



Bezirksregierung Arnberg

Geschäftsstelle des Regionalrates

E-Mail-Adresse : geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de

Tel.: 02931/82-2341, 2324, 2306 od. 2839 Fax.: 02931/82-46177

Regionalratssitzung am:	23. 03. 06	Vorlage:	19/02/06
Vorberatung in:	PK..... <input checked="" type="checkbox"/>	SK..... <input type="checkbox"/>	VK..... <input checked="" type="checkbox"/>
TOP: 20	Wichtige länderübergreifende Verkehrsinfrastrukturprojekte		
	• Information		
Berichterstatter/-in:	AD Eickhoff		
Bearbeiter/in:	RBR'in z.A. Jaehrling		

Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.

Begründung:

Diese Information erfolgt vor dem Hintergrund der gemeinsamen Kabinettsitzung NRW-Hessen am 24. 04., auf der auch über Ländergrenzen überschreitende Verkehrsinfrastrukturprojekte beraten werden soll.

Im Regierungsbezirk Arnsberg – bzw. den Regierungsbezirk Arnsberg betreffend – sind das folgende Projekte von herauszuhebender Bedeutung:

- **Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Kamen – Hamm (IGVP-Vorhaben-Nummer 11049) als Bestandteil der Strecke Dortmund - Paderborn – Kassel**

Auf der heute zweigleisigen Strecke sind infrastrukturelle Kapazitätsanpassungen dringend notwendig, da die Strecke sowohl für Güter-, Fern-, als auch für den Nahverkehr von großer Bedeutung ist. Der Regionalrat hat das Land in seiner Sitzung vom 09.02.06 gebeten, Gespräche mit dem Bund zu führen, mit dem Ziel einer Verwirklichung der Ausbaumaßnahme – ggf. durch eine gemeinsame Kostenlösung. Um diese Gespräche vorzubereiten und insbesondere den erforderlichen Umfang einer solchen Ausbaumaßnahme (4-Gleisigkeit durchgängig erforderlich oder nicht etc.) zu klären, seien Finanzmittel für entsprechende Planungen bereitzustellen.

- **Bundesfernstraße von Krombach (NRW) zum Hattenbacher Dreieck (Hessen)**

- **B 508 n / B 62 n**

Der Straßenzug B 508 / B 62 verbindet den Wittgensteiner Raum mit dem Oberzentrum Siegen und dem großräumigen Bundesfernstraßennetz (A 4 / A 45). Eine Optimierung dieses Straßenzuges soll durch die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 als vorranglicher Bedarf festgehaltene Neuführung der B 508 als Südumgehungen der Städte Kreuztal und Hilchenbach und die Ortsumgehungen (OU) Lützel, Erndtebrück und Bad Laasphe im Zuge der B 62 erfolgen. Für die Teil-OU Kreuztal soll in 2007 mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen werden. Für die OU Kreuztal-Ferndorf, die Südumgehungen Hilchenbach sowie die OU'en Lützel und Erndtebrück wurden die Umweltverträglichkeitsstudien bzw. FFH-Verträglichkeitsprüfungen in Auftrag gegeben.

- **Machbarkeitsstudie**

Die vom Land Hessen und dem Kreis Siegen-Wittgenstein in Auftrag gegebene Studie hat das Ziel, für eine durchgehende, leistungsfähige Fernstraßenverbindung vom Anschluss

an die A4/A45/Hüttentalstraße im Bereich Olpe/Krombach (NRW) zur A5/A7 im Raum Hatzenbach (Hessen) einen unter naturschutzfachlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten möglichst konfliktarmen Trassenkorridor zu finden. Sollte ein entsprechender Korridor gefunden werden, ist beabsichtigt, eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung anzuschließen. Eine Konkurrenz dieser Verbindungsachse zu den bestehenden BVWP-Maßnahmen (s.o. B508 n / B 62 n) ist nach Aussage des begleitenden Arbeitskreises nicht beabsichtigt, ggf. sei eine Integration dieser Maßnahmen in diese Fernstraßenverbindung mit Weiterführung ab Erndtebrück Richtung Hessen denkbar.

Die Studie soll im Frühjahr 2007 fertig gestellt sein. Im Land Hessen läuft die Bearbeitung schon seit dem Herbst 2005.

▪ **Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen**

Der Verkehrslandeplatz Kassel-Calden liegt ca. 60 km östlich des Regionalflughafens Paderborn-Lippstadt entfernt und soll zu einem Verkehrsflughafen ausgebaut werden. Das Raumordnungsverfahren wurde im Dezember 2003 mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass ein Ausbau grundsätzlich möglich sei und welche Variante dazu hinsichtlich Raumordnung, Umwelt und Technik am besten geeignet sei. Im Mai 2005 wurden die Planfeststellungsunterlagen beim RP Kassel abgegeben. Die Flughafen GmbH Kassel strebt einen Baubeginn in 2007 und eine Inbetriebnahme des Regionalflughafens in 2009 an.

Sowohl der Kreistag Soest als auch der Regionalrat Detmold haben Resolutionen verabschiedet, in denen sie sich gegen den Ausbau von Kassel-Calden zu einem (weiteren) Regionalflughafen aussprechen (siehe [Anlage](#)). Anlass dafür sind Befürchtungen, dass sich dieser Ausbau negativ auf den bestehenden Regionalflughafen Paderborn-Lippstadt auswirken könnte – insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich große Teile der Einzugsbereiche der beiden Regionalflughäfen überdecken würden und darüber hinaus für diese Region mittel- bis langfristig eher ein Rückgang der Einwohnerzahlen erwartet würde.

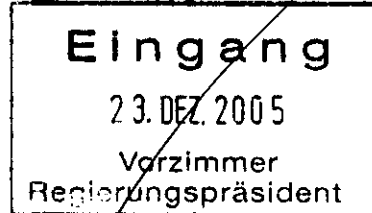
KREIS SOEST

Der Landrat

Kreis Soest . Postf. 1752 . 59491 Soest/Westf.

Bezirksregierung Arnsberg
Herrn Regierungspräsident
Helmut Diegel
Seibertzstraße 1

59821 Arnsberg



Diegel PR

Stabsstelle Kreisentwicklung
Wirtschaftsförderung
- Beteiligungsmanagement -

Hoher Weg 1 - 3 . 59494 Soest

Soest, 19. Dezember 2005

Auskunft Volker Topp
Aktenzeichen 1.6.1
Zimmer 1.055
Durchwahl (0 29 21) 30-22 55
Zentrale (0 29 21) 30-0
Telefax (0 29 21) 30-25 85
Email volker.topp@kreis-soest.de
Internet www.kreis-soest.de



Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Diegel,

ich übersende Ihnen die am 15. Dezember 2005 einstimmig vom Kreistag beschlossene Resolution des Kreises Soest (s. Anlage) an den Minister für Bauen und Verkehr des Landes NRW, Oliver Wittke, mit der Bitte, sich für die Ablehnung des Neubaus Verkehrsflughafen Kassel – Calden einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage

Wilhelm Riebniger
Landrat

KREIS SOEST



RESOLUTION

des Kreistages des Kreises Soest

über die Ablehnung des Neubaus Verkehrsflughafen Kassel – Calden

Der Kreis Soest als Gesellschafter der Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH lehnt den geplanten Neubau des Flughafens Kassel – Calden entschieden ab!

In Kassel - Calden sollen durch Subventionierung Arbeitsplätze geschaffen werden, ohne die veranschlagten Investitionen von rund 150 Millionen Euro und die Folgekosten der Einrichtung zu bedenken. Hier in Aussicht gestellte Arbeitsplätze werden an anderer Stelle unmittelbar vernichtet – finanziert durch den Missbrauch von Steuergeldern.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Regionalflughäfen kann die Flughafen Paderborn / Lippstadt GmbH ihre Aufwendungen aufgrund eines harten Kosten-Managements heute noch decken. Diese Wirtschaftlichkeit wäre mit der Inbetriebnahme des geplanten Flughafens Kassel - Calden in 60 km Entfernung beendet. Zudem ist ein wirtschaftlicher Betrieb des geplanten Neubaus in Kassel - Calden illusorisch.

Folglich wird es nur Verlierer geben: Defizitäre Regionalflughäfen, die die öffentlichen Haushalte belasten und eine verpuffte Investition von 150 Millionen Euro (!), die an anderer Stelle sicher sinnvoll genutzt werden könnte. Vor dem Hintergrund der anhaltend notwendigen Sparmaßnahmen der öffentlichen Haushalte steht die Vernichtung öffentlicher Mittel in einem noch fragwürdigeren Licht. Der Ausbau ist sowohl betriebs- als auch volkswirtschaftlich widersinnig.

Die unabhängige Studie der Deutschen Bank Research "Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen" vom 3. November 2005 kommt ebenfalls zu der Erkenntnis, dass der geplante Ausbau Kassel - Caldens zu starken Kannibalisierungswirkungen in Paderborn / Lippstadt führen würde. "Arbeitsplätze in Kassel - Calden entstünden somit auf Kosten von Arbeitsplätzen in Paderborn-Lippstadt. Beide Flughäfen würden nicht kostendeckend wirtschaften, und somit von Subventionen abhängig bleiben. (...) Die zu Verkehrsflughäfen ausgebauten Regionalflughäfen stellen in erster Linie Prestigeobjekte für 'Regionalfürsten' dar." (Quelle: www.dbresearch.com)

Statt des Neubaus in Kassel - Calden gilt es auch aus volkswirtschaftlicher Sicht weiterhin, die Attraktivität des Flughafens Paderborn / Lippstadt für die Region Kassel / Nordhessen zu erhöhen. Dazu sollen Maßnahmen wie unter anderem die verbesserte Anbindung des

rentablen Flughafens an die Autobahn A 44 und die Optimierung der Zugverbindung von Kassel zum Flughafen Paderborn - Lippstadt beitragen. Die vorgenommenen Investitionen würden bei einem Neubau in Kassel - Calden nicht die erhoffte Wirkung erzielen.

- **Der Kreistag des Kreises Soest fordert daher die hessische Landesregierung auf, die Neubauplanungen des Flughafens Kassel - Calden zu beenden!**
- **Zur Vermeidung von Fehlallokationen öffentlicher Mittel und der Stärkung bestehender wirtschaftlicher Einrichtungen soll stattdessen der Flughafen Paderborn / Lippstadt als Regionalflughafen unterstützt werden – auch für Nordhessen!**

Soest, 15. Dezember 2005



Wilhelm Riepniger
Landrat



Fraktionen des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold zu dem geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen und den Auswirkungen auf den Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt

**Resolution
des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold
zu dem geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden
zu einem Verkehrsflughafen und den Auswirkungen auf den Regionalflughafen
Paderborn/Lippstadt
vom 12.12.2005**

Die Region Ostwestfalen – Lippe wendet sich gegen den beabsichtigten Ausbau des nur ca. 60 km südöstlich vom Flughafen Paderborn/Lippstadt gelegenen Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zum Verkehrsflughafen und fordert

die Bundesregierung und den Bundestag auf,

- 1. bei der Landesregierung Hessen darauf hinzuwirken, auf den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zum Verkehrsflughafen zu verzichten**
- 2. Einfluss zu nehmen und Standorte für Flughäfen, wie beim Bau von Bundesverkehrswegen, bundesweit vorzugeben, um Fehlinvestitionen öffentlicher Finanzen zu verhindern.**

Zudem wird die Landesregierung Hessen erneut aufgefordert, auf den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zum Verkehrsflughafen zu verzichten und eine stärkere Zusammenarbeit mit dem Flughafen Paderborn/Lippstadt zu forcieren.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen wird aufgefordert, die Anbindung des Flughafens Paderborn/Lippstadt an das Straßen- und Schienennetz in Richtung Nordhessen zu verbessern und eine stärkere Zusammenarbeit der beiden Flughäfen zu forcieren.

Begründung:

In der Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold am 06. Juni 2005 zum Stand des Verfahrens musste der Regionalrat zur Kenntnis nehmen, dass das Land Hessen sich über die aus der Region Ostwestfalen – Lippe massiv vorgetragenen Bedenken hinweggesetzt hat. Sie wurden vom Regierungspräsidium Kassel letztlich mit der Begründung zurückgewiesen, „dass es einem strukturschwachen Raum, wie es Nordhessen ist, nicht verwehrt werden kann, die Chancen eines wachsenden Marktes durch eigene Investitionen zu nutzen“. Dies hat Ministerpräsident Roland Koch auch in seinem Schreiben an den Regionalrat vom 22.8. 2005 noch einmal mit Hinweis auf die angestrebte positive Strukturveränderung in Nordhessen bekräftigt.

Die Entscheidung des Landes Hessen ist beim Regionalrat und in der Region Ostwestfalen-Lippe auf großes Unverständnis gestoßen.

Wie für das Land Hessen hat auch für den Regionalrat Detmold die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen oberste Priorität. Dies gilt im Besonderen in strukturschwachen Gebieten. Zielsetzung kann dabei aber nur sein, solche Arbeitsplätze zu schaffen, die zumindest mittelfristig ohne Unterstützung der öffentlichen Hand Bestand haben und andere Arbeitsplätze nicht gefährden.

Mit öffentlichen Geldern würden durch das Projekt neue aber unsichere Arbeitsplätze in Nordhessen geschaffen und dadurch mittelbar am Flughafen Paderborn/Lippstadt gesicherte und ebenfalls mit erheblichem öffentlichen Investitionsaufwand entstandene Arbeitsplätze gefährdet.

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold hat die begründete Sorge, dass bei zwei derart nahe zusammen liegenden Flughäfen mit dann noch weitgehend identischem Angebot eine existenzgefährdende Situation für den Flughafen Paderborn/Lippstadt, aber natürlich auch für den perspektivisch ausgebauten Flughafen Kassel-Calden, eintreten würde, wenn nicht in beiden Ländern eine Förderung staatlicherseits erfolgen würde, z.B. durch subventionierte Start- und Landegebühren für Billigflug-Gesellschaften; dies ist sachlich und politisch nicht zu vertreten.

Unter dem Strich bedeutet der Ausbau von Kassel-Calden angesichts der dargestellten erheblichen Nachteile somit eine massive Fehlinvestition öffentlichen Geldes. Dies darf auch der Bund nicht zulassen.

Die Feststellung begründet sich schon allein damit, dass einerseits die Entfernung zwischen beiden Flughäfen nur 60 km beträgt und andererseits, das für den Flughafen Kassel-Calden für das Jahr 2015 ca. 600.000 Passagiere angestrebt werden. Der Flughafen Paderborn/Lippstadt schreibt inzwischen mit einem Fluggastaufkommen von derzeit ca. 1,3 Mio./Jahr schwarze Zahlen. Bei in großen Teilen überlappenden Einzugsbereichen kann dieses Passagieraufkommen, das nicht vermehrbar ist, nur zu Lasten von Paderborn/Lippstadt erreicht werden.

Die Einwohnerzahlen gehen nach jüngsten Berechnungen in den Räumen zurück. In den Einzugsbereichen werden langfristig weit weniger Menschen wohnen. Schon die allgemein prognostizierte Entwicklung der Einwohnerzahlen bis 2020 zeigt dies deutlich auf:

	2002 – 2020	2002 - 2050
Bundesrepublik	- 3%	- 19%
Regierungsbezirk Kassel	- 4,6%	- 19%
Regierungsbezirk Detmold	+ 0,9%	NRW - 6,6% (b. 2040)

Das Flughafen-Projekt des Landes Hessen wirkt sich in gravierender Weise dauerhaft negativ auf den Flughafen Paderborn/Lippstadt aus und scheint aufgrund der räumlichen Nähe zum bereits vorhandenen Flughafen Paderborn/Lippstadt hinsichtlich einer dauerhaft eigenständigen Wirtschaftlichkeit zweifelhaft.

Auch die Initiative Luftverkehr für Deutschland, in der Schlüsselentscheider der Deutschen Luftverkehrswirtschaft als Initiatoren sowie Repräsentanten von Bund und Ländern vertreten sind, unterstützt unsere Forderung, indem sie sich dafür ausspricht, den Luftverkehrsstandort Deutschland und damit den vom Luftverkehr außerordentlich abhängigen Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb zu stärken. Zugleich widmet man sich hiermit auch dem übergeordneten Ziel, die wirtschaftliche Entwicklung aller Regionen zu fördern.

An die politisch Verantwortlichen richtet sich die generelle Forderung, Augemaß bei den behördlichen Anforderungsprofilen zu wahren, eine bezahlbare Flugsicherung für den Luftverkehrsstandort Deutschland zu erhalten und deren Weiterentwicklung zu unterstützen sowie auf wettbewerbskonforme und –gerechte Finanzierungsmodelle zu achten.

Auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder folgt der Auffassung der Initiative Luftverkehr für Deutschland in deren wesentlichen Leitsatz, dass sich das dezentrale Flughafensystem in Deutschland mit seinen internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalf Flughäfen bewährt hat und auch in Zukunft beibehalten werden soll. Ein Bedarf für einen Neubau von Flughäfen sei aus heutiger Sicht nicht zu erkennen.



Bezirksregierung Arnsberg

Geschäftsstelle des Regionalrates

E-Mail-Adresse: geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de

Tel.: 02931/82-2341, 2324, 2306 od. 2839 Fax.: 02931/82-46177

Regionalratssitzung am:	23. 03. 06	Vorlage:	19/02/06
Vorberatung in:	PK..... <input checked="" type="checkbox"/>	SK..... <input type="checkbox"/>	VK..... <input checked="" type="checkbox"/>
TOP: 20	Wichtige länderübergreifende Verkehrsinfrastrukturprojekte		
	• Information		
Berichterstatter/-in:	AD Eickhoff		
Bearbeiter/in:	RBR'in z.A. Jaehrling		

Beschluss:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis und fasst folgende EntschlieÙung:

EntschlieÙung:

Der Regionalrat Arnsberg begrüÙt die gemeinsame Kabinettsitzung der Landesregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz am 24. 4. 2006 in Siegen in der Erwartung, dass auch Ländergrenzen überschreitende Verkehrsinfrastrukturfragen erörtert werden.

Aus Sicht des Regionalrates Arnsberg bedürfen folgende Verkehrsinfrastrukturprojekte wegen ihrer herausgehobenen überregionalen Bedeutung der Erörterung und ggf. Unterstützung:

Ausbau der Schienenstrecke Dortmund-Kamen-Hamm (IGVP-Vorhaben-Nr. 11049) als Bestandteil der Strecke Dortmund-Paderborn-Kassel.

Auf der heute zweigleisigen Strecke sind infrastrukturelle Kapazitätsanpassungen dringend notwendig, da die Strecke sowohl für Güter-, Fern- als auch für den Nahverkehr von großer Bedeutung ist. Der Regionalrat Arnsberg hat bereits in seiner Sitzung am 9. 2. 2006 die nordrhein-westfälische Landesregierung gebeten, mit dem Bund Gespräche

zu führen, um die Ausbaumaßnahme zu realisieren. Dabei sollte nach unserer Auffassung auch eine gemeinsame Kostenlösung nicht ausgeschlossen sein. Zur Vorbereitung dieser Gespräche und insbesondere zur Festlegung des erforderlichen Umfangs einer solchen Ausbaumaßnahme (Viergleisigkeit durchgängig erforderlich?) sollten notwendige finanzielle Mittel für notwendige Planungsleistungen bereitgestellt werden. Die gemeinsame Betroffenheit der Bundesländer Hessen und Nordrhein-Westfalen ist gegeben.

Bundesfernstraße von Kreuztal-Krombach (NRW) zum „Hattenbacher Dreieck“ (Hessen)

- **B 508n / B 62n**

Die verkehrsplanerische Verknüpfung des Kernraumes Siegen mit dem „Altkreis Wittgenstein“ wird gegenwärtig durch die zuständigen Straßenbaubehörden des Landes Nordrhein-Westfalen auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes 2003 vorgenommen. Vorgesehene Ortsumgehungen der Kommunen Kreuztal, Hilchenbach, Erndtebrück und Bad Laasphe sowie des Ortsteils Lützel der Stadt Hilchenbach befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien und sollen im Zuge der B 62 erfolgen.

Diese Planungsaktivitäten sollten aus Sicht des Regionalrates zur dringend notwendigen Erschließung des Wittgensteiner Raumes beschleunigt vorangetrieben werden.

- **Machbarkeitsstudie**

-
In Kooperation mit den nordrhein-westfälischen Partnern (Verkehrsministerium NRW, Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe, südwestfälische Wirtschaft) und hessischen Partnern (Hessische Landesregierung, nordhessische Wirtschaft) wurde eine Studie in Auftrag gegeben, um unter naturschutzfachlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten einen möglichst konfliktarmen Trassenkorridor zu finden, der perspektivisch die Realisierung einer leistungsfähigen Bundesfernstraße zwischen der A 4 / A 45 / Hüttentalstraße im Bereich Olpe / Kreuztal-Krombach (NRW) einerseits und der A 5 / A 7 im Raum Hattenbach (Hessen) ermöglicht.

Nach Identifizierung eines solchen Korridors ist beabsichtigt, eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung anzuschließen. Die Studie soll im Frühjahr 2007 fertiggestellt sein. Im Land Hessen läuft die entsprechende Bearbeitung bereits seit dem Herbst 2005.

Eine sachliche Konkurrenz dieser Fernstraßenverbindung zu den genannten Maßnahmen gemäß Bundesverkehrswegeplan (Ortsumgehungen) besteht nicht.

Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen

Die hessische Landesregierung beabsichtigt, den Verkehrslandeplatz Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen auszubauen. Aufgrund der räumlichen Distanz von ca. 60 km zum nordrhein-westfälischen Regionalflughafen Paderborn-Lippstadt hegt der Regionalrat erhebliche Befürchtungen, dass die derzeit gegebene Wirtschaftlichkeit des Flughafens Paderborn-Lippstadt („schwarze Zahlen“) im Fall der Realisierung des Projektes in Hessen erheblichen Schaden nehmen könnte. Dem Vernehmen nach ist die Realisie-

Die Realisierung von Kassel-Calden nur unter Inanspruchnahme erheblicher öffentlicher Mittel möglich. Aufgrund der geringen räumlichen Distanz zwischen Paderborn-Lippstadt und Kassel-Calden erwartet der Regionalrat Arnberg bei Realisierung des hessischen Flughafenprojekts unweigerlich negative Auswirkungen: Durch die Realisierung eines im wesentlichen aus öffentlichen Mitteln finanzierten Projektes in Hessen würde mit größter Wahrscheinlichkeit ein künftig ebenfalls dauerhaft zu subventionierender Flughafen Paderborn-Lippstadt erwachsen.

Der Regionalrat bittet die hessische und nordrhein-westfälische Landesregierung zu erörtern, ob in der gegebenen allgemeinwirtschaftlichen Situation und den „leeren öffentlichen Kassen“ die Realisierung des Projekts in Hessen tatsächlich unverzichtbar erscheint.

Auf die kritischen Resolutionen des Kreistages des Kreises Soest sowie des Regionalrates Ostwestfalen, Detmold, nehmen wir Bezug.