Aktionsbündnis pro TWE
c/o Dr. Rolf Westheider
Sperberstraße 12
49196 Bad Laer
E-Mail: ABproTWE@gmx.de
www.ab-pro-twe.de

Rundschreiben Februar 2019

Der aktuelle Sachstand in Kürze

In unserem letzten Newsletter im August 2018 berichteten wir unter anderem über die erfolgreiche Wiederaufnahme des Ausflugsverkehrs zwischen Lengerich und Bad Iburg. Dieser Streckenabschnitt war 2018 anlässlich der Landesgartenschau in Bad Iburg für zunächst leichte Lasten instandgesetzt worden. In diesem Zusammenhang wurde auch eine seit Jahren für den Zugverkehr gesperrte Brücke erneuert, so dass der Bahnhof Bad Iburg wieder auf der Schiene erreichbar ist. Die Vollertüchtigung dieses Streckenabschnitts (Streckenklasse D 4 / Achslast 22,5 t) wird in den Jahren 2021/22 erfolgen.

Sonderzug in Bad Iburg im August 2018

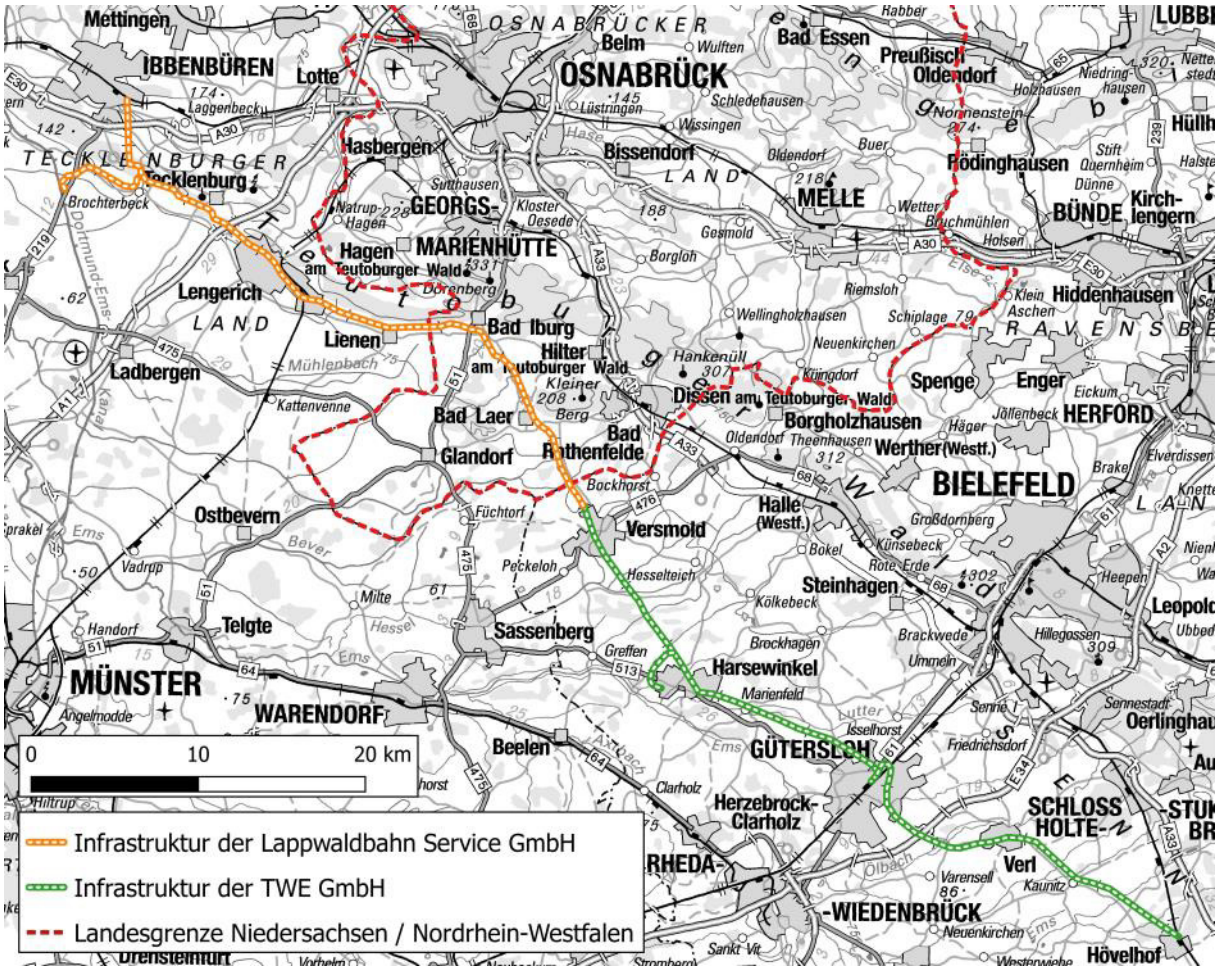
Im zweiten und dritten Quartal 2019 ist die Erneuerung weiterer Brücken südlich von Bad Iburg vorgesehen, so dass eine durchgehende Wiederinbetriebnahme der TWE-Gesamtstrecke möglicherweise noch in diesem Jahr erfolgen kann. Dann endlich können konkrete Schritte unternommen werden, um einen regelmäßigen Ausflugsverkehr auf der TWE-Strecke einzurichten.

Stand der Baumaßnahmen im Raum Ibbenbüren – Brochterbeck – Hafen Ibbenbüren-Dörenthe

Mitte August 2018 wurden die mit neuen Betonschwellen, neuer Schotterbettung und teilweise auch mit stärkeren Schienenprofilen ertüchtigten Streckenabschnitte Ibbenbüren – Brochterbeck und Brochterbeck – Hafen Ibbenbüren-Dörenthe mit Hilfe einer modernen Stopf- und Richtmaschine in die Planlage gebracht. Das Einebnen des Schotterbettes erfolgte im Anschluss daran durch eine zweite Spezialmaschine.

Seit dem 24. August 2018 ist der Hafen Ibbenbüren-Dörenthe nach mehrjähriger Unterbrechung wieder auf der Schiene erreichbar. An diesem Tag pendelte die Dampflok 78 468 der Eisenbahn-Tradition mehrmals mit einem historischen Zug zwischen Ibbenbüren und dem Hafen. Sonderzugfahrten zum Hafen sind übrigens auch in diesem Jahr wieder vorgesehen. Zugelassen ist der ertüchtigte Streckenabschnitt für die Streckenklasse D 4, so dass hier alle im Netz der deutschen Bahnen verwendeten Güterwagen ohne

Einschränkungen eingesetzt werden können. Die Ertüchtigung der Gleisanlagen im Hafenbereich wird ab Sommer 2019 erfolgen.



Die Strecke der Teutoburger Wald-Eisenbahn mit den Besitzverhältnissen seit Dezember 2015.
© GeoBasis-DE / BGK 2018 (Daten verändert)

Zweiter Bauabschnitt Landesgrenze NRW/Niedersachsen (nördl. Versmold) – Bahnhof Bad Iburg

Die zunächst vorgesehene weitere Ertüchtigung der Bahnanlagen zwischen Brochterbeck und Lengerich wurde zunächst zurückgestellt. Die Gründe dafür waren der Wunsch verschiedener Interessenten, vorrangig die Strecke zwischen Gütersloh und Lengerich möglichst schnell wieder für den Güterverkehr nutzen zu können und die noch ausstehende Gleisabsenkung im Bereich der Autobahnbrücke bei Lengerich im Zusammenhang mit dem sechsspurigen Ausbau der BAB 1.

Eine Wiederaufnahme des Güterverkehrs bedingt in erster Linie die Erneuerung von Brückenbauwerken in Glane südlich von Bad Iburg, von denen zwei derzeit für den Bahnbetrieb gesperrt sind und lediglich zu Bauzwecken befahren werden dürfen.

Marode Brücke am Kreuzbrink in Glane bei Bad Iburg. Hier dürfen nach vorausgegangenen Stabilisierungsmaßnahmen derzeit nur Baufahrzeuge verkehren. 2019 soll das fast 120-jährige Bauwerk aus der Anfangszeit der Bahn erneuert werden.

Der Bauabschnitt Landesgrenze (nördl. Versmold) – Bad Iburg umfasst folgende Maßnahmen (Bauzeit ca. zwei Jahre):

- Austausch von ca. 23.500 Holzschwellen gegen neue Betonschwellen vom Typ B 70 W
- Ertüchtigung und Erweiterung des Bahnhof Bad Iburg auf größere Gleislängen mit neuen Weichen, Einrichtung einer Ladestelle für Holz- und Schüttgut
- Ertüchtigung des Bahnhofs Bad Laer einschließlich Erneuerung des westlichen Umfahrgleises in vorhandener Lage, Bau eines neuen Bahnsteigs
- Schottertausch und Stopfarbeiten auf einer Länge von rund 15,2 km
- Erneuerung der Brücken Kreuzbrink und Schulstraße sowie der Brücke Glaner Bach (alle im Bad Iburger Ortsteil Glane)

Treffen der Bürgermeister an der Gleisbaustelle im Bad Laerer Ortsteil Müschen am 18. Februar 2019. Tobias Avermann (3. v. l.) aus Bad Laer und Michael Meyer-Hermann aus Versmold (2. v. l.) informierten sich vor Ort über den Fortgang der Arbeiten.

Gleisbau zwischen der Landesgrenze und Bad Laer

Lappwaldbahn übernimmt stilllegungsgefährdete Bahnlinie im Westerwald

Seit dem 26. November 2018 ist die Lappwaldbahn Service GmbH neuer Eigentümer der Strecke Altenkirchen – Selters im nördlichen Rheinland-Pfalz, die sich bislang im Eigentum der Westerwaldbahn GmbH (WEBA) befand. Das Eisenbahnunternehmen des Landkreises Altenkirchen als Eigentümer und Betreiber der rund 34 km langen Strecke war unter anderem aufgrund von Unsicherheiten bei der Vergabe von Fördermitteln durch das Land Rheinland-Pfalz nicht länger bereit, den weiteren Unterhalt der so genannten Holzbachtalbahn zu verantworten, obwohl hier täglich erhebliche Frachtmengen befördert wurden. Folglich wurde die landschaftlich sehr attraktive Nebenbahn Dritten zur Übernahme angeboten. Ein solches Bieterverfahren ist die Voraussetzung, um ein Stilllegungsverfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) einleiten zu können.

Es gab drei Bewerber, übrig blieb nach umfangreichen Verhandlungen die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS), die seit dem 26. November 2018 nun neuer Eigentümer der Strecke Altenkirchen – Selters ist. Die LWS wird 2019 zunächst dringend notwendige Reparaturen vor allem an den Brücken durchführen, bevor ab 2020 eine umfassende Ertüchtigung vorgesehen ist. Auswirkungen auf die Ertüchtigung der TWE-Strecke hat die Übernahme der Holzbachtalbahn nicht.

Teilreaktivierung der TWE-Strecke für den Personenverkehr rückt näher

Die Bewertung des Gutachters für die Reaktivierung der Teilstrecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl für den Schienenpersonenverkehr fiel im Dezember 2018 deutlich positiv aus. Die so genannte „Standardisierte Bewertung“ ergab für das TWE-Projekt einen Faktor von 1,6. Dieses Verfahren dient seit Ende der 70er-Jahre der Überprüfung der Förderwürdigkeit von Investitionsvorhaben des ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Erreicht werden muss in einem solchen Verfahren ein Wert von über 1.

Somit wird sich die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs lohnen und die Vermeidung von jährlich bis zu sechs Millionen Pkw-Kilometer als realistisch gesehen. Die Versammlung des Verbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe beschloss umgehend, das Reaktivierungsvorhaben beim Land NRW über den Regionalrat in Detmold zur Aufnahme in den ÖPNV-Plan anzumelden. Eine Wiederaufnahme des Reisezugverkehrs könnte nach Ansicht der Gutachter 2023 erfolgen.

Gleiserneuerung zwischen Niedick und Versmold durch das Unternehmen Captrain im Spätherbst 2018

Captrain ertüchtigt TWE-Schienenstrecke

2018 wurden weitere Abschnitte der derzeit nur für den Güterverkehr genutzten Streckenabschnitte Harsewinkel – Versmold bzw. – Harsewinkel West durch den Einbau von Betonschwellen zukunftsfähig gemacht. 2019 sollen weitere Baumaßnahmen in diesem Bereich folgen. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, die Gesamtstrecke auch zukünftig durchgehend mit Güterzügen befahren zu können. Die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs zwischen Gütersloh, Harsewinkel und Verl ist übrigens so konzipiert, dass auch in Zukunft weiterhin bei Tag und Nacht Güter- und Sonderzüge problemlos verkehren können.

Josef Högemann

Aktionsbündnis pro TWE (ABproTWE)