

Rundschreiben Januar 2017

Stand der Bauarbeiten zur Streckenertüchtigung

Nach monatelangem Warten auf die Förderbescheide des Eisenbahnbundesamtes (EBA) konnten am 1. September 2016 am Hafen Ibbenbüren-Dörenthe die Arbeiten zur Ertüchtigung des TWE-Nordabschnitts aufgenommen werden. Im Rahmen einer Feierstunde mit geladenen Gästen verlegten Mitarbeiter der Lappwaldbahn Gleisbau GmbH (LWG) an diesem Tag die ersten fabrikneuen Betonschwellen.

Das ursprünglich angestrebte Ziel, den 7,2 km langen Streckenabschnitt Brochterbeck – Ibbenbüren-Dörenthe bis Ende 2016 vollständig umzubauen, konnte nicht gehalten werden. Für die Verzögerung sorgte die verspätete Bearbeitung der Förderanträge beim Eisenbahnbundesamt. Ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist nicht zulässig und hätte die unmittelbare Ablehnung des Förderantrags zur Folge gehabt. Nun soll mit Unterstützung eines zweiten Bautrupps aus Weferlingen der dreimonatige Rückstand möglichst schnell aufgeholt werden. Die Fertigstellung der Hafenstrecke wird nunmehr für März 2017 angestrebt.

Der Austausch der alten Holz- und Stahlschwellen gegen neue Betonschwellen erfolgt mit Hilfe moderner Schwellenwechselgeräte, die als Anbaukomponenten für moderne Zweiwegebagger entwickelt wurden. Ein dritter Zweiwegebagger erledigt den Transport der fast 300 kg schweren Betonschwellen zwischen den Anlieferungsstellen und den jeweiligen Gleisbaustellen. Je nach Witterung sollen baldmöglichst auch die ersten 3.000 t Schotter anrollen und ins Gleisbett verkippt werden. Anschließend stehen diverse Bahnübergänge zur Erneuerung an, bevor mit dem Einsatz einer modernen Stopfmaschine das Gleis in die richtige Lage gebracht und mit Hilfe eines Schotterpfluges das Schotterbett eingeebnet wird. Danach wird sich die Strecke in einem erstklassigen Zustand präsentieren und für die nächsten Jahrzehnte einen sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleisten.

Erste Transportaufträge unter Dach und Fach

Nach Fertigstellung der Hafenstrecke Brochterbeck – Hafen Ibbenbüren-Dörenthe wird sich die Bautätigkeit auf den Streckenabschnitt Ibbenbüren – Brochterbeck verlagern. Das in diesem Bereich teilweise noch vorhandene preußische Schienenprofil der Form 6 wird vor Aufnahme des regulären Güterzugverkehrs durch schwereres Schienenmaterial ersetzt. Auch ein längerer Streckenabschnitt mit stark abgängigen Holzschwellen muss zeitnah umgebaut werden. Ausgeführt werden sollen diese Arbeiten bis etwa Juni/Juli 2017, denn zu diesem Zeitpunkt werden die ersten Kieszüge aus Bodenwerder (Kreis Holzminden, Niedersachsen) für den Hafen Ibbenbüren-Dörenthe erwartet. Entsprechende Transportverträge wurden Ende 2016 unterzeichnet.

Die weitere Streckenertüchtigung zwischen Ibbenbüren und Brochterbeck wird folglich teilweise unter dem rollenden Rad erfolgen müssen, bevor die Bautätigkeiten ab der zweiten Jahreshälfte 2017 den Streckenabschnitt Brochterbeck – Tecklenburg erfassen. Instandgesetzt wird 2017 auch der schadhafte Bahndamm westlich von Tecklenburg, der seit 2010 nicht mehr befahrbar werden kann. 2018 wird sich die Ertüchtigung des Streckenabschnitts Tecklenburg – Lengerich anschließen.

Zugverkehr zur Landesgartenschau 2018 in Bad Iburg nur mit Einschränkungen möglich

Die Anfang 2016 gestellten Förderanträge an das Eisenbahnbundesamt (SGFFG-Förderung) wurden nicht vollständig bewilligt, da es durch die Vielzahl von Anträgen anderer privater Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zu einer Überzeichnung des Fördertopfes gekommen war. Herausgefallen sind ein Teil der Brücken, u.a. die Wegeüberführungen im Bereich Bad Iburg. Die geplante Oberbausanierung im Bereich Lengerich – Ibbenbüren / Hafen Ibbenbüren-Dörenthe wird hingegen in einem Zeitraum von drei Jahren uneingeschränkt gefördert. Auch der Bau einer neuen Brücke bei Ibbenbüren-Dörenthe wurde als förderfähig anerkannt.

Unter diesen Voraussetzungen schien eine Nutzung der TWE-Strecke als Zubringer zur 2018 in Bad Iburg stattfindenden niedersächsischen Landesgartenschau zunächst unmöglich. Da aber die Erreichbarkeit der mehrere Monate dauernden Veranstaltung per Zug ausdrücklich von den Veranstaltern gewünscht wird, wird die Brücke über die Straße „Zwischen den Wellen“ westlich von Bad Iburg nun aller Voraussicht nach zum Großteil durch das Land Niedersachsen gefördert. Neben einer Eigenbeteiligung der Lappwaldbahn Servicegesellschaft (LWS) wird sich auch der Landkreis Osnabrück an den Kosten beteiligen. Sobald die Förderbescheide vorliegen, kann die Brückenertüchtigung in Auftrag gegeben werden.

Neben den umfangreichen Arbeiten an der Brücke wird die LWS Instandsetzungsarbeiten am Streckengleis mit Schwerpunkt im Bereich Lienen durchführen. Auch muss das Umfeld des Bahnhofs Bad Iburg einschließlich Bahnsteig und Zuwegung verbessert werden. Noch gänzlich offen ist die Frage, in welchem Umfang während der Landesgartenschau Zugverkehr angeboten wird. Diese und weitere sich daraus ergebende Fragen werden Themen der kommenden Gespräche im Arbeitskreis Landesgartenschau sein.

Wenig erfreulich ist die Situation südlich von Bad Iburg, wo nach wie vor mehrere Brücken für den Zugverkehr gesperrt sind und auf die Instandsetzung warten. Denkbar wäre bei Verkehren von Sonderzügen über Gütersloh ein Bus-Shuttle ab Bahnhof Bad Laer zur Landesgartenschau.

Zur aktuellen Situation hinsichtlich des geplanten Ausflugsverkehrs auf den TWE-Gleisen gibt ein gesonderter Bericht „TWE-Ausflugsbahn ab 2018“ Auskunft.

Captrain wieder im Güterverkehr nach Harsewinkel und Versmold aktiv

Für erhebliche Verunsicherung hatte Mitte 2016 die Ankündigung der Bahn-Tochter DB Cargo geführt, die Bahnhöfe Harsewinkel und Versmold ab Jahresende 2016 nicht mehr anfahren zu wollen. Betroffen waren neben der Fa. Claas in Harsewinkel auch die Anschlussnehmer Brüninghaus und Transgas in Versmold. DB Cargo setzt damit den schon seit Jahren laufenden Rückzug aus der Fläche fort, anstatt in die Offensive zu gehen und aktiv neue Kunden zu werben.

Dass es nicht zum Verlust der Bahnanbindung für die betroffenen Unternehmen gekommen ist, dafür sorgt nun die Captrain Deutschland CargoWest GmbH, die von Gütersloh aus die Zustellung bzw. Abholung der Güterwagen mit eigenen Betriebsmitteln organisiert. Im Fall der Fa. Claas sind zukünftig auch durchgehende Güterzüge Harsewinkel West – Bremenhaven vorgesehen. Auch die Lappwaldbahn hatte im Spätsommer Bereitschaft signalisiert, den Verkehr auf der „letzten Meile“ sicherzustellen.

Die Lappwaldbahn Service GmbH als zukünftige Dachgesellschaft für Infrastruktur und Betrieb

Im Jahr 2009 wurde aus der seit 1997 bestehenden Lappwaldbahn GmbH (LWB) das Unternehmen Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) ausgegründet. Die ursprüngliche GmbH fungierte nunmehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), während die LWS die Aufgaben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) übernommen hat. Damit wurde die vom Gesetzgeber geforderte Trennung von Betrieb und Fahrweg erfüllt.

Zu den Aufgaben der LWS gehört auch die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen. Die nicht mehr zeitgemäße Werkstatt auf dem Gelände des früheren Bahnbetriebswerks Oebisfelde wurde 2015/16 durch einen modernen Neubau ersetzt. Die hochmoderne Anlage wird in Zukunft u.a. als Wartungsstützpunkt für sechssachsige Diesellokomotiven vom Typ „Class 66“ fungieren, die auch von der Lappwaldbahn im schweren Güterverkehr eingesetzt werden. Die Werkstattaktivitäten wurden 2015 unter dem Geschäftsbereich Lappwaldbahn Instandhaltung (LWI) vereint.

Für die Instandhaltung der bahneigenen Schieneninfrastruktur und Signaltechnik sowie für das Sanierungsprojekt „Teutoburger Wald-Eisenbahn“ kam es 2016 zur Gründung der Lappwaldbahn Gleisbau GmbH. Mit moderner Technik ausgestattet stehen zwei vierköpfige und ein zweiköpfiges Gleisbauteam sowie ein Spezialist für die Leit- und Sicherungstechnik bereit, um nahezu alle anfallenden Arbeiten vom Vegetationsrückschnitt über Gleisbauarbeiten bis hin zu aufwendigen Installationen und Inbetriebnahmen von signaltechnischen Anlagen durchzuführen.

Schließlich wurde Ende 2016 die aus der DZ Rail GmbH hervorgegangene Lappwaldbahn Cargo GmbH (LWC) gegründet, nachdem die alte Lappwaldbahn GmbH (LWB), welche eigenständig neben der LWS und LWG agiert hat, im November 2016 Insolvenz beantragen musste. Die LWC wird zum Teil bestehende Transportaufträge der alten LWB übernehmen.

Altes Raiffeisen-Düngemittellager in Ibbenbüren-Dörenthe wird neuer LWS-Stützpunkt

Eigentlich hätte das frühere Empfangsgebäude in Bad Iburg das neue Aushängeschild der Lappwaldbahn mit Büro- und Werkstattträumen werden sollen. Doch dazu wird es vorerst leider nicht kommen. Der derzeitige Besitzer hat zwar Verkaufsbereitschaft signalisiert, doch liegen seine finanziellen Forderungen für das stark sanierungsbedürftige Gebäude jenseits von Gut und Böse.

Stattdessen wird ab Frühjahr 2017 das alte Düngemittellager am früheren Dörenther Bahnhof in ein schmuckes Bürogebäude mit Werkstatt und Unterstellmöglichkeiten für Bagger, Anbaugeräte etc. umgebaut. Ein Gleisanschluss ist vorhanden.

Text: Josef Högemann, Aktionsbündnis pro TWE