



Die Zukunft der TWE-Strecke beleuchteten (v. l.) Reiner Woermann (Vorstand), der CDU-Bundestagsabgeordnete Ralph Brinkhaus sowie Thomas Kratzer aus dem TWE-Vorstand.

Streckenerhalt gewollt

Nicht nur die demografische Entwicklung, das steigende Verkehrsaufkommen und der Druck der Industrie, vorhandene Infrastruktur zu erhalten, sprechen nach Ansicht von Ralph Brinkhaus für die Bahnlinie. Die Gleisanbindung sei ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil. Er verwies auf Erfahrungen anderer Regionen, wo sich entlang

der Bahntrassen Gewerbe angesiedelt und so für zusätzliche Impulse gesorgt habe. „Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist Ziel der CDU. Der politische Wille, die Strecke zu erhalten, ist gegeben“, so Brinkhaus. Der CDU-Politiker dämpfte aber angesichts der Haushaltslage zugleich zu große Erwartungen an Fördermittel.

Stärkere Auslastung allein reicht nicht aus

Kreis Gütersloh (gl). Mit einem Vier-Punkte-Paket will die Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) langfristig den Erhalt der TWE-Strecke in der Region sichern. Die Details stellten die Vorstandsmitglieder Thomas Kratzer und Reiner Woermann jetzt dem CDU-Bundestagsabgeordneten **Ralph Brinkhaus** vor. Der Gütersloher hat sich schon vor geraumer Zeit für den Erhalt der Strecke ausgesprochen und bereits Gespräche in Berlin aufgenommen.

Die Auslastung der zu Captrain Deutschland gehörenden TWE sinkt seit längerem. Das soll mit verschiedenen Maßnahmen anders werden. Zudem sollen Effizienzsteigerungen, die Wiederbelebung des Personennahverkehrs und Fördermittel die Infrastruktur der TWE langfristig für die Region OWL sichern, heißt es in einer Mitteilung der CDU.

Vorrangig sei, die Gesamtauslastung der TWE zu optimieren, erläuterte Kratzer. Dazu müssten die Systemvorteile der Eisenbahn beim Transport großer oder

schwerer Güter über lange Strecken besser genutzt werden. Positive Impulse verspricht er sich dabei auch von der Wiederbelebung des KV-Terminals Gütersloh mit dem Einsatz so genannter Taschenwagen, die kranfähige Sattelanhänger zu großen Umschlagknotenpunkten wie dem Duisburger Binnenhafen Duisport befördern.

Ein wesentlicher Baustein des Konzepts außer der angestrebten Effizienzsteigerung ist der Personennahverkehr, der im ersten Schritt die Strecke Verli-Gütersloh-Harsewinkel bedienen soll. Auch wenn sich alle Beteiligten über die vielfältigen Chancen des Personenverkehrs für die Region einig seien, sei eine Deckungslücke bei den Betriebskosten zu erwarten, bestätigte Henrik Wilkening, Leiter der Infrastruktur. Seriöse Aussagen, welche Kosten für die Kommunen und den Kreis anfallen würden, könne man erst machen, wenn die in Auftrag gegebene „standardisierte Bewertung“ vorliege.