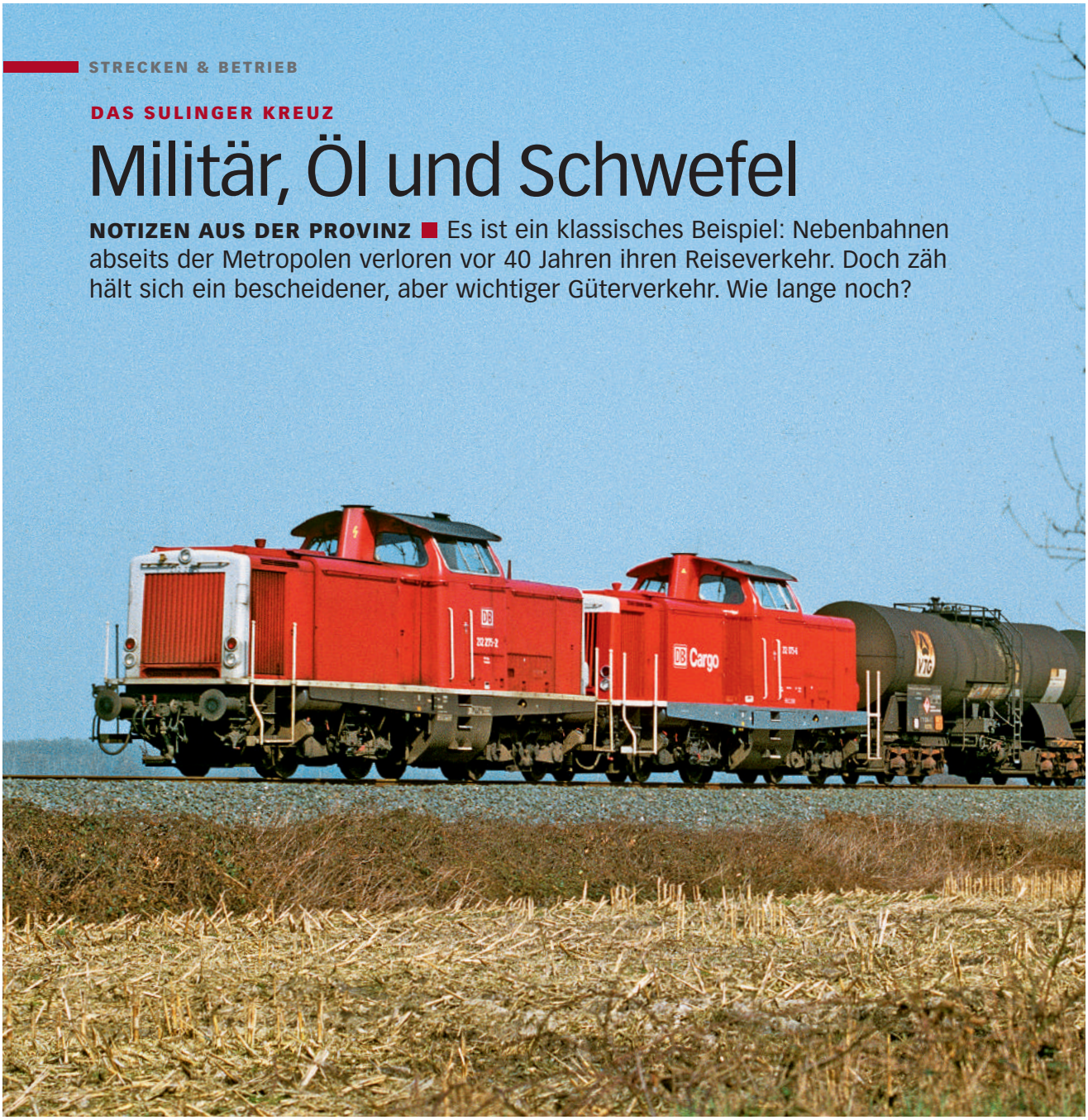
lm_2018_04_38_45.qxp_3 A Niederaula 05/03/18 10:03 Pagina 38

DAS SULINGER KREUZ

Militär, Öl und Schwefel

NOTIZEN AUS DER PROVINZ ■ Es ist ein klassisches Beispiel: Nebenbahnen abseits der Metropolen verloren vor 40 Jahren ihren Reiseverkehr. Doch zäh hält sich ein bescheidener, aber wichtiger Güterverkehr. Wie lange noch?



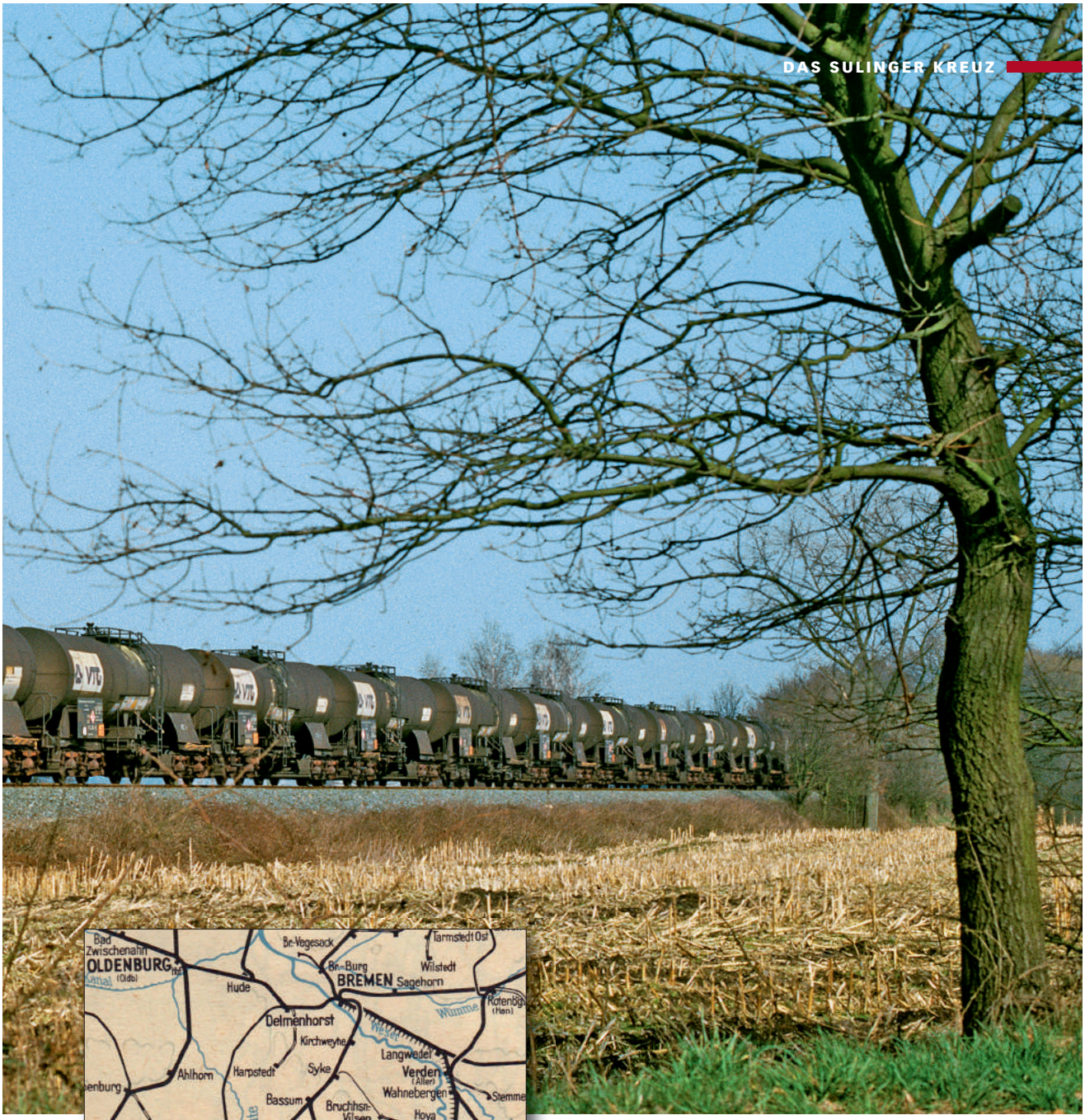
Der Begriff „Sulinger Kreuz“ steht für zwei Nebenbahnen, die sich in der niedersächsischen Kleinstadt trafen und heute in weiten Bereichen stillgelegt sind. Die Nord-Süd-Achse verband die Zigarrenstadt Bünde in Ostwestfalen über Lübbecke, Rahden und Sulingen mit Bassum, während die Ost-West-Verbindung von Diepholz über Sulingen nach Nienburg führte. Eine weitere Nebenbahn bestand von Rahden über Uchte nach Nienburg, die dem Sulinger Kreuz aber nur sehr bedingt zuzurechnen ist und hier nicht weiter behandelt werden soll.

Die Nord-Süd-Strecke gewann zeitweise Bedeutung im überregionalen Reisezug- und Güterverkehr, während die Strecke in Ost-West-Richtung erst im Zusammenhang mit der Aufnahme der Ölförderung um Sulingen abschnittsweise ein nennenswertes Verkehrsaufkommen erlangen konnte.

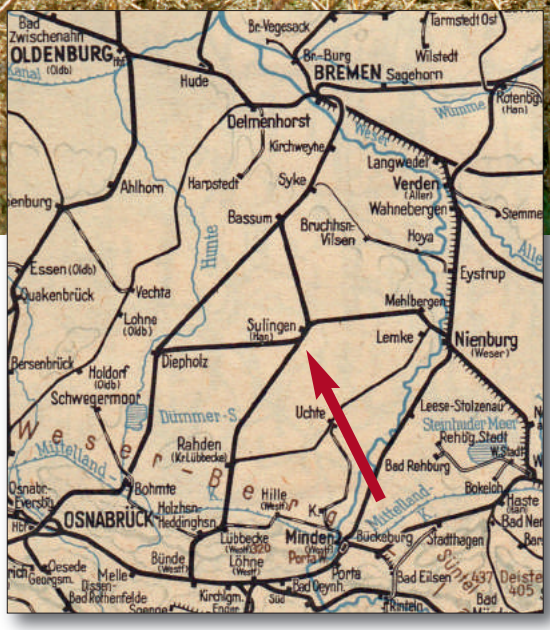
Die zuletzt im Kursbuch unter der Nummer 386 geführte Nebenbahn Bünde – Rahden – Sulingen – Bassum ging am 1. August 1901 durchgehend in Betrieb. Drei Jahre später kam am 1. Juli 1904 die kurze Verbindungsstrecke Kirchlengern – Herford hinzu, sodass ab 1904 in den meisten Fahrplänen eine durchgehende Strecke Herford – Bünde – Rahden – Sulingen – Bassum verzeichnet war.

Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte und anfangs kaum vorhandener Industrialisie-

lm_2018_04_38_45.qxp_3 A Niederaula 05/03/18 10:03 Pagina 39



Exxon Mobil fördert im Raum Sulingen/Barenburg nach wie vor Öl, das in Ganzzügen über Diepholz abgefahren wird: 212 275 und 212 075 am 30. März 1999 bei Groß Lessen Josef Högemann



Sulingen auf der DB-KBS-Karte von 1965 Rudolf Heym

rung im Einzugsbereich der Bahn war das Verkehrsaufkommen in den ersten Jahren noch recht schwach. Dieses änderte sich jedoch mit Beginn des Ersten Weltkriegs, als die Strecke zunehmend im Durchgangsverkehr genutzt wurde und auch aus militärstrategischer Sicht an Bedeutung gewann.

Die wirtschaftlich schwierigen Jahre nach 1918 führten zu einem Rückgang der Transportleistungen, bevor ab Mitte der 1930er-Jahre das Verkehrs-

lm_2018_04_38_45.qxp_3 A Niederaula 05/03/18 10:03 Pagina 40

Der Eilzug 3676 nach Bremen begegnet uns am 20. Februar 1987 nördlich von Sulingen. Eigentlich hätten damals schon gar keine Züge mehr fahren sollen, doch die geplante Stilllegung dauerte einfach länger

aufkommen erneut deutlich anstieg, u. a. bedingt durch die Kriegsvorbereitungen der nationalsozialistischen Staatsführung unter Hitler.

Viel Betrieb durch die Aufrüstung

Direkte militärische Bedeutung erlangte die Nebenbahn während des Zweiten Weltkrieges durch die 1938/39 eingerichtete „Heeres-Munitionsanstalt Lübbecke“ in Espelkamp. Dort wurden auf einer Fläche von 250 Hektar Granaten aller Art hergestellt. Hinzu kam in Preußisch Oldendorf ein neues Tanklager für die Luftwaffe, das über die in Holzhausen-Heddinghausen abzweigende Wittlager Kreisbahn angeschlossen war.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die Strecke nicht unbeschadet. Neben durch Luftangriffe verursachten Schäden war Anfang April 1945 die Brücke über den Mittellandkanal zwischen Gestringen und Lübbecke einer sinnlosen Sprengung der sich auf dem Rückzug befindlichen Wehrmacht zum Opfer gefallen.

> In Espelkamp wurden Granaten hergestellt, in Preußisch Oldendorf entstand ein neues Tanklager.

Doch schon ab dem 1. März 1946 war wieder durchgehender Verkehr möglich. Ab dem 15. Mai 1949 verkehrte erstmals ein Fernreisezugpaar über die Strecke mit dem Laufweg von Bremen nach Frankfurt (Main), der sich großer Beliebtheit erfreute und viele Jahre lang in den Fahrplänen zu finden war. Ein zweites ebenfalls zu diesem Zeitpunkt auf die Strecke gelegtes Eilzugpaar verband Bielefeld mit Bremen und wurde wenige Jahre später über Bremen hinaus bis Cuxhaven verlängert. Zu dieser Zeit spielte die Konkurrenz durch den Individualverkehr noch keine große Rolle, aber das sollte sich schon zehn Jahre später ändern.

Ab Anfang der 1960er-Jahre ging die Nachfrage im Reisezugverkehr zunehmend zurück, während die Zahl privater Pkw-Zulassungen ständig anstieg. Diese Entwicklung setzte in ländlichen Gebieten früher ein als in Stadtbereichen mit ihren allgemein besseren Mobilitätsbedingungen. Aber

Ein Ölzug ist am 10. Oktober 2009 bei Barver in Richtung Diepholz unterwegs Josef Högemann (4)

lm_2018_04_38_45.qxp_3 A Niederaula 05/03/18 10:03 Pagina 41

Güterverkehr nördlich von Lübbecke gibt es heute nicht mehr. Am 5. Mai 1983 sah das noch ganz anders aus, als 216 120 mit einer Übergabe aus Rahden bei Gestringen gen Süden rollte

auch im Wagenladungsverkehr zeigten sich erste Abwanderungstendenzen hin zur Straße. Folglich begann ab Anfang der 1970er-Jahre das langsame Sterben der damals als Kursbuchstrecke 105 geführten Nebenbahn. Nachdem zunächst der Fahrplan lediglich ausgedünnt wurde, setzte die Deutsche Bundesbahn zum Sommerfahrplan 1975 die Einstellung des regionalen Reisezugverkehrs zwischen Bassum und Rahden durch. Hier verblieben lediglich die Eilzüge und der Güterverkehr.

Für den Pendlerverkehr nach Bremen ungünstige Zeitlagen, zu lange Fahrzeiten und das weiterhin ungebremste Wachstum des Individualverkehrs führten besonders nördlich von Rahden zu einem weiteren Rückgang der Nachfrage.

Die DB reagierte mit weiteren Fahrplanausdünnungen, u. a. durch die Beschränkung des Reisezugverkehrs auf Werktage. Ab Anfang der 1980er-Jahre verkehrten die Eilzüge nur noch montags bis freitags.

Und wieder interveniert das Militär

1982 sickerten Pläne der Deutsche Bundesbahn durch, den Reisezugverkehr zumindest zwischen Rahden und Bassum einzustellen. Als Vorwand diente der marode Abschnitt Sulingen – Schwaförden, der nur noch mit 20 km/h befahren werden durfte. Um sich die Sanierung zu ersparen, drängte die Direktion Hannover sogar auf eine Gesamtstilllegung des betreffenden Abschnitts. Doch da spielte das Bundesverteidigungsministerium nicht mit.

Die Strecke galt in den Jahren des Kalten Krieges als schneller Transportweg für Kettenfahrzeuge und wurde tatsächlich häufig auch so genutzt. Folglich wurde der Abschnitt Sulingen – Schwaförden 1985 mit dem Einsatz gebrauchter Oberbaustoffe saniert und der Eilzugverkehr vorläufig beibehalten. Doch kaum war die Mauer zwischen Ost- und West gefallen, entfiel der militärische Schutz. Nachdem bereits zuvor das letzte durchgehende, für Lademaßüberschreitungen zugelassene Güterzugpaar entfallen war, wurde die Strecke auch im Militärverkehr nicht mehr genutzt.

Es folgte 1994 die Einstellung des Eilzugverkehrs, sodass der Abschnitt Rahden – Bassum nun

Ein Güterzug am 23. April 2001 bei Holzhausen-Heddinghausen. Zwei weitere 212 laufen am Zugende

lm_2018_04_38_45.qxp_3 A Niederaula 05/03/18 10:03 Pagina 42

nur noch abschnittsweise im Güterverkehr befahren wurde. Drei Jahre später erfolgte die Stilllegung mit Ausnahme der Teilstrecke (Diepholz –) Sulingen – Barenburg (Exxon-Mobil) für den Gesamtverkehr. Es verblieben Reise- und Güterzugverkehr zwischen (Bielefeld –) Herford und Rahden. Heute ist hier die private EuroBahn aktiv. Den inzwischen nur noch bis Lübbecke bestehenden Güterverkehr führt DB Cargo durch.

Das Teilstück Rahden – Ströhen (Han) erwarben die Gemeinden Rahden und Wagenfeld und betreiben dieses als touristische Fahrrad-Draisinenstrecke. Die restlichen Streckenabschnitte liegen mit Ausnahme des Abschnitts Sulingen – Barenburg brach und sind inzwischen vielfach völlig zugewachsen.

Der Eilzug 3672 nach Bremen mit der 220 051 am 18. Mai 1983 bei Bieren-Rödinghausen Josef Högemann

Nienburg (Weser) – Sulingen – Diepholz

Die Nebenbahn wurde am 1. Oktober 1923 durchgehend fertiggestellt und eröffnet. Sie war mehr oder weniger eine Erschließungsbahn mit ausschließlich lokalem Personen- und Güterverkehr. Erst ab etwa Mitte der 1950er-Jahre erlangte sie auch eine gewisse überregionale Bedeutung durch die Abfuhr von Rohöl und Schwefel, nachdem 1953 die Ausbeutung der nach dem Zweiten Weltkrieg in der Region aufgeschlossenen Ölvorkommen begonnen hatte.

Einige Jahre später begann die allmähliche Abwanderung der Bahnkunden auf die Straße, und das nicht nur im Reisezugverkehr. Auch die bisher bahntreue Landwirtschaft setzte zunehmend auf den Lkw. Schon 1966 verlagerte die Deutsche Bundesbahn den Schienenpersonenverkehr zwischen Diepholz und Sulingen auf die Straße, bevor 1969 auch zwischen Sulingen und Nienburg der letzte Reisezug fuhr. Die Strecke blieb dennoch durchge-

lm_2018_04_38_45.qxp_3 A Niederaula 05/03/18 10:03 Pagina 43

Weitläufig präsentieren sich die Gleisanlagen des Bahnhofs Sulingen am 12. April 1986. Am Bahnsteig ist eine Sonderfahrt der Interessengemeinschaft Schienenbus Seelze zum stehen gekommen, auf den Gütergleisen warten Kesselwagen auf ihre Abfuhr Jürgen Hörstel

hend erhalten und wurde weiterhin von Güterzügen befahren. Und das nicht ohne Grund, denn die Strecke hatte damals noch militärische Bedeutung durch den Gleisanschluss der „Muna Rehden".

LwMunDep 61 der Bundeswehr

1937 hatte die Deutsche Wehrmacht nördlich der Strecke eine Heeres-Munitionsanstalt errichtet, die über eine lange, in keiner Landkarte verzeichnete Anschlussbahn mit dem Bahnhof Rehden verbunden war. 1956 übernahm die Bundeswehr das ca. 200 Hektar große Gelände und richtete dort das flächenmäßig größte Luftwaffen-Munitionsdepot der Bundeswehr ein (LwMunDp 61). Es bestand bis wenige Jahre nach der Wende und wurde im Juni 1995 aufgelöst und später zu einem Gewerbepark.

■ Rohöl- und Schwefelvorkommen sicherten der Strecke ab 1953 einen beachtlichen Güterverkehr.

Doch erst Jahre später fand sich ein größerer neuer Nutzer, die Automobil-Umschlagsfirma BTR-Logistik. Das Unternehmen wird über den Gleisanschluss der ehemaligen „Muna" von Diepholz aus über den Bahnhof Rehden-Wetschen bedient.

Den östlichen Bereich Nienburg – Sulingen sperrte die Bundesbahn 1992 im Vorfeld einer geplanten Stilllegung, nachdem bereits im Jahr 1990 der Wagenladungsverkehr eingestellt worden war und die Öl- und Schwefelzüge nunmehr über Diepholz rollten. Bis 1997 musste die Strecke jedoch aus strategischen Gründen befahrbar gehalten werden, erst dann kam die Stilllegung.

In den folgenden Jahren verfiel die Bahntrasse in den Dornröschenschlaf. Bei Harbergen-Staffhorst wurde später ein Geländeeinschnitt mit Erdreich verfüllt, um die Kosten für die Sanierung ei-

TRÄUMEREI ODER KLUGE VISION?

Eine Wiederinbetriebnahme des Sulinger Kreuzes ist mit erheblichen Kosten verbunden, da sich nicht nur der Zustand des Oberbaus seit der Stilllegung erheblich verschlechtert hat, sondern auch an den Brücken größere Investitionen erforderlich sind. Es wäre also zunächst einmal der Nachweis zu erbringen, dass der zu erwartende hohe finanzielle Aufwand mit einem entsprechenden Verkehrsbedürfnis zu rechtfertigen ist.

Der Schlüssel zum Erfolg könnte in einem ersten Schritt der Nachweis entsprechender Potenziale im Güterverkehr sein, um Fördermittel des Bundes (SGFFG-Mittel) und des Landes Niedersachsen zu erlangen. Möglich sind Förderquoten bis zu 90 Prozent! Ferner müsste ein Unternehmen gefunden werden, dass die Infrastruktur betreiben möchte und ggf. auch übernimmt.

Dabei macht es durchaus Sinn, sich zunächst auf ein überschaubares Teilprojekt zu konzentrieren, wie etwa die Realisierung einer ganzzugfähigen Ladestelle mit entsprechend guter Erreichbarkeit über die Straße.

lm_2018_04_38_45.qxp_3 A Niederaula 05/03/18 10:03 Pagina 44

Schwerpunkt Militärverkehr: Am 31. März 1983 haben zwei 211 im Bahnhof Schwaförden einen schweren Zug aus Sennelager am Haken. Ziel ist ein Truppenübungsplatz in der Lüneburger Heide J. Högemann (2)

ner Straßenbrücke zu sparen. Ähnliches erfolgte im Jahr 2006 in Hassel und bei Mehlbergen. Bei Mellinghausen errichtete man auf Teilen der Bahntrasse sogar eine Lagerhalle, und das ohne ein vorheriges Entwidmungsverfahren.

Heute beschränkt sich der Zugverkehr auf ein bis zwei Ölzüge pro Woche zwischen Barenburg und Diepholz (Exxon Mobil) sowie auf Bedienfahrten ab Diepholz nach Rehden-Wetschen. Entfallen sind auch die Schwefelzüge, nachdem die Gasentschwefelung in Barenburg aufgegeben und nach Großenkneten verlegt worden war.

Bürgerinitiative zur Rettung

2007 kam es zur Gründung einer Bürgerinitiative mit dem Ziel, die Strecke Bünde – Rahden – Sulingen – Bassum zu erhalten und zu reaktivieren. Das Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum – Bünde (AEBB) sprach sich u. a. dafür aus, eine schnelle Reisezugverbindung zwischen Bielefeld und Bremen über diese Strecke zu schaffen. Gleichzeitig sollte für Pendler aus dem Sulinger Land die Anbindung an die Seestadt Bremen erheblich verbessert werden. Im Güterverkehr sah das Bündnis vor allem im Hinblick auf die Seehäfen Potenzial, ferner wurde eine mögliche Nutzung der Strecke als Entlastungs- und Umgehungslinie ins Spiel gebracht und auf die Option Bahn für bestimmte Industrieunternehmen als Alternative zum Lkw-Verkehr hingewiesen.

Mit dieser Auffassung stand das örtliche Aktionsbündnis keineswegs allein da. 2008 war eine vom Niedersächsischen Wirtschaftsministerium beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Auftrag gegebene Studie zu dem Ergebnis gekommen, dass die Option Rahden – Sulingen – Bassum als Entlastungsstrecke erhalten bleiben sollte.

MIT DER DRAISINE INS MOOR

Statt mit dem Zug kann man den Abschnitt **Rahden – Hannoversch Ströhen** heute mit Draisinen bereisen. Inmitten einer herrlichen Grünlandschaft geht es von der Kleinstadt Rahden über die nordrhein-westfälische Landesgrenze in Richtung beschaulicher Moorgebiete nördlich der Ortschaft Wagenfeld-Ströhen, die vom früheren Bahnhof Hannoversch Ströhen aus mit einer alten Torfbahn erkundet werden können. Die Draisinenstrecke lässt sich in zwei bis drei Stunden ohne besondere Anstrengung bewältigen. Die Draisinen werden wie ein Fahrrad fortbewegt und sind mit ausreichendem Platz für Proviant und sonstigen Dingen ausgestattet. Sie verfügen über höhenverstellbare Sättel für bis zu vier Fahrer und Bänke für zwei bzw. acht Mitfahrer.

www.auenland-draisinen.de

lm_2018_04_38_45.qxp_3 A Niederaula 05/03/18 10:03 Pagina 45

Die Eurobahn hat dem Abschnitt Herford – Bünde – Rahden zu neuem Schwung verholfen. Dagegen ist die Strecke nördlich von Rahden stillgelegt und kann mit Draisinen befahren werden (Rahden, 2002)

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) teilte diese Auffassung allenfalls hinsichtlich des Güterverkehrs. Vorschläge, den Abschnitt Sulingen – Bassum in das Netz der Bremer Regio-S-Bahn einzubinden wurden ebenso ins Reich des Unmöglichen verwiesen wie Überlegungen, den Reisezugverkehr auf der Gesamtstrecke

■ Die Anlagen in Sulingen bleiben vorerst erhalten. Aber das ist ein juristischer Verwaltungsakt.

wieder aufzunehmen. Zwar wolle man durchaus einige Strecken in Niedersachsen reaktivieren, nicht aber solche mit einem derart ungünstigen Kosten-Nutzungsverhältnis wie (Bünde –) Rahden – Sulingen – Bassum.

Damit waren alle Hoffnungen für eine Reaktivierung erst einmal dahin. Selbst für eine langfristige Wiederinbetriebnahme gab es wenig positive Aussichten. Viel schlimmer noch war, dass nicht einmal ein Trassensicherungsvertrag zur Verhinderung einer Entwidmung bestand. Glücklicherweise bestand die Ausweisung der Strecken im Raumordnungsprogramm als Vorrangfläche Bahn, eine Resolution des Diepholzer Kreistages aus dem Jahre 2011 zum Erhalt der Trassen. Um den Öl- und Schwefelverkehr aus Barenburg nicht mehr mit einem jeweiligen Richtungswechsel durch den Bahnhof Sulingen führen zu müssen und die umfangreichen Bahnflächen in Sulingen veräußern zu können, hatte DB Netz 2005 den Bau eines Verbindungsbogens in die Wege geleitet.

Dieser Plan durchkreuzte sämtliche Bemühungen des Aktionsbündnisses und hätte vollendete Tatsachen geschaffen. Eine durchgehende Wiederinbetriebnahme der Strecke Bünde – Bassum wäre ebenso unmöglich geworden, wie auch die durch das Aktionsbündnis vorangetriebenen Bemühungen, die Strecke Diepholz – Nienburg und somit das Sulinger Kreuz in Gänze zu erhalten und wiederzubeleben.

Nein zur Sulinger Südschleife

Den Plänen der Deutschen Bahn setzte schließlich das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein Ende und erklärte den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes für den Bau der Sulinger Südschleife im November 2011 für rechtswidrig und somit nicht vollziehbar. Die Südschleife hätte unweigerlich ein Stilllegungsverfahren der Sulinger Bahnanlagen nach sich gezogen, für die die Bonner Rhein-Sieg-Eisenbahn ein Verkehrsbedürfnis geltend gemacht hatte. Somit bleiben die Bahnanlagen bis auf weiteres vor einer Entwidmung geschützt.

Josef Högemann