

Lippe verpasste vor knapp 100 Jahren die Chance, ein modernes flächendeckendes Nahverkehrssystem zu errichten.

Im Staatsarchiv Detmold liegen die Planungsunterlagen für ein vollständiges lippisches Bahnnetz, an das im Zusammenhang mit den derzeitigen Überlegungen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs erinnert werden soll.

Seit 1895 gab es die durch Lippe führende Eisenbahnstrecke von Herford über Lage und Detmold nach Altenbeken, die für das Land den Anschluss an das Netz der Fernbahnen nach Norden und Süden brachte. Das ganze Land hatte über die Steuern zum Bau dieser Linie beigetragen - direkten Nutzen hatten aber nur die Gemeinden, die an dieser Linie lagen.

Dort siedelten sich bald viele Gewerbebetriebe an. Die anderen, vor allem die Gemeinden im Norden und Osten des Landes hatten davon nichts, denn einen Autobus- oder Lastwagenzubringerverkehr gab es noch nicht.

Inzwischen waren zwar auch die Verträge mit der preußischen Eisenbahnverwaltung über den Bau einer Ost-West-Verbindung von Hameln über Barntrop, Lemgo und Lage nach Bielefeld ausgehandelt worden, aber die Bedingungen waren für Lippe so ungünstig, dass man in Detmold zum Bau weiterer Bahnlinien unter preußischer Regie keine Neigung hatte.

Der lippische Landtag forderte daher im Oktober 1899 die Regierung auf, "... alsbald in Erwägungen darüber einzutreten, in welcher Weise und unter welchen Voraussetzungen unser Land mit einem Kleinbahnnetze versehen werden könne."

Heute gibt es kaum noch Kleinbahnen und wo sie - oft als Museumsbahnen - noch fahren, sind sie Gegenstand romantischer Verklärung. Vor hundert Jahren bedeuteten sie aber für ländliche Gebiete abseits der großen Verkehrslinien den Anschluss an den Fortschritt. Dort war der Personenverkehr bis dahin nur zu Fuß, mit dem Fahrrad, vielleicht zu Pferde oder allenfalls mit der Postkutsche vorstellbar, wenn ein "Postkurs" denn in der Nähe verlief. Mit der Eisenbahn dagegen konnte man große Entfernungen schnell überwinden und war nicht mehr vom Wetter abhängig. Vor allem aber war der Gütertransport entscheidend erleichtert, was den Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse begünstigte. Außerdem hatten sich die großen Linien für Betreiber und Aktionäre als sehr gewinnbringend erwiesen. Also wurde in vielen bis dahin schlecht erreichbaren Gegenden der Bau von Klein- oder Nebenbahnen gefordert - so auch in Lippe.

Vorbilder gab es in den preußischen Nachbargebieten bereits: Die Mindener Kreisbahn hatte den Betrieb im Jahr zuvor aufgenommen und in Bielefeld und Herford stand man kurz vor der Einweihung. Die Bedingungen waren dort aber auch günstiger: Das preußische Kleinbahngesetz von 1892 hatte mit vereinfachten technischen Normen den Bau erleichtert. und der preußische Staat förderte die Errichtung von Kleinbahnlinien aus einem besonderen Fonds.

Beim lippischen Staatsministerium gingen verschiedene Anfragen von Eisenbahnbaugesellschaften ein, die ihre Dienste anboten. Unter diesen befand sich auch das "Bau- und Betriebs-Bureau für Neben- und Kleinbahnen G. Kuchler". Auf Beschluss des Landtags vom 17.3.1900 gab die lippische Regierung die Vorarbeiten für ein Kleinbahnnetz in Auftrag, - das Ergebnis war das von Kuchler ausgearbeitete Projekt einer "Lippischen Landeseisenbahn". Das Staatsarchiv verwahrt die kompletten Angebotsunterlagen, darunter mehrere Gesamtstreckenpläne, Längenprofile, Statistiken über den Güterverkehr, Erläuterungsberichte, Kostenvoranschläge u.v.m. Kuchler hatte ein geschlossenes Kleinbahnnetz in Meterspur entworfen mit einer Streckenlänge von ca. 200 km und 70 Bahnhöfen und Haltestellen. an Baukosten waren etwa 9 Millionen Mark veranschlagt. Dieses Netz

hätte alle Teile Lippes gleichmäßig erschlossen und der Verlauf der Linien entspricht weitgehend den heute noch aktuellen Verkehrsadern. In Vlotho und Rinteln waren Güterumschlagplätze an der Weser vorgesehen und an vielen Stellen direkter Übergang zur Staatsbahn. In Eckendorf war der Anschluss an eine Kleinbahn geplant, die von Bielefeld über Heepen bis dorthin fuhr, und auch durch die damals noch nicht gesperrte Senne führte eine Linie über Augustdorf und Haustenbeck nach Schlangen.

Warum wurde dieses Projekt nicht verwirklicht? Obwohl es großen Eindruck machte, überwogen die finanziellen Bedenken. Die Steuerkraft Lippes war gering und die Abgaben ("Matrikularbeiträge"), die Lippe als selbständiges Glied des Deutschen Reiches zu zahlen hatte, drohten zu steigen. Der dadurch beengte Handlungsspielraum war die Kehrseite der Eigenständigkeit des Landes. Landtag und Regierung behandelten das Projekt daher sehr zögerlich. Das lippische Kleinbahngesetz von 1905 überließ den Kommunen das Initiativrecht, das diese aber nicht nutzten. Man konzentrierte sich dann in Lippe mehr auf einzelne Linien und gab damit das Projekt eines geschlossenen Kleinbahnnetzes auf. Es kam hinzu, dass die bei anderen Regierungen eingeholten Referenzen über Kückler nicht immer günstig lauteten. Bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde noch die elektrische Straßenbahn von Schlangen nach Horn gebaut, und 1929 konnte die Extertalbahn auf ihrer Gesamtstrecke den Betrieb als vollspurige Nebenbahn aufnehmen. Die geplante Parallelstrecke durch das Kalletal scheiterte an der Weltwirtschaftskrise, und die in den 50er Jahren einsetzende Massenmotorisierung entzog den Kleinbahnnetzen im Personenverkehr überall die wirtschaftliche Grundlage. Heute existieren außer gelegentlichem Güterverkehr, der mit allen ökologischen Nachteilen ebenfalls mehr und mehr auf die Straße verlegt wird, nur noch museal betriebene Reste.

Hermann Niehbuhr, 1994