahnlinien nichts getan wird. Auch hier musste die Deutsche Bundesbahn regelrecht „zum Jagen getragen werden“. Die Bundesbahn wollte die Strecke nicht abgeben, obwohl schon damals die Exteralbahn die Strecke gern übernommen hätte. Doch zog die Bundesbahn die Verhandlungen durch immer neue finanzielle Forderungen in die Länge. Schließlich konnte der Vertrag – von PRO BAHN arrangiert – am 23. Juni 1994 in einem Triebwagen auf der Strecke abgeschlossen werden und 1995 wurden die notwendigen Bauarbeiten durchgeführt. Am 21. September 1996 konnte die Strecke so in Betrieb gehen, wie der Modellversuch es vorgesehen hatte.

Der Modellversuch hatte auch gezeigt, dass in den Städten mittlerer Größe der Busverkehr, der damals ausschließlich bedarfsorientiert und höchstens stündlich angeboten wurde, mit herkömmlichen kleinen Verbesserungen nicht attraktiver wurde. In der Kreisstadt Detmold stellte sich zugleich heraus, dass eine Stadtautobahn keine Entlastung brächte, weil der Pkw-Verkehr, der die Straßen verstopfte, hausgemacht war. Doch die politische Diskussion, die sich bald auf einen Busbetrieb in städtischer Regie richtete, drohte daran zu scheitern, dass Skeptikern die Anschaffung von 30 neuen Bussen auf einmal zu viel war, weil sie nicht recht an den Erfolg glauben wollten. In dieser Phase griff PRO BAHN mit dem Konzept „Musterbus für Detmold“ in die politische Diskussion ein und schlug vor, eine Linie musterhaft durchzuplanen und in Betrieb zu setzen. Das brachte den politischen Durchbruch: Dem Gedanken, mit acht Bussen auszuprobieren, wie ein Viertelstundentakt mit modernen Stadtbussen wirkt, mochten sich auch die Skeptiker nicht verschließen. Der Erfolg war durchschlagend, die Vervollständigung des Netzes kein politisches Problem mehr. Statt einst 300.000 Fahrgästen fahren heute drei Millionen Fahrgäste jährlich mit den Stadtbussen, die Schülerzahlen sind darin nicht enthalten.

Das Modell wirkt weiter: Als der Modellversuch startete, dachte noch niemand daran, dass die von der Bundesbahn im Personenverkehr schon jahrelang stillgelegte Bahnlinie von Lemgo nach Barntrup (17 Kilometer) wieder in Betrieb genommen werden könnte. Durch eine von PRO BAHN vermittelte Diplomarbeit wurden die Grundlagen für eine neue Bewertung geschaffen und 13 Jahre später laufen die Planungen auf Hochtouren. Im Dezember 2000 übernahmen die Verkehrsbetriebe Extertal die Infrastruktur einschließlich der Gleise im Bahnhof Lemgo. Auch hier hat PRO BAHN im Hintergrund immer wieder motiviert, Wege geebnet, Öffentlichkeit hergestellt. Der Gemeinschaftstarif für alle Buslinien, mit dem der Modellversuch begonnen hatte, ist im Jahr 2000 durch den Tarif des Verkehrsverbunds Ostwestfalen-Lippe abgelöst worden. Die Renovierung der Bahnlinie von Bielefeld nach Dissen-Bad Rotenfelde ist als Expo-Projekt mustergültig instand gesetzt worden. Außer in Detmold verkehren in Lemgo, in Bad Salzuflen und in Bünde moderne Stadtbusse, der Bürgerbus im Kalletal und das Anruf-Sammeltaxi im Extertal haben viele Nachahmer gefunden. Ohne den Modellversuch wäre alles das nicht oder nicht so schnell möglich geworden. Und ohne die intensive Begleitung durch PRO BAHN wäre der Modellversuch nicht das geworden, was er tatsächlich ist: die Wiege der Regionalisierung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland.