

# Ist das Sulinger Kreuz am Ende?

## Wirbel um die geplante teilweise Freistellung von Bahnbetriebszwecken

VON STEFAN HÖGEMANN

**A**ktuell ist die Debatte um die Erhaltung des Nebenstreckennetzes in Deutschland wieder voll entfacht. Während einerseits die Diskussion um mehr Klimafreundlichkeit des Verkehrs eine nie dagewesene Intensität erreicht hat und mit stetigen Forderungen nach mehr Bus und Bahn einhergeht, besteht andererseits die Gefahr, dass gleich mehrere ländliche Regionen ihr Schienennetz vollständig oder größtenteils verlieren. Nachdem beispielsweise im Hunsrück alle Rettungsversuche weitgehend gescheitert zu sein scheinen und am Karower Kreuz gerade die größte eisenbahnfreie Region der Bundesrepublik entstehen könnte, droht auch dem zu großen Teilen bereits seit langem stillgelegten sogenannten Sulinger Kreuz Ungemach. Während der noch im Güterverkehr genutzte Abschnitt Diepholz – Sulingen – Barenburg ungefährdet zu sein scheint, schwebt über den bereits seit Ende der neunziger Jahre stillgelegten Zulaufstrecken nun die Freistellung von Bahnbetriebszwecken („Entwidmung“) nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und damit das endgültige Aus. In den Medien wurden seit Juli zahlreiche Darstellungen hierzu veröffentlicht, die teilweise widersprüchlich waren. Daher wird hier der Versuch unternommen, die Ereignisse zu ordnen und etwas Licht ins Dunkel zu bringen.

Zur Geschichte der Nord-Süd-Verbindung via Sulingen, die im südlichen Teil noch in Betrieb steht, sei auf das Streckenporträt in *Bahn-Report* 4/19 ab Seite 81 verwiesen. Diese Strecke war

am 30.09.1899 zwischen Bünde und Rahden eröffnet worden; ab dem 29.09.1900 konnte von Rahden bis Sulingen und ab dem 01.08.1901 von Sulingen bis Bassum gefahren werden, womit die Strecke vollständig eröffnet war. Nach dem Ende des Reiseverkehrs zum Fahrplanwechsel 1994 erfolgte zum Jahresende 1997 die Gesamteinstellung zwischen Bassum und Sulingen sowie Barenburg und Rahden.

Das Sulinger Kreuz indes war erst entstanden, als die Ost-West-Verbindung von Nienburg nach Diepholz eröffnet wurde. Der erste Abschnitt von Sulingen nach Osten bis Siedenburg wurde am 01.08.1921 eröffnet und ab dem 01.10.1921 ging es nach Westen bis Wehrbleck. Von Siedenburg wurde ab dem 15.11.1921 bis Harbergen-Staffhorst und ab dem 01.09.1922 bis Nienburg (Weser) gefahren; der Lückenschluss Wehrbleck – Diepholz erfolgte dann am 01.10.1923. 1966 endete der Personenverkehr zwischen Diepholz und Sulingen und 1969 zwischen Sulingen und Nienburg. Letzterer Abschnitt verlor mit dem Jahresende 1997 den Gesamtverkehr mit Ausnahme des kurzen Stücks bis zum Abzweig Lohe, wo die heute in Steyerberg endende und früher bis Uchte führende Strecke aus Nienburg ausfädelt. Hier fahren noch Güterzüge zu einem Chemiebetrieb in Steyerberg sowie selten auch Holzzüge.

### ■ Gründung eines Aktionsbündnisses

Seit etlichen Jahren jedoch wird von vielerlei Seite die überregionale Bedeutung vor allem der Nord-Süd-Achse etwa für eine schnelle Verbindung Bielefeld – Bremen betont und eine Reaktivierung gefordert. Vor allem der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) bemühte sich über die

Jahre sehr um den Trassenerhalt. Bisher sind die Strecken bis auf kleine Lücken noch vollständig vorhanden, wenn auch vielfach völlig abgängig und meterhoch zugewachsen. Seit rund einem Jahrzehnt engagiert sich in diesem Kontext auch das Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum-Bünde (AEBB) für die Wiederinbetriebnahme. Das AEBB ([www.aebb.de](http://www.aebb.de)) wurde 2009 mit dem Ziel des Erhalts des Sulinger Kreuzes mit all seinen Zulaufstrecken gegründet. So richtete es 2011 den Sulinger Bahnsteig wieder her, um zukünftig Sonderfahrten durchführen zu können und ging eine Zusammenarbeit mit der Bonner Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) ein, die im Folgejahr eine Betriebsgenehmigung für den wiederhergestellten Bahnsteig erhielt. Die RSE klagte dann auch gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der sogenannten „Südschleife“ (der *Bahn-Report* berichtete). Mit dieser Klage sollte verhindert werden, dass die DB einen Verbindungsbogen aus Richtung Diepholz in Richtung Rahden errichtet, um die Bedienung des Barenburger Exxon-Standorts unter Umgehung des (heutigen Kopf-)Bahnhofs Sulingen durchzuführen. Der Bau dieses Bogens war mit dem Ziel verfolgt worden, den Bahnhof Sulingen komplett aufzugeben. Am 25.05.16 schließlich erklärte das Bundesverwaltungsgericht den Planfeststellungsbeschluss zum Bau

*Oben: Eine typische Situation zeigt die brachliegende Trasse südlich von Neuenkirchen (bei Sulingen) in Kilometer 77,3: Die Gleise sind noch vorhanden, aber bei dem hinten sichtbaren Bahnübergang (Affinghauser Straße) hat man bereits ein Gleisjoch entfernt und die Straße durchasphaltiert.*

*Foto (22.09.19): Stefan Högemann*

der Südschleife für rechtswidrig und daher für „nicht vollziehbar“. In der Zwischenzeit hatte das AEBB bereits einige Sonderfahrten zwischen Sulingen und Diepholz organisiert und konnte so die Öffentlichkeit auf seine Ziele aufmerksam machen. Seit 2015 besteht zudem eine zunächst lose Kooperation mit der Stadt Sulingen zum Erhalt des Stellwerks Nord (Sn). 2017 wurde dann auch ein Kooperationsvertrag mit der Stadt geschlossen, der es dem AEBB erlaubte, das Stellwerk zu sanieren. Das Bauwerk präsentiert sich heute äußerlich gepflegt, die dezent verbretterten Scheiben deuten aber noch auf einige Arbeit hin. 2018 wurde die RSE als Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Regio Infra GmbH & Co. KG (RIG) abgelöst, mit der das AEBB ebenfalls einen Kooperationsvertrag schloss. Ursprünglich hatte sich die RSE sehr interessiert am Erhalt des Sulinger Kreuzes gezeigt und wollte sich bei möglichen Streckenreaktivierungen intensiv engagieren. Im Zuge der ab 2014 hausintern eingetretenen Krise zog sie sich die RSE jedoch schrittweise von verschiedenen Projekten zurück – so auch hier, weswegen das AEBB in der RIG einen neuen Partner fand.

## ■ Anträge zu Freistellungen zwischen Sulingen und Nienburg

Die bisher vor allem nach der juristischen Verhinderung der Sulinger „Südschleife“ verhältnismäßig ruhige Situation um das Sulinger Kreuz hat sich 2019 erheblich verändert, denn die DB möchte sich nun endgültig von den seit Ende 1997 stillgelegten Strecken trennen. Hierzu leitete sie für verschiedene Abschnitte ein Freistellungsverfahren ein, da sie nach eigenen Angaben keinen Interessenten für den Weiterbetrieb finden konnte. Die zunächst bekanntgewordenen Anträge betreffen unter anderem Flurstücke in den Gemarkungen Balge, Wietzen und Marklohe an der VzG-Strecke 1744 Nienburg – Sulingen (– Diepholz) auf 13 km Länge. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatte am 10.05.19 einen diesbezüglichen Antrag veröffentlicht, den die DB Immobilien GmbH-Region Nord gestellt hatte. Wie die Tagespresse berichtete, haben die Gemeinden der Samtgemeinde Marklohe Interesse an einem Erwerb gezeigt, möglichst nach einer Entwidmung, um so dauerhaften Brachflächen vorzubeugen. Sorgen bereiten ihnen jedoch auf der anderen Seite mögliche Altlasten.

Detlev Block vom AEBB kommentierte die aktuelle Entwicklung wie folgt: „Zwar haben wir als Verein wenig Chancen, gehört zu werden, wir werden es uns jedoch nicht nehmen lassen, dazu Stellung zu nehmen.“ Vor neun Monaten hatte das AEBB 4.360 Unterschriften für den Erhalt der Bahnstrecken des Sulinger Kreuzes gesammelt und Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann überreicht. „Das AEBB ist der Überzeugung“, so wurde das Aktionsbündnis ferner in der Presse zitiert, „dass eine Aufgabe der Streckenverbindung Sulingen – Nienburg durch eine Freistellung des Abschnitts Balge – Wietzen – Marklohe angesichts einer sich entwickelnden Verkehrswende verheerende Folgen für die Region hat. Diese Strecke wird in naher Zukunft noch gebraucht.“ Ferner hieß es, die Strecke Nienburg – Sulingen sei, die direkte Verbindung zwischen der Kreisstadt Diepholz über Nienburg

zur Landeshauptstadt Hannover. Ferner hat sie ein Güterverkehrspotenzial, zum Beispiel für Autotransporte, die zurzeit noch in erheblichem Maße per Lkw über die Bundesstraße 214 rollen.“ Für diese Bundesstraße ist im übrigen derzeit ein dreispuriger Teilausbau mit drei jeweils knapp 4,5 km langen Abschnitten geplant.

## ■ Widerstand aus der Politik

Unterstützung fand das AEBB beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der sich ebenfalls für eine Wiederbelebung der Strecken einsetzt, zugleich aber die Bemühungen gegen die geplante Entwidmung auf die Nord-Süd-Strecke Bassum – Rahden konzentriert wissen will. Bei ihr sieht man eine erhebliche Bedeutung, auch zur Entlastung des überlasteten Knoten Hannovers im Güterverkehr. „Die VDV-Stellungnahme ist echter Rückenwind“, so MdB Achim Post und MdL Ernst Wilhelm (beide SPD). „Das zeigt, dass es sich lohnt, weiterzumachen.“ Beide gehören dem AEBB an. „Da lasse ich mich nicht von einer Antwort aus einem Ministerium entmutigen“, kommentierte Post Äußerungen des FDP-Bundespolitikers Frank Schäffler. In einer Mitteilung hatte der zuvor nämlich erklärt, im Bundesverkehrsministerium sehe man keine Möglichkeit für eine Reaktivierung.

Es gibt allerdings offenbar auch Chancen für den Personenverkehr. So setzt sich die nordrhein-westfälische CDU-Landtagsabgeordnete Bianca Winkelmann ebenfalls für den Erhalt ein. „Wenn wir Klimaschutz fördern und ländliche Räume stärken wollen, gehört ein gutes Schienennetz dazu“, so die Politikerin. Ihr Einflussbereich sei, wie sie selbst sagt, jedoch eher gering, denn die betreffenden Streckenteile liegen sämtlich auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen. Aber auch Winkelmann betont, dass der allseits geforderte Klimaschutz eng mit der Erschließung des ländlichen Raums über die Schiene verbunden sei.

Knapp 30 Stellungnahmen verschiedener EVU, Städte, Gemeinden, Landkreise und Unternehmen sollen beim EBA zu den Entwidmungsplänen eingegangen sein. Dazu gehört auch die Stadt Preußisch Oldendorf, die sich vehement gegen eine Freistellung von Streckenabschnitten des Sulinger Kreuzes positioniert. Sie sei mit ihrem Bahnhof im zugehörigen Ortsteil Holzhausen-Heddinghausen „massiv durch die geplante Entwidmung betroffen“, so Bürgermeister Marko Steiner. Holzhausen-Heddinghausen liegt zwar an dem noch im SPNV betriebenen Streckenabschnitt südlich von Rahden, doch würde nach Ansicht Steiners „der direkte Schienenanschluss für Wirtschaft und Bevölkerung nach Nienburg unmöglich gemacht.“ Ferner stünde eine Entwidmung dem Planungsziel des Landkreises Diepholz diametral entgegen, die Verbindung Sulingen – Nienburg für eine eventuelle Reaktivierung zu erhalten. „Dieses Planungsziel hat der Landkreis Diepholz in seinem Regionalen Raumordnungsprogramm als Ziel der Raumordnung festgelegt“, so Steiner, der hier Nachhaltigkeitseffekte sieht. Eine Stilllegung des östlichen Astes des Sulinger Kreuzes würde dessen Bedeutung erheblich mindern. „Die Stadt Preußisch Oldendorf mit ihren zwei Luftkurorten Preußisch Oldendorf und Börninghausen sowie dem Heilbad Bad Holzhausen

stellt mit rund 150.000 Gästeübernachtungen im Jahr eines der touristischen Zentren des Kreises Minden-Lübbecke dar“, erklärt Steiner, der sich dafür einsetzt, verkehrliche Möglichkeiten auszuweiten und nicht einzuschränken. Sowohl der Rat der Stadt Espelkamp als auch jener der Stadt Rahden haben sich ebenfalls eindeutig für den Erhalt des Sulinger Kreuzes ausgesprochen, in Rahden sogar einmütig. Ihnen geht es vor allem um die Sicherung der durchgängigen Verbindung von Bremen über Bassum und Rahden nach Bielefeld. Man verweist auf den bestehenden Trassensicherungsvertrag für den Abschnitt Rahden – Ströhen (Hann.)

## ■ Irritationen über Güterverkehre und mögliche weitere Freistellungen

Interesse für Güterverkehr über die östliche Anbindung nach Nienburg gibt es laut dem AEBB bei der Rehdeener BTR Transportlogistik GmbH, einem Logistiker für Autos. Dieser Logistiker wird derzeit bereits aus Richtung Diepholz auf der Schiene versorgt. Einer Darstellung des CDU-Bundestagsabgeordneten Axel Knoerig zufolge, dass die ExxonMobil Production Deutschland GmbH ihre Bahntransporte ab Barenburg einstellen würde, was das Aus für den Güterverkehr östlich von Rehden und damit auf fast dem gesamten noch in Betrieb stehenden niedersächsischen Teil des Sulinger Kreuzes nach sich ziehen würde, widersprach das Unternehmen öffentlich. „Aus unserem Ölbetrieb in Barenburg fährt pro Woche rund ein Güterzug, aus circa 15 Kesselwagen bestehend, mit Reinöl Richtung Raffinerie in Lingen“, so Exxon-Sprecher Klaus Torp und verwies auf insgesamt 72 Güterzüge mit 1.116 Kesselwagen im Jahr 2018, die rund 59.000 t Reinöl befördern hätten. Mit Blick in die Zukunft äußerte sich Torp so: „Für die nächsten Jahre sind keine Änderungen des Öltransports geplant. Sollte es zu Fördererhöhungen im Erdölfeld Barenburg kommen, würden Transportfrequenz und -mengen ansteigen.“

CDU-Politiker Knoerig indes ließ mehrere Nachfragen zur Motivation für seine irreführende Aussage zu den Exxon-Transporten unbeantwortet, sondern sieht vielmehr nach eigenen Angaben „keinen Anlass für weitere Äußerungen.“ Knoerig hatte zuvor auch noch für andere brisante Äußerungen in der Presse gesorgt. So hatte er verlautbaren lassen, dass Teile der Nord-Süd-Achse zum Verkauf stünden und dafür entwidmet werden sollten. „Das ist äußerst befremdlich“, kommentierte Knoerig und weist ferner auf die Rechtslage hin: „In allen Kaufverträgen steht der Hinweis, dass die Strecke wiederbelebt werden könnte.“

In einem der Lokalpresse vorliegenden Brief Knoerigs an Landrat Cord Bockhop (CDU) führt er insgesamt drei Streckenteile auf, die nach seinem Wissen in Abschnitten veräußert werden sollen:

Strecke 1744 Nienburg – Sulingen; hierfür werden nach Aussagen Knoerigs bereits Kaufverhandlungen mit der Gemeinde Marklohe über den Abschnitt Staffhorst – Marklohe geführt. Bereits am 21.09.18 versteigert wurden Grundstücke entlang der Strecke von Sulingen über Siedenburg bis nach Staffhorst (s. *Bahn-Report* 1/19, S. 48f.).

Strecke 2982 Bünde – Bassum; hier sollen verschiedene Areale zwischen Bassum und Sulingen



gen schon Ende 2019 den Eigentümer wechseln und im Abschnitt Varrel – Dörrielo – Ströhen sei ein Flächenverkauf für Mitte 2020 vorgesehen.

Während für die Strecke 1744 ein Verhandlungsergebnis mit der Samtgemeinde Marklohe angestrebt werde, setze die DB für die beiden anderen Abschnitte auf Versteigerungen, so Knoerig weiter, der auch fordert, dass die Infrastruktur des Schienennetzes in die kommunale Hand gehöre. Ähnlich sieht es Landrat Bockhop: „Infrastrukturen, die Monopolsituationen darstellen, gehören nicht in private Hände.“ Er betont aber auch, dass Kommunen das Risiko, Strecken mit Altlasten zu erwerben, nicht eingehen könnten und sieht den Bund in der Verantwortung, „die Trassen nicht zu verscherbeln, sondern sie zu erhalten.“ Schließlich sei der Bund zu 100 % Eigentümer der DB AG und somit mitverantwortlich für den Erhalt, so der Kommunalpolitiker. Warum sich MdB Knoerig zu teilweise inhaltlich fraglichen Aussagen über zukünftige Entwicklungen hinreißen ließ, sei dahingestellt. Sicher ist jedoch, dass er sich intensive Gedanken um die Zukunft und den Erhalt des Sulinger Kreuzes macht. Und mit einem Punkt wird er sicher richtig liegen: Nach dem Verkauf erster Teilstücke auf dem östlichen Ast des Sulinger Kreuzes und der (bisher nur geplanten) Freistellung dort wird die DB nicht aufhören, ihr Werk auch an den anderen brachliegenden Abschnitten zu vollenden. Schließlich kosten die 100%-Staatstocher, die sich derzeit in starken finanziellen Schwierigkeiten befindet, diese Strecken laufend Geld. Eine Veräußerung der Liegenschaften würde hingegen solches generieren, wenn auch nur einmal.

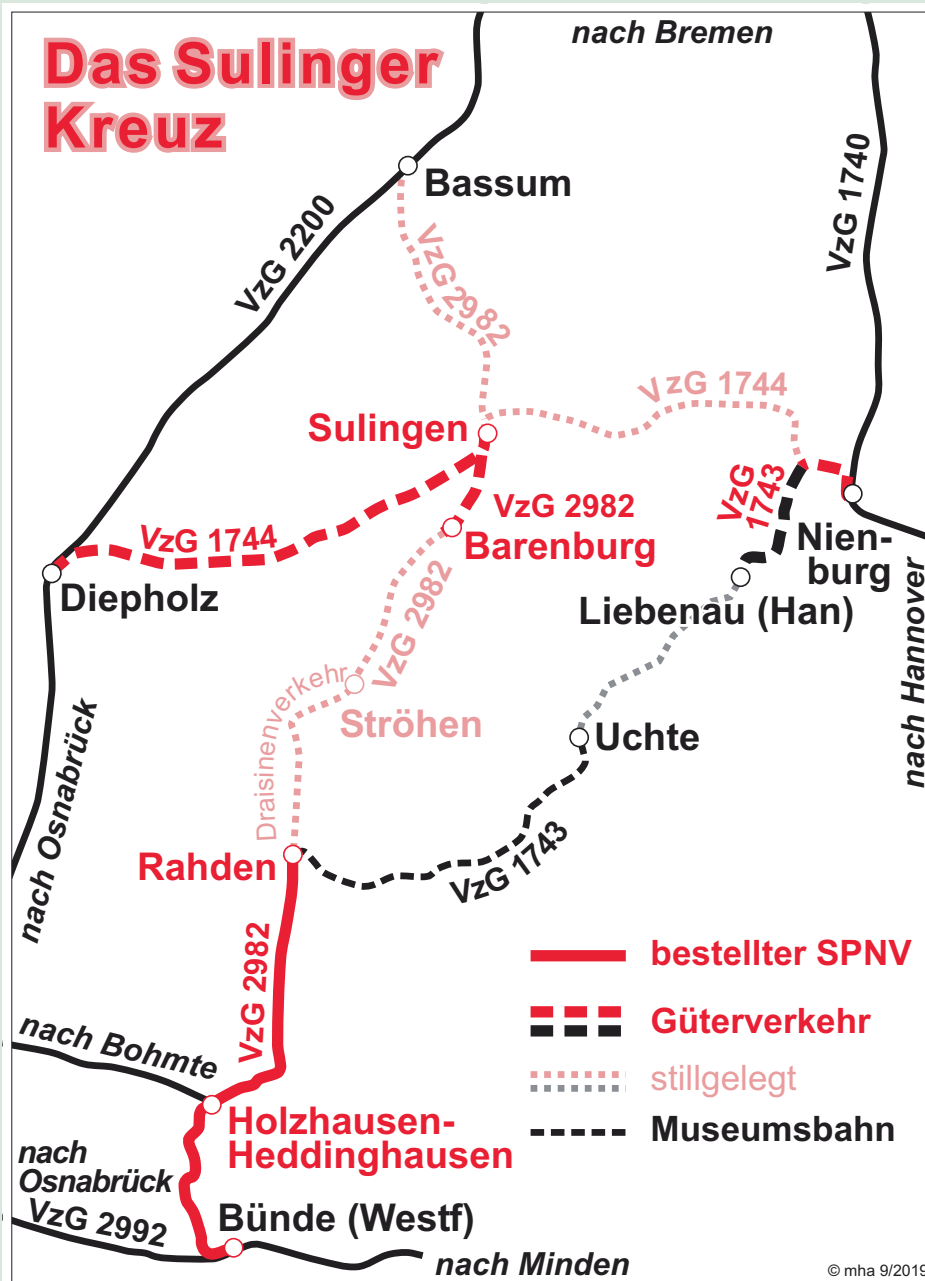
**Regionales Raumordnungsprogramm als Schutzinstrument**

Durch das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Diepholz wurden die Strecke Bassum – Sulingen – Rahden und Diepholz – Sulingen – Nienburg jeweils bis zur Kreisgrenze als „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke“

bestimmt, was bedeutet, dass Vorhaben, die der Sicherung dieser Bahntrassen entgegenstehen, planungsrechtlich nicht zulässig sind – auch dann nicht, wenn der Eigentümer der Strecke eines Tages ein anderer als die DB sein sollte. Hiermit setzt der Landkreis seine planerisch stärksten Möglichkeiten ein. Untermauert wird das Bestreben des Landkreises Diepholz auch durch den im Kreistag am 02.07.19 gefassten Beschluss

und kostenintensiv und daher allein für den Güterverkehr kaum realisierbar sein wird. Nicht nur Grünschnitt und Oberbauerneuerungen stehen hier an, denn an einigen Stellen sind Bahnübergänge bereits aufgelassen worden. Hier müssten die höhengleichen Kreuzungen neu angelegt und teure Sicherungstechnik installiert werden. Allerdings hat man in den letzten Jahren vor allem im Bundesland Niedersachsen auch gesehen, wie viele Jahre brachliegende Bahnstrecken mit völlig abgängiger Infrastruktur wiederbelebt werden konnten. Bestes Beispiel hierfür ist die Strecke Bodenwerder-Kemnade – Emmertal der früheren Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe, wo heute auf komplett sanierten Gleisen regelmäßig schwere Kieszüge rollen.

Noch eine Entwicklung am Rande: Derweil gibt es auch auf der Nord-Süd-Achse Veränderungen, denn für den Draisinenverkehr auf den 14 km zwischen Rahden und Ströhen ([www.auenland-draisinen.de](http://www.auenland-draisinen.de)) wird ein neuer Betreiber gesucht. Seit rund zehn Jahren wurde die Anlage von Dietmar Koors mit seiner Firma Auenland-Draisinen UG (haftungsbeschränkt) betrieben, der nun aber aus beruflichen Gründen seinen Ausstieg erklärt hat. Die laufende Saison bis Oktober ist hiervon jedoch noch nicht betroffen. In Ströhen schließt die „Ströher Moorbahn“ an, ein länderübergreifendes naturnahes Tourismusprojekt namens „Spurwechsel – von der Draisine ins Moor“. Hier hat man eigens einen Lokschuppen für die Moorbahn errichtet, allerdings zentral im Gleisbereich des früheren Bahnhofes, was eine Reaktivierung erschweren würde. Vertreter der Städte Rahden und Wagenfeld, die intensiv nach einem neuen Betreiber suchen, sehen in dem Draisinenkonzept auch einen Weg zur Pflege der aktuellen Infrastruktur. Zwar habe der aktuelle Betreiber in der Vergangenheit den Grünschnitt vernachlässigt, den Rückstand aber inzwischen aufgeholt. **E**



zur Unterstützung einer Zweckvereinbarung mit den Landkreisen Heidekreis, Nienburg/Weser und Verden zur Stärkung des Güterumschlages auf der Schiene durch regional tätige EVU. Bis zu 25.000 EUR stellt der Landkreis für diesen Konzeptentwurf bereit. Der Streckenabschnitt Bassum – Rahden gilt zudem auch nach den Statuten des Landesraumordnungsprogramms für den Hinterlandverkehr als erhaltungswürdig. Anzumerken ist dazu allerdings, dass eine Reaktivierung aufgrund des stark heruntergekommenen Zustands der Infrastruktur aufwändig