

# Projektbeschreibung

## Ausflugsbahn „Teuto-Express“

### Ibbenbüren– Tecklenburg – Bad Iburg – Bad Laer (– Gütersloh)

Im Herbst 2013 stellte das Aktionsbündnis pro TWE in zwei Projektstudien die perspektivischen Möglichkeiten eines regelmäßigen Ausflugsverkehrs auf den Gleisen der Teutoburger Wald-Eisenbahn vor. Damals war die TWE-Strecke infolge von Schäden an Brücken und Erdbauwerken schon seit mehreren Jahren nicht mehr durchgehend befahrbar. Nach Einschätzung des damaligen Eigentümers und Betreibers Captrain Deutschland GmbH galt die Nebenbahn in ihrem Nordteil zwischen Vermold und Ibbenbüren bzw. Hafen Ibbenbüren-Dörenthe als nicht entwicklungsfähig und somit auch als nicht erhaltungswürdig.

Um eine drohende Stilllegung abzuwenden, war das Aktionsbündnis pro TWE bereits im Jahr zuvor an die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) in Bonn herangetreten, um gemeinsam ein Sanierungs- und Betriebskonzept für die Strecke zu entwickeln. Dabei spielten Überlegungen, die Strecke neben einer Nutzung im Güterverkehr zukünftig auch verstärkt für touristische Verkehre zu nutzen, eine besondere Rolle. Leider erwies sich die Zusammenarbeit mit der RSE aus verschiedenen Gründen als nicht tragfähig, so dass im Herbst 2014 erste Kontakte mit der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) in Weferlingen geknüpft wurden.

#### **Streckenübernahme durch die Lappwaldbahn Service GmbH**

Ende 2014 schrieb die Captrain-Infrastrukturtochter Teutoburger Wald-Eisenbahn GmbH den nördlichen Streckenabschnitt Vermold – Ibbenbüren Ost/Hafen Ibbenbüren-Dörenthe im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens nach § 11 AEG zur Übernahme aus. Sollte eine Stilllegung der Bahnanlage verhindert werden, musste nun binnen drei Monaten ein Interessent gefunden werden, der bereit war, die marode Schienenstrecke zu übernehmen und zu sanieren. Im Januar 2015 kam es in Weferlingen zu einem mehrstündigen sehr konstruktiven Gespräch zwischen Vertretern des Aktionsbündnisses pro TWE und der Geschäftsleitung der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS), die sich einige Tage später offiziell um die Übernahme des stilllegungsbedrohten Nordteils der TWE-Strecke bewarb.

Wenig später trat die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) in umfangreiche Verhandlungen mit dem Unternehmen Captrain Deutschland GmbH, den Verwaltungen des Landkreises Osnabrück, der Kreise Gütersloh und Steinfurt und weiteren Akteuren mit dem Ziel ein, den nördlichen TWE-Abschnitt noch im Laufe des Jahres 2015 zu erwerben und die Sanierung ab 2016 einzuleiten. Gleichzeitig erstellte die LWS ein eigenes Zustandsprofil der Strecke, um die Kosten für die Sanierung der Ingenieurbauwerke und des Oberbaus ermitteln zu können. Ferner kam es zu ersten sehr erfolgversprechenden Gesprächen mit potentiellen Kunden im Güterverkehr.

Im Laufe des Jahres 2015 gelang es der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS), alle wichtigen Weichen für eine Streckenübernahme zu stellen, bevor am 2. Dezember 2015 die Kaufverträge gezeichnet werden konnten.

### **Das Sanierungskonzept der Lappwaldbahn Service GmbH**

Die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) hat ein tragfähiges rund 11 Millionen € umfassendes Sanierungskonzept entwickelt, dessen Finanzierung sich auf mehrere Säulen stützt. Neben der LWS, die einem Eigenanteil von rund 2,5 Millionen € einbringen wird, werden auch der Landkreis Osnabrück und die Kreise Gütersloh und Steinfurt das Projekt finanziell unterstützen. Ferner sind der Bund und das Land Niedersachsen mit Fördermitteln beteiligt.

Die Ertüchtigung der Bahnanlage auf die heute übliche Streckenklasse D 4 wird sich in mehreren Bauabschnitten über einen Zeitraum von sechs Jahren erstrecken. Das heißt aber nicht, dass auf noch nicht umgebauten Abschnitten nicht auch schon vorher Züge fahren können. Die LWS strebt an, die Gesamtstrecke bis Ende 2018 wieder freigeben zu können. Bis dahin sollen die heute nicht mehr befahrbaren Brücken und Bahndämme saniert sein. Damit wäre u.a. die Wiederaufnahme des durchgehenden Ausflugs- bzw. Tourismusverkehrs möglich. Die Lappwaldbahn Service GmbH wird im Zuge der Streckenertüchtigung auch Gleise wiederherstellen, die schon lange nicht mehr nutzbar oder teilweise sogar nicht mehr vorhanden sind. Auch in Tecklenburg – einer der zukünftig wichtigsten Bahnhöfe für den Ausflugsverkehr – wird es zukünftig wieder ein funktionsfähiges Nebengleis geben.

In einem ersten Schritt wird im Zeitraum von September 2016 bis März 2017 zunächst die Hafenanbindung Brochterbeck – Hafen Ibbenbüren-Dörenthe für die Streckenklasse D 4 ertüchtigt. Eingebaut werden hier wie auch in den übrigen Bereichen der Streckengleise ausschließlich fabrikneue Betonschwellen mit neuer Schotterbettung. Parallel dazu erfolgen Voruntersuchungen und planerische Tätigkeiten im Vorfeld einer umfassenden Sanierung aller Brücken und der schadhafte Bahndämme. Einige Brücken und Erdbauwerke werden noch im Jahr 2017 instand gesetzt.

Etwa ab März/April 2017 erfolgt der Umbau und die Ertüchtigung des Streckenabschnitts Ibbenbüren und Tecklenburg einschließlich der Nebengleise. Saniert bzw. erneuert werden ferner der Bahndamm bei Tecklenburg sowie einige Brücken. Auch sind in diesem Jahr erste Schritte auf dem Weg zum Ausbau des Hafens Ibbenbüren-Dörenthe durch die Firma Bergschneider vorgesehen.

Im Jahr 2018 werden sich die Arbeiten auf die Ertüchtigung des Streckenabschnitts Tecklenburg – Lengerich-Hohne einschließlich der Nebengleise konzentrieren. Weitere drei Jahre wird die Ertüchtigung der Bahninfrastruktur zwischen Lengerich und Versmold sowie weiterer Brücken in Anspruch nehmen, bevor Ende 2021 ein Zustand erreicht sein wird, der einen langfristigen aus der Trassennutzung finanzierten Betrieb der Infrastruktur mit überschaubaren Instandhaltungskosten zulassen wird.

### **Zwischenlösung: Ausflugsverkehr Gütersloh – Bad Laer**

Die Streckensperrungen zwischen Brochterbeck und Tecklenburg sowie im Bereich von Bad Iburg ließen nach 2010 den zuvor fast 40 Jahre lang sehr erfolgreichen Ausflugsverkehr zwischen Ibbenbüren und Bad Laer zum Erliegen kommen. Um den „Teuto-Express“ auf der

TWE-Strecke nicht sang- und klanglos untergehen zu lassen, initiierte das ABproTWE in Zusammenarbeit mit den Anbietern historischer Zugfahrten „Eisenbahn-Tradition e.V.“ und „Osning-Bahn e.V.“ Ausflugsfahrten auf der TWE-Strecke zwischen Gütersloh und Bad Laer. Angeboten wurden ab 2014 sowohl Pendelfahrten als auch Zielfahrten, wie beispielsweise zum „Fest der 1000 Fackeln“ oder zum Spargelessen nach Bad Laer. Das Zugangebot zwischen Gütersloh und Bad Laer erfolgte von wenigen Ausnahmen abgesehen auf eigenes wirtschaftliches Risiko der beiden Vereine.

Die Erfahrungen der Jahre 2014 bis 2016 zeigten, dass die Zielfahrten auf eine gute bis sehr gute Resonanz stießen, die Pendelfahrten hingegen nicht in ausreichendem Maße nachgefragt wurden, um diese eigenwirtschaftlich durchführen zu können. Durchschnittlich nutzten etwa 250 Fahrgäste pro Betriebstag das Angebot. Um kostendeckend fahren zu können, müssten jedoch mindestens 350 Fahrgäste befördert werden. Durch gezieltes Marketing sowie durch die Abstimmung des Fahrplans auf Veranstaltungsangebote entlang der Strecke ist die Nachfrage durchaus noch steigerungsfähig, jedoch besteht stets eine erhebliche Abhängigkeit vom Wetter, so dass durchschnittlich 250 Fahrgäste pro Betriebstag als eine realistische Größe angenommen werden können. Neue Perspektiven werden sich erst dann ergeben, wenn die Strecke über Bad Laer hinaus wieder befahrbar ist, womit nach dem aktuellen Stand der Dinge wohl erst 2018 gerechnet werden kann. Folglich wurde das Angebot für 2017 einstweilen auf wenige Betriebstage reduziert.

Rückblickend betrachtet war die Einrichtung eines Ausflugsverkehrs zwischen Gütersloh und Bad Laer ein wichtiger Schritt in unseren Bemühungen um den Erhalt des Nordteils der Teutoburger Wald-Eisenbahn, auch wenn die Nachfrage nicht immer den Erwartungen entsprach.

### **Perspektiven ab 2018**

Der Sanierungsplan der Lappwaldbahn Service GmbH sah ursprünglich die durchgehende Wiederherstellung der Streckenbefahrbarkeit bis Ende 2017 vor. Vor dem Hintergrund nicht rechtzeitig zur Verfügung stehender Fördermittel (siehe Newsletter Januar 2017) wird der Streckenabschnitt Bad Laer – Bad Iburg möglicherweise erst verspätet wieder in Betrieb gehen.

Parallel zu den Gleisbauarbeiten wird eine schrittweise Instandsetzung der Bahnsteige erfolgen. Ebenso wird der Bahnhof Tecklenburg wieder ein zweites Gleis erhalten, um dort bei Bedarf Sonderzüge abstellen zu können. Dem Bahnhof Tecklenburg wird in Zukunft eine ganz besondere Bedeutung im Ausflugsverkehr zukommen, sollten die Pläne zum Bau einer Seilbahn in den höher gelegenen Ort sowie einer Sommerrodelbahn in die Tat umgesetzt werden. Das Bahnhofsgebäude mit angebautem Güterschuppen aus der Anfangszeit der Bahn wurde im vergangenen Jahr an einen Privatinvestor verkauft, der es in den ursprünglichen Zustand zurückversetzen möchte. Wiederhergestellt werden Nebengleise aber auch in den Bahnhöfen Bad Laer und Bad Iburg, so dass auch hier das Abstellen von Sonderzügen bzw. das Umsetzen von Triebfahrzeugen möglich sein wird.

Noch nicht abschließend geklärt ist, welche Rolle der Eisenbahn in Zusammenhang mit der Landesgartenschau 2018 in Bad Iburg zukommen wird. Diese Frage wird erst im Frühjahr 2017 beantwortet werden, wenn die Förderung der sehr aufwändigen Brückeninstandset-

zung über die Straße „Wwischen den Wellen“ bei Bad Iburg durch das Land Niedersachsen sichergestellt ist. Die Lappwaldbahn Service GmbH als neuer Infrastruktureigentümer und -betreiber wird im Gleisbereich rechtzeitig die notwendigen Voraussetzungen schaffen, um einen Zubringerverkehr auf der Schiene zu ermöglichen.

### **Planmäßige Fahrten ab 2018 in der Sommersaison**

Grundsätzlich ist zunächst zu klären, in welchem Umfang ein Ausflugszugangebot auf der TWE-Strecke gewünscht wird und wie es gestaltet werden soll. Vereine wie die Eisenbahn-Tradition, die Osning-Bahn oder auch andere werden personell nicht in der Lage sein, den Ausflugsverkehr alleine zu organisieren. Auch werden sie nicht an jedem Wochenende ihre Dienste anbieten können, denn ihre Arbeit erfolgt auf ehrenamtlicher Basis. Sollte mittel- bis langfristig ein regelmäßiger Wochenendverkehr ins Auge gefasst werden, wird ein Teil der Leistungen zukünftig bei einem entsprechenden Anbieter eingekauft werden müssen.

Nach Wiederherstellung der Streckenbefahrbarkeit könnte der Ausflugsverkehr ab 2018 zumindest im Abschnitt Ibbenbüren – Lengerich – Bad Iburg wieder anlaufen. Nachdem das Angebot aufgrund der Bahndamm- und Brückenschäden einige Jahre ausgesetzt werden musste, wird es sicher eine gewisse Zeit dauern, ehe die Nachfrage wieder frühere Werte erreichen wird. Das Aktionsbündnis pro TWE schlägt daher vor, Dampfzugfahrten zunächst nur jeweils einmal im Monat im Zeitraum von Mai bis September zwischen Bad Iburg bzw. Bad Laer und Ibbenbüren anzubieten. Zeitlich um zwei Wochen versetzt können Fahrten mit einer historischen Diesellok oder einem Triebwagen das Angebot verdichten, so dass über die Sommermonate hinweg alle zwei Wochen Ausflugszüge verkehren würden. Ergänzend besteht in Abhängigkeit von den noch auszuführenden Brückeninstandsetzungsarbeiten an einigen Wochenenden in den Sommermonaten die Möglichkeit, mit Ausflugszügen aus Gütersloh das Zugangebot verdichten.

Für den Fahrbetrieb stehen verschiedene historische Fahrzeuge bzw. Zügeinheiten zur Verfügung. Der Verein Eisenbahn-Tradition (ET) aus Lengerich betreibt einen historischen Zug im Stil der ersten Hälfte der 1950er Jahre, der wahlweise mit einer Dampflok oder einer historischen Diesellokomotive bespannt werden kann. Der Zug verfügt über einen Bistro-Wagen, WC-Anlagen, eine Beschallungsanlage und bietet je nach Zuglänge bis zu 200 Reisenden einen Sitzplatz.

Des Weiteren verfügt ET über einen historisch wertvollen Diesel-Triebwagen aus dem Jahr 1927. Das betagte Fahrzeug ist ausreichend motorisiert, um mehrere Personenwagen mitführen zu können. Somit kann es im planmäßigen Ausflugsverkehr ebenso eingesetzt werden wie für kleinere Reisegruppen im Charterverkehr.

Die Bielefelder Osning-Bahn setzt einen dreiteiligen historischen MAN-Triebwagenzug aus den 1960er Jahren ein. Die Fahrzeuge verfügen über eine Beschallungsanlage, Theken zum Verkauf kleiner Speisen und Getränke und über eine WC-Anlage pro Fahrzeug. Möglich ist bei den Zügen beider Vereine die Mitnahme von Fahrrädern.

## **Die Kosten des Ausflugsverkehrs auf der TWE-Strecke**

Die Vereine Eisenbahn-Tradition und Osning-Bahn unterhalten und betreiben ihre historisch wertvollen Fahrzeuge mit ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern, die sehr viel Freizeit investieren, um sie in einem sicheren betriebsfähigen Zustand zu halten.

Das Alter der Lokomotiven, Triebwagen und Personenwagen erfordert einen erhöhten Unterhaltungsaufwand, der nicht zum Nulltarif zu haben ist. Teure Ersatzteile – mitunter müssen sie von Hand angefertigt werden – gehen ebenso ins Geld wie Betriebsstoffe (Kohle, Dieselmotorkraftstoff, Schmierstoffe), Mieten für die sichere Abstellung der Fahrzeuge, Versicherungen usw. Jedes Fahrzeug muss in regelmäßigen Abständen von Sachverständigen untersucht und für die Nutzung freigegeben werden, ähnlich wie ein Auto beim „TÜV“. Zuvor fallen oft erhebliche Aufarbeitungskosten an, die bei einer Dampflok in der Regel sechsstelligen Beträge erreichen. Und das Geld muss über die Fahrtenprogramme erwirtschaftet werden.

Weitere Kosten entstehen durch die Streckennutzung, die in etwa mit einer Maut vergleichbar sind. Diese Gebühren erheben die Betreiber von Schieneninfrastrukturen, um ihre Anlagen zu erhalten. Auf den Streckenteilen von Captrain und der Lappwaldbahn Service GmbH sind derzeit pro Kilometer 5 € zu entrichten. Bei einem Angebot mit zweieinhalb Zugpaaren zwischen Bad Laer und Ibbenbüren, so wie es in früheren Jahren bestanden hat, fallen somit für ca. 200 gefahrene Streckenkilometer ca. 1.000 € Trassennutzungsgebühren an.

Diese Aussage trifft auch für drei Zugpaare Gütersloh – Bad Laer mit ebenfalls ca. 200 km zu.

### **Kostenkalkulation der Vereine Eisenbahn-Tradition und Osning-Bahn:**

Für einen Dampfzug mit acht Personenwagen der Eisenbahn-Tradition beträgt der Zuschussbedarf pro Regelfahrttag (zweieinhalb Zugpaare Ibbenbüren – Bad Laer / ca. 200 km) 2.500 € zzgl. 1.000 € Trassenkosten. Beim Dieselzug mit bis zu fünf Personenwagen liegt der Betrag bei 1.100 € plus Trassenkosten. Der Einsatz eines Triebwagens mit zwei Personenwagen erfordert den geringsten Zuschussbedarf mit 800 € zzgl. 1.000 € Trassenkosten. Zusätzlich geplante Zielfahrten würde der Verein dagegen eigenverantwortlich durchführen.

Die Osning-Bahn rechnet bei drei Zugpaaren Gütersloh – Bad Laer (ca. 200 km) mit einem Zuschussbedarf von 1.000 € inklusive Trassenkosten je Regelfahrttag und führt Zielfahrten so wie Eisenbahn-Tradition ebenfalls eigenverantwortlich durch.

Text: Josef Högemann, Aktionsbündnis pro TWE