

Was brachte der Besuch des NRW-Verkehrsministers?

Schaulaufen an der Bahnsteigkante

Es gibt nicht mehr viele Menschen, die am Abend des 27. Mai 1994 am Gleis 1 des Rahdener Bahnhofes den vorerst letzten Eilzug von Bielefeld über Rahden nach Bremen verabschiedeten. Es gab damals kämpferische Töne für den Erhalt der Bahn. Über dem Bahnhof lag aber auch Traurigkeit und so etwas wie Be-grübnisstimmung. Die dama-lige Deutsche Bundesbahn hatte ein Teilziel erreicht, nachdem sie das Sulinger Kreuz of-fenbar heruntergewirtschaftet und Fahrgäste und Firmen von der Bahn entwöhnt hatte.

Mittlerweile haben sich die Zeiten geändert und die Schie-ne wird an Bedeutung gewin-nen. Auch wenn die Landes-nahverkehrsgesellschaft Nie-dersachsen und manche Kom-munen beim Sulinger Kreuz noch immer auf die Bremsetre-ten: Viele Kommunen in NRW und Niedersachsen engagie-ren sich für die Wiederbele-bung der Bahn, wertvolle Arbeit leistet das Aktions-bündnis Eisenbahnstrecke Bünde-Bassum (AEBB).

Der aus Rahden stammende SPD-Bundesvize Achim Post hat recht, wenn er sagt, dass die Verkehrswende und der Deutschland-Takt nur funktionieren, wenn die Bahn in die Fläche zurückkehrt. Mit Fantasie-Neubaustrecken wie Bielefeld-Hannover schafft man das nicht. Auch nicht mit Prestige-Projekten wie „Stutt-gart 21“, die finanziell längst ein Fass ohne Boden sind.

In Teilen der Politik ist es an-gekommen, wie die Bahn für



Joern Spreen-Ledebur

die Zukunft organisiert wer-den muss. In NRW aber scheinbar noch nicht überall – oder ist das nördliche Ost-westfalen zu weit weg und zu unbedeutend aus Düsseldorf Sicht? Im Februar war NRW-Verkehrsminister Oli-ver Krischer (Grüne) zu Gast am Bahnhof Rahden, es gab wohlfeile Worte zur Bedeu-tung der Schiene. Krischer si-chernte auch dem AEBB zu, mit seinem Amtskollegen in Han-nover über die grenzübergrei-fende Wiederbelebung von Bahnstrecken zu sprechen.

Hat der Grünen-Politiker sein Wort gehalten? Wenn nein: Warum nicht? Wenn ja: Mit welchem Ergebnis? Eine Anfrage der Redaktion in Kri-schers Ministerium ist seit Wo-chen ohne Antwort.

War Oliver Krischers Be-such nur der Versuch, das The-ma, für das sich andere Politi-ker seit Langem einsetzen, nun auch mal für seine Partei zu be-setzen? War der Besuch nur heiße Luft? Auf das Schaulau-fen Krischers an der Bahn-steigkante kann man verzich-ten. Dafür ist das Thema Ver-kehrswende zu wichtig. Da braucht es Taten statt heiße Luft.

joern.spreen-ledebur@nw.de



Größere Bauarbeiten gab es im Jahr 2023 zwischen Bünde und Rah-den. Eine V 100 der früheren DDR-Reichsbahn hatte Schüttgut-wagen mit Schotter nach Lübbecke gebracht. Ein Schotterpflug roll-te über die Gleise, bis die von einem weiteren Spezialfahrzeug ge-stopft und in Form gebracht wurden.

Foto: Joern Spreen-Ledebur



Der in den 1960er Jahren gebaute Bahnhof in Espelkamp steht unter Denkmalschutz. Hier kamen sogar Bundespräsidenten an – mit dem Sonderzug. Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier kam am 12. März 2024 mit dem Auto statt wie geplant mit dem Zug – we-gen eines Bahn-Streiks.

Foto: Joern Spreen-Ledebur



Die aus den 1950er Jahren stammende Diesellok der Baureihe V 200 war auch vor den Eilzügen zwischen Cuxhaven und Pader-born im Einsatz, die an den Stationen im Lübbecke Land hielten. Mit einem Sonderzug kam die V 200 aus Hamm vor vielen Jahren nach Rahden. Fast hatte es den Anschein, als warte die V 200 mit ihrem Zug auf die Ausfahrt nach Bremen.

Foto: Joern Spreen-Ledebur

Eine Geschichte mit Licht und Schatten

Die Bahnstrecke Bünde-Rahden hat ihren 125. Geburtstag. Vor 30 Jahren, am 27. Mai 1994, fuhr der vorerst letzte Zug nach Bremen. Es gibt eine Chronologie des gewollten Niedergangs.

Joern Spreen-Ledebur

Rahden. Die Eröffnung war ein regelrechtes Volksfest mit Fei-ern in Rahden, Bünde und an-deren Orten. Im Herbst 1899 rollte der erste Zug zwischen Bünde und Rahden. Die Bahn-strecke brachte Wohlstand ins Lübbecke Land und durch die Bahn erhielt der damalige Landkreis Lübbecke An-schluss an die große weite Welt.

Die Eröffnung der Bahn-strecke jährt sich in diesem Jahr zum 125. Mal. Und es gibt noch einen anderen Jahrestag: Am Freitag, 27. Mai 1994, fuhr der vorerst letzte direkte Eilzug von Bielefeld über Bünde, Rah-den und Sulingen nach Bre-men. 125 Jahre Bahnstrecke Bünde-Rahden – das ist eine Geschichte mit Licht und Schatten, in Teilen aber auch eine Chronologie des gesteu-erten Niedergangs.

Es war der 30. September 1899. In den Zeitungen war von „kolossalen Menschen-mengen“ die Rede, die sich an den neuen Bahnhöfen wie Rah-den eingefunden hatten. Mit Hurra-Rufen und Böllerschüs-sen wurde der erste Zug in Rah-den begrüßt. Geführt wurde der erste Zug von einer dre-achsigen preußischen Schlepp-tender-Lok, der „Münster 757“. Bei Feiern in Rahden, Lübbecke und Bünde gab es ein Hoch auf den Kaiser.

In Rahden entstand ein zweiständiger Lokschuppen mit Wasserturm, eine zu Zei-ten der Dampftraktion an vie-len Stationen zu findende An-lage. Daraus entwickelte sich das achtständige Bahnbe-triebswerk mit Drehscheibe – die ist heute übrigens noch funktionstüchtig.

Es dauerte nicht lange, da konnte in Rahden wieder ge-feiert werden. Im Jahr 1901 wurde die Strecke Bünde-Rah-den bis Bassum verlängert und hatte dort Anschluss an die „Rollbahn“ Ruhrgebiet-Ham-burg. In jenem Jahr gab es fünf Zugpaare, die zwischen Bün-de und Rahden. Sie hielten da-mals auch noch in Holsen bei Bünde und in Blasheim und Gestringen. Die Fahrzeit lag zwischen 70 und rund 90 Mi-nuten – für damalige Zeiten eine sehr schnelle Verbin-dung.

Wie Rahden zur Eisenbahnerstadt im Kreis Lübbecke wurde

Einige Züge waren durch-gebunden gebunden bis Bas-sum beziehungsweise bis Bün-de. Insgesamt gab es zwischen Rahden und Bassum im Er-öffnungsjahr vier Zugpaare. Der letzte Zug aus Bassum er-reichte Rahden um 23.44 Uhr, der erste gen Norden fuhr um 4.40 Uhr ab. Mit der Bahn war Bassum von Bünde aus in drei Stunden erreichbar – und so rückte auch Bremen mit sei-nem Hafen und Umschlag et-wa für Tabak näher an Ost-westfalen.

Im Jahr 1910 wurde Rah-den zum Nebenbahn-Knoten und zur Eisenbahner-Stadt im Lübbecke Land. In jenem Jahr wurde die von Eisenbahn-Pio-nieren des Militärs gebaute Strecke Rahden-Nienburg (Weser) eröffnet. Offenbar konnte sich nicht jeder Rah-dener mit dem Bau anfreun-den. „Von ruchloser Hand“ sei versucht worden, am Rahde-ner Bahnhof 27.000 zum Bau benötigte Holzschwellen an-zuzünden, berichtete das da-malige Rahdener Wochen-blatt im April 1909. „Herr Maurermeister Wlecke be-



Im Bahnhof Sulingen trafen sich die Züge aus und nach Bremen, Diepholz, Nienburg, Bielefeld und Rahden. Sulingen als Knotenpunkt gab dem Bahnstrecken-Kreuz seinen Namen.

Foto: Sammlung Werner Kirchhoff



Historische Aufnahme: Am Abend des 27. Mai 1994 fuhr der vor-erst letzte Personenzug von Rahden nach Bremen, 1997 wurde die Strecke teilweise stillgelegt. Seit Jahren gibt es Bemühungen, die Stre-cke wiederzubeleben.

Foto: Archiv Joern Spreen-Ledebur

merkte glücklicherweise noch rechtzeitig die emporlodern-den Flammen, und es gelang ihm mit Hilfe einiger Leute, die Gefahr zu beseitigen.“

Über die Strecke Rahden-Nienburg gab es aus dem Lüb-becker Land Anschluss an die Hauptstrecke Hannover-Bre-men. An der Station Uchte war der Umstieg in die Steinhü-der-Meer-Bahn und in die Mindener Kreisbahn nach Minden möglich. Es gab auch noch Bestrebungen, die Stre-cke Nienburg-Rahden über Le-vern bis Bohmte weiterzufüh-ren – dort mit Anschluss an die Hauptstrecke Hamburg-Ruhrgebiet und an die Wittla-ger Kreisbahn. Widerstand in einigen Dörfern und der Erste Weltkrieg machten diese Plä-ne zunichte.

Nach 1918 gab es wöchent-liche Viehzüge ins Ruhrge-biet, Güterverkehr und Perso-nenverkehr. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) teilte dem Bw Rahden fabrikneue Dampflok der Ein-heits-Baureihe 24 („Steppen-pferd“) zu. Während des Zwei-ten Weltkriegs rollten Rüs-tungsgüter über die heimi-schen Bahnstrecken – etwa zur Muna Espelkamp oder zur Pul-verfabrik Steyerberg. Bei Kriegsende unterbrach die Sprengung der Brücke über den Mittellandkanal die Bahn.

Im Dezember 1948 tagte die „bizonale Fahrplankonferenz“ in Rahden. Eine Folge: Ab Mai 1949 gab es durchgehende Eil-

züge zwischen Bremen und Bielefeld und zwischen Bre-men und Frankfurt (Main) über Rahden, später starteten diese so genannten Hecken-eilzüge sogar in Cuxhaven. So gab es Direktverbindungen auch in die hessischen Uni-Städte Gießen und Marburg. Mitte der 1950er Jahre arbe-iteten rund 380 Menschen bei der Bahn in Rahden. Es gab das für Loks und Waggons zu-ständige Bahnbetriebswerk, die Bahnmeisterei und den Zugbegleitdienst. Rahden war Zugbildungsbahnhof. Binnen 24 Stunden gab es 75 Perso-nen- und Güterzüge. Von die-sem regen Treiben ist heute nichts mehr zu erahnen.

Wie der Niedergang der Strecke vonstatten ging

In den 1960er Jahren setzte die „Verdieselung“ der Stre-cke ein, ab den 1970er Jahren der Niedergang. Der Perso-nenverkehr zwischen Rahden und Nienburg endete im Sep-tember 1968. Das Angebot an Personenzügen auf der Linie Bassum-Rahden-Bünde wur-de immer weiter ausgedünnt. Kunden wurden, so haben es alte Eisenbahner immer wie-der berichtet, vom Güterver-kehr entwöhnt. Personenzü-ge, so hieß es, seien teilweise dann gefahren, dass beim bes-ten Willen niemand mitfah-ren konnte, der etwa zur



Erinnerungen: Es gab schon einmal Fernverkehr zwischen großen Metropolen auf dem Sulinger Kreuz. Ohne Umstieg konnten Bür-ger aus dem Lübbecke Land an die Küste oder nach Frankfurt (Main) fahren, wie das Zuglaufschild beweist.

Foto: Sammlung Werner Kirchhoff



Auch in den 1950er und 1960er Jahren herrschte im Bahnhof Rah-den noch reger Güterverkehr. Damals wurde sogar noch Stroh per Bahn transportiert, wie auf dem historischen Foto zu sehen ist.

Foto: Sammlung Werner Kirchhoff

Schichtarbeit Richtung Bre-men oder Bielefeld musste.

In den 1980er Jahren woll-te die damalige Deutsche Bun-desbahn die Strecke mit der da-maligen Kursbuchnummer 105 stilllegen. Die Interessen-gemeinschaft 105 um den da-maligen Pr. Oldendorfer Stadt-direktor Manfred Beermann wehrte sich dagegen und er-reichte den Erhalt der Strecke bis Rahden. Der Kreistag Diep-holz stimmte für „Busse statt Bahn“. Am 27. Mai 1994 fuhr der vorerst letzte Eilzug nach Bremen.

Das Sulinger Kreuz wird derzeit in den Abschnitten Ba-renburg-Sulingen und Sulin-gen-Diepholz im Güterver-kehr genutzt. Im Frühjahr 2001 hatte die Gütersparte der Deutschen Bahn AG als Teil ihres „Mora C“-Konzepts den Güterverkehrspunkt Rahden aufgegeben – und der Eisen-gießerei Meier die Koksliefe-rung per Bahn gekündigt.

Kurz nach der Stilllegung von Teilen des Sulinger Kreu-zes und auch des Abschnitts von Rahden Richtung Nor-den gab es die Regionalisie-rung: Die Bundesländer er-hielten Geld vom Bund und be-stellten damit Personen-Na-herkehr. Für das Sulinge Kreuz kam das zu spät.

1999 übernahm die Euro-bahn den Betrieb zwischen Rahden und Sulingen. Damit gab es – anders als in den letz-ten Jahren mit den Deutschen Bahn AG – im Auftrag des neu-

en Verkehrsverbundes Ost-westfalen-Lippe auch nach Samstagmittag und an Sonn-und Feiertagen wieder Züge zwischen Rahden und Biele-feld im Stunden-Takt.

Gescheitert sind in den ver-gangenen Jahren Versuche der Deutschen Bahn AG, durch den zunächst erwogenen Bau einer Südschleife den Bahn-hof Sulingen vom Netz zu tren-nen und die Linie Rahden-Bas-sum damit zu unterbrechen. Auch die Versuche der DB, Teile des Sulinger Kreuzes zu entwidmen und zu verkaufen, scheiterten – auch am Wider-spruch des Eisenbahnbundes-amtes.

Heute engagieren sich Kom-munen und das Aktionsbünd-nis Eisenbahnstrecke Bünde-Bassum für die Wiederbele-bung der Bahn nach Bremen. Während des Bahnkongresses 2022 in Rahden legten Wis-senschaftler Untersuchungen vor, die die Wiederbelebung der Bahn als bedeutenden Schritt für die weitere Ent-wicklung der Region verwei-sen. Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen setzt vor allem auf die Nord-Süd-Strecke Bassum-Rahden-Bün-de, will die für höhere Ge-schwindigkeiten ertüchtigen und elektrifizieren. Vor dem Hintergrund des Klimaschut-zes und der von der Politik ge-wollten Verkehrswende könn-te es auch für das Sulinge Kreuz eine Renaissance ge-ben.



Vom Stellwerk Rahden-Süd hatte der Posten den Bahnübergang Mindener Straße im Blick. Im Vordergrund sind auf diesem Foto aus den 1990er Jahren die Griffe der Kurbeln zu sehen, mit denen die Schranken bedient wurden. Das Stellwerk wurde schon vor vie-len Jahren abgerissen.

Foto: Joern Spreen-Ledebur