

Bahn-Reaktivierung:

Totgesagte leben länger

Der „Haller Willem“ fährt wieder bis Osnabrück

Von Nils Peters

> Am 12. Juni wurde die legendäre Bahnstrecke „Haller Willem“ von Osnabrück nach Bielefeld reaktiviert. Damit hat sich das jahrelange Engagement von PRO BAHN in einer Bürgerinitiative ausgezahlt. Aber: Eine Reaktivierung ist nicht von vornherein ein Selbstläufer, sondern ein Erfolg, der intensiv erarbeitet sein will.

Ein wenig Hintergrund

Wenn ein Spediteur Konkurs anmeldet, hat in den seltensten Fällen die Bahn daran Schuld. Anders im August 1886, als Wilhelm Stuckemeyer aus Halle in Westfalen sein Fuhrgeschäft aufgeben musste: Die neue Bahnstrecke zwischen Osnabrück und Bielefeld hatte den „Haller Willem“, wie er im Volksmund liebevoll gerufen wurde, überflüssig gemacht. Immerhin, sein Name übertrug sich schnell auf die Züge. Sie ermöglichten dem weitgehend bäuerlich geprägten Landstrich entlang des Teutoburger Waldes den Anschluss an Industrialisierung und aufkommenden Fremdenverkehr. Eine Städteverbindung war diese Nebenbahn allerdings nie, denn zwischen den beiden Endpunkten war der längere Weg über Herford zu jeder Zeit der schnellere.

Dass der Haller Willem Ende der 70er Jahre ins Visier der Bundesbahnstrategen geriet und zur Stilllegung anstand, hatte vorwiegend andere Gründe. Etwa auf der Hälfte der rund 60 Kilometer langen Strecke liegt die Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Während der ostwestfälische Teil nahe Bielefeld dicht an Wohnsiedlungen und Industrieanlagen entlang verläuft, ist der niedersächsische Teil bis Osnabrück landschaftlich überaus reizvoll, aber vergleichsweise dünn besiedelt. Die wesentliche Industriensied-



lung ist dort das große Stahlwerk Georgsmarienhütte, das aber über eine eigene Werksbahn verfügt. Somit lag für die damalige Bundesbahn nichts näher als die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Osnabrück und Dissen-Bad Rothenfelde. Sie erfolgte im Juni 1984.

PRO BAHN tritt auf den Plan

Unter dem Vorzeichen eines gestiegenen Umweltbewusstseins bemühten sich seit den 80er Jahren rührige Gruppen um Erhalt, Modernisierung und Ausbau des Haller Willem. 1991 wurden schließlich Gerüchte konkreter, die Bundesbahn beabsichtige unter dem Vorwand einer Autobahnplanung die Einstellung des Güterverkehrs und den Abriss der niedersächsischen Teilstrecke. Nun war die Zeit reif für die Gründung einer die Landesgrenzen überschreitenden Bürgerinitiative. PRO BAHN beteiligte sich an dieser „Initiative Haller Willem“ (IHW) ebenso wie der Verkehrsclub Deutschland (VCD), die Eisenbahnergewerkschaft, die Gemeinschaft für Natur- und Umweltschutz sowie zahlreiche Einzelpersonen. Die IHW be-



gann sofort damit, in der Öffentlichkeit auf das drohende Ende des Haller Willem aufmerksam zu machen. Erste Aktion war eine Sonderzugfahrt über die gesamte Strecke, die von der Bevölkerung begeistert angenommen wurde. Zugleich signalisierten die ersten Politiker ihre Unterstützung.

Zwar konnte 1993 die Einstellung des Güterverkehrs zwischen Osnabrück und Dissen-Bad Rothenfelde nicht verhindert werden – aber die IHW erreichte einen wichtigen Teilerfolg: Bei der Planfeststellung der Autobahn A 33 wurde ein neues Brückenbauwerk für den Haller Willem festgeschrieben. Nachdem jedoch der letzte Zug im Nordabschnitt gefahren war, verfielen Trasse und Anlagen zusehends. Freischnittaktionen der IHW gegen die üppig wuchernde Vegetation konnten daran nicht viel ändern. Sie hatten allerdings aufgrund ihrer enormen Pressewirkung eine nicht zu unterschätzende symbolische Bedeutung. Dies führte auch dazu, dass sich der Landkreis Osnabrück mit seiner Verkehrsgesellschaft VLO um die Übernahme und damit den langfristigen Erhalt der niedersächsischen Teilstrecke bemühte. Nach fünfjährigen, schwierigen Verhandlungen konnte die VLO endlich im Jahr 2000 die weiterhin nicht stillgelegte Trasse zum symbolischen Preis von 1 DM pro Jahr von der Deutschen Bahn AG anpachten.

Die EXPO 2000 und ihre „RegionalStationZukunft“

Nach der Einstellung des Nordabschnitts hatte auch die Zukunft des südlichen Abschnitts zwischen Dissen-Bad Rothenfelde und Bielefeld in Frage gestanden. In regionalen Arbeitskreisen, in die neben der Bahn auch die Anliegerkommunen eingebunden waren, hatte die IHW für eine Attraktivitätssteigerung des Haller Willem geworben. Neben einem angenäherten Stundentakt konnte das Angebot ab Mitte der 90er Jahre auch mit modernen Triebwagen der Baureihe VT 628 verbessert werden. Darüber hinaus stellte das Land Nordrhein-Westfalen Mittel in Millionenhöhe für eine Sanierung der Strecke in Aussicht. Die IHW wollte jedoch ein ganzheitliches Konzept umsetzen: Neben der Modernisierung der Bahntechnik sollten sämtliche Bahnhöfe und ihre größtenteils brachliegenden Umfeldler „in Wert gesetzt“ werden. Mehr noch, eine zielgerichtete Siedlungsentwicklung an den Bahnhöfen sollte sich positiv auf die Fahrgastzahlen auswirken.

Als ein absoluter Glücksfall für die IHW erwies sich die geplante Weltausstellung „EXPO 2000“ in Hannover, die unter dem Motto „Mensch – Natur – Technik“ stand. Sie machte den Weg frei, um alle Kräfte für den Haller Willem zu bündeln – vor allem

die finanziellen. Als „RegionalStationZukunft“ reichte die IHW 1996 ihr EXPO-Konzept ein. Mit der 1997 erfolgten Registrierung als „weltweites Projekt“ der EXPO 2000 konnte die Umsetzung beginnen, an der neben dem Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) als SPNV-Aufgabenträger verschiedene Bereiche der Deutschen Bahn sowie die Anliegerkommunen intensiv beteiligt waren. Für die letzten Kilometer der Strecke auf niedersächsischem Gebiet war die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) beteiligt. Sie unterstützte das EXPO-Projekt „RegionalStationZukunft“ ebenfalls, jedoch nur bis zum Prellbock in Dissen-Bad Rothenfelde. Eine Weiterführung bis Osnabrück stand nicht zur Debatte.

Von Juni 1999 bis Juni 2000 dauerten die Arbeiten an dieser 26,9 Kilometer langen Teilstrecke des „Haller Willem“. Für die Sanierung der Gleisanlagen wurden 29,9 Mio. DM aufgewendet, für die Erneuerung der Stationen (14 Bahnsteige mit den legendären „DB-PlusPunkten“) 14,7 Mio. DM. Hinzu kamen die Anpassung der Bahnübergänge für 16,6 Mio. DM, die Einrichtung einer funkbasierten Betriebsleittechnik (den „Funkfahrbetrieb“, FFB) für 6,0 Mio. DM sowie Planungskosten in Höhe von 9,3 Mio. DM. In dieser Gesamtsumme von rund 77 Mio. DM nicht enthalten waren die drei bereits für den FFB ausgerüsteten



Das EXPO-Projekt brachte Niedersachsen in Zugzwang: neue Triebwagen, neue Stationen, restaurierte Signale, der teure DB-Pluspunkt. Bahnhof Quelle.

Triebwagen vom neuen Typ VT 644, dem „TALENT“. Das von DB AG und Siemens getragene Pilotprojekt FFB hätte bedeutet, dass sich die Bordrechner der Züge per Funk ihre Fahrwege selbsttätig stellen – was aber in der Realität nicht zufrieden stellend möglich war. Immerhin, die alte und verlässliche Stellwerkstechnik blieb erhalten („Werbung und Wahrheit“, PRO BAHN Zeitung 3/2001, S. 42f.).

Von diesem Technik-Fiasko unbelastet erwies sich das EXPO-Projekt als voller Erfolg. Während im Jahr 1996 noch 1.490 Menschen täglich den Haller Willem nutzten, waren es im Jahr 2000 schon 2.030 Fahrgäste. Bis zum Jahr 2004 gelang eine Steigerung auf 3.360 pro Tag. Dazu trugen das zwischen Halle und Bielefeld auf einen 30-Minuten-Takt verdichtete Angebot, attraktive Fahrzeuge sowie ein Verbundtarif zwischen Haller Willem und den zuführenden Buslinien bei. Zudem erwies es sich als hilfreich, einzelne Stationen zu verlegen und zusätzliche an künftigen Siedlungsschwerpunkten anzulegen. In den letzten Jahren sind auf diese Weise rund 2.000 Wohneinheiten im Einzugsbereich der Bahnhöfe entstanden. Auch der wieder eingeführte Wochenendverkehr auf dieser klassischen Ausflugsstrecke entwickelte sich im Zusammenspiel mit neuen Angeboten des VVOWL im Freizeitbereich („Bahnradeln“ und „Bahnwandern“) mehr als positiv. Und der Trend hält selbst nach fünf Jahren noch an!

Niedersachsen zieht mit – nach der EXPO

Ermutigt vom Erfolg des EXPO-Projekts ging die IHW daran, die niedersächsische Landesregierung von der Reaktivierung des Haller Willem bis Osnabrück zu überzeugen. Nur wie überzeugt man als Bürgerinitiative eine Landesregierung? Die Antwort lautet „Netzwerkbildung und Öffentlichkeitsarbeit“:

- Viele Interessengruppen konnten in der IHW zusammengebracht werden. Darunter nicht nur Umwelt-, Verkehrs- und Verbraucherverbände, sondern auch Tourismus- und Stadtmarketingorganisationen, Einzelhandelsverbände, Industrie- und Handelskammern, Eisenbahnfreunde, Heimatvereine. Ihre vielfältige Ausrichtung potenzierte die Lobbyarbeit für den Haller Willem.
- Eng eingebunden in die Arbeit waren auch Personen mit parteipolitischen



Öffentlichkeitsarbeit macht mobil: Im Jahr 2000 erreicht ein Triebwagen wieder den Bahnhof Osnabrück-Sutthausen: Während auf dem südlichen Abschnitt das EXPO-Projekt gefeiert wird, zeigt die Initiative Haller Willem auch am nördlichen Ende Flagge.

Kontakten, und zwar in alle Richtungen! Dies verschaffte tiefe Einblicke in die politischen Wirkungsmechanismen und erleichterte die wichtige Informationsbeschaffung ungemein. Regelmäßige Kontakte wurden neben der Politik aber auch zu allen Ebenen der öffentlichen Verwaltung und der Verkehrsunternehmen aufgebaut.

- Unter dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ wurde dieses Netzwerk genutzt, um das Thema Haller Willem in immer neuen Variationen und unter neuen Blickwinkeln in die Öffentlichkeit zu tragen. Auf dem Höhepunkt der IHW-Kampagne verging keine Woche, in der nicht in der regionalen Presse über eine neue Aktion für die Reaktivierung berichtet wurde.

Die ständige Einflussnahme der IHW auf die „veröffentlichte Meinung“ bereitete den Boden, auf dem schließlich im Spätsommer 2000 die Entscheidung der niedersächsischen Landesregierung fiel, den Haller Willem als einzige von 57 zuvor von

der LNVG untersuchten Strecken zu reaktivieren. Den entscheidenden Impuls gaben schließlich positive politische Rahmenbedingungen: So hatte sich das Land verpflichtet, nach der EXPO 2000 nicht mehr die Region Hannover, sondern andere Landesteile vorrangig mit Verkehrsinvestitionen zu versorgen. Das Land konnte auf diesem Weg außerdem dem Stahlwerk in Georgsmarienhütte finanziell unter die Arme greifen, indem eine Abwicklung der Gütertransporte über den Haller Willem in Aussicht gestellt wurde.

Ingenieure am Werk

Nach der Reaktivierungsentscheidung überließen die Politiker den Ingenieuren das Feld. Das Entwurfsgutachten aus dem Frühjahr 2001 sah vor, die 22,8 Kilometer lange niedersächsische Teilstrecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auszubauen. Der von Bielefeld bis Dissen-Bad Rothenfelde gefahrene Stundentakt sollte bis Osnabrück fortgeführt werden. Die Betreiberfrage wurde schnell geklärt:



- ↑ *Der Haltepunkt Osnabrück-Sutthausen heute: Kunst am Bahndamm.*
- ← *Am 25. Mai wurde dieser Prellbock entfernt: In Dissen-Bad Rothenfelde stoßen DB- und VLO-Streckenteile aneinander.*

Seit Ende 2003 ist die zur Connex-Gruppe gehörende Nordwestbahn (NWB) im Personenverkehr auf dem südlichen Abschnitt des Haller Willem unterwegs. Das Unternehmen hatte seine Fähigkeiten bereits in einem niedersächsischen und einem nordrhein-westfälischen Teilnetz unter Beweis gestellt. Nun sollte es auch für die NWB einen „Lückenschluss“ geben – zwischen Dissen-Bad Rothenfelde und Osnabrück.

Die Reaktivierung: innovativ und effizient

Die wahre Effizienz der Reaktivierung zeigt sich, wenn man die Gesamtkosten näher betrachtet: 32,3 Mio. DM wurden für die Sanierung der Gleisanlagen, Neubau der Stationen, Bahnübergangssicherung, Signalisierung sowie Planungskosten kalkuliert. Verglichen mit den 77 Mio. DM, die die Deutsche Bahn AG auf ihrer nur wenig längeren Teilstrecke veranschlagte, verdient diese Summe zu Recht die Bezeichnung „Schottenpreis“. Bemerkenswert: Schottisch sparsam ging

die kreiseigene VLO nur mit dem Geld um, nicht aber mit den technischen Standards. Verwendet wurden unter anderem moderne Y-Stahlschwellen, die für einen späteren Güterverkehr besonders tragfähig sind. Statt wie die DB auf „Signale aus dem All“ zu warten, kam bei der Betriebsleittechnik das auf dem signalisierten Zugleitbetrieb basierende System ZSB 2000 der Firma Scheidt & Bachmann zum Zug. Es ermöglicht sogar, dass bei einem Ausfall des elektronischen Stellwerks (ESZB) die Triebfahrzeugführer Signale und Weichen selbst stellen können.

Die VLO realisierte das Projekt nicht zuletzt auch im vorgegebenen Zeitrahmen. Von der Einleitung des vor allem wegen zahlreicher Bahnübergänge notwendigen Planfeststellungsverfahrens bis zu dessen Abschluss vergingen nur elf Monate. Zeitgleich lief die Ausschreibung der einzelnen Gewerke. Innerhalb eines weiteren Jahres konnten die Arbeiten an der Strecke abgeschlossen werden und eine Erprobung der Anlagen beginnen. Zum Vergleich: Die Deutsche Bahn AG hatte zugesagt, bis Juni 2000 (dem Beginn des EXPO-Projekts)

sämtliche Bahnübergänge ihrer Teilstrecke technisch zu sichern. Erst im Juni 2005, pünktlich zur Reaktivierung nach Osnabrück, war die Aufgabe endlich erledigt. Worauf sind diese Unterschiede bei ein und derselben Strecke zurückzuführen? Die DB baut nicht nur viel zu teuer (siehe: *derFahrgast* 4/2004, S. 9 ff.). Man gewinnt zudem den Eindruck, dass die Verantwortlichen eines Kreisbetriebs so effizient arbeiten dürfen, wie es viele ihrer DB-Kollegen angesichts der bekannten Konzernprobleme gerne täten.

Nach der Eröffnung, oder: Es gibt noch viel zu tun!

Am 10. Juni eröffnete der niedersächsische Ministerpräsident Christian Wulff offiziell die reaktivierte Strecke, die Publikuseröffnung erfolgte am 12. Juni. Für die IHW war die spannende Frage: Wird sich ein Gutachten der LNVG bewahrheiten, nach dem der Haller Willem ein Reisenpotenzial von 3.600 Fahrgästen täglich hat? Oder bekommen die Gegner Recht, die seit der Reaktivierungsentscheidung des

Landes im Jahr 2000 vor allem den Unmut erschrockener Bahnanlieger artikulierten und leere Züge prophezeiten? Nach wenigen Wochen ist die wichtigste Erkenntnis: Der Haller Willem hat tatsächlich Potenzial, aber eine Reaktivierung ist nicht in jedem Fall ein Selbstläufer. Besetzungsgrade zwischen zehn und 50 Fahrgästen bei 36 Zugfahrten täglich lassen erahnen, dass es noch reichlich Optimierungsmöglichkeiten gibt:

- Bahn und Bus müssen fahrplantechnisch und tariflich vollständig integriert sein. Weiterhin verkehren nämlich schienenparallele Buslinien im 30- bis 60-Minuten-Takt und nehmen keine Zubringerfunktionen wahr. Der zum 10. Juni eingeführte Bahntarif erlaubt

Schneller und öfter als je zuvor Sommerfahrplan	1959	1979	2005
Reisezeit ab Osnabrück Hbf			
nach Dissen-Bad Rothenfelde	42–56 Min.	32–42 Min.	31 Min.
nach Bielefeld Hbf	92–125 Min.	77–100 Min.	75 Min.
Züge ab Osnabrück Hbf			
Montag bis Freitag	10	9	18
Samstag	10	5	17
Sonn- und Feiertag	9	3	11
Letzte Abfahrt ab Osnabrück Hbf			
Montag bis Freitag	18.58	18.47	22.12
Samstag	18.59	13.28	20.35
Sonn- und Feiertag	23.07	17.27	20.35

- die Benutzung auch der Busse, ist aber geringfügig teurer.
- Die Infrastruktur muss so ausgebaut sein, dass der Betrieb stabil läuft und flexibel

auf Kundenbedürfnisse eingegangen werden kann. Da es beim Haller Willem aus Kostengründen auf 40 Kilometern lediglich einen Kreuzungsbahnhof gibt, kön-



Weitere Informationen zum Haller Willem:

Initiative: www.haller-willem.de

Infrastruktur: www.vlo.de

Tarif: www.haller-willem.de, www.der-sechser.de

Fahrplan und Touristik: www.nordwestbahn.de

Bahn-Rad-Routen: www.bahnradeln.de

info

Haller Willem: die Ausflugsbahn durch den Teutoburger Wald.



nen weder Verspätungsfolgen gemindert noch Angebotsverdichtungen vorgenommen werden.

- Zugangshemmnisse von bisherigen Nichtnutzern des öffentlichen Verkehrs müssen abgebaut werden. Komplexe Tarifstrukturen, noch dazu am Automaten, wollen zunächst einmal eingeübt werden. Unterstützen sollen dabei neben einer hohen Zugbegleitquote so genannte „Guided Tours“ zu interessanten Zielen im Freizeitverkehr.

Mehr als genug Arbeit also für die IHW und mit ihr für PRO BAHN. Es ist abzusehen, dass der Haller Willem ein Erfolg werden wird – aber einer, der über mehrere Jahre hinweg hart erarbeitet sein will. Mit einem Fachkongress vom 4. bis 6. November in Osnabrück sollen die Erkenntnisse aus bisherigen Reaktivierungen gebündelt an alle weitergegeben werden, die ähnliche Projekte in Angriff nehmen wie die IHW 1991. Das Motto: „Gewusst, wie!“

Der Tarif

Der Tarif für den nördlichen Abschnitt des „Haller Willem“ wurde erst am Tag vor der Eröffnung beschlossen. Es gilt vorerst ein Anerkennungstarif: aus Richtung Bielefeld „Der Sechser“, der Tarif des Verkehrsverbundes Ostwestfalen-Lippe bis Osnabrück, aus umgekehrter Richtung der „VOS-Plus“-Tarif bis Bielefeld. Außerdem sind im Durchgangsverkehr Fahrkarten des NRW-Tarifs gültig (auch Schöner-Tag-Ticket NRW). Der regionale Fahrgast kann nicht viel falsch machen: Fahrscheine gibt es am Automaten im Zug – eine kundenfreundliche Lösung trotz des Tarif-Wirrwarrs.

Fachkongress „Bahn-Reaktivierung – Wege zur Flächenbahn“

Wie wird eine Bahnstrecke reaktiviert? Von Freitag, 4. November (abends) bis Samstag, 5. November (abends) gibt es in Osnabrück Vorträge und Diskussionen zu allen wichtigen Fragestellungen. Am Sonntag, 6. November findet vormittags eine Exkursion zum Haller Willem und der noch zu reaktivierenden Tecklenburger Nordbahn statt. Veranstaltet wird der Kongress von der Lokalen Agenda 21 der Stadt Osnabrück mit Unterstützung von IHW und PRO BAHN. Die Schirmherrschaft hat der Generalsekretär der Deutschen Bundesstiftung Umwelt, Dr.-Ing. e. h. Fritz Brickwedde, übernommen. Nähere Informationen gibt es unter Telefon 0541/7501620 oder www.bahn-reaktivierung.de.



Eine gelungene Broschüre der NordWestBahn informiert über die Freizeitziele an der Strecke. ↑

Der Start wurde gründlich vorbereitet: Mehrere Tage Probebetrieb ohne Fahrgäste und zwei Tage Probebetrieb mit Fahrgästen sorgten dafür, dass der Start am 12. Juni problemlos verlief. →

