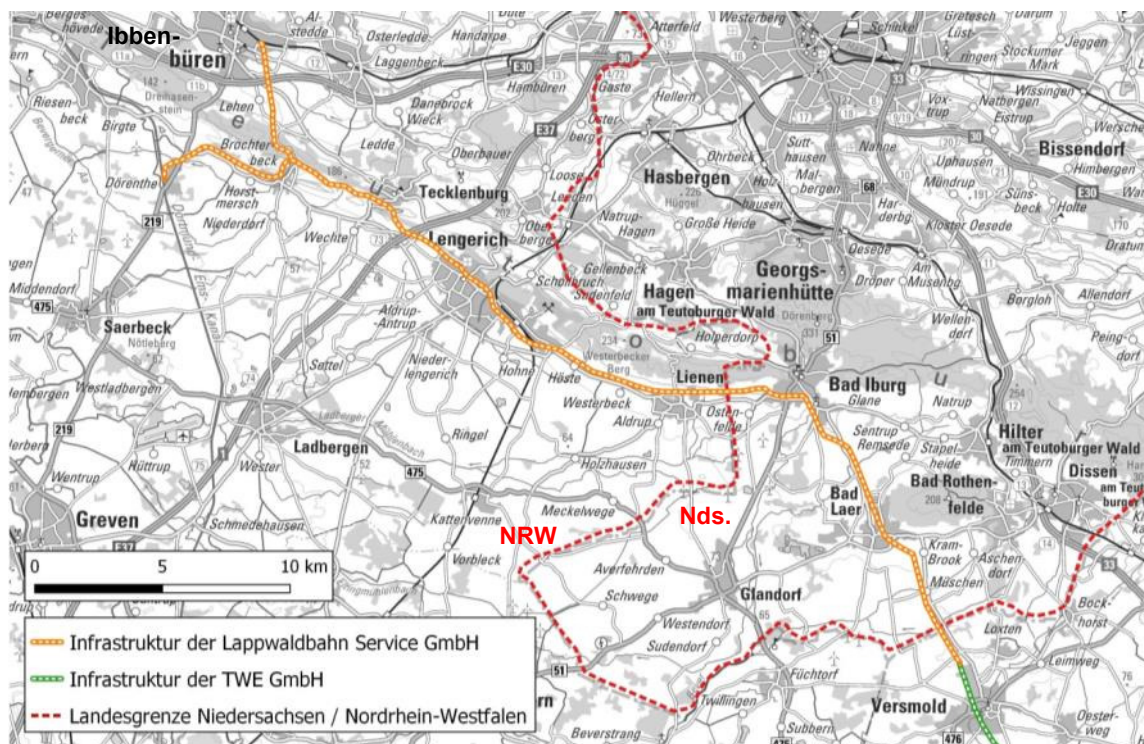


Rundschreiben Dezember 2019

Gleisbaumaßnahmen im Bereich Versmold (Landesgrenze) – Bad Iburg

Im Laufe des Jahres 2019 sind von der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) bis auf einen kurzen Abschnitt in der Ortslage Bad Laer alle alten Holzschwellen zwischen der Landesgrenze bei Müschen und dem Bahnhof Bad Laer gegen neue Betonschwellen getauscht worden. Die noch bestehende Lücke ist mit den Hitzeperioden des Sommers zu erklären, die immer wieder zu Verwerfungen im Gleis geführt haben. In der Umbauphase fehlt der stabilisierende Schotter, der die starken Kräfte der sich ausdehnenden Schienen aufnimmt und das Gleis in der vorgegebenen Lage hält. Aus diesem Grund wurden die Tätigkeiten auf den Abschnitt Bad Laer – Bad Iburg verlegt, und zwar in Bereiche mit schattenspendenden Bäumen.



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

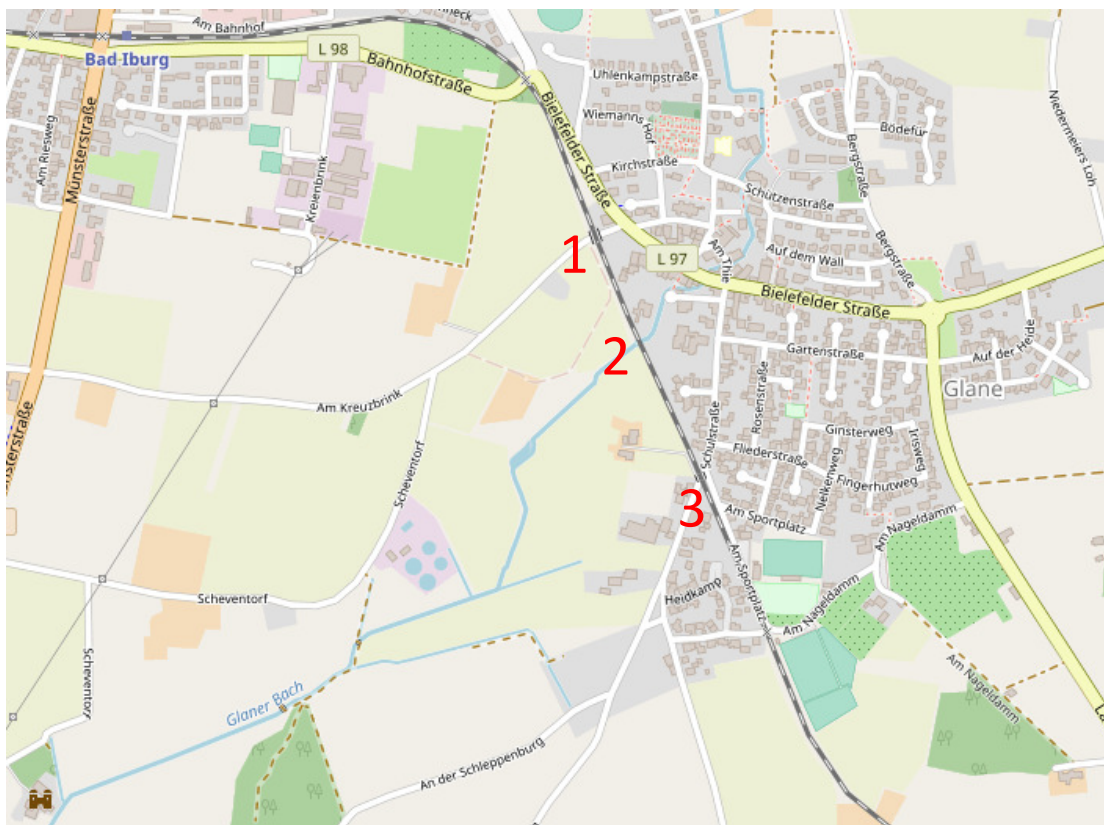
Im Laufe des Jahres 2019 wurde nahezu das gesamte Kontingent der für den zweiten Bauabschnitt Versmold (Landesgrenze) – Bad Iburg benötigten Betonschwellen angeliefert und entlang der Strecke ausgelegt. Anfang 2020 wird damit begonnen, die ausgebauten Altschwellen fachgerecht zu entsorgen. In diesem Zusammenhang sei noch einmal darauf

hingewiesen, dass die LWS mit Imprägnierstoffen behandelte Altschwellen nicht an Dritte weitergeben darf und dass der Verbleib gegenüber der Eisenbahnaufsicht jederzeit lückenlos nachwiesen werden muss.

Die umgebauten Abschnitte werden mit rund 1.000 t Neuschotter pro Kilometer eingedeckt, der im ersten Quartal 2020 in Ganzzügen angeliefert wird. Im Anschluss daran wird eine moderne Stopfmaschine das Gleis in die richtige Lage bringen, während ein Schotterpflug das Bettungsmaterial verteilt und einlegt. Danach werden sich die ertüchtigten Streckenabschnitte in einem erstklassigen Zustand befinden. Lediglich die Sanierung einiger Bahnübergänge könnte aufgrund von benötigten Straßensperrungen möglicherweise noch ein wenig länger auf sich warten lassen.

Brückenneubau im Bad Iburger Stadtteil Glane

Schäden an Bahndämmen und der völlig marode Zustand einiger Brücken hatten den Nordteil der TWE-Strecke ab Sommer 2010 schrittweise unbefahrbar gemacht. Nachdem im Winter/Frühjahr 2018 anlässlich der Bad Iburger Landesgartenschau eine Brücke in Ostenfelde westlich von Bad Iburg erneuert werden konnte, folgten 2019 gleich drei Bauwerke im Bad Iburger Stadtteil Glane, davon zwei in gleicher Bauart wie die bereits 2018 erneuerte Brücke über den Weg „Zwischen den Wellen“ in Bad Iburg-Ostenfelde. Die Brücke über den Glaner Bach hingegen erfordert eine andere Lösung: Das alte teilweise gerissene Gewölbebauwerk erhält ein Spezialrohr als Innenschale. Der Zwischenraum wird mit Beton verfüllt. Die bisherigen gemauerten Brückenportale werden zukünftig durch den an dieser Stelle nun breiteren Bahndamm überdeckt.



Lage der erneuerten Brücken in Glane. 1: „Am Kreuzbrink“, 2: „Glaner Bach“, 3: „Schulstraße“.

© OpenStreetMap-Mitwirkende, SRTM | Kartendarstellung: © OpenTopoMap (CC-BY-SA)



Brückenbaustelle in Glane an der Schulstraße. Ein 30 t schweres Widerlager wird am 12. November 2019 von einem Autokran auf ein saniertes Fundament gesetzt.

Damit ist ein ganz wesentlicher Schritt zur Aufhebung der Streckensperrung zwischen Bad Laer und Bad Iburg getan. Sobald hier auch die Gleisertüchtigungsmaßnahmen abgeschlossen sind, kann Bad Iburg von Gütersloh aus wieder auf der Schiene erreicht werden.



Ebenfalls am 12. November 2019 wird auch das Stahltragwerk des Brückenbauwerks „Am Kreuzbrink“ eingehoben.



Die Gewölbebrücke „Glaner Bach“ erhält derzeit eine stählerne Innenschale. Saniert wird in diesem Bereich auch der Bahndamm.

Streckenabschnitt Lengerich – Brochterbeck

Wie bereits im Rundschreiben Februar 2019 berichtet, hat die Lappwaldbahn die weitere Ertüchtigung der Bahnanlage zwischen Brochterbeck und Lengerich zurückgestellt, um zunächst den Abschnitt Versmold (Landesgrenze) – Bad Iburg fertigstellen zu können. Dafür gibt es mehrere Gründe, u.a. den Wunsch einiger Interessenten, die Strecke zwischen Gütersloh und Lengerich möglichst schnell wieder für den Güterverkehr nutzen zu können. Aber auch die oben beschriebenen Brückenbaumaßnahmen bei Bad Iburg spielten bei den Überlegungen eine Rolle. Es macht wenig Sinn, Bagger, Anbaugeräte und sonstiges Material ständig zwischen weit entfernten Baustellen unproduktiv hin und her zu transportieren.

Sanierung der Gleise im Hafen Ibbenbüren-Dörenthe im ersten Halbjahr 2020

Anders als ursprünglich geplant, ist es bislang weder zum Umbau des Hafens in Ibbenbüren-Dörenthe noch zur Wiederaufnahme des Kiesverkehrs gekommen. Wie bereits mehrfach in den Medien berichtet, ist der Markt rund um Sand und Kies mehr oder weniger zusammengebrochen. Dass diese Baustoffe einmal derart knapp werden könnten, damit war in dieser Form nicht zu rechnen. Es gibt derzeit zu wenig genehmigte Abbauf Flächen, einmal aufgrund von komplizierten Genehmigungsverfahren, aber auch wegen stark gestiegener Grundstückspreise. Auch ist der Bedarf aufgrund des Baubooms unverändert sehr hoch. Die Folge ist ein starker Umsatzrückgang der Händler, da Kunden ihren Bedarf inzwischen, je nach Verfügbarkeit, direkt bei den Kieswerken decken.



Einbau einer gebrauchten aufgearbeiteten Weiche mit Betonschwellen in Dörenthe (27.11.19). Holzschwellen soll es bei der Lappwaldbahn auch im Weichenbereich in Zukunft nicht mehr geben.

Um den Hafen zukünftig auch für den Umschlag anderer Gutarten nutzen zu können, wird die Lappwaldbahn im 1. und 2. Quartal 2020 einen Teil der Gleislagen ertüchtigen und eine große befestigte Umschlagfläche im Gleisbereich schaffen. Damit besteht u.a. zukünftig die Möglichkeit zur Verladung von Rohholz in Einzelwagen oder Ganzzügen. Geladen werden kann zukünftig auch im früheren Bahnhof Dörenthe. Dort, wo die Lappwaldbahn Anfang 2019 ihre neuen Büroräume im umgebauten Raiffeisen-Gebäude bezogen hat, wird es zukünftig wieder ein zweiseitig angebundenes Ladegleis und eine Ladestraße geben.

Teuto-Express auch 2020 wieder auf der TWE-Strecke im Einsatz

Im zu Ende gehenden Jahr 2019 war der Teuto-Express an drei Wochenenden mit jeweils drei Zugpaaren zwischen Lengerich und Bad Iburg unterwegs. An einem weiteren Wochenende pendelte der beliebte Nostalgiezug zwischen Ibbenbüren und dem Hafen Ibbenbüren-Dörenthe. Hinzu kamen mehrere in Brochterbeck bzw. Bad Iburg beginnende Fahrten zu verschiedenen Zielbahnhöfen außerhalb der TWE-Strecke. Die Eisenbahn-Tradition in Lengerich zeigte sich als Veranstalter durchaus zufrieden und plant für 2020 ein ähnliches Angebot. Auch die Osnabrücker Dampflokfreunde (ODF) und die Weser-Ems-Eisenbahn (WEE) planen Fahrten auf der TWE-Strecke.

Die Nikolauspendelzüge Gütersloh – Hövelhof waren ebenso wie die Nikolausfahrt von Bad Iburg zum Osnabrücker Weihnachtsmarkt binnen kurzer Zeit ausverkauft. Für 2020 empfiehlt deshalb sich schon jetzt eine Fahrkartenvorbestellung. Die geplante Fahrt zum Weihnachtsmarkt nach Osnabrück am 13. Dezember 2020 könnte nach Wiederherstellung der Streckenbefahrbarkeit schon in Bad Laer oder in Versmold starten.



Am 30. November 2019 startete der Nikolauszug nach Münster im Bahnhof Brochterbeck in dichtem Nebel. Der Zug war bis auf den letzten Platz ausverkauft.

Ende 2020 wird die TWE-Strecke zwischen Versmold und Bad Iburg nach abgeschlossener Ertüchtigung wieder befahrbar sein, so dass der Bahnhof in Bad Iburg auch von Süden her wieder angefahren werden kann. Ab 2021 könnten u.a. auch wieder Pendelzüge anlässlich der Kirmes „Sünne Peider“ in Versmold verkehren, so wie es bis 2017 recht erfolgreich der Fall war.

Wieder regulärer Schienenpersonenverkehr auf einer Teilstrecke der TWE

Lange hat es gedauert, doch nun ist es entschieden: Zwischen Harsewinkel, Gütersloh und Verl kehrt der 1978 vollständig eingestellte öffentliche Schienenpersonenverkehr wieder zurück.

Die zu reaktivierende Strecke hat eine Länge von 25,7 Kilometern. Reaktiviert bzw. zusätzlich errichtet werden zwei Bahnhöfe und sechs Haltepunkte. In Gütersloh wird die TWE-Strecke über das Gleis 1 an den Hauptbahnhof angebunden, so dass ein direkter Übergang zu den Zügen der Hauptbahn Hamm – Bielefeld – Hannover geschaffen wird. Geplant ist eine Bedienung im 60-Minuten-Takt, ergänzt durch das regionale Busangebot. Die Entkopplung vom straßengebundenen Verkehr auch zu Hauptverkehrszeiten wird zu einem stabilen, verlässlichen Angebot führen. Prognostiziert werden täglich 3.100 Fahrgäste im Jahr 2030. Die Gesamtkosten für die Reaktivierung betragen 34,5 Millionen Euro.

Neben dem Regionalbahnbetrieb wird auf der TWE-Strecke auch weiterhin Güterverkehr möglich sein, wichtig auch für die Lappwaldbahn, die in Versmold an die TWE-Strecke anschließt. Derzeit werden auf den bis auf Weiteres nur im Güterverkehr genutzten TWE-Streckenabschnitten Harsewinkel – Versmold und Verl – Hövelhof auf einer Länge von rund 8 Kilometern gut erhaltene Betonschwellen als Ersatz für alte Holzschnellen eingebaut. Es ist nicht ausgeschlossen, dass auch hier zukünftig Reisezüge fahren werden, denn in einem

zweiten Schritt soll die Regionalbahn Harsewinkel – Gütersloh – Verl bis Versmold und Hövelhof ausgedehnt werden.

Die Lappwaldbahn im Westerwald – Wiederaufnahme des Güterverkehrs

Im Laufe des Jahres 2019 wurden entlang der von der Lappwaldbahn Service GmbH übernommenen Holzbachtalbahn Altenkirchen – Selters (-Siershahn) wichtige Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt, um eine Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Güterverkehr möglich zu machen. Nach einigen Probezügen im November und Dezember wird die Strecke seit dem Fahrplanwechsel 2019/20 (am 14./15.12) wieder regelmäßig von schweren Güterzügen der Deutschen Bahn befahren. Die Sanierung der 31 Kilometer langen Strecke wird sich über einen Zeitraum von drei Jahren erstrecken und weitgehend „unter dem rollenden Rad“ erfolgen. Lediglich für die Erneuerung von fünf Brücken wird es eine rund sechsmonatige Sperrpause geben. Die Züge werden während dieser Zeit über andere Strecken umgeleitet.