

Rundschreiben Januar 2022

10 Jahre Aktionsbündnis pro TWE!

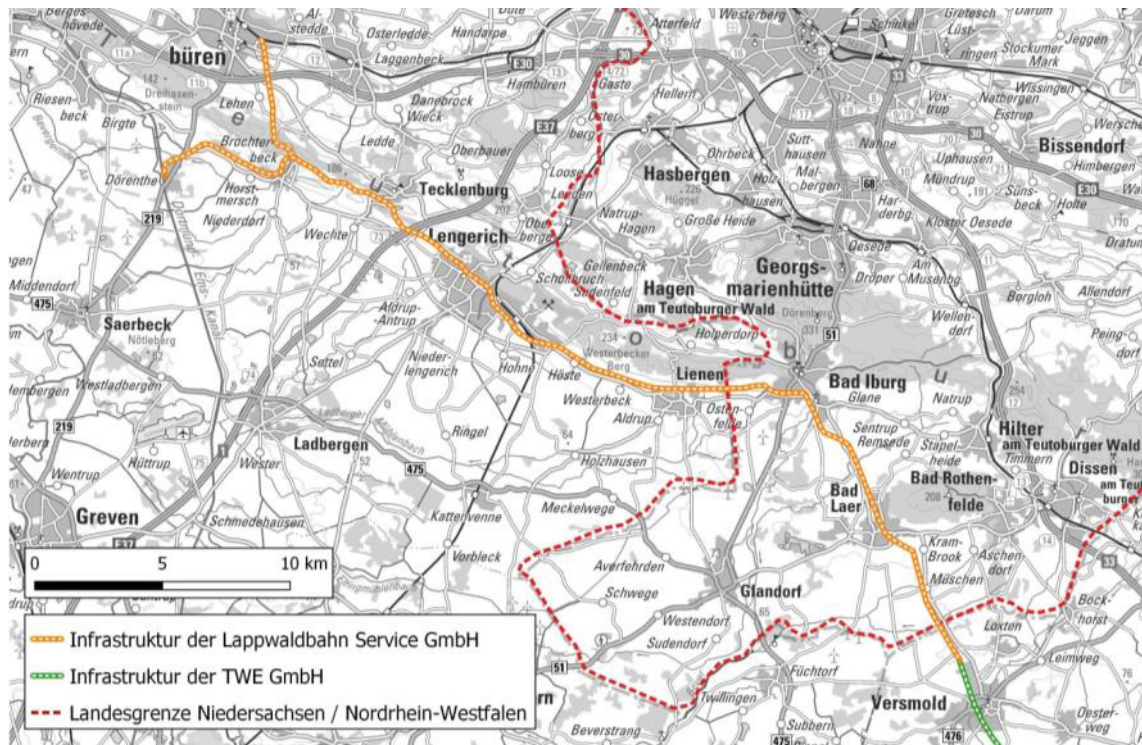
Am 10. Januar 2012 traf sich in Bad Laer in Bahnhofsnähe ein Haufen unverbesserlicher Optimisten und gründete das Aktionsbündnis pro TWE. Das ausgegebene Ziel lautete: Der langfristige Erhalt und die regelmäßige Nutzung der Strecke der Teutoburger Wald-Eisenbahn in den Bereichen Freizeit- und Tourismusverkehr sowie Güterverkehr. Seitdem konnte viel bewegt werden und die Sanierung der nördlichen TWE-Strecke durch die Lappwaldbahn schreitet unermüdlich voran. Ein großes Dankeschön geht an alle, die das ABproTWE und die Rettung und Wiederbelebung der TWE-Strecke in all den Jahren unterstützt haben! Und wir werden in unseren Bemühungen nicht nachlassen. Denn ein Blick auf unsere überlasteten Straßen zeigt, dass eine verkehrspolitische Wende überfällig ist und das Sterben von Bahnstrecken endgültig ein Ende haben muss, um zukunftsfähige Alternativen für den Personen- und Güterverkehr zu entwickeln.



Ertüchtigung der TWE-Strecke zwischen Bad Iburg und Lienen an der Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Foto (10.12.2021): Josef Högemann

Die Streckensanierung schreitet voran

Die Ertüchtigung des Nordabschnitts der Teutoburger Wald-Eisenbahn schreitet planmäßig voran. Nachdem 2021 der Abschnitt Landesgrenze (bei Müschen) – Bahnhof Bad Iburg fertiggestellt werden konnte und auch zwischen Bad Iburg und Lienen die alten Holzschwellen inzwischen durch Betonschwellen ersetzt wurden, konzentrieren sich die Gleisbauarbeiten nun auf den Abschnitt Lienen – Lengerich. Das Ziel ist, die Strecke Gütersloh – Lengerich ab Ende 2022 wieder durchgehend in Betrieb nehmen zu können.



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

Neben einer Nutzung im Güterverkehr steht die Strecke zwischen Gütersloh und Lengerich ab Ende 2022 grundsätzlich auch wieder einer touristischen Nutzung offen. Bis dahin müssen die Bahnsteige in Bad Laer, Bad Iburg, Lienen und Hölste wieder in einen sicheren Zustand versetzt werden. Dazu gehören auch die Zuwegungen, die bisher nicht überall im geforderten Standard vorhanden sind. Da sich das Betreiben von Personenverkehrsanlagen für touristische Zwecke nicht wirtschaftlich darstellen lässt und sie für den Güterverkehr der Lappwaldbahn auch nicht benötigt werden, kann deren Wiederherstellung nur mit Partnern erfolgen. Die wichtige Aufgabe, die Trassenkosten für Ausflugsverkehre auf ein attraktives Mindestmaß zu senken, hat die LWS Lappwaldbahn Service GmbH bereits geleistet. Mit aktuell nur vier Euro Nutzungsgebühr für den Kilometer Strecke steht die LWS im Vergleich zu anderen Infrastrukturbetreibern weit unten auf dem nach oben hin offenen Trassenpreiskatalog. Die Stationsgebühren sind in den vier Euro bereits inkludiert.

Perspektiven für den Hafen Ibbenbüren-Dörenthe

Der Hafen Ibbenbüren-Dörenthe steht nach mehrjähriger Unterbrechung seit 2021 wieder für den Umschlag von Gütern zur Verfügung. Um hier in größerem Umfang Baustoffe umschlagen zu können, sollen 2022 weitere Gleise ertüchtigt werden, u.a. auch das unter dem Ladekran hindurchführende Gleis direkt neben dem Kanal. Ab 2022 sind unter anderem Kiestransporte für die Firma Bergschneider in Vorbereitung. Die geplanten Züge müssen, wie zu Captrain-Zeiten vor 10 Jahren, dem Hafen zunächst über Ibbenbüren zugestellt werden, da mit einer Fertigstellung der Strecke zwischen Lengerich und Brochterbeck erst Ende 2024 zu rechnen ist.



Probeentladung am 26.10.2021 im Hafen Ibbenbüren-Dörenthe. Foto:Josef Högemann

An dieser Stelle sei ein Hinweis erlaubt: Die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) ist ein reines Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und kein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Zwar besteht zu einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie auch zu der unter dem Dach der Lappwaldbahn wirkenden Lappwaldbahn Cargo GmbH (LWC) eine Verbundenheit, doch müssen diese nicht zwingend auch den späteren Güterverkehr auf der TWE-Strecke durchführen. Den deutschen Güterverkehrsmarkt teilen sich neben der Deutschen Bahn inzwischen 452 öffentliche und 149 nichtöffentliche EVU (Stand September 2021). Somit bietet sich den am Bahnverkehr interessierten Unternehmen heute eine große Auswahl verschiedener Partner im Bereich der Bahnlogistik. Letzten Endes bestimmen aber die Unternehmen, wen sie mit ihren Transporten beauftragen. Die LWS kann somit auf Nachfrage stets nur eine grobe Einschätzung hinsichtlich des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens liefern.

Ibbenbüren – Lengerich zukünftig möglicherweise wieder mit öffentlichem Personennahverkehr?

1968 stellte die Teutoburger Wald-Eisenbahn den Personenverkehr zwischen Versmold und Ibbenbüren ein und übertrug die Konzession dafür den Verkehrsbetrieben Kreis Tecklenburg (VKT). Fortan verkehrten ausschließlich Omnibusse, bevor die TWE-Strecke ab 1976 wieder für den Tourismusverkehr an bestimmten Sommerwochenenden genutzt werden durfte. Warum es damals zur Einstellung des regulären Schienenverkehrs kam, liegt auf der Hand. Die Fahrzeuge waren veraltet, die Strecke, Bahnhöfe und Haltestellen in schlechtem Zustand und die Fahrzeiten zu lang. Hinzu kam der allgemeine Trend zum eigenen Auto.

Mehr als 50 Jahre später haben sich die Dinge geändert. Das Auto ist nicht mehr in jedem Fall die erste Wahl, zumindest nicht im Stadtbereich. Eine schnelle Regionalbahn zwischen Münster, Lengerich und Ibbenbüren ist inzwischen für viele durchaus vorstellbar oder gar gewünscht, zumal der dafür notwendige Schienenweg vorhanden ist. Selbstverständlich sind vor einer Reaktivierung der TWE-Strecke für den Personenverkehr viele Vorarbeiten zu leisten, wie beispielsweise für die Verkürzung der Fahrzeiten die technische Sicherung der Bahnübergänge, die Errichtung von Bahnhöfen oder die Anpassung der Haltestellen an den heute üblichen barrierefreien Standard sowie ggf. die Ausstattung der Strecke mit einem technisch unterstützten Zugsleitsystem. Auch müssen Bahn und bestehender Busverkehr sinnvoll miteinander vertaktet und eine Lösung für den abseits gelegenen Bahnhof Tecklenburg gefunden werden.

Um den volkswirtschaftlichen Nutzen einer solchen Regionalbahn nachzuweisen, wird derzeit an einer umfassenden Machbarkeitsstudie gearbeitet. Sollte sich eine solche Regionalbahn als sinnvoll erweisen und das Ergebnis der Kosten/Nutzen-Rechnung die Sinnhaftigkeit eines solchen Vorhabens bestätigen, dann ist aus heutiger Sicht der Weg für eine Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs auf unserer TWE Strecke frei und greifbar.

Nachruf

Für uns alle noch unfassbar ist der plötzliche Tod unseres Gründungsmitglieds Johannes Pohlmann. Wir werden seine froh gesinnte, stets optimistisch-anpackende Art nicht vergessen und unserem Hannes ein ehrendes Andenken bewahren.

Aktionsbündnis pro TWE

Josef Högemann