

Rundschreiben März 2025

Das Aktionsbündnis pro TWE hat sich diesmal mit der Veröffentlichung eines Rundschreibens etwas mehr Zeit als sonst üblich gelassen. Es sollten unbedingt die Ergebnisse einiger Potential- bzw. Machbarkeitsstudien zum Personen- und Güterverkehr auf der TWE-Strecke mit einfließen, doch deren Veröffentlichungen erfolgten zum Teil mit größeren Verzögerungen. Beginnen wollen wir mit einigen Informationen zum Stand der Ertüchtigungsmaßnahmen:

Hafen Ibbenbüren-Dörenthe

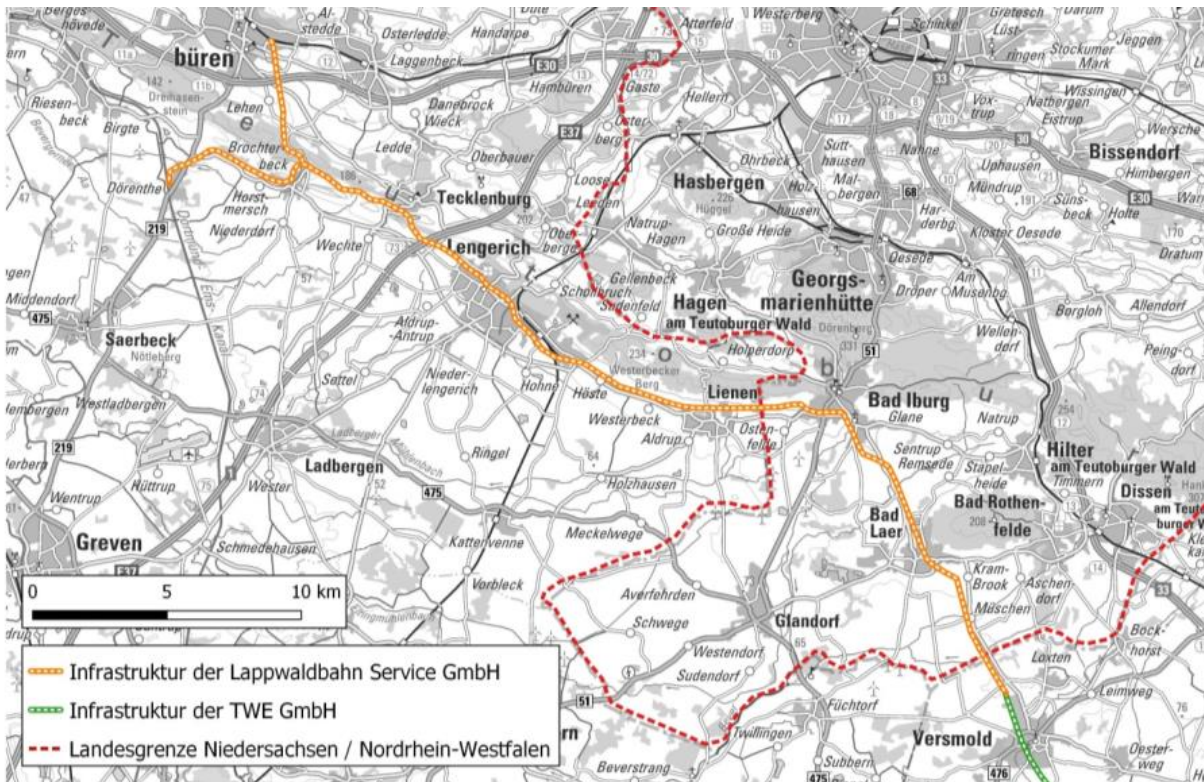
Im Jahr 2023 wurde das Hauptgleis unter dem Kran hindurch bis zum Damm der Bundesstraße 219 verlängert und mit einer Asphaltdecke eingedeckt. Ertüchtigt wurde auch das Gleis entlang der derzeit nicht genutzten Laderampe, das zum vorübergehenden Abstellen von Zugteilen benötigt wird. Nun sind alle Voraussetzungen dafür gegeben, dass dort Umschlag durch die Fa. Bergschneider stattfinden kann. Genutzt wurden die neuen Lademöglichkeiten erstmals im Oktober 2024, als zwei 3.300 t schwere Kalkzüge aus Scharzfeld (Südharz) den Hafen erreichten. Bespannt waren sie mit modernen Zweikraftlokomotiven, die sowohl unter Fahrdrabt mit elektrischem Antrieb verkehren können als auch auf nichtelektrifizierten Strecken mit Dieseltraktion.



Streckenabschnitt Brochterbeck – Lengerich (Westf)

Dieser Streckenabschnitt wird aller Voraussicht nach im Sommer 2025 wieder in Betrieb genommen werden, so dass u.a. der seit vielen Jahren eingestellte Ausflugsverkehr endlich wieder anlaufen kann. Neben dem Hauptgleis werden sämtliche noch vorhandenen Nebengleise ertüchtigt. Zum Einbau kommen durchgehend neue Betonschwellen und teilweise stärkere Schienenprofile. Auch alle Weichen erhalten Betonschwellen. Damit ist ein sicherer Bahnbetrieb ohne größere Reinvestitionen auf lange Sicht möglich. Sollte die Strecke zukünftig für den SPNV genutzt werden, sind somit bereits wichtige Vorarbeiten geleistet. Die künftigen Investitionskosten hierfür dürften dadurch deutlich geringer ausfallen. Die Ertüchtigung

gung des dann noch fehlenden kurzen Streckenabschnitts Vermold/Infrastrukturgrenze – Landesgrenze NRW/Niedersachsen soll im Herbst 2025 unter dem rollenden Rad erfolgen. Damit wäre dann der Nordteil der Strecke (Infrastruktur der Lappwaldbahn) vollständig ertüchtigt und kann insgesamt wieder für reguläre Verkehre genutzt werden.



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

Mögliche Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Ibbenbüren und Lengerich (Westf)

2019 hatte der Ibbenbürener Ratscherr Ernst Goldbeck die Verlagerung von Schülerverkehren auf die Schiene angeregt. Dieser Vorschlag stieß auf allgemeines Interesse, so dass im Jahr darauf eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wurde. Diese sollte Antworten darauf geben, ob eine Wiederaufnahme des 1968 eingestellten Schienenpersonenverkehrs – einschließlich des Schülerverkehrs – auf der Strecke Lengerich – Ibbenbüren im Interesse einer Verkehrswende volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Organisiert wurde die Vergabe dieser Studie über den Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Untersucht wurden vier Varianten:

- 1) Stundentakt Ibbenbüren – Lengerich mit Anschlussmöglichkeiten in Ibbenbüren Richtung Osnabrück und Rheine, in Lengerich Richtung Münster und Osnabrück,
- 2) Halbstundentakt Ibbenbüren – Lengerich mit Anschlüssen wie unter Punkt 1
- 3) Stundentakt Ibbenbüren – Lengerich – Münster
- 4) Halbstundentakt Ibbenbüren – Lengerich mit stündlicher Durchbindung nach Münster

Seit dem 5. März 2024 liegt das Ergebnis der Studie nun vor. Der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) hat in allen Varianten den geforderten Mindestwert von 1 überschritten. Der Stundentakt auf der TWE-Strecke mit Durchbindung nach Münster schnitt mit einem Wert von 1,2

am ungünstigsten ab, während bei einem Halbstundentakt Ibbenbüren – Lengerich ohne Durchbindung nach Münster mit 2,1 der höchste Wert erreicht wurde. Im letzteren Fall würden für einen investierten Euro folglich 2,1 Euro wieder zurückfließen.

Die beiden Varianten mit einer Durchbindung bis Münster sind nicht nur die teuersten, sondern auch die aufwändigsten. Der Netzbetreiber Deutsche Bahn (heute DB InfraGo) fordert für Lengerich eine kreuzungsfreie Ausfädelung der TWE-Anbindung aus der zweigleisigen Hauptbahn Hamburg – Ruhrgebiet, um den Betrieb auf dieser möglichst nicht zu behindern. Hinzu kommen Kapazitätsprobleme im Hauptbahnhof Münster, die zunächst beseitigt werden müssten. Im Bereich der TWE-Strecke wurden bzw. werden derzeit durch die LWS Lappwaldbahn Service GmbH für alle vier Varianten bereits wichtige Vorarbeiten geleistet, auch wenn die Strecke später noch auf höhere Geschwindigkeiten von 80 bzw. auf zwei kurzen Abschnitten 100 km/h noch ertüchtigt werden muss. Hinzu kommen der Bau neuer Bahnsteige, technischer Sicherungssysteme an den Bahnübergängen sowie ein signalisiertes Zugleitsystem. Vorgesehen ist der Einsatz moderner Akku-Triebwagen.

Das positive Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist nicht automatisch mit einer zeitnahen Realisierung verbunden, darauf weist der NRW ausdrücklich hin. Das weitere Vorgehen ist von der finanziellen Ausstattung des NRW sowie den zusätzlich zur Verfügung stehenden Mitteln des Landes NRW abhängig. Somit ist der zeitliche Ablauf für die folgenden Planungsschritte noch unklar.



Bildquelle: Allianz pro Schiene

Das Aktionsbündnis pro TWE hält es für sinnvoll, sich zunächst auf die kostengünstigere „In-sellösung“ Ibbenbüren – Lengerich zu konzentrieren, da der Bau eines Brückenbauwerks in Lengerich über die DB-Strecke sowie die Schaffung der notwendigen Kapazitäten in Münster

Hbf sehr zeitintensiv sein dürften. Eine Verlängerung der Regionalbahn-Linie über Lengerich hinaus bis Münster kann zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

Das Aktionsbündnis pro TWE appelliert an dieser Stelle an alle Entscheidungsträger, in geschlossenen Reihen das Projekt zu fördern. Denn gerade damit können vielfältige Synergien zwischen Infrastrukturentwicklung, Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und moderner Mobilität erst nutzbar gemacht werden. Selbst wenn der Weg bis zur Realisierung noch lang ist, so muss es nicht unbedingt 15 Jahre oder mehr dauern. Es geht auch schneller, wie es die Bentheimer Eisenbahn sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr bereits bewiesen hat und bei einem ihrer weiteren Vorhaben gerade beweist. Sie hat es mit kräftiger politischer Unterstützung in gerade einmal vier Jahren geschafft, die Strecke von Bad Bentheim nach Neuenhaus zu reaktivieren und das mit großem Erfolg. Nun wird sie bis in die Niederlande nach Coevorden verlängert, und das wiederum nach nur wenigen Jahren der Planung.

Das Aktionsbündnis pro TWE hält es für sinnvoll, in einem ersten Schritt ab 2025 den Ausflugsverkehr an Wochenenden wieder auf die Schiene zu bringen. Dafür müssen weder die Strecke ausgebaut noch teure Fahrzeuge beschafft werden. Nur wenn die Eisenbahn im Gespräch bleibt und die Menschen sich schon frühzeitig damit vertraut machen, dann bleibt auch der spätere Erfolg nicht aus. Es gibt bereits eine ganze Reihe Bahnen in Deutschland, die über den Zwischenschritt „Ausflugsverkehr“ in einem überschaubaren Zeitraum den regulären ÖPNV wieder aufnehmen konnten.



Ausflugsverkehr mit Schienenbussen der Osning-Bahn nebst Güterwaggon für den Fahrradtransport, Bad Laer im August 2014. Foto: ABproTWE

Weitere Machbarkeitsstudien im Bereich Personenverkehr

Bekanntlich soll im südlichen Bereich der TWE-Strecke im Dezember 2027 mit dem Fahrplanwechsel der Streckenabschnitt Harsewinkel – Gütersloh – Verl wieder im regelmäßigen Reisezugverkehr befahren werden, und zwar zunächst im Stundentakt. Sobald hier die Planfeststellung abgeschlossen ist und Baurecht vorliegt, wird mit den Ertüchtigungsmaßnahmen begonnen. Neben einer vollständigen Erneuerung der Gleisanlagen und der technischen Sicherung aller verbleibenden Bahnübergänge wird auch ein modernes Zugleitsystem installiert werden. Dieses sorgt für einen sicheren Bahnbetrieb auf der dann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h befahrenen TWE-Strecke. Eingesetzt werden moderne elektrische Triebwagen, deren Akkumulatoren an bestimmten Einspeisepunkten geladen werden können. Es handelt sich dabei um spurtstarke und besonders leise Triebwagen aus der Typenreihe Civity des spanischen Herstellers CAF, die seitens des NRW bereits im Rahmen einer Sammelbestellung durch mehrere Aufgabenträger aus Gesamt-NRW mit beauftragt wurden. Über dieses Paket wurden entsprechende Mengeneffekte u. a. in Form von günstigeren Einkaufspreisen für die Fahrzeuge generiert.

Untersucht wurden inzwischen auch die sich in Harsewinkel und Verl anschließenden Streckenbereiche bis Versmold und Hövelhof. Hier wird ein überraschend hoher Nutzen-Kosten-Index von 3,5 erzielt, ein Wert deutlich über dem geforderten Mindestindex von 1,0. Angesichts solcher Prognosen müsste umgehend in eine vertiefende Untersuchung eingestiegen werden, doch selbst dazu fehlen dem NRW bzw. auch dem Land NRW im Augenblick die finanziellen Mittel. Noch nicht bekannt ist das Untersuchungsergebnis für den Abschnitt Versmold – Lengerich, das im Frühjahr 2025 vorgestellt werden soll. Falls sich auch hier ein positiver NKI ergibt, macht die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs auf der rund 100 km langen Gesamtstrecke sogar Sinn und sollte dringend gefördert werden.

Übernahme der TWE GmbH durch die RDC Deutschland-Gruppe

Zum 1. November 2024 hat die RDC Deutschland-Gruppe das bisher zu Captrain Deutschland gehörende Unternehmen Teutoburger Wald-Eisenbahn GmbH (TWE GmbH) und damit den südlichen Streckenabschnitt Versmold – Harsewinkel – Gütersloh – Verl – Hövelhof übernommen. Die RDC Deutschland-Gruppe ist mit rund 320 Mitarbeitenden als führende Privatbahn in Schleswig-Holstein und im deutschen und europäischen Nachtzugverkehr aktiv. Sie gehört zur Railroad Development Corporation (RDC), einem mittelständischen Eisenbahn-Familienunternehmen aus Pittsburgh/USA. Zur Unternehmensgruppe gehören die RDC AUTOZUG Sylt GmbH (Sitz Westerland), die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (Sitz Niebüll), die RDC Asset GmbH (Sitz Hamburg), die RDC Deutschland GmbH (Sitz Hamburg) sowie die BTE BahnTouristikExpress GmbH (Sitz Nürnberg). „Mit dem Erwerb erweitern wir unser Leistungsangebot und werden als Partner die Zukunft Schiene aktiv gestalten. Insbesondere freuen wir uns darauf, (...) mit dem Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe das Reaktivierungsprojekt Harsewinkel-Gütersloh-Verl erfolgreich umzusetzen“, sagte Dr. Markus Hunzel, Chief Executive Officer von RDC Deutschland, in einer Pressemitteilung. Auch die TWE-Werkstatt zur Instandhaltung von Schienenfahrzeugen in Lengerich-Hohne wurde von der

RDC Deutschland-Gruppe übernommen, entsprechende Stellenausschreibungen für Fachpersonal sind bereits veröffentlicht worden.

Potenzialstudie TWE-Güterverkehr

Die Nutzungsmöglichkeiten der TWE-Strecke im Güterverkehr wurden lange Zeit nicht näher untersucht. Einige Unternehmen betrachten die Schiene als mögliche Alternative zum Straßenverkehr, während die Mehrheit dem allerdings skeptisch gegenübersteht. Bemängelt wird die Unzuverlässigkeit der Bahn ebenso wie fehlende Ansprechpartner, auch ist das Allgemeinbild der Eisenbahn in Deutschland einer Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene derzeit eher nicht zuträglich.



Von Harsewinkel West (Fa. Claas) kommend auf dem Weg nach Rumänien ist dieser Güterzug, der am 25. September 2023 von Josef Högemann bei Marienfeld aufgenommen wurde.

Welches Potenzial für den Schienengüterverkehr im Bereich der TWE vorhanden ist und welche Strategien einen Umstieg auf die Bahn erleichtern könnten bzw. verfolgt werden sollten, ist bislang ebenso wenig untersucht worden, wie notwendige Ausbaumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur. Dazu gehören vor allem neue Zugangspunkte, wie beispielsweise Ladestellen oder Gleisanschlüsse. Eine Studie sollte nun Licht ins Dunkle bringen. Sie wurde vor einigen Tagen veröffentlicht. Dazu wurde folgende Pressemeldung vom Landkreis Osnabrück herausgegeben:

Studie zeigt Potenzial der Teutoburger Wald-Eisenbahnstrecke für Güterverkehr

Eine Potenzialstudie zur Reaktivierung der Teutoburger Wald-Eisenbahnstrecke (TWE-Strecke) für den Güterverkehr ist abgeschlossen. Die Untersuchung, die von dem Betreiber der Nord-

strecke, der LWS Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) beauftragt sowie von den Wirtschaftsförderungen der Landkreise Steinfurt, Osnabrück und Gütersloh unterstützt wurde, beleuchtet aus technisch-logistischer Sicht die Verlagerbarkeit von Straßengüterverkehren auf die TWE-Strecke und identifiziert notwendige Erfordernisse, Potentiale und Hemmnisse. Die Ermittlung und betriebswirtschaftliche Beurteilung von Investitionskosten sowie der Nachweis eines wirtschaftlichen Betriebs der Strecke war kein Gegenstand der Studie, da diese in einem zu entwickelnden Nutzungskonzept betrachtet werden müssen. Durchgeführt wurde die Studie von Experten der Hochschule Osnabrück.

Die TWE-Strecke erstreckt sich über eine Streckenlänge von 100 Kilometern zwischen Ibbenbüren und Hövelhof und ist in eine Nord- und eine Südstrecke unterteilt. Derzeit ist die Nordstrecke teilweise gesperrt, wird derzeit durch die LWS baulich so in Stand gesetzt, um eine grundsätzliche Befahrbarkeit dieses Streckenabschnitts zu ermöglichen. Die Südstrecke von Versmold bis Hövelhof wird von einzelnen Unternehmen für den Transport von Gütern bereits genutzt.

„Ziel war es, das grundsätzliche Potenzial für die Verlagerung von Straßengüterverkehren auf die Schiene zu ermitteln und dafür notwendige Voraussetzungen sowie Maßnahmen zur Infrastrukturertüchtigung zu identifizieren“, erklärt Prof. Dr. Marcus Seifert von der Hochschule Osnabrück. Die Studie folgte einem mehrstufigen Ansatz: Neben einer detaillierten Bestandsaufnahme der TWE-Strecke, bei der mögliche neue Verladestellen identifiziert wurden, wurde auch eine Marktanalyse durchgeführt. Hierzu erhielten Unternehmen entlang der Strecke einen Fragebogen zu ihren Logistikanforderungen und ihrem Interesse an der Nutzung der reaktivierten Bahnstrecke. Die Antworten wurden schließlich ausgewertet. Ein weiteres Ergebnis der Studie ist das große CO₂-Einsparpotenzial: Unternehmen könnten ihre Emissionen um bis zu 80 % reduzieren, wenn sie auf die Schiene umsteigen.

Die Marktanalyse, die 104 Unternehmen einbezog, zeigt, dass 27 Unternehmen grundsätzlich Interesse an der Nutzung der Strecke haben. Dabei werden vor allem kombinierte Ladungsverkehre (d.h. Nutzung verschiedener Transportmittel wie LKW und Bahn, während die Ladung im selben Behälter bleibt) und Stückgutverkehre als realistische Szenarien identifiziert. Potenzielle Nutzungsschwerpunkte liegen in den Regionen Ibbenbüren, Bad Iburg/Georgsmarienhütte und Gütersloh.

„Die Bahn kann eine umweltfreundliche Alternative zu LKW-Transporten sein. Besonders in Zeiten steigender CO₂-Abgaben und Fachkräftemangels im Straßengütertransport kann die Schiene eine sinnvolle Ergänzung sein“, sind sich Christian Holterhues von der WEST, Thomas Serries von der WIGOS und Anna Niehaus von der pro Wirtschaft GT einig.

Die Studie zeigt, dass Investitionen in die Umschlaginfrastruktur entlang der gesamten TWE-Strecke und die weitere Ertüchtigung der Strecke erforderlich wären, um die Voraussetzungen für eine effizientere Nutzung zu schaffen. Ein zentraler Punkt ist die Schaffung eines „Bahncoachs“, der als Ansprechpartner für Unternehmen fungiert und den Übergang zum Schienengüterverkehr erleichtert.

„Unser Ziel ist es, eine leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur aufzubauen, die es Unternehmen erleichtert, ihre Logistik auf die Schiene umzustellen. Der Anfang ist mit der nahezu abgeschlossenen Ertüchtigung der Bahntrasse gemacht“, ergänzt Josef Högemann von der LWS Lappwaldbahn Service GmbH. Die LWS wird auf Basis der Studie mit weiteren Partnern ein Nutzungskonzept entwickeln und weitere Schritte zur Reaktivierung der Strecke erarbeiten, um die Schiene als nachhaltige Transportalternative zu stärken.

Die vollständige Studie finden Sie im Anhang oder zum Download auf der Webseite der LWS Lappwaldbahn Service GmbH:

https://www.lappwaldbahn.de/wp-content/uploads/2025/02/TWE-Studie-LogisNet-02_2025.pdf

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Aktiven vom Aktionsbündnis pro TWE