

Rundschreiben August 2017

Gleisertüchtigung im Plan

Am 1. September 2016 ist die Ertüchtigung des von der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) übernommenen TWE-Nordanschnitts im Rahmen einer offiziellen Feierstunde am Hafen Ibbenbüren-Dörenthe angelaufen. Im Laufe der folgenden Monate wurden zunächst zwischen dem Hafen und dem Bahnhof Brochterbeck sämtliche Holz- und Stahlschwellen gegen fabrikneue Betonschwellen vom Typ B 70 W getauscht. Diese Bauart findet auch auf Schnellfahrstrecken und im hoch belasteten Güterverkehrsnetz der Deutschen Bahn Verwendung.



Entladung der Betonschwellen in Ibbenbüren Dörenthe



Schwellenwechsel im Bocketal nahe der Stärkefabrik Kröner



Rund eine Tonne Schotter wird pro Meter Gleis benötigt.



Für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr zu gebrauchen.

Im Mai 2017 verlagerten sich die Baumaßnahmen auf den Abschnitt Ibbenbüren – Brochterbeck, dessen Fertigstellung bis zum Spätherbst 2017 erwartet wird. Das Schottern der Gleise ist nunmehr für August/September 2017 vorgesehen, bevor mit Hilfe einer Hochleistungsstopfmaschine das Schotterbett verdichtet und das Gleis millimetergenau in die richtige Lage gebracht wird. Schließlich

wird ein großer Teil der Bahnübergänge mit neuen Fahrbahnen versehen. Die Erneuerung der restlichen Übergänge folgt im kommenden Jahr.

Nach Abschluss der Baumaßnahmen im Bereich Ibbenbüren – Brochterbeck – Hafen Ibbenbüren-Dörenthe gegen Ende des Jahres 2017 wird der Streckenabschnitt Brochterbeck – Tecklenburg in Angriff genommen, nachdem bereits in diesem Jahr die Reparatur des schadhafte Bahndamms in diesem Bereich erfolgen wird. Gleichzeitig wird mit der vorläufigen Instandsetzung des Streckenabschnitts Lengerich-Hohne Pbf – Bad Iburg begonnen, um einen Sonderzugverkehr zur Landesgartenschau 2018 nach Bad Iburg zu ermöglichen. Die eigentliche Ertüchtigung der Strecke für hohe Lasten wird in diesem Bereich erst ab etwa 2020 beginnen. Noch in diesem Jahr wird auch die für den Zugverkehr gesperrte Brücke über die Straße „Zwischen den Wellen“ westlich von Bad Iburg umfangreich saniert und für hohe Lasten ertüchtigt.



Hier hilft kein Flickwerk! Die Brücke muss grundlegend saniert werden. Die Arbeiten beginnen im Herbst.

Altes Raiffeisen-Lager in Ibbenbüren-Dörenthe als regionaler Stützpunkt der LWS

Der ursprüngliche Wunsch der Lappwaldbahn, das historische Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen in Bad Iburg zu erwerben, zu sanieren und zukünftig als regionale Anlaufstelle zu nutzen, konnte aufgrund einer völlig überzogenen Preisvorstellung des derzeitigen Eigentümers bislang nicht umgesetzt werden. Leider verschlechtert sich der Zustand der erhaltenswerten Gebäude zusehends, zumal keinerlei Instandhaltungsmaßnahmen erkennbar sind. Auch ist ein mögliches Nutzungskonzept seitens des Eigentümers nicht bekannt. Es wäre jammerschade, wenn die historische Bausubstanz auch weiterhin dem Verfall preisgegeben würde und eines Tages nicht mehr sanierbar wäre. Wer sehen möchte, wie so etwas enden kann, der möge sich das Bahnhofsgebäude in Vlotho an der Weser anschauen. Hier ist es im allerletzten Augenblick gelungen, einen Investor zu finden, der nun sehr viel Geld in die Hand nehmen muss, um das denkmalgeschützte Gebäude zu sanieren. Wäre das schon Jahre zuvor geschehen, hätte viel Geld gespart werden können.



Zukünftig ein regionaler Stützpunkt der Lappwaldbahn. Die Umwandlung des alten Raiffeisen-Landhandels in ein Bürogebäude mit Lager im Ibbenbürener Ortsteil Dörenthe auf dem Gelände des früheren Bahnhofs ist bereits beauftragt.

Alternativ bot sich für die Lappwaldbahn Service GmbH das nicht mehr genutzte Raiffeisenlager in Ibbenbüren-Dörenthe an, dessen Düngerrhalle in einem Teilbereich bereits seit letztem Jahr von den Mitarbeitern der Lappwaldbahn Gleisbau GmbH (LWG) genutzt wird. Von Vorteil ist der frühere Gleisanschluss, der zur Entladung von Baumaterialien ebenso wie zum Abstellen gleisgebundener Baufahrzeuge genutzt werden kann. Ferner können hier größere Flächen zur Zwischenlagerung von Oberbaustoffen usw. genutzt werden. Der vordere Gebäudeteil wird ab August 2017 grundlegend umgebaut. Neben einem Bürobereich werden hier Räumlichkeiten für die Mitarbeiter des Gleisbaus und der Leit- und Sicherungstechnik geschaffen. Damit stehen der Lappwaldbahn Service GmbH (LSW) und der Lappwaldbahn Gleisbau (LWG) noch in diesem Jahr zeitgemäße Räumlichkeiten zur Verfügung.

Güterverkehr erst ab 2018

Aufgrund von Verzögerungen beim Bau einer Kiesverladung in Bodenwerder wird der Kiesverkehr nach Ibbenbüren-Dörenthe, abgesehen von einigen wenigen Zügen im Jahr 2017, erst im Jahr 2018 anlaufen. Die Entladung im Hafen wird zunächst provisorisch erfolgen, da erst im Laufe des Jahres 2018 mit dem Ausbau des Hafens durch das Unternehmen Bergschneider begonnen wird. Geplant ist in einem ersten Schritt eine Transportleistung von rund 100.000 t pro Jahr.

Perspektiven für den Ausflugsverkehr

Aufgrund einer Überzeichnung der SGFFG-Fördermittel¹ musste die Sanierung der drei Brücken um Bad Iburg zunächst zurückgestellt werden. Im Zusammenhang mit der Landesgartenschau 2018 in Bad Iburg konnte immerhin erreicht werden, dass die Brücke über die Straße „Zwischen den Wellen“ westlich des Bahnhofs Bad Iburg mit Fördermitteln des Landes Niedersachsen saniert werden kann. Folglich kann Bad Iburg ab Frühjahr 2018 wieder von Lengerich aus auf der Schiene erreicht werden. Noch nicht endgültig geklärt ist, in welchem Umfang Zugverkehr zur Landesgartenschau durchgeführt werden soll.



Warten auf die Wiederaufnahme des touristischen Zugverkehrs auf der TWE-Strecke. Nach mehrjähriger Unterbrechung ist die durchgehende Wiederherstellung der Nebenbahn in Sichtweite.

Ab Frühjahr 2018 ist es grundsätzlich möglich, historische Züge zwischen Ibbenbüren und Bad Iburg verkehren zu lassen. Zu diesem Zeitpunkt wird jedoch lediglich zwischen Ibbenbüren und Brochterbeck bzw. dem Hafen Ibbenbüren-Dörenthe ein ungehinderter Betrieb möglich sein. Zwischen Brochterbeck und Lengerich wird es bis zum Jahresende 2018 aufgrund von Bauarbeiten und infolge von Langsamfahrstellen im Bereich noch nicht ertüchtigter Streckenabschnitte zu Behinderungen kommen. Erst ab 2019 ist weitgehend störungsfreier Betrieb zwischen Ibbenbüren und Bad Iburg möglich.

Die Lappwaldbahn Service GmbH ist bemüht, auch die beiden Überführungen östlich von Bad Iburg möglichst schnell sanieren zu lassen, um einen durchgehenden Zugverkehr über die Gesamtstrecke zu ermöglichen. Inwieweit das möglicherweise noch 2018 gelingt, ist derzeit aber noch völlig offen.

Claas in Harsewinkel wieder zur Schiene zurück

Seit Herbst 2016 ruhte der Landmaschinenversand über die Schiene beim Landmaschinenhersteller Claas, nachdem der langjährige Transportvertrag mit der DB Cargo AG gekündigt worden war. Begründet wurde dieses seitens des Unternehmens u.a. mit deutlich zu langen Transportzeiten und zu hohen Kosten. Nachdem das Unternehmen Captrain zum Jahresende 2016 bereits die Anschlussbedienung der Versmolder Unternehmen Brüninghaus und Transgas übernommen hatte, konnte der Bahnlogistiker nun auch das Unternehmen Claas für die Schiene zurückgewinnen. Mit

¹ SGFFG: Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz – SGFFG)

einer direkten Zugverbindung und flexiblen Shuttlezügen zwischen dem Werksbahnhof in Harsewinkel und Bremerhaven können die für den Export bestimmten Landmaschinen nun binnen kürzester Zeit den dortigen Überseehafen erreichen. Damit kann die Zahl der für solche Transporte anzumietenden Spezialgüterwagen klein gehalten werden. Die Traktion dieser Züge obliegt durchgehend E-Lokomotiven der Baureihe 187 mit Last-Mile-Technologie, wobei ein Hilfsdieselmotor auch die Befahrung des nichtelektrifizierten Streckenabschnitts Harsewinkel – Gütersloh ermöglicht. Gemeinsam wollen Claas und Captrain nun prüfen, inwieweit weitere Transporte auf die Bahn zurückverlegt werden können.

SPNV zwischen Gütersloh, Harsewinkel und Verl - Noch keine Entscheidung gefallen

Seit Jahren laufen Bemühungen um die Wiedereinführung des Schienenpersonennahverkehrs auf der TWE-Strecke im Raum Gütersloh. Zwar ist bislang noch keine Entscheidung gefallen und somit eine Förderung durch das Land Nordrhein-Westfalen noch offen, doch geben vermehrte positive Signale aus der Politik allen Anlass zur Hoffnung. Neu entfacht ist die Diskussion um den vorgesehenen südlichen Streckenendpunkt in Verl, der nach Auffassung der Verler Kommunalpolitik nur ein Zwischenschritt in Richtung einer Verbindung der Strecke mit der Sennebahn in Hövelhof sein kann. Ähnlich stellt sich die Situation im Bereich des nördlichen Streckenastes dar, wo eine Verlängerung durch den Gütersloher Nordkreis bis Versmold als zweiter Schritt gesehen wird. Sobald erste Ergebnisse bekannt sind, wird das ABproTWE umfassend berichten.

Text: Josef Högemann, Aktionsbündnis pro TWE