



Birgit Niemann-Hollatz und Martin Sellenschütter halten den Schirm über die Reaktivierung der TWE-Strecke. Wenn es nach ihnen geht, kann später einmal vom Gütersloher Bahnhof aus nach Harsewinkel und Verl gefahren werden. Foto: Carsten Borgmeier

Die Schirmherren der TWE

Die Grünen halten trotz hoher Kosten am Personenverkehr auf der Schiene fest

Gütersloh(WB). Die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Schiene der Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE) soll 31,7 Millionen Euro kosten. WB-Redakteur StephanRechlinhält das Projekt damit für erledigt. BirgitNiemann-Hollatzund MartinSellenschüttervon den Grünen wollen sich in Rat, Kreistag und im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) weiter dafür einsetzen.

Fast 32 Millionen Euro für eine 25,1 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Harsewinkel und Verl – von welchem Betrag an würden Sie denn die Notbremse ziehen? Birgit Niemann-Hollatz:Komisch. Bei den alljährlichen, millionenschweren Investitionen in unser Straßennetz fragt niemand nach Wirtschaftlichkeit und ob das noch einen Sinn hat.

Martin Sellenschütter: Sollten wir auf den Ausbau der TWE-Strecke verzichten, fließen diese Landeszuschüsse eben wieder in das ohnehin schon gut ausgebaute Bahnnetz des Ruhrgebiets. Auf der TWE-Strecke im Kreis Gütersloh könnten dann bald nicht einmal mehr Güterzüge rollen. Darüber hinaus hätte die TWE nur die Investitionen in die neun Haltestationen abzuschreiben. Die Abnutzungskosten von Bahnübergängen und Brücken werden nach einem komplizierten Schlüssel unter Bahn, Stadt, Kreis oder Land aufgeteilt.

Personenzüge werden auf der TWE-Strecke frühestens in sechs Jahren rollen, wenn überhaupt. Bis dahin ist die Verler Straße inklusive eines Radschnellweges zwischen Gütersloh und Verl fix und fertig ausgebaut. Niemann-Hollatz: Die Verler Straße müsste so oder so ausgebaut werden, unabhängig von der TWE-Investition. Und die Verler Straße wird auch danach ein Engpass bleiben. Mit der Möglichkeit, den Zug nehmen zu können, soll die Straße weiter entlastet werden.

Bei den 4915 Fahrgästen, die angeblich jeden Werktag mit der Bahn fahren werden, handelt es sich also um Autofahrer, die vom Stau auf der Verler Straße genervt sind? Sellenschütter: Unter anderem. Die Prognose geht auf die erste standardisierte Erhebung von vor fünf Jahren zurück. Zielgruppe sind vor allem die Mitarbeiter der großen Konzerne, die an der Strecke liegen. Also Claas, Miele, Arvato, Nobilia. In Verl ist der Bedarf besonders hoch.

Warum sollten sie die Bahn nehmen, wenn ein Bus sie direkt vor das Werkstor bringt? Sellenschütter: Die Bahn genießt einen Schienenbonus gegenüber dem Bus. In größeren Städten bevorzugen die Leute die S-Bahn gegenüber dem Bus. Vielleicht weil sie schneller ist, vielleicht wegen der Ansagen oder der Dienstleistungen an den Haltestellen. Vielleicht kann man in der Bahn auch besser in der Zeitung oder im Tablet lesen. Auf jeden Fall gibt es eine Toilette im Zug.

Dann trete ich zufrieden und erleichtert in Gütersloh oder Verl auf den Bahnsteig und bin damit noch lange nicht bei meiner Firma. . . Niemann-Hollatz: Wenn die Firma 400 bis 500 Meter weit entfernt ist, gehen Sie zu Fuß dorthin. Das gilt zum Beispiel für die Arvato-Firmen, die in Spexard in Nähe der Haltestelle Determeyer-Siedlung liegen. Falls nicht, haben Sie vielleicht ein Fahrrad dabei. Oder aber Sie steigen schnell in einen Bus um. . .

Sellenschütter: . . . der idealerweise direkt am gegenüberliegenden Bahnsteig auf Sie wartet. Solche Kombi-Bahnsteige haben sich inzwischen in vielen größeren Städten durchgesetzt.

Falls Sie sich also bei der Fördermittel-Vergabe zwischen Bus und Bahn entscheiden müssten, lautet Ihre Antwort: Bahn. Niemann-Hollatz: Es gibt kein entweder-oder. Das Angebot der Bahn wird auch die Fahrgastzahlen in den Bussen erhöhen. Und die Buslinien werden sich auf die Bahntakte einstellen müssen.

Sellenschütter: Im kleinen Schönbuch in Baden-Württemberg, waren zunächst auch alle skeptisch. Heute reichen die Waggons kaum für alle Leute.