

Projektbeschreibung

Ausflugsbahn „Teuto-Express“ zwischen Gütersloh und Bad Laer

Zugfahrten mit historischen Fahrzeugen haben auf der TWE-Strecke eine lange Tradition. Seit 1976 verkehren sie in den Sommermonaten sowie zu besonderen Anlässen auch im Winter über die landschaftlich schöne Strecke. Volle Bahnsteige in Bad Laer, Tecklenburg oder Ibbenbüren waren vor allem an schönen Sommertagen eine Selbstverständlichkeit und nicht selten musste alles verfügbare Wagenmaterial mobilisiert werden, um allen Mitreisenden einen Sitzplatz anbieten zu können. Gerne hätte der in Lengerich ansässige Verein Eisenbahn-Tradition e.V. (ET) noch sehr viel mehr Fahrten angeboten, doch auch die ehrenamtlich tätigen Lokführer, Heizer, Schaffner usw. müssen das eine oder andere freie Wochenende für sich haben. Auch muss in den Wintermonaten sehr viel Zeit in die Unterhaltung der vielfach hochbetagten Fahrzeuge investiert werden.



Trotz personeller Grenzen und einem beschränkten Fahrzeugpark gab es immer wieder Überlegungen, in den Sommermonaten neben den historischen Dampfzügen auch einen regelmäßigen Ausflugsverkehr mit Schwerpunkt auf dem zunehmenden Fahrradtourismus zu entwickeln und diese Züge bei entsprechender finanzieller Unterstützung durch die Anliegergemeinden und Tourismusverbände anzubieten. Mit Hinblick darauf wurde der Triebwagen VT 03 von der Teutoburger Wald-Eisenbahn in Vereinsobhut übernommen. Dieses 90 Jahre alte Fahrzeug ist aufgrund seiner hohen Motorleistung in der Lage, drei

zweiachsige Personenwagen bzw. Güterwagen für den Fahrradtransport mitzuführen. Ein regelmäßiger Ausflugsverkehr mit Triebwagen oder Diesellok sowie zusätzlichen Dampfzugfahrten zu bestimmten Anlässen, wie z. B. Weihnachtsmärkte, Stadtfeste oder andere Großveranstaltungen würde nicht nur die Strecke wieder stärker in das Bewusstsein der Menschen zurückbringen, sondern wäre auch ein Gewinn für die gesamte Region östliches Münsterland/Teutoburger Wald. Besonders profitieren könnte davon die örtliche Gastronomie. Man muss erkennen, dass der Tagesgast heute nicht mehr allein wegen der schönen Wandermöglichkeiten und des guten Essens den Teutoburger Wald besucht, sondern mit dem Gefühl etwas Besonderes erlebt zu haben nach Hause fahren möchte. Apropos An- und Abreise von Urlaubs- und Übernachtungsgästen: Diese können dann auch durchaus bequem mit dem historischen Ausflugszug erfolgen.

Kein Ausflugsverkehr ohne moderate Streckennutzungsgebühren

Die Gebühren für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sind ein wesentlicher Kostenfaktor in der Gesamtkalkulation für touristische Zugangebote. Die seit Dezember 2011 von der TWE AG verlangten 19,79 € pro Kilometer machen den Einsatz von Ausflugszügen auf der Teutoburger Wald-Eisenbahn schwer möglich, da sie zu Fahrpreisen führen, die keinem Fahrgast vermittelbar sind. Dazu ein Beispiel:

Die Hin- und Rückfahrt von Gütersloh Nord nach Bad Laer (rund 66 Streckenkilometer) würde mit fast 1.000 € allein für die Trassenutzung zu Buche schlagen. Um diese Summe aufzubringen, müssten beispielsweise bei einem Fahrpreis von 12,50 € für die Hin- und Rückfahrkarte 80 Vollzahler (Erwachsene) im Zug sitzen. Bei einem Trassenpreis von 4 € hingegen würden 20 Personen reichen. Zu bedenken ist, dass zusätzlich Betriebskosten pro gefahrenen Kilometer anfallen, u.a. für Dieselkraftstoff oder Steinkohle, Versicherungen, Fahrzeugunterhaltung und ggf. auch Überführungsfahrten. Diese Kosten richten sich nach der Art der eingesetzten Fahrzeuge. Personalkosten entstehen keine, da alle Tätigkeiten ehrenamtlich durch die Vereinsmitglieder geleistet werden.



Es gibt in Deutschland zahlreiche Bahnen, die entweder ausschließlich touristischen Verkehren dienen oder aber von Ausflugszügen befahren werden. Trassennutzungsgebühren zwischen 3 und 5 € für solche Verkehre sind hier die Regel. Alternativ besteht natürlich die Möglichkeit, den Ausflugsverkehr bei höheren Trassenentgelten durch einen Aufgabenträger zu subventionieren.

Ausflugszüge zwischen Gütersloh und Bad Laer

Die schwierige Situation im TWE-Nordabschnitt (Streckensperrungen) macht die Wiederaufnahme des traditionellen Ausflugsverkehrs zwischen Ibbenbüren und Bad Laer derzeit nahezu unmöglich. Um neue Akzente zu setzen, plant der Eisenbahn-Tradition e.V. in Zusammenarbeit mit der Osning-Bahn e.V. die Aufnahme eines regelmäßigen Fahrtenprogramms zwischen Gütersloh, ggf. auch Bielefeld, und Bad Laer. Vorgesehen sind drei Zugfahrten pro Richtung mit einem historischen Triebwagen bzw. einer Diesellok an jeweils einem festen Sonntag im Monat im Zeitraum zwischen Mai und Oktober. Zu besonderen Anlässen, wie Stadtfesten etc., sollen zusätzlich Fahrten mit einer Dampflok angeboten werden.



Das Angebot wird sich vor allem an Familien mit Kindern richten. Aber auch Radtouristen sollen auf ihre Kosten kommen. Um diese Fahrten zum Erfolg werden zu lassen, muss neben einem moderaten Fahrpreis ein schlüssiges Vermarktungskonzept entwickelt werden, um möglichst viele potentielle Fahrgäste zu erreichen. Das Aktionsbündnis pro TWE wird das Vorhaben unterstützen und bei den Stadt- und Gemeindeverwaltungen sowie den Tourismusverbänden detailliert vorstellen.

Ungeklärt ist neben der Trassenpreisfrage derzeit noch der Fahrzeugeinsatz. Lokomotiven und Wagen der Eisenbahntradition sind in Lengerich-Hohne stationiert und müssten aufgrund der

Streckensperrungen bei Bad Iburg jeweils umständlich und mit zusätzlichen Kosten verbunden über Osnabrück, Bünde und Herford nach Gütersloh überführt werden. Wesentlich leichter hat es da die Osning-Bahn e.V., die von Bielefeld aus starten könnte. Schwierigkeiten macht auch das vorübergehende Abstellen der Sonderzüge im Bahnhof Gütersloh Nord, denn die dortigen Gleisanlagen werden auch an Wochenenden für den umfangreichen überregionalen Captrain-Güterverkehr benötigt.

Ausflugsziele und Sehenswürdigkeiten in fußläufiger Nähe der Stationen

Besonders für Fahrgäste, bei denen nicht nur der Weg das Ziel ist, sind neben gastronomischen Angeboten auch bequem zu Fuß erreichbare Sehenswürdigkeiten interessant. Bei einem ein- bis zweistündigen Aufenthalt gilt es dabei nicht nur die Zeit bis zur Rückfahrt zu überbrücken, sondern auch als erlebnisreichen Bestandteil des Ausflugs positiv zu erleben. Neben den oftmals durch historische Bebauung geprägten Ortszentren zählen dazu besonders:

Bad Laer: Erlebnis-Kurpark

Unmittelbar an den Bahnhof anschließend, macht der neugestaltete Erlebnis-Kurpark das niedersächsische Sole-Heilbad zu einer idealen Zielstation für Ausflugsfahrten mit dem Teuto-Express. Nach einer guten Stunde Fahrzeit aus Richtung Gütersloh können sich Erwachsene bei einem Spaziergang rund um den Glockensee die Beine vertreten, an dem als Sole-Pavillon gestalteten Gradierwerk die gesunde salzhaltige Luft inhalieren oder eine Wanderung durch den für seine Wildorchideen bekannten Wald des angrenzenden Blombergs unternehmen. Nicht nur für Familien



mit Kindern ermöglichen das Wassertretbecken im Salzbach und der angrenzende Barfuß-Pfad wie auch die originellen Installationen im Garten der Sinne mancherlei Kurzweil. Der ebenfalls nahegelegene historische Ortskern bietet eine umfangreiche Gastronomie, dort finden sonntagnachmittags in der Konzertmuschel auf dem Thieplatz zudem Freiluftkonzerte statt.

Niedick: Vermolder Bruch

Die reich strukturierte Landschaft rund um den auf halber Strecke zwischen Harsewinkel und Vermold gelegenen Haltepunkt Niedick eignet sich nicht nur für ornithologisch Interessierte als Ausgangspunkt für Wanderungen in das angrenzende Naturschutzgebiet „Vermolder Bruch“. Das von lichtigem Erlen-Bruchwald begrenzte Feuchtwiesenschutzgebiet zwischen den Auebereichen von Aabach, Ziegenbach und Hessel ist ein idealer Lebensraum für viele wild lebende Pflanzen- und Tierarten, vor allem von selten gewordenen Wat- und Wiesenvögeln. Insgesamt kommen im Gebiet 16 Brutvogelarten vor, die in Nordrhein-Westfalen auf der Roten Liste der gefährdeten Arten geführt werden. In Sichtweite zur TWE-Strecke befindet sich zudem eine Aussichtsplattform, wo für Reisegruppen ein Bedarfshalt möglich wäre. Besonders für Schulklassen bietet sich diese Station als

Start- bzw. Zielpunkt für naturkundliche Führungen an, die z.B. durch die Biologische Station Gütersloh/Bielefeld durchgeführt werden könnten.

Marienberg: Klosterhof und Abteikirche

In ca. 300 m Entfernung vom Bahnhof Marienberg bietet sich die 1185 gegründete ehemalige Zisterzienserabtei Marienberg als sehenswertes Ausflugsziel an. Bis zur Auflösung im Jahre 1803 befand sich in Marienberg eines der bedeutendsten und einflussreichsten Klöster in Westfalen. Die 1222 geweihte spätromanische Abteikirche mit ihrer barocken Innenausstattung und der berühmten Johann-Patroclus-Möller-Orgel sowie das zwischen 1699 und 1702 erbaute Abteigebäude zeugen noch heute vom einstigen Reichtum des Konvents. Ein privater Klostergarten und das angegliederte Hotel Klosterpforte mit dem Restaurant „Klosterstübchen“, ein Klosterkeller, ein Biergarten und ein Café laden im idyllischen Klosterhof den Besucher ein, hier die Zeit bis zur Rück- oder Weiterfahrt zu verweilen.

Gütersloh: Stadtmuseum Gütersloh

Etwa 400 m vom Nordbahnhof lockt am südlichen Zielpunkt das Stadtmuseum Gütersloh die aus Richtung Bad Laer kommenden Fahrgäste. Die mit dem Europäischen Museumspreis ausgezeichnete Dauerausstellung umfasst neben stadthistorischen Exponaten der ostwestfälischen Kreisstadt zwei sehenswerte Abteilungen zur Medizin- und Industriegeschichte sowie wechselnde Sonder- und Wanderausstellungen. Das Museumsareal besteht aus mehreren historischen Gebäuden, darunter einem um 1750 errichteten Fachwerkhaus, einem 1874 als Kornlager erbauten Backsteinhaus und dem in einem aufwändigen Verfahren translozierten Bücker-Haus, wo im Ambiente des 19. Jahrhunderts das Museumscafé den Besucher einlädt. Im Sommer bietet auch sonntags das Umfeld hin zum benachbarten Kolbeplatz eine abwechslungsreiche Außengastronomie.

Verknüpfung mit Bahnradrouten und örtliche Angebote für den Fahrradtourismus

Ein Personenzugverkehr eröffnet zwischen Bad Laer und Gütersloh die Möglichkeit, an einer TWE-Station mit dem mitgenommenen eigenen Rad auszusteigen und eine individuelle Tour auf einem der ausgeschilderten Rad(rund)wege oder dem Abschnitt eines Radfernweges zu beginnen. Das Angebot, Teilstrecken oder die ganze Rückfahrt auf der TWE-Strecke zurücklegen zu können, macht dabei auch für weniger gut konditionierte Gelegenheitsradfahrer entlegener Ziele erreichbar. Tourenvorschläge für die Kombination Teuto-Express und Fahrrad könnten sein:

- Bad Laer – Hilter – Bad Rothenfelde – Bad Laer (Rund um den Kleinen Berg).

20 km Rundweg auf Teilen der „Grenzgängerroute Teuto-Ems“ und „BahnRadRoute Teuto-Senne“.

Start/Ziel: TWE-Station Bad Laer

- Bad Laer – Glandorf – Bad Iburg – Hilter – Bad Rothenfelde – Bad Laer (Sole & Kneipp-Route).

49 km Rundweg durch den Heilbädergarten des südlichen Osnabrücker Landes, der im Teutoburger Wald ein wenig Kondition aber verlangt, aber auch durch die flache Landschaft südlich davon verläuft.

Start/Ziel: TWE-Station Bad Laer

- Radrouten Bad Laer. – Versmold (Grenzgängerroute Teuto-Ems).

52 km über Hilter, Bad Iburg, Lienen, Glandorf und Füchtorf

43 km über Bad Rothenfelde, Dissen, Borgholzhausen und Bockhorst

11 km über Winkelsetten und Müschen

Bis zu 14 Mal werden mit dem Rad die Landesgrenzen zwischen Niedersachsen (Wegweiser grün/weiß) und Nordrhein-Westfalen (rot/weiß) bzw. die historisch bedeutende Konfessions- und Wirtschaftsgrenzen zwischen der

Grafschaft Ravensberg (Preußen), dem Fürstbistum Münster (Westfalen) und dem Hochstift Osnabrück (Hannover) gequert. Die Wege sind größtenteils verkehrsarm, asphaltiert und durch das zumeist flache Streckenprofil auch für Familien mit Kindern geeignet.

Start/Ziel: TWE-Stationen Bad Laer/Versmold oder in Gegenrichtung Versmold/Bad Laer

- Versmold – Greffen – Harsewinkel – Marienfeld – Oesterweg – Versmold (Der Picknicker).

60 km Rundweg durch die urwüchsigen Naturräume des Versmolder Bruches, der Binnendünen der Boomberge und des 4.000 Jahre alten Hühnermoores. Das nicht nur für Ornithologen interessante Aussichtsplateau am Versmolder Bruch, der Grillplatz am Warendorfer Landweg in Greffen und der Klosterladen am Klosterhof Marienfeld sind ideale Picknick-Plätze auf der Tour.

Start/Ziel: TWE-Stationen Versmold, Harsewinkel oder Marienfeld, auch Teilstrecken möglich

- Harsewinkel – Greffen – Marienfeld – Harsewinkel (Spökenkieker-Route).

35 km Rundweg im Zeichen des Spökenkickers, auf dem die Binnendünen der Boomberge, der Ikarus-Flugplatz, das Motorrad- und Puppenmuseum und das Kloster Marienfeld liegen. Die landschaftlich reizvolle Strecke macht den Weg zur idealen Tagestour für Familien und Sportbegeisterte.

Start/Ziel: TWE-Stationen Harsewinkel oder Marienfeld, auch Teilstrecken möglich

- Marienfeld – Herzebrock – Clarholz – Marienfeld (Prälatenweg).

32 km Rundweg von der ehemaligen 1185 gegründeten Zisterzienserabtei Marienfeld durch die Pixeler Heide zu dem um 860 als Kanonissenstift gegründeten ehemaligen Benetiktinerinnenkloster Herzebrock und zum 1133 gegründeten ehemaligen Prämonstratenserstift Clarholz.

Start/Ziel: TWE-Station Marienfeld

- Marienfeld – Gütersloh (BahnRadRoute Hellweg-Weser).

16 km zunächst auf dem „Europa-Radweg R1“ entlang der Lutter, vorbei am Hühnermoor und durch die offene Landschaft von Blankenhagen und Pavenstädt, dann auf dem „Wassererlebnispfad Dalke“.

Start/Ziel: TWE-Stationen Marienfeld/Gütersloh oder in Gegenrichtung: Gütersloh/Marienfeld

		Zug 1	Zug 3	Zug 5				Zug 2	Zug 4	Zug 6
ab	Gütersloh Nord	09:50	12:50	15:50		ab	Bad Laer	11:38	14:38	17:38
ab	Blankenhagen	09:56	12:56	15:56		ab	Müschchen	11:43	14:43	17:43
ab	Marienfeld	10:07	13:07	16:07		ab	Versmold	11:57	14:57	17:57
ab	Harsewinkel	10:16	13:16	16:16		ab	Niedick	12:04	15:04	18:04
ab	Niedick	10:25	13:25	16:25		ab	Harsewinkel	12:12	15:12	18:12
ab	Versmold	10:34	13:34	16:34		ab	Marienfeld	12:19	15:19	18:19
ab	Müschchen	10:43	13:43	16:43		ab	Blankenhagen	12:29	15:29	18:29
an	Bad Laer	10:51	13:51	16:51		an	Gütersloh Nord	12:35	15:35	18:35

Musterfahrplan mit drei Zugpaaren von Gütersloh Nord nach Bad Laer. Es ist eine Abstimmung mit den zwischen Bielefeld und Hamm verkehrenden Zügen vorgesehen, um u.a. eine bequeme Anreise aus Herford und Bielefeld bzw. Rheda-Wiedenbrück sicherzustellen.

Zubringerverkehr anlässlich von Großveranstaltungen, Stadt- und Volksfesten

Gut besuchte Großveranstaltungen wie Stadt- und Volksfeste, teils inkl. verkaufsoffener Sonntage, überfordern oftmals die Kapazitäten der in den Ortszentren vorgehaltenen PKW-Stellplätze und gehen mit einer Belastung von Nebenstraßen in Wohngebieten durch auswärtigen Parkplatz-Suchverkehr einher. Neben einer Reduzierung der Verkehrsprobleme kann ein veranstaltungsbezogenes Personenzugangebot als Marketinginstrument zur gegenseitigen interkommunalen Bewerbung und Terminabstimmung von Stadt- und Volksfesten genutzt werden. Regelmäßige jährliche Veranstaltungen für die Teuto-Express Museumsbahn könnten sein:

Bad Laer

- Mitte Juni: Historischer Markt
- Anfang August: Fest der Tausend Fackeln
- Ende September: Leineweber-Markt

Versmold

- Februar: St. Petri-Markt/Sünne Peider
- August: Stadtfestival (inkl. verkaufsoffener Sonntag)

Harsewinkel

- Februar/März (Sonntag vor Rosenmontag): Karnevalsumzug
- März/April (2. Wochenende nach Ostern): Kleesamenmarkt
- Mai (Muttertag): Marienfelder Fahrradfrühling

Gütersloh

- Mitte März und Anfang Mai: Gütersloher Frühling (inkl. verkaufsoffener Sonntag)
- Mai/Juni (Pfingsten): Weinmarkt und Pfingstkirmes
- Ende September: Michaeliskirmes (inkl. verkaufsoffener Sonntag)
- Mitte/Ende Oktober: Schinkenmarkt

Ausflugsverkehr auf den Gleisen der Teutoburger - Wald Eisenbahn mal ganz modern. Die Ausflugsbahn könnte durchaus hilfreich sein, die Menschen wieder an das Bahnfahren zu gewöhnen. Seit 1978 ruht auf der TWE-Strecke der Personenverkehr.



Vermarktung über örtliche und regionale Aufgabenträger für Tourismus und Stadtmarketing

Eine erfolgreiche Vermarktung des Teuto-Express auf der TWE-Strecke Bad Laer – Gütersloh kann nur in Kooperation und mit organisatorischer Unterstützung der örtlichen und regionalen Aufgabenträger für Tourismus und Stadtmarketing gelingen. Die Ansatzpunkte sind breit gefächert und vielfältig:

- Einheitlicher Marktauftritt und umfängliche, frühzeitige Darstellung der Fahrplantage und Kombinationsangebote in allen lokalen Informationsmedien (Tagespresse, Stadtmagazine und Anzeigenblätter), Berücksichtigung der Terminhinweise in allen gedruckten und digitalen Veranstaltungskalendern
- Vorverkauf der Fahrkarten inkl. Platzreservierung bzw. der Kombikarten inkl. Vermittlung und Organisation der gebuchten Zusatzleistung wie z.B. Stadtführung, geführte Radtour oder Wanderung am Zielort
- Professionelle schematische und kartografische Darstellung der empfehlenswerten Fahrradrouten entlang des Streckenabschnitts Gütersloh-Bad-Laer als gedruckter Flyer und im Internet

- Begrüßung durch örtliche (ehrenamtliche) „Lotsen“ an den Bahnstationen, die ankommenden Ortsunkundigen Auskünfte zum Weg geben, Info- und Kartenmaterial oder GPS-Tracker der (gfs. vorgebuchten) Fahrrad- und Wanderrouten aushändigen oder zu einer auf die Rückfahrtzeit abgestimmten (kostenlosen) Stadtführung einladen
- Aufstellen professionell gestalteter Info-Schautafeln mit Teuto-Express-Fahrplan, detailliertem Ortsplan und Hinweisen zur Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten, Beginn der Rad- und Wanderwege etc. auf dem jeweiligen TWE-Bahnhof

Ausflugsverkehre auf vergleichbaren Strecken

Nebenbahn Syke – Eystrup (Der Kaffkieker)

Streckenlänge	37,2 km
Spurweite	1.435 mm
Trassenpreise	Grundpreis je Zug-km 3,10 € für einen Zug bis zu 12 Radsätzen zuzüglich ab 13 Radsätzen je Radsatz 0,26 €
Infrastrukturunterhaltung	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya
Eisenbahnverkehrsunternehmen	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya
Nutzung Güterverkehr (regelm.)	Teilstrecke Eystrup – Hoya (ca. 170.000 t pa)
Nutzung SPNV (regelm.)	Schülerverkehr Eystrup - Hoya
Fahrpreis Gesamtstrecke	Hin- und Rückfahrt 10 €

Die Nebenbahn führt zwischen Weser und Hache durch einen ausgesprochen ländlich strukturierten Raum entlang der Geest. Erschlossen werden die Naherholungsgebiete um Syke, Bruchhausen-Vilsen, Hoya und Eystrup. Im Jahr 2013 verkehren in den Sommermonaten vorwiegend Triebwagen im Zeitraum von Anfang Mai bis Ende September jeweils am 1. und 3. Sonntag im Monat sowie an vielen zusätzlichen Tagen. In Syke und Eystrup besteht jeweils Anschluss an die Züge der Deutschen Bahn, die bis Bremen, Hannover Hamburg (mit Umsteigen) und Osnabrück verkehren. In Bruchhausen-Vilsen, etwa in Streckenmitte, schließt die meterspurige Museumseisenbahn nach Asendorf an, die in den Sommermonaten regelmäßig an allen Samstagen und Sonntagen vorwiegend mit historischen Dampfzügen befahren wird. Weitere Informationen und Ansprechpartner für Ihre Gruppen- oder Fahrradmeldungen findet der Fahrgast im TourismusService Bruchhausen-Vilsen, Telefon 04252 / 93 00-50, E-Mail: tourismus@bruchhausen-vilsen.de

Bremerhaven – Bad Bederkesa

Streckenlänge	25,2 km (17,6 km Museumsbahn)
Spurweite	1.435 mm
Infrastrukturunterhaltung	Deutsche Bahn im Abschnitt Bremerhaven-Speckenbüttel - Schaufenster Fischereihafen Museumseisenbahn Bremerhaven - Bederkesa im Abschnitt Bremerhaven-Speckenbüttel – Bad Bederkesa
Trassenpreise	für Personenverkehr 2,80 € für Güterverkehr nach Absprache
Eisenbahnverkehrsunternehmen	Museumseisenbahn Bremerhaven - Bederkesa
Nutzung Güterverkehr (regelm.)	Netzbereich Deutsche Bahn Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Speckenbüttel
Nutzung SPNV (regelm.)	Netzbereich Deutsche Bahn Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Speckenbüttel
Fahrpreis Gesamtstrecke	Hin- und Rückfahrt 15 €

Die Museumseisenbahn befindet sich im „Elbe-Weser-Dreieck“ zwischen der Seestadt Bremerhaven und dem Kurort Bad Bederkesa. Es handelt sich um eine ehemalige Nebenstrecke der Deutschen Bundesbahn, die vor der Gesamtstilllegung bewahrt werden konnte und heute ausschließlich touristischen Zwecken dient. Sie schließt in Bremerhaven-Speckenbüttel an das Netz der Deutschen Bahn an, wo Anschluss an den Regionalverkehr der Deutschen Bahn in die Richtungen Bremen und Cuxhaven besteht. Gefahren wird in den Monaten Mai bis Oktober in der Regel an jedem ersten und dritten Sonntag. Hinzu kommen weitere Fahrten zu bestimmten Anlässen. Die Züge verkehren über Bremerhaven-Speckenbüttel hinaus bis zum Schaufenster Fischereihafen und machen auf dem Weg dorthin auch in Bremerhaven Hbf Station. Neben planmäßig eingesetzten Diesellokomotiven kommen zeitweise auch Dampflokomotiven zum Einsatz. Sehenswert ist der Bahnhof von Bad Bederkesa, der mitsamt seinem Umfeld nach historischem Vorbild saniert wurde. Dort präsentiert sich das Personal der Museumsbahn an den Betriebstagen stilecht in Uniformen der Deutschen Bundesbahn der 50er Jahre.

Die Unterhaltung der vereinseigenen Strecke erfolgt mit finanzieller Unterstützung u.a. der Anliegerorte vorwiegend durch Vereinsmitglieder. Zu deren Aufgaben gehören die Vegetationskontrolle im Gleisbereich, Reparaturen am Oberbau sowie die Wartung der Signalanlagen und Bahnsteige.

Rahden – Uchte

Streckenlänge	25 km
Spurweite	1.435 mm
Infrastrukturunterhaltung	Rhein-Sieg-Eisenbahn
Trassenpreise	Personenzüge 3 € Güterzüge 6 €
Eisenbahnverkehrsunternehmen	Rhein-Sieg-Eisenbahn
Nutzung Güterverkehr (regelm.)	nein
Nutzung SPNV (regelm.)	nein
Fahrpreis Gesamtstrecke	Hin- und Rückfahrt 10 €

Die heute ausschließlich von Ausflugszügen befahrene Strecke ist ein Teil der früheren Bundesbahnstrecke Rahden – Nienburg, deren Erhaltung privater Initiative zu verdanken ist. Die Nebenbahn führt durch einen stark landwirtschaftlich geprägten Raum mit nur geringer Bevölkerungsdichte und diente zuletzt vor allem dem Güterverkehr der Torfindustrie um Uchte. Gefahren wird in der Regel mit einer mehrteiligen Schienenbuseinheit der früheren Deutschen Bundesbahn sowie mit einem Triebwagen, der früher in Diensten der Moerser Kreisbahn gestanden hat. Planmäßiger Betrieb findet im Jahr 2013 an sechs Sonntagen in den Monaten Mai bis Oktober statt. Dazu kommen weitere sechs Betriebstage nach Sonderplan, sowie zahlreiche Charterfahrten. Auch fremde Vereine sind immer wieder mit ihren eigenen Zügen auf der Strecke zu beobachten.

Hagen – Bochum-Dahlhausen (Ruhrtalbahn)

Streckenlänge	36,6 km
Spurweite	1.435 mm
Infrastrukturunterhaltung	Deutsche Bahn (DB Netze) in den Abschnitten Hagen Hbf Oberwengern und Hattingen – Bochum-Dahlhausen TouristikEisenbahnRuhrgebiet (TER) im Abschnitt Oberwengern - Hattingen
Trassenpreise	Personenverkehr 3,20 €, Güterverkehr nach Anfrage
Eisenbahnverkehrsunternehmen	Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte
Nutzung Güterverkehr (regelm.)	Hagen – Oberwengern, Hattingen – Bochum-Dahlhausen
Nutzung SPNV (regelm.)	Hattingen – Bochum-Dahlhausen
Fahrpreis Gesamtstrecke	Hin- und Rückfahrt 17 €

Die Ruhrtalbahn führt durch die „Wiege des Ruhrgebiets“ und war eine wichtige Transportader für den einst allgegenwärtigen Steinkohlenbergbau und die Hüttenindustrie. Heute ist das Ruhrtal ein attraktives Wandergebiet mit nach wie vor starkem Bezug zur industriellen Vergangenheit. Einige sehenswerte Museen – darunter das Eisenbahnmuseum in Bochum Dahlhausen – erinnern an die Zeit der Industrialisierung dieser Region. Seit 2005 verkehren zwischen Mai und Oktober die Züge der RuhrtalBahn auf der historischen Bahntrasse entlang der Ruhr. Gefahren wird jeweils freitags sowie an Sonn- und Feiertagen nach festem Fahrplan. Dieses Angebot hat sich inzwischen zu einem „Motor“ für die touristischen Aktivitäten im Ruhrtal entwickelt. Nachdem im ersten Jahr rund 28.000 Fahrgäste die Züge genutzt haben, können inzwischen mehr als 40.000 Fahrgäste pro Jahr gezählt werden. Der Eisenbahnbetrieb wird mit fünf hauptamtlichen Kräften und zahlreichen ehrenamtlichen Helfern durchgeführt. Das attraktive Angebot ist aber nur möglich, weil die Städte Hagen und Bochum sowie der Ennepe-Ruhr-Kreis den Zugverkehr auf der Linie durchs Ruhrtal fördern. Der Regionalverband Ruhr (RVR) mit seinem Infrastrukturunternehmen TouristikEisenbahnRuhrgebiet (TER) hat den Erhalt des Streckenabschnitts Hattingen – Wengern Ost möglich gemacht und stellt die laufende Unterhaltung sicher.

Hintergrundinformationen zur Teutoburger Wald-Eisenbahn

Die rund 100 km lange Teutoburger Wald-Eisenbahn wird seit 1978 nicht mehr von regulären Reisezügen befahren. Es verblieben im Personenverkehr lediglich Ausflugsfahrten vornehmlich in den Sommermonaten mit dem Schwerpunkt nördlich von Bad Laer. Veranstalter ist der in Lengerich ansässige Verein Eisenbahn-Tradition e.V.

Ansonsten dient die Strecke der Teutoburger Wald-Eisenbahn nur noch dem Güterverkehr. Der zunächst noch rege Transport von Einzelwagen und Wagengruppen verlor ab den 1990er Jahren zunehmend an Bedeutung und konzentrierte sich mehr und mehr auf wenige Großkunden. Diese Entwicklung ist keineswegs TWE-spezifisch, sondern nahezu im gesamten europäischen Eisenbahnnetz zu beobachten. Die Ursachen sind vielfältig und u.a. auf den ungleichen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße zurückzuführen.

Eine Kompensation des rückläufigen Einzelwagen- und Wagengruppenaufkommens auf der TWE-Strecke ermöglichten steigende Frachtmengen der Benteler-Gruppe, die in Kooperation mit der Deutschen Bahn über die Strecke durch Teutoburger Wald-Eisenbahn geführt wurden und zeitweise einen Umfang von bis zu 300.000 t p. a. erreichten. Im Zusammenhang mit der Übernahme der TWE-Strecke durch das Eisenbahnunternehmen Captrain Deutschland entfielen diese Kooperationsfahrten im Oktober 2010 aus Wettbewerbsgründen jedoch, so dass seither lediglich noch die Teilstrecken Gütersloh Nord – Gütersloh-Spexard, Gütersloh Nord – Versmold und Ibbenbüren – Hafen Dörenthe für den Güterverkehr genutzt werden. Der verbliebene Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr auf der TWE-Strecke wird seit Oktober 2010 von DB Schenker Rail mit eigenen Betriebsmitteln und eigenem Personal abgewickelt.

Streckensperrungen bei Bad Iburg und Tecklenburg

Aufgrund von Bahndamm- und Brückenschäden mussten ab August 2010 Teile der Bahnlinie aus Sicherheitsgründen für den Zugverkehr gesperrt werden. Des Weiteren ist der Oberbau an vielen Stellen aufgrund unzureichender Instandhaltung abgängig, so dass noch weitere Streckensperrungen mittelfristig nicht auszuschließen sind. Vor diesem Hintergrund hat sich das Aktionsbündnis pro TWE gegründet, um eine drohende Stilllegung der TWE-Strecke nördlich von Versmold mit alternativen Betriebskonzepten zu verhindern.

Für den Südteil der Nebenbahn zeichnen sich inzwischen neue Perspektiven ab. Hier wird die Wiederaufnahme des regulären Schienenpersonenverkehrs (SPNV) zwischen Harsewinkel und Verl ab 2016/17 immer wahrscheinlicher. Die notwendige Vermessung der Eisenbahnanlagen, Bahnübergänge und entsprechenden Nebenanlagen wurden inzwischen ausgeschrieben. Mit der SPNV-Reaktivierung ist eine Bestandsgarantie für den überwiegend durch den Landkreis Gütersloh verlaufenden TWE-Südabschnitt verbunden, so dass zwischen Hövelhof und Versmold langfristig Schienengüterverkehr ebenso möglich sein wird wie die Ausdehnung des SPNV auf den gesamten Südabschnitt.

Die Situation nördlich von Versmold ist aufgrund fehlender Nutzung und des schlechten Zustandes sowohl der Gleisanlagen wie auch der Ingenieurbauwerke ungleich komplizierter. Die Entwicklung von Neuverkehren – ohnehin ein schwieriges Thema – ist aufgrund der Streckensperrungen und der hohen Streckennutzungsgebühren derzeit sehr schwierig. Das Aktionsbündnis pro TWE prüft derzeit Möglichkeit, den Bahnbetrieb im Nordteil der TWE-Strecke in neuer Trägerschaft unter Beteiligung der Landkreise Osnabrück und Steinfurt weiterzuführen. Im ersten Schritt wird es darum gehen, die Bahntrasse als eine für den Schienenverkehr gewidmete Anlage in ihrer Gesamtheit mit allem Nebengleisen etc. zu erhalten und die Anbindung des Hafens Dörenthe im Güterverkehr langfristig sicherzustellen. Priorität hat ferner eine langfristige Bestandsgarantie für den Abschnitt Versmold – Bad Laer, auf dem kurzfristig keine größeren Baumaßnahmen zu erwarten sind, als Voraussetzung zur Aufnahme eines regelmäßigen Ausflugsverkehrs aus Gütersloh.



Die Wiederherstellung der durchgehenden Befahrbarkeit des gesamten Nordabschnitts wird vor allem eine Frage der Finanzierbarkeit sein und möglicherweise auch nur in einzelnen Schritten erreicht werden können. Dazu sind im Bereich von Brochterbeck und Bad Iburg umfangreichere Oberbauarbeiten notwendig. Nicht unwesentlich ist, inwieweit sich das Unternehmen Captrain daran beteiligen wird bzw. muss. Angestrebt wird zunächst die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts Lengerich – Bad Iburg – Bad Laer, um Perspektiven für die Anbindung nach Münster bzw. Osnabrück entwickeln zu können. An einer durchgehenden Wiederbefahrbarkeit der gesamten TWE-Strecke zwischen Ibbenbüren und Gütersloh ist natürlich auch der Verein Eisenbahn-Tradition e.V. interessiert.