

## Niedersachsen: VDV fordert teilweisen Ausbau des Sulinger Kreuzes

Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert den Erhalt und den Ausbau der

### Sorgen in NRW um das Sulinger Kreuz

Im nördlichsten Winkel von Nordrhein-Westfalen besteht die Sorge, dass das „Sulinger Kreuz“ zur Disposition steht und durch Verkäufe und Entwidmungen von Bahnstrecken in Kürze „Fakten“ geschaffen werden.

Das „Sulinger Kreuz“, bestehend aus den Strecken Bünde – Rahden – Sulingen – Bassum und Diepholz – Sulingen – Nienburg, ist in der Region Symbol und Hoffnung für die künftige Verkehrspolitik. Im südlichen Abschnitt, der Anfang der 1990er Jahre auch akut stilllegungsgefährdet war, wird zwischen Rahden (Kr Lübbecke) und Bünde (bzw. weiter nach Herford und Bielefeld mit Durchbindung über Warendorf nach Münster) täglich im Stundentakt als Regionalbahn RB 71 („Ravensberger Bahn“) gefahren. Die Eurobahn setzt hierfür dreiteilige Dieseltriebwagen vom Typ Talent ein, die mittlerweile aufgrund des guten Fahrgastzuspruches als Doppelheiten gefahren werden.

„Kult“ bei vielen Eisenbahnfreunden ist die Strecke auch durch den legendären Heckeneilzug E 450 / E 451 Bremen – Paderborn – Frankfurt, der hier bis Mitte der 1970er

Jahre verkehrte. Der Personenverkehr zwischen Rahden und Bassum endete im Sommer 1994, danach wurden die Strecken noch abschnittsweise im Güterverkehr befahren. Das „Aus“ für das Sulinger Kreuz kam Ende der 1990er Jahre, nachdem sich die DB auch aus der abschnittweisen Bedienung im Güterverkehr zurückzog.

Weniger gut für die Zukunft des „Sulinger Kreuzes“ sieht es daher auf niedersächsischer Seite aus; in Betrieb ist immerhin die Strecke Diepholz – Sulingen sowie der Abschnitt Sulingen – Barenburg, bedient wird Exxon in Barenburg, wo Öl verladen wird, sowie ein Logistikunternehmen in Rehden. Hier wurden auch in den letzten Monaten einige Brücken instandgesetzt.

Zwischen Sulingen und Bassum und zwischen Sulingen und Nienburg ist die Strecke zwar weiter vollständig dem Bahnverkehr gewidmet, allerdings fehlt z. B. bei Schwaförden eine Brücke, die aufgrund von Straßenausbauten der B 61 entfernt wurde, bei Siedenburg wurde wegen einer abgängigen Brücke gleich ein ganzer Einschnitt verfüllt. Die Gleisanlagen sind zwar weitgehend vorhanden, allerdings konnte sich die Vegetation 25 Jahre den Bahnkörper zu-

rückerobern, so dass es mit einem Freischnitt längst nicht getan ist.

In Nordrhein-Westfalen besteht bis zur niedersächsischen Landesgrenze bei Ströhen auch eine verbindliche Trassensicherung.

Da die DB AG begonnen hat, den Verkauf einzelner Streckenabschnitte vorzubereiten, regt sich in den anliegenden Kommunen Widerstand dagegen. Eine „Filetierung“ des Bahnkörpers und der Verkauf an verschiedene Eigner würde jeglichen Gedanken an eine Reaktivierung hintertreiben.

Daher haben sich die Städte Preußisch Oldendorf, Lübbecke, Rahden und Espelkamp für die Erhaltung des vollständigen Sulinger Kreuzes (Rahden – Sulingen – Bassum und Diepholz – Sulingen – Nienburg) ausgesprochen, da in den anliegenden Orten die auch nicht gänzlich unbegründete Hoffnung besteht, irgendwann wieder die Verbindung via Bassum nach Bremen befahren zu können, sei es als attraktive Verbindung im Personenverkehr oder auch für den Güterverkehr.

Auch die Landtags- und Bundestagsabgeordneten aller Parteien haben den Bürgermeistern zugesagt, sich beim Bundesverkehrsminister für den Erhalt der Strecken einzusetzen. (af)



*Am 22. Juli 2013 pendelte 294 698 mehrfach zwischen Diepholz und Barenburg, um Kesselwagen für die Schwefel- und Rohölabfüllung zu tauschen. Stefan Meyer beobachtete sie dabei in Sulingen, wo sie jedes Mal Kopf machen musste.*

Strecke Bassum – Sulingen – Rahden des Sulinger Kreuzes. In die Reaktivierungsliste des VDV für die Reaktivierung von Bahnstrecken im ländlichen Raum wird die Strecke (Bremen –) Bassum – Rahden neu aufgenommen. Die überarbeitete Liste will der VDV Anfang 2020 veröffentlichen. Der VDV sieht erhebliches Potential dieser Strecke im Personen- und Güterverkehr. Hintergrund für die Reaktivierung des im Mai 1994 eingestellten Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist eine Analyse darüber, welche Mittelzentren nicht an den SPNV angeschlossen sind. Der VDV hält diesbezüglich eine Anbindung von Sulingen an den SPNV für angemessen. Vorgeschlagen wird die Verlängerung der Linie RB 71 Münster – Bielefeld – Rahden nach Bassum oder Bremen. Außerdem kann die Strecke dem Güterverkehr der Relation (Bremerhaven/Wilhelmshaven –) Bremen – Herford – Altenbeken – Kassel dienen und eine Entlastung des überlasteten Bahnknotens Hannover ermöglichen. Zusätzlich kann die Strecke als Umleitungsstrecke bei größeren Störungen oder Bauarbeiten auf den Magistralen Bremen – Osnabrück und Bremen – Hannover genutzt werden. Aus diesem Grund wird die Auf-

nahme in die Reaktivierungsliste des VDV auch von der Hansestadt Bremen unterstützt. Der VDV fordert einen Ausbau auf eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h, die Einrichtung von 740 Meter langen Kreuzungsbahnhöfen und die Elektrifizierung der Strecke. Deshalb wird die Strecke Bassum – Sulingen – Rahden vom VDV auch in die zweite Auflage der Maßnahmenliste „Voll elektrisch“ für Vorhaben, die für das Elektrifizierungsprogramm der Bundesregierung geeignet seien, aufgenommen. Die Maßnahmenliste „Voll elektrisch“ soll spätestens zum Jahreswechsel 2019/2020 erscheinen. Für die Strecke Sulingen – Nienburg sieht der VDV dagegen keine Zukunftsperspektive, da einerseits auch unter besten Bedingungen keine realistische Chance für eine Bestellung vom SPNV gesehen wird und andererseits auf der Strecke keine ausreichende Nachfrage im Güterverkehr vorhanden ist. Die Strecke Suligen – Diepholz sollte nach Vorstellungen des VDV für den bestehenden Güterverkehr erhalten bleiben. Die Deutsche Bahn AG will Teile des Sulinger Kreuzes entwidmen (*vgl. **der schienenbus** 4/19!*), womit die Strecke Bassum – Rahden unterbrochen wäre. Mittlerweile

gibt es jedoch große Widerstände gegen diese Pläne, die bei Redaktionsschluss noch nicht vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) genehmigt waren. (mr)