

NW Lübbecke Land 14.10.14 Ortsumgehung frühestens in zehn Jahren

Verlegung der B 65 in Lübbecke und Pr. Oldendorf würde 40,5 Millionen Euro kosten

VON FRANK HARTMANN

■ Lübbecke/Pr. Oldendorf. Von den großen, im Bundesverkehrsministerium angemeldeten Straßenprojekten im Lübbecke Land hat nach derzeitigem Stand – wenn überhaupt – nur eines die Chance, umgesetzt zu werden: die Verlegung der B 65 zwischen Lübbecke und Pr. Oldendorf. Denn dafür wird aktuell ein „vordringlicher Bedarf“ gesehen. Selbst in diesem Fall wird der erste Bagger allerdings frühestens in zehn Jahren rollen.

Infrastrukturplanungen des Bundes im Mühlenkreis, die im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 berücksichtigt werden sollen, standen im Mittelpunkt eines Treffens der heimischen Bundestagsabgeordneten Steffen Kampeter (CDU) und Achim Post (SPD) mit dem Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann. „Hierzuland derzeit die Bewertungen der durch das Land angemeldeten Maßnahmen wie zum Beispiel der B 239 Ortsumgehung Lübbecke. Ende 2015 wird es dann einen Planentwurf geben, der vom Deutschen Bundestag politisch beschlossen wird“, so Ferlemann. Wiedergegeben wurden Ferlemanns Aussagen in einer gemeinsamen Pressemitteilung der Berliner Büros von Post und Kampeter. Auch jetzt, als die NW nachfragte, reagierten die beiden Abgeordneten gemeinsam (> Pro/Kontra).

So antworteten Post und Kampeter auf die Frage nach



Trafen sich in Berlin: Die heimischen Bundestagsabgeordneten Steffen Kampeter (CDU, l.) und Achim Post (SPD, r.) mit Enak Ferlemann, Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr.

dem Stand der Planungen zur B 239 und B 65 – insbesondere im Lübbecke Land: „Für die nord-süd-gerichtete B 239 finden gegenwärtig keine detaillierten Planungen statt, weil sie unter ‚weiterer Bedarf‘ geführt wird.“ Und zur B 65 verweisen sie auf den zuständigen Bau- lastträger, Straßen NRW in Bielefeld.

Dort ist als Projektleiter für die beiden Bundesstraßen zuständig Fred Olm. Ihm zufolge ist mit dem Bau des sogenannten „Wiehengebirgstunnels“, der die B 239 östlich des bisherigen Verlaufs vor der Kreuzung mit der B 65 entlasten würde, auf absehbare Zeit nicht zu rechnen. Grund: Das im Bedarfsplan 2004 mit Kosten von 69 Millionen Euro angegebene Projekt werde in der

Prioritätenliste unter „weiterer Bedarf“ geführt. Mit anderen Worten: Eine baldige Realisierung ist unwahrscheinlich.

Anders sieht es mit einer Verlegung der B 65 zwischen Lübbecke und Pr. Oldendorf um etwa einen Kilometer nach Norden aus. Die Landesregierung hat das Projekt Olm zufolge in

Mit einem Wiehengebirgstunnel (B 239) ist nicht zu rechnen

der Prioritätenliste zwar auf „Rot“ gestellt (nicht weiterplanen). Aber immerhin wird für die Ortsumgehung derzeit noch ein „vordringlicher Bedarf“ gesehen. Ob diese Kategorie Bestand hat, wird Olm zufolge ebenfalls im kommenden Jahr entschieden.

Im Bedarfsplan 2004 waren

die Kosten für das mit 11,3 Kilometern angegebene Stück der B 65 zwischen Lübbecke und Pr. Oldendorf bis zur niedersächsischen Landesgrenze noch mit 28 Millionen Euro angegeben. Im jüngsten Entwurf der Planung vom Mai dieses Jahres belaufen sich die Gesamtkosten für 13,3 Kilometer auf 40,6 Millionen Euro: 36,4 für den Bau und 4,2 Millionen Euro für Grunderwerb.

Auf die Frage, wann frühestens der erste Bagger anrollen könnte, sagt Olm zögernd, Zeiträume seien so eine Sache. Selbst bei optimaler Planung, einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung und anderer Auflagen würde es „mindestens acht bis zehn Jahre“ bis zum Baubeginn dauern. Und auch nur

INFO

Großprojekte im Kreisgebiet

◆ Der Lückenschluss der A 30 (Bad Oeynhausen) ist für das Bundesverkehrsministerium besonders bedeutsam. Gleiches gilt für die neue Schleuse in Minden, die im kommenden Jahr fertig werden soll.

◆ Zu den Infrastrukturplanungen des Bundes im Mühlenkreis, die im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 berücksichtigt werden sollen, laufen derzeit die Bewertungen der durch das Land angemeldeten Maßnahmen, wie

der B 65 Ortsumgehung Minden und der B 239 Ortsumgehung Lübbecke. Ende 2015 soll es einen Planentwurf geben, den der Deutsche Bundestag noch beschließen muss.

◆ Ausbau von Bahnstrecken: Um den Engpass Richtung Hannover zu beseitigen, setzen Steffen Kampeter und Achim Post sich für den Ausbau der Strecke über Haste ein. Eine Alternativlösung über die Südbahntrasse in Bad Oeynhausen lehnen sie ab.

dann, wenn alles optimal laufe und von keiner Seite Widerspruch gegen die Planung eingeleitet werde.

„Der Mühlenkreis ist eine Wachstumsregion. Um in Zukunft die Güter- und Verkehrsströme bewältigen zu können, müssen wir auch unsere Infrastruktur fortentwickeln“, sind Kampeter und Post sich einig. Auf Nachfrage der NW, ob angesichts der B 65 neu in Minden und der A 30 in Bad Oeynhausen das Lübbecke Land nicht ins Hintertreffen gerät, teilen sie mit: „Dass die Straßenbauprojekte in Minden und Bad Oeynhausen realisiert werden, hängt von den notwendigen rechtlichen Voraussetzungen ab: Es bedarf Planfeststellungsbeschlüssen, die rechtskräftig sind. Genau daran wird gegenwärtig für den Altkreis Lübbecke gearbeitet.“

PRO

Zusammenarbeit der Bundestagsabgeordneten Post und Kampeter

Der Mühlenkreis profitiert vom Kuschelkurs

FRANK HARTMANN



Zugegeben: Es ist irritierend, wenn man die Büros der Bundestagsabgeordneten Achim Post (SPD) und Steffen Kampeter (CDU) mit Fragen zum Planungsstand großer Verkehrsprojekte im Lübbecke Land getrennt anspricht und als Antwort eine gemeinsame Stellungnahme erhält, über dessen Inhalt sich beide Politiker abstimmt haben.

Gilt die große Koalition in Berlin nun also auch im Kleinen? Es sieht so aus, und es gefällt mir.

Schon während des Bundestagswahlkampfes fiel auf, dass Kampeter und Post sich nicht weh tun wollten. Beide waren der Ansicht, dass zwei Bundestagsabgeordnete für den Mühlenkreis mehr erreichen können als einer. Folglich galt unangesehen das Ziel, dass sie beide in den Bundestag kommen – Kampeter erneut, Post zum ersten Mal.

Das hat geklappt. Und auch seitdem gilt für die beiden, sehr unterschiedlich auftretenden Politiker: Kuschelkurs statt Konfrontation.

Ja, es ist spannender über politische Auseinandersetzungen zu berichten und ja, zu viel Harmonie kann bequem machen. Doch gerade

bei teuren Großprojekten wie Ortsumgehungen besteht in der sachlichen Zusammenarbeit die einzige Chance, dass sie – wenn überhaupt – umgesetzt werden können. Politisches Taktieren und Blockieren hingegen wären quasi eine Garantie für das Scheitern.

Zudem sind die Bürger, sprich Wähler, die ewigen parteipolitischen Auseinandersetzungen leid und wissen eine wohlgeleitete – sinnvolle – Kooperation zu schätzen. Nämlich dann, wenn der Mühlenkreis davon profitiert. Deshalb: Bitte weiter so. frank.hartmann@nw.de

KONTRA

Zusammenarbeit der Bundestagsabgeordneten Post und Kampeter

Nur ein Placebo-Effekt

TYLER LARKIN



Man muss keineswegs auf Krawall gebürstet sein, um den Parallelflug von Steffen Kampeter und Achim Post kritisch zu betrachten. Die Frage, ob der Schmusekurs dem Bürger im Lübbecke Land zum Vorteil ist, muss erlaubt sein. Und die Fakten sind ernüchternd.

Fangen wir mal klein an. Der Lübbecke Bahnübergang Industriestraße ist ein sicherheitstechnisches Relikt, das Mitte März einem fünfjährigen Kind das Leben kostete. Anfänglich auf dem falschen Fuß erwischt, nahm Achim Post mehrfach Kontakt zur Deutschen Bahn mit der Frage auf, was dort nun geschehen soll – und in welchem Zeitraum. Immerhin ist Post stellvertretendes Mitglied des Bundestags-Verkehrsausschusses. Als die Bahn Wochen später antwortete, setzte sie ihn in Kenntnis, dass ein neuer Bahnübergang

frühestens Ende 2017 realisiert werden könne – Gefahrenstelle hin oder her.

Gelinde gesagt ist das eine Frechheit, die nach einer Reaktion verlangt. Doch von Post ist zum Bahnübergang seitdem nichts mehr zu hören. Von Kampeter schon gar nicht – das Thema bearbeitet ja sein SPD-Kumpel.

Und im Großen? Die Ortsumgehung B 65 liegt auf Eis, etwaige Planungen würden ein Jahrzehnt dauern. Und der B 239 Wiehengebirgstunnel ist etwas für Straßenbau-Romantiker.

Schon, dass sich Post und Kampeter mit dem Verkehrs-Staatssekretär in Berlin auf einen Kaffee trafen. Mit dem Ergebnis, dass eigentlich Straßen NRW zuständig ist. So etwas nennt man ein Placebo, eine Scheinranne, die das Volk beruhigen soll, jedoch nichts bewirkt.

tyler.larkin@nw.de