

Fahrplankonzept Cloppenburg 2008

Wir befinden uns in der Zeit 1965-1969, irgendwo in Norddeutschland. Die Fremobahndirektionen Meinerzhagen und Falkenberg betreiben ein gemeinsames Fahrplanbüro und einen gemeinsamen Maschinendienst. Die Direktionsgrenze liegt zwischen der Anst Ofenerdiek (BD Mzh) und dem Bahnhof Rothenburg (BD Fkb), an der durchgehenden Hauptbahn Meinerzhagen – Falkenberg, die bis Bickburg zweigleisig ausgebaut ist. Zwischen Bickburg und Falkenberg besteht am Abzw. Delthin die Möglichkeit, die innerdeutsche Grenze zu überqueren und Ostende, einen Knotenpunkt der DR zu erreichen.

An Bickburg schließt an der Abzw. Grone die Nebenbahn nach Lemas an. Zur Erhöhung der Streckenkapazität ist zwischen dem Abzw. Grone und Bickburg die Überleitstelle Stefanswiesen eingerichtet, ein Gleiswechselbetrieb zwischen Stw und Bb ist möglich und durch die Fdl der beteiligten Zugmeldestellen Grone und Bickburg nach Bedarf einzusetzen.

Von der Anst Lanken der Nebenbahn aus wird das Netz der schmalspurigen Rödertalbahn erreicht. Von Rothenburg aus wird das Petroleumwerk der Bickner Petroleum Company bedient, desweiteren schließt in Rothenburg die Strecke der Westlippischen Eisenbahn nach Steinhorst an.

Im Knotenbahnhof Brebeck-Hohentor berührt die Küstenbahn Westenholz – Heiligenhafen die Hauptbahn, ebenso wird die Awanst Papierfabrik bedient.

Im weiteren Verlauf der Küstenbahn wird vom Bf. Kronwerk aus die Hafenbahn des Nordhafens erschlossen.

Der Reisezugverkehr der Hauptbahn besteht aus 2 D-Zugpaaren, einem Eilzugpaar, das eine Kurswagenverbindung Ostende – Meinerzhagen herstellt, und einem regen Personenzugverkehr, der sich jedoch hauptsächlich auf den Abschnitt Langental – Bickburg beschränkt. Großer Wert wird hier auf die Zeitersparnis in den Wendebahnhöfen durch konsequenten Einsatz von Wendezügen und Triebwagen gelegt.

Die Reisezüge der Nebenbahnen werden fallweise auch zur Beförderung von Eilgut und Stückgutwagen herangezogen.

Im Güterverkehr werfen die 70er Jahre mit dem Knotenpunktverfahren ihre Schatten voraus, das Konzept wird jedoch noch nicht konsequent umgesetzt. So fahren die Knotenbahnhöfe Bickburg und Rothenburg ihre Frachten und die ihrer Nebenbahnen nur auf den Rangierbahnhof ihrer eigenen Direktion ab, erhalten jedoch auch vom Rangierbahnhof der jeweiligen Nachbardirektion fein sortierte Wagengruppen über eine Dg-Verbindung. Da der Zubringer aus der eigenen Direktion und der Fernverkehr nahezu gleichzeitig eintreffen, beschränkt sich die Zugbildung für die Nebenbahnen auf einer Zusammenführung dieser beiden Zugteile.

Üblicherweise wurde bislang die Verteilung der Frachten in den Morgenstunden, die Abholung in den Abendstunden vorgenommen. Dies führte zu umfangreichen Nachtschichten in den Rangierbahnhöfen, was zu Unmut der beteiligten Personale führte, da ihre Kollegen der restlichen Strecken bereits seit Jahren keine Nachtschichten mehr leisten müssen.

Daher wird nun das Konzept um 12 Stunden verdreht, die Sammlung in den Knotenbahnhöfen erfolgt in den Morgenstunden, die Zuführung in die Rangierbahnhöfe erfolgt noch am Vormittag. Daher können bereits am frühen Nachmittag fertig gebildete Ausgangszüge auf die Reise geschickt werden, die Wagen erreichen nach den entsprechenden Rangierarbeiten in den Knotenbahnhöfen noch am Abend ihr Ziel.

Für die Nebenbahn, Küstenbahn und DR wird dies nicht erreicht, hier übernachten die fertig gebildeten Ausgangszüge in den Knotenbahnhöfen, um am Morgen des Folgetages frühzeitig den jeweiligen Streckenast zu versorgen. Ebenso enden die Sammler der Nebenbahnen abends in den Knotenbahnhöfen.

Die Westlippische Eisenbahn betreibt ein ähnliches Konzept über den Betriebsmittelpunkt Neulippertor.

Eine zusätzliche Verbindung für Eilgüter stellt ein Zugpaar Westenholz – Ostende her, über das eilbedürftige Importgüter aus dem Nordhafen sowie im Gegenzug Eilgut aus dem Hinterland an die Küste transportiert werden.

Das Stückgut für beide Richtungen wird aus dem zentralen Stückgutbahnhof Falkenberg mit einem Ne-Paar in Umlauf gebracht, die Verteilung auf die Nebenbahn erfolgt dabei teilweise mit Stückgutkurswagen.

Alle Bahnhöfe der Nebenbahn (Bickburg-)Grone-Lemas sind mit Ortslok ausgestattet, die auch die angeschlossenen Anschlußstellen bedienen.

Der Nordhafen betreibt im Rangierbahnhof Westenholz eine eigene Übergabegruppe, wo die Wagen für die einzelnen Hafenbecken feinsortiert werden können. Ganzzüge und Eilgut können auch in Kronwerk übernommen werden.

Große Anschließter im Netz erfordern den Einsatz von Ganzzügen, so findet regelmäßig Zementexport aus Kalköfen nach Ostende statt, das Petroleumwerk erhält Rohöl aus dem Hafen, Kalksteinsplit aus den Hillenberger Brüchen findet Verwendung im Asphaltmischwerk bei Veenhusen. Am Kai in Brebeck-Hohentor wird Erz für ein Stahlwerk in Meinerzhagen umgeschlagen.

Die Triebfahrzeugstellung erfolgt durch die Betriebswerke Falkenberg, Bickburg, Brebeck-Hohentor und Meinerzhagen, auch richtungsübergreifend, so werden z.B. Ganzzüge des Petroleumwerkes mit Lokomotiven des Bw Bht bespannt. Die Bw-Außenstellen Lemas, Heiligenhafen und Westenholz stellen die Bespannung der Frühzüge der Nebenbahnen sicher.

Die Papierfabrik betreibt eine eigene Werkbahn, deren Fahrzeuge auf Bundesbahngleisen zugelassen sind und holt ihre Wagen in Brebeck-Hohentor und Kronwerk selbst ab.