

# Das Sulinger Bahnkreuz

Mehr als ein Vierteljahrhundert nach der Stilllegung und nach vielen Jahren der völligen Verwahrlosung zweier Eisenbahnstrecken rückt gerade das in der niedersächsischen Provinz gelegene Sulingen mit seinem Eisenbahnkreuz zunehmend in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Dafür sorgten seit vielen Jahren engagierte Eisenbahnbegeisterte im Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum-Bünde (AEBB e. V.) In den letzten Monaten gab es Entwicklungen, die auch das Aufsehen der Fachwelt erregten: Die Strecke Bassum – Rahden schaffte es vor einigen Monaten auf die Liste reaktivierungswürdiger Strecken des Verbandes der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV), sogar mit dem Vorschlag einer zukünftigen Elektrifizierung.

**Um welche Strecken geht es?** Es sind die Strecken mit den DB-VzG-Nummern 2982 (frühere Kursbuch-Nr. 219, später 105) (Bremen – ) Bassum – Sulingen – Rahden – Espelkamp – Lübbecke – Bünde (– Herford – Bielefeld) sowie 1744 Diepholz – Sulingen – Nienburg (– Hannover).

Beide Strecken kreuzen sich in Sulingen. Während die erste Strecke einen annähernd geraden Nord-Süd-Verlauf aufweist, verläuft die Strecke Diepholz – Nienburg in West-Ost-Richtung. Die Strecken wurden seinerzeit fast ohne Steigungen sowie kurvenarm und ohne große Ingenieurbauten trassiert. Das einzige größere Brückenbauwerk ist die Weserbrücke bei Nienburg, die zu unserer Strecke Nienburg – Sulingen zusammen mit der zurzeit bis Liebenau noch betriebenen, ehemaligen Strecke Nienburg – Uchte – Rahden (VzG-Nr.1743) gehört.

Die genannten Eigenschaften prädestinieren die Strecken des Sulinger Bahnkreuzes in fast idealer Weise für einen Ausbau zu einem schnellen und komfortablen Nahverkehr zwischen den Regionen, zwischen Mittel- und Oberzentren sowie zwischen Niedersachsen und Ostwestfalen. Daneben weisen sie einen in Deutschland sehr seltenen Vorteil auf: Alle Hauptstrecken sind vom Kreuzungspunkt Sulingen aus fast gleich weit (ungefähr 30 Kilometer) entfernt: Ein großes Plus für den Deutschlandtakt!

**Reaktivierungswürdig:** Eine Eisenbahnverbindung von Bassum nach Bünde, seit 1900 auf ganzer Strecke durchgängig befahrbar, hatte zunächst große regionale Bedeutung. Während der niedersächsische Teil auf Bremen und sein Umland ausgerichtet

war, wurde im westfälischen Teil besonders die Strecke von Rahden aus über Lübbecke, Bünde und Herford nach Bielefeld von den Fahrgästen angenommen, zumal sich in den genannten Städten schon damals attraktive Umsteigeverbindungen zum Fernverkehr anboten. Stets war im Personen- und Güterverkehr ein erheblicher Bedarf an den genannten Relationen vorhanden.

Allerdings kam es in den 1950er- und 1960er-Jahren insbesondere im niedersächsischen Teil der Strecke wegen der rapiden Zunahme des Individualverkehrs, aber auch wegen der zum Teil ortsfernen Lage einiger Haltepunkte zu massiven Einbußen im Personenverkehr. Auch der Güterverkehr hatte durch den vom Bund massiv geförderten Straßen- und Autobahnbau mit erheblichen Einbrüchen zu kämpfen. Allerdings erreichten unsere Strecken durch Militärverkehr und ihre Eignung für „lademaß-

überschreitende“ (LÜ-)Transporte bis etwa 1980 durchaus respektable Tonnagen im Güterverkehr.

Legendär ist ab 1950 die Schaffung einer durchgehenden Verbindung im „mittleren Fernverkehr“ Frankfurt (Main) – Bremerhaven über Gießen, Frankenberg (Eder), Korbach, Brilon, Paderborn, Bielefeld, Bünde, Rahden und Bassum. Die später als „Heckeneilzüge“ bekannt gewordene Verbindung wurde stets täglich angeboten und nahm im Gegensatz zu den üblichen D-Zügen über die Rheinschiene und das Ruhrgebiet eine fast perfekte Süd-Nord-Richtung. Dadurch war die Streckenführung rund 100 Kilometer kürzer als die der Hauptstrecken und damit für Fahrgäste weit günstiger, wobei auch die Fahrzeit durchaus vergleichbar war.

Der Vollständigkeit halber muss hier noch erwähnt werden, dass es in dieser Zeit weit-



Bahnhof Sulingen am letzten Betriebstag (27. Mai 1994).

reichende Planungen für den Autobahnneubau einer A5 nach Gießen gab, deren Trasse fast parallel zur Streckenführung des Eilzuges verlaufen sollte. Dieses Projekt wurde jedoch gerade zwischen Bremen und Sauerland durch den Widerstand der Regionalparlamente verhindert.

Seit den 1870er-Jahren wurde von der Bevölkerung, der Landwirtschaft und der aufkommenden Industrie eine Eisenbahnverbindung gefordert. 35 Jahre sollte es jedoch noch dauern, bis die geforderte Nord-Süd-Strecke Bassum – Bünde vollständig befahrbar war. Dagegen wurde in den 1990er-Jahren innerhalb von zehn Jahren der Verkehr auf dieser Strecke durch die Deutsche Bundesbahn derart dezimiert, dass von einem zuverlässigen und bedarfsgerechten Verkehr nicht mehr die Rede sein konnte. Selbst der Eilzug Frankfurt (Main) – Bremerhaven nahm für einige Zeit aufgrund von Streckenstilllegungen im Sauerland die völlig andere Route über Altenbeken, Minden und Nienburg nach Hamburg, bis auch diese Verbindung 1994 aus dem Fahrplan verschwand.

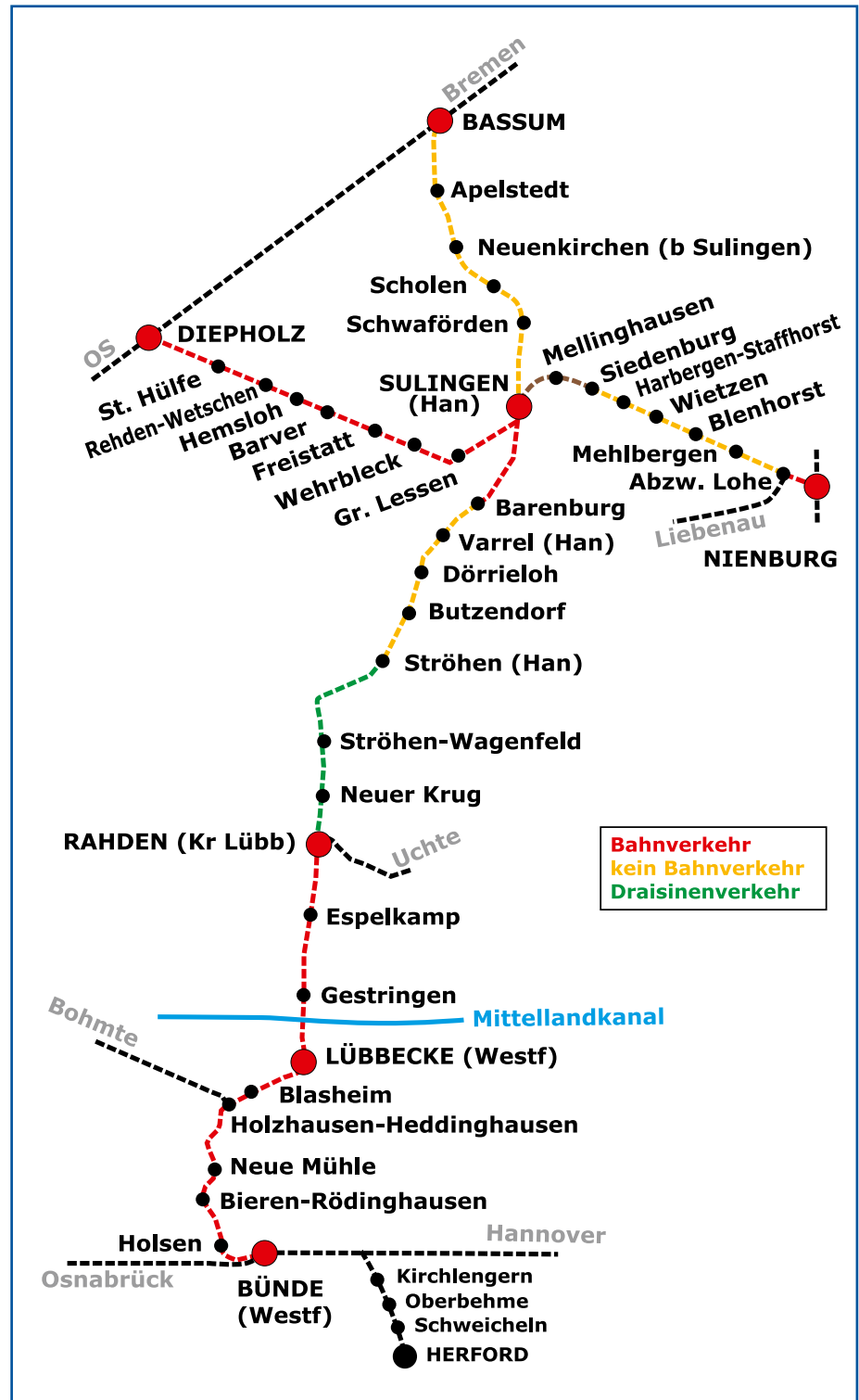
Dazu ist es wichtig zu wissen, dass die damalige Bundesbahn seit der Einführung des zweiklassigen Intercitys („jede Stunde – jede Klasse“) ab 1979 ihr Interesse zunehmend auf ihr neu geschaffenes IC-Netz mit den bekannten Knotenbahnhöfen richtete, sodass schnell absehbar war, dass überregionale „Neben“-Strecken nicht mehr auf der Liste der ausbauwürdigen Projekte standen. Die Folge war, dass es deutschlandweit zunehmend zu den bekannten „Kahlschlägen“ kam. Bereits ab 1976 wurden die Regionalzüge auf unserer Strecke Bassum – Bünde durch Busangebote ersetzt. Einzig die Eilzüge blieben. Besonders für Pendler war deren Zeitlage jedoch derart schlecht, dass auch diese im Zuge der Gesamteinstellung 1994 wegfielen. Dazu kam der zunehmend schlechte Streckenzustand. Die Gleislage war an manchen Stellen in den 1980er-Jahren bereits so marode, dass zum Beispiel ein Streckenteil von 4 Kilometer Länge von den Zügen lediglich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h befahren werden konnte und die Gesamtstrecke nur durch Gegenfinanzierung der Militärverwaltung in befahrbarem Zustand gehalten werden konnte.

So kam die Stilllegung 1994 im Personenverkehr, 1997 im Güterverkehr, für beide Strecken des Sulinger Kreuzes (Ausnahme blieb die Strecke Diepholz – Sulingen –

Barenburg als Güterverkehrsstrecke) nicht unvorhergesehen.

1975, also bereits lange vor der Stilllegung der Strecken, gründete sich die „Gruppe 105“, deren wichtigsten Repräsentanten der damalige Bundestagsabgeordnete des Kreises Minden-Lübbecke, Lothar Ibrügger, und der Stadtdirektor von Preußisch Oldendorf, Manfred Beermann, waren. Diese konnten nach sehr großen Anstrengungen die Stilllegung der Strecke

in der Relation Bielefeld – Rahden verhindern und erreichten, dass diese Verbindung ab 2000 als „Ravensberger Bahn“ von der Eurobahn (inzwischen Keolis) betrieben wird. Anfängliche Taktlücken wurden im Laufe der Jahre geschlossen, sodass von Montag bis Samstag ein auch für Pendler sehr attraktiver Stundentakt zwischen Rahden (ab 5.05 Uhr) und Bielefeld angeboten wird (in der Relation Bielefeld – Rahden reicht der Takt von Montag bis Samstag sogar bis in die späten Abendstunden



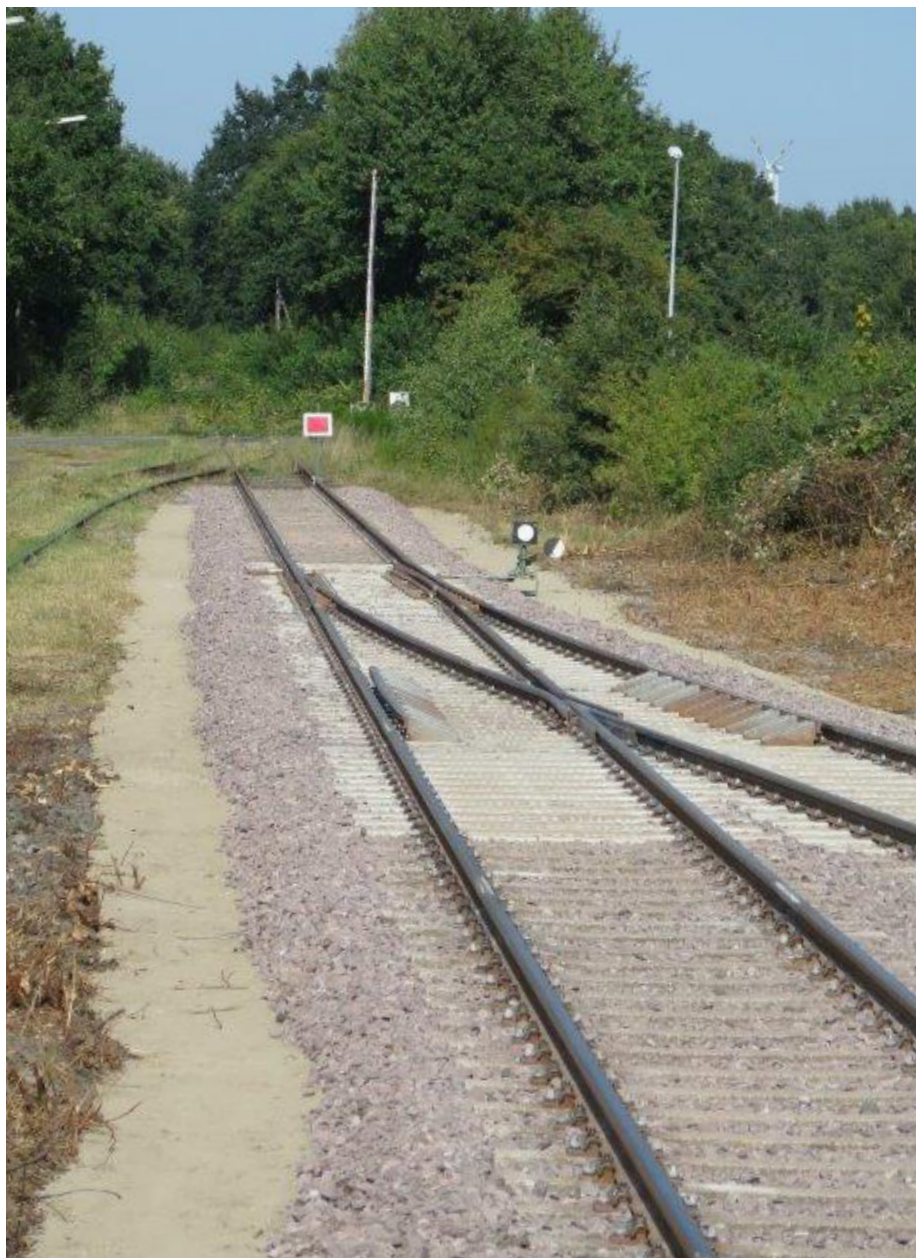
KARTE: AEBB E.V.



(Bielefeld Hbf ab 22.50 Uhr)). Damit wurde der Beweis erbracht, dass aus einem guten Angebot auch gute Fahrgastzahlen resultieren. Die seinerzeit errechneten Prognosen wurden erheblich überschritten. Leider lässt die Pünktlichkeit der Züge auf der Strecke Rahden – Bielefeld sehr zu wünschen übrig, was den seinerzeit von der DB zurückgebauten oder nicht mehr betriebenen Überhol- oder Ausweichstellen an der eingleisigen Strecke geschuldet ist.

**Das AEBB:** 2009 wurde das Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum-Bünde (AEBB e.V.) gegründet, dessen hauptsächliches Ziel es ist, den weiteren Abbau der Streckeninfrastruktur aufzuhalten, den damaligen Stand zu sichern (Motto: „Festhalten“) und damit auf eine spätere Reaktivierung hinzuarbeiten. Der gemeinnützige Verein hat 120 Mitglieder. Für diese Gründung war es damals allerdings allerhöchste Zeit, denn bereits 2010 wurde bekannt, dass die Stadt Sulingen Entwicklungspläne verfolgte, die zum Ziel hatten, die gesamte Bahnhofsinfrastruktur von Sulingen zu übernehmen und dort ein neues Stadtzentrum entstehen zu lassen. In diesem Zusammenhang plante die DB den Bau einer etwa 1,2 Kilometer langen „Südschleife“ von der Diepholzer Strecke direkt zur „Nord-Süd-Strecke“ im Süden von Sulingen nach Barenburg. Diese sollte den Sulinger Bahnhof umgehen, um den verbliebenen Güterverkehr mit Flüssigschwefel- und Rohölverkehr beizubehalten. Die Folge wäre gewesen, dass der Bahnhof Sulingen zurückgebaut worden wäre und damit für alle Zukunft jegliche Reaktivierungsbestrebungen im Sande verlaufen wären. Das AEBB entschied sich nach langen Recherchen und Überlegungen für den Klageweg gegen dieses Projekt. Erst 2014 kam das erlösende letztinstanzliche Urteil vom Oberlandesgericht in Leipzig, dass die „Südschleife Sulingen“ nicht gebaut werden dürfe. Verschiedene Entwicklungsbestrebungen („Freistellungen“) auf beiden Strecken des Sulinger Bahnkreuzes konnten in der Folge erfolgreich abgewehrt werden.

Eine gute Entwicklung nahm der 14 Kilometer lange Abschnitt von Rahden nach Ströhen (Han), deren westfälischen Teil die Stadt Rahden und deren niedersächsischen Teil die Gemeinde Wagenfeld erwarben, um dort eine Draisinenstrecke einzurichten. Die Inbetriebnahme der „Auenland“-Draisinenstrecke erfolgte im April 2009. Diese wurde im Saisonbetrieb gut angenommen, zumal später am Endpunkt in Ströhen ein



Das Foto zeigt im Blick gegen Norden die ausgetauschte Weiche im Bf Sulingen. Beste Technik! Doch hinter der Weiche (Sh 2-Tafel) fängt die Wildnis an, man kann nur erahnen, wo die gerade nach Norden verlaufende Strecke Richtung Bassum weiterführt und wo die Abzweigung (direkt hinter dem BÜ) nach Nienburg ist. Vielleicht hat das Bild Symbolwert (Neue Weiche - Heruntergekommene Strecke)?

touristisches Highlight mit dem Europäischen Fachzentrum für Moor und Klima (EFMK) entstand, das mit einer Feldbahn mit 600-mm-Spur direkt vom Ströher Draisinenbahnhof erreicht werden kann (Projekt „Spurwechsel“). Wichtig ist, dass vertraglich festgelegt wurde, dass der Draisinenbetrieb bei Reaktivierung der Bahnstrecke aufgegeben wird.

In den Jahren ab 2017 drohte plötzlich Ungemach von einer ganz anderen Seite: Die DB Imm als Eigentümerin der Strecken wollte sich von Teilen der Nienburger Strecke trennen und schrieb über Ebay die Versteigerung einer 14 Kilometer langen

Strecke aus. Leider konnte dies nicht von uns verhindert werden, sodass das erwähnte (und für den Eisenbahnverkehr gewidmete) Streckenstück versteigert und damit verkauft wurde.

2019 wurde dann bekannt, dass DB Imm das verbliebene Reststück Richtung Nienburg entwidmen wollte. Allerdings zog DB Imm das Vorhaben zurück, nachdem dieser Freistellung vom Eisenbahnbundesamt nicht stattgegeben wurde. Der Grund hierfür waren Einsprüche gegen den Antrag der DB von Verwaltungen, Institutionen und Firmen, die überzeugend vermittelten, dass ein erhebliches öffentliches Interesse



Diese Aufnahme zeigt im Grund die gleiche Situation, allerdings ist am linken Bildrand das ehemalige Stellwerk Sn zu sehen, für dieses haben wir von unserem Verein einen Nutzungsvertrag und richten es zur Zeit in ehrenamtlicher Arbeit für eine museale Präsentation her.

an einem Weiterbestehen der Widmung der Strecke und damit des Sulinger Bahnkreuzes bestehe. Weitere Verkäufe wurden seitens der DB bis dato nicht angekündigt.

**Wie geht es weiter?** Seit Ende 2019 wurden drei Landesbuslinien, parallel verlaufend zu „unseren“ Eisenbahnstrecken, eingerichtet – zunächst im für drei Jahre begrenzten Probetrieb –, die einen lückenlosen Taktverkehr zwischen 6.00 und 23.00 Uhr zwischen Bassum und Sulingen sowie Diepholz, Sulingen und Nienburg (Weser) gewährleisten. Für die Niedersächsische Landesregierung schien sich das Thema „Eisenbahn“ damit weitgehend zu entschärfen. Allerdings sind die Fahrzeiten und auch der Fahrkomfort alles andere als attraktiv und ein Bus steht eben auch im Stau.

Inzwischen wurde „das Klima“ in Europa zum sehr engagiert diskutierten Thema. Es ist folgerichtig, dass bei dieser Ansage die Verkehrspolitik eine herausragende Rolle spielt. Und folgerichtig ist es mit Blick auf die systembedingten Vorteile, dass stillgelegte Bahnstrecken mit hohem Verkehrspotenzial reaktiviert werden, dass das Netz ausgebaut und Alternativen zum Flug- und Individualverkehr innerhalb von Europa entwickelt werden. Die Deutsche Bahn verfügte vor wenigen Monaten, dass derzeit keine Strecken oder Streckenteile verkauft oder stillgelegt werden und dass bereits

stillgelegte Strecken auf ihren Verkehrsbedarf geprüft werden. Dafür stellte die Bundesregierung erhebliche Mittel bereit. Doch nach wie vor muss jedoch bei sämtlichen Reaktivierungsplänen eine „standardisierte Bewertung“ der betreffenden Bahnstrecken vorgelegt werden. Diese Bewertungsstrategie bevorzugt jedoch in ihrer Struktur städtische Siedlungs- und Verkehrsstrukturen. Eine dünn besiedelte ländliche Struktur hat es dabei sehr schwer, auf einen realisierbaren Wert von über 1,0 zu kommen, weil sowohl überregionale Verkehrsanteile als auch Anfangs- und Endpunkte der Strecken nur randständig in das Ergebnis einfließen. Dieses wurde nicht zuletzt durch eine 2013 erfolgte Untersuchung unserer Strecken deutlich, die damals leider völlig durch das vorgesetzte Raster fielen.

Für das AEBB e.V. gilt im Hinblick auf die standardisierte Bewertung weiterhin: An Bahnstrecken samt Infrastruktur müssen zugunsten einer Reaktivierung zukünftig weitere Aspekte zu berücksichtigen sein wie zum Beispiel die Förderung der ländlichen Regionen bzw. die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land. Leider ist die Politik noch nicht so weit gekommen. Von allen bisher in Deutschland reaktivierten Bahnstrecken wissen wir aber, dass die für die Reaktivierung prognostizierten Fahrgastzahlen bei Weitem überschritten wurden, ein Großteil davon über 300 Prozent. Stets wurde der Erfolg durch eine

gute Zusammenarbeit zwischen der Bevölkerung der Anliegerkommunen, Land und Bund, der Industrie sowie den jeweiligen Aufgabenträgern für den öffentlichen Nahverkehr ermöglicht. Dass dies auch für die beiden Strecken des Sulinger Eisenbahnkreuzes gelingt, daran arbeiten die Ehrenamtlichen des AEBB e.V. mit Begeisterung und mit aller Kraft. Als nächstes großes Ziel wird das Erstellen einer Machbarkeitsstudie für die beiden Strecken angestrebt.

Zum Schluss ein bemerkenswertes Zitat des preußischen Ministerpräsidenten und späteren Reichskanzlers Otto von Bismarck, in dessen Amtszeit (1862–1890) der Bau einer Vielzahl von Eisenbahnstrecken, unter anderem auch die Planung und der Bau unserer Strecke Bassum – Bünde, fiel:

**„Eisenbahnen sind in erster Linie nicht zur Gewinnerzielung, sondern dem Gemeinwohl verpflichtete Verkehrsanstalten. Sie haben entgegen dem freien Spiel der Kräfte den Verkehrsinteressen des Gesamtstaates und der Gesamtbevölkerung zu dienen.“**

Otto von Bismarck

AEBB e.V.



INFO

→ [www.aebb.de](http://www.aebb.de)