



In Brilon-Thülen nahe der Kreisgrenze zu Paderborn trafen sich auf den Gleisen der früheren Almetalbahn der Touristenzug des Vereins Waldbahn Almetal aus Büren und ein Nahverkehrszug der Deutschen Bahn. | © Michael Kreutner

KREIS PADERBORN

Die Almetalbahn soll wieder zwischen Paderborn und Brilon fahren

Im Nachbarland Hessen werden frühere Bahnstrecken nach und nach aktiviert. Die still gelegte Schienentrasse im Kreis Paderborn rückt immer wieder ins Gespräch



Karl Finke
- 13.01.2019 | Stand 12.01.2019, 16:58 Uhr

Kreis Paderborn. In Zeiten weiter zunehmender Pkw- und Lkw-Verkehrsströme, Diesel- und Klima-Diskussionen rückt die Wiederbelebung früherer Bahnstrecken immer wieder ins Gespräch. Der Bürener Friedel H. Weber weist auf die erfolgreichen Bemühungen im Nachbarland Hessen und fordert die Reaktivierung der früheren Almetalbahn zwischen Paderborn und Brilon über 60 Kilometer.

"Vier stillgelegte kleine Bahnstrecken sollen bis 2024 wieder ans Bahnnetz angeschlossen werden", so Weber - und er weist auf diesbezügliche Erfolge in der jüngsten Vergangenheit. Brilon-Wald-Korbach, Korbach-Bad Arolsen-Kassel und Korbach-Frankenberg seien Beispiele dafür, dass die Verantwortlichen in Hessen "den Worten Taten folgen lassen".

Marburg, Gießen und Frankfurt

ANZEIGE

ANZEIGE

Mit einer Reaktivierung der Strecke Paderborn-Büren-Brilon könne der Kreis Paderborn an die Nachbarregion und damit an den Süden angeschlossen werden, so Weber. Weitere Ziele wie Marburg, Gießen und Frankfurt müssten mit einer neuen Almetalbahn "nicht umständlich via Kassel angesteuert werden". Der Bürener sieht den Vorteil auch für seine Heimatstadt, die "dann endlich wieder an das deutsche Bahnnetz angebunden" wäre.

Auch Sicht von Weber würden Bemühungen in diese Richtung durch die Verkehrsfrequenz zwischen Paderborn, Büren und Brilon gerechtfertigt. "Eine umweltfreundliche Alternative würden Tausenden Pendlern zugute kommen", so Weber. Sein Appell an die Kommunalpolitiker: "Arbeitet ernsthaft und hartnäckig an der Reaktivierung der Almetalbahn, um den Lückenschluss der überregionalen Bahnstrecke Frankfurt-Bremen zwischen Paderborn und Brilon zu erreichen."

Rückendeckung aus der Bevölkerung für eine solches Vorhaben hält Weber für möglich, wenn er auf aktuelle Zukunftsinvestitionen in mehrstelligen Millionen-Bereichen verweist. Er nennt die 60 Millionen Euro für die B480n-Brücke bei Bad Wünnenberg und den diskutierten Neubau der Paderborner Stadtverwaltung für 70 Millionen Euro." Dann sollte auch ein umweltfreundlichen, zukunftssträchtiges und weniger teure Nahverkehrsprojekt - vielleicht mit Anbindung des Flughafens Paderborn/Lippstadt - machbar sein", so Weber: "Zuschüsse von Bund, Land und Deutscher Bahn sind zu erwarten."

Reaktivierung der Strecke

Auf der Almetalbahn-Strecke verkehrte auf dem Abschnitt Paderborn-Büren der letzte Personenzug am 30. Mai 1981, der letzte Güterzug am 31. Dezember 1994. Die Schienen wurden 2006 abgebaut. Zwischen Büren und Alme verkehrte noch bis 2014 die touristische Waldbahn Almetal. Die Vereinsinitiative ruht seitdem. Der Energieversorger RWE hatte bis dahin Transformatoren über die Schienen transportiert und den Streckenerhalt sichergestellt.

Eine Reaktivierung der Strecke, die in rund 1,3 Kilometer Entfernung zum Flughafen Paderborn/Lippstadt liegt, war in den zurückliegenden Jahren vom Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter erwogen, aber 2011 abgelehnt worden. Die Kosten sollten bei knapp 30 Millionen Euro liegen, weiterhin Betriebskosten von 3,8 Millionen Euro jährlich.

2016 stellte die Netz AG der Deutschen Bahn zusammen mit dem Deutschen Bahnkunden-Verband eine neuerliche Potenzial-Analyse für die Almetalbahn in Aussicht.



Links zum Thema

So pendeln die Menschen im Kreis
Paderborn

Copyright © Neue Westfälische 2019

Texte und Fotos von nw.de sind urheberrechtlich geschützt.

Weiterverwendung nur mit Genehmigung der Chefredaktion.