



125 Jahre Bahnstrecke

1899

-

2024

Bünde-Rahden



Rahden

Stadt · Land · Leben



www.rahden.de

Inhaltsverzeichnis

Die Eröffnung der Bahnstrecke Bünde-Rahden	4-12
Lokomotiven auf der Bahnstrecke Bünde-Rahden-Bassum	13-16
Neben harter Arbeit kam auch das Feiern nicht zu kurz	17-20
Zwischen Niedergang und neuer Hoffnung	21-27

Fotos:

Archiv Stadt Rahden (Reproduktion: Claus-Dieter Brüning)
Joern Spreen-Ledebur, Angela Wlecke

Herausgeber: Stadt Rahden

Auflage: 300 Exemplare

Layout: Setz 'it Rahden

Druck: wub-Druck, Rahden

Reger Bahnverkehr zur Dampflokezeit



Grußwort



Am 30. September 1899 erlebte Rahden einen Meilenstein, der unsere Stadtgeschichte nachhaltig prägen sollte. Mit der Eröffnung der Bahnverbindung Bünde-Rahden wurde nicht nur eine neue Ära des Reisens eingeleitet, sondern auch ein wirtschaftlicher Aufschwung in unserer Region angestoßen, der die Lebensqualität vieler Menschen bis heute beeinflusst.

Heute, 125 Jahre später, zeigt sich, dass die Bedeutung der Eisenbahn aktueller denn je ist. Mit Blick auf den Klimaschutz und die nachhaltige Mobilität wählen immer mehr Menschen ganz bewusst die Bahn als das umweltfreundlichere Verkehrsmittel. Sie bietet nicht nur eine bequeme und entspannte Möglichkeit, von A nach B zu kommen, sondern fördert auch den Zusammenhalt von Regionen und Städten.

In diesem Sinne blicke ich mit Freude und Stolz auf das, was vor 125 Jahren begann, und lade Sie ein, dieses Jubiläum mit uns zu feiern. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei den Feierlichkeiten und eine inspirierende Lektüre der Festbroschüre.

Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "Bert Honsel". The signature is fluid and cursive, written in a professional but personal style.

Dr. Bert Honsel

Bürgermeister der Stadt Rahden

Claus-Dieter Brüning

Die Eröffnung der Bahnstrecke Bünde-Rahden

Der 30. September 1899 ist ein prägendes Datum in der Rahdener Geschichte: An diesem Tag begann ein wirtschaftlicher Aufschwung und in das bis daher eher beschauliche ländliche Leben kam Bewegung hinein. „Die Eröffnung der Bahnstrecke hat in der Bevölkerung eine Aufregung erzeugt, wie sie größer kaum je hervorgerufen worden ist“, schreibt einige Tage

später das Rahdener Wochenblatt.

„Eine kolossale Menschenmenge pilgerte am 30. September 1899 nachmittags zu dem prächtig dekorierten Rahdener Bahnhof hinaus – er lag damals ganz im Osten des Ortes – und wartete geduldig auf das Eintreffen des ersten Zuges. Endlich gelangte er unter lauten Hurra-Rufen und Böllerschüssen





***Festlich geschmückter Bahnhof Rahden
zur Eröffnungsfeier 1899***

gegen 14 Uhr hier an. Während des Aufenthaltes hierselbst wurde in der Spieker'schen Wirtschaft (Gaststätte Spieker – Geburtsstätte zahlreicher Rahdener Kegelvereine) der Frühschoppen eingenommen. Nachdem dem Zug einige Wagons angehängt worden waren, die von den Rahdenern im Sturm eingenommen wurden, fuhr der Zug dann nach Lübbecke.

***Bahnhofstraße: Blick zum Bahnhof bei
der Einweihungsfeier 1899***





Schülerinnen und Schüler bei der Einweihungsfeier 1899

Dort angekommen marschierten die Festteilnehmer, unter Vorantritt der Lübbecke Feuerwehrcapelle, durch die ebenfalls geschmückte Bahnhofstraße, wo die Stadt Lübbecke einen prächtigen Triumphbogen errichtet hatte. An dem Festmahl im Hotel Wellmann nahmen 160 Personen teil. Landrat Freiherr von Ledebur dankte im Namen der Kreise Lübbecke und Herford für das Geschenk der Eisenbahn.



Menschenauflauf bei der Einweihungsfeier 1899

Am 1. Oktober herrschte dann in beiden Orten stärkster Verkehr. Zahlreiche Freunde trafen in Rahden ein und umgekehrt nutzten zahlreiche Rahdener diese erste Gelegenheit zu einem Ausflug mit der Eisenbahn in die Kreisstadt Lübbecke. Die Wartesäle und auch die Lokale in Bahnhofsnähe waren in beiden Kommunen gut gefüllt.

Etwas näher herangerückt waren die Rahdener an die Eisenbahn, als 1846 der Mindener Bahnhof und 1874 der Bahnhof in Lemförde eröffnet worden waren. Die meisten Wege zu den Bahnhöfen selbst, oft 20 oder

mehr als 30 Kilometer lang, wurden damals zu Fuß zurückgelegt, da sich nur wenige Bürger eine Fahrt mit der Postkutsche leisten konnten.

Zu jener Zeit (1890) waren allein auf der Posthalterei an der Marktstraße in Rahden zwölf Postpferde untergebracht. Postkutschen verkehrten nach Minden, Lemförde und nach Lübbecke. Eine Hannoversche Postlinie durchquerte von Diepenau aus über Rahden, Espelkamp, Varlheide und Lavern den Nordkreis und führte bis hinter Osnabrück. Viele Straßennamen wie Alter Postweg, Rahdener Postweg oder Mindener Postweg



Passagier-Billet

zur Reise mit der Post von *Minden* nach *Lübbecke*
 am *17. Aug.* den *17.* 186*11*
 aus dem Orte *Minden*
 Die Post geht ab um *5* Uhr
 (*3* Stunden *20* Minuten nach Ankunft de
 aus *Minden*
 Das Personengeld ist bezahlt für *17* Meilen mit *1* Rthlr. *1* Sgr. Pf.
 30 Pfd. Gepäck frei. Expedient: *J. Müller*

Das Passagiergepäck ist eine Stunde vor Abfahrt der Post, und zu den Posten, welche von 9 Uhr Abends bis 8 Uhr Morgens abgeben, bis 8 Uhr Abends unter Vorzeigung des Passagier-Billets einzuliefern. Passagiergepäck, dessen Werth declarirt wird, muß sein für andere, mit der Post zu versendende Werthgegenstände gegebenen Bestimmungen entsprechend verpackt, versiegelt und signirt sein. Die Signatur muß außer dem Worte: „Passagiergut“ den Namen des Reisenden, den Ort, bis zu welchem die Einschreibung erfolgt ist, und den declarirten Werth enthalten. Bei Passagiergepäck ohne Werthdeclaratiön bedarf es einer Signatur nicht. Wegen des Verhaltens der Reisenden bei Benutzung der Posten wird auf das Gesetz über das Postwesen vom 6. Juni 1862, auf das dazu erlassene Reglement und auf den in jeder Post-Passagierstube befindlichen Aushang verwiesen.

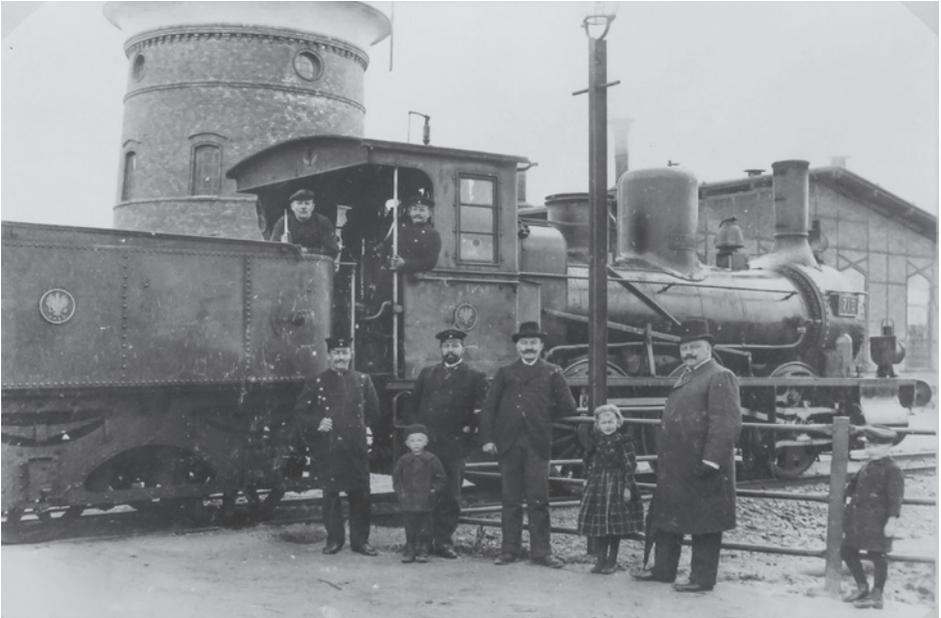
Ein „Passagier-Billet“ der Postkutsche aus dem Jahre 1864.

künden noch heute von dieser Zeit. Heizmaterial (Kohle) und andere Dinge des Lebens wurden bis dahin mit Lastkutschen von Minden mühevoll nach Rahden oder von Kirchlengern fast noch mühevoller über den Berg nach Lübbecke gebracht.

Bereits kurz nach der Eröffnung des Bahnhofes in Minden wuchs der Wunsch nach einer eigenen Eisenbahnlinie von Jahr zu Jahr. Es galt aber auch erhebliche Widerstände in der heimischen Bevölkerung zu überwinden. Die Planungen für die hiesige Bahnstrecke liefen gut 20 Jahre vor deren Inbetriebnahme

an. So kam es auch schließlich dazu, dass die Eisenbahnstrecke nicht im Rahdener Westen an der Lemförder Straße, sondern im Osten an der heutigen Eisenbahnstraße entlanggeführt wurde. Das Bauunternehmen H. Wlecke hatte damals in weiser Voraussicht allerdings schon seinen neuen Betrieb in Kleinen-dorf aufgebaut.

Hauptförderer des Bahnbaus war der Rahdener Kaufmann Ernst Lindemann (02.09.1839 bis 10.12.1900), der sich mit dem Landrat des Kreises Lübbecke, Freiherr von Ledebur, ganz in den Dienst der gemeinnützigen Sache



Gastwirt Spieker (Mitte), Kaufmann Lindemann (rechts), dazwischen Anna Spieker im Jahr 1901

Foto unten: Einfahrt des bekränzten Eröffnungszuges am 1. Oktober 1899.

stellte. Als Krönung seines Werkes hielt er am 30. September 1899 die Eröffnungsrede bei den großen Volksfeiern auf dem Marktplatz in Rahden und im Stadtgarten von Bünde, als die jeweiligen Eröffnungszüge eintrafen.

Die Entwicklung der Eisenbahn Schritt weiter voran. Bereits ein Jahr später wurde die Bahn über Sulingen bis Bassum und zehn Jahre später bis Nienburg fortgeführt. Schon wenige Monate nach der Betriebseröffnung zeigte sich der große Wert der neuen Bahnlinie.





Wasserturm um 1900

Bahnhof Rahden um 1900

Der gesamte lokale Viehhandel konzentrierte sich durch den Bahnbau auf Rahden. Die Viehzüge starteten von Rahden nach Dortmund oder auch nach Essen. Von der Bahnhofskasse Rahden erhielten 1949 allein 943 Eisenbahner, Ruhestandsbeamte, Rentner, Witwen und Weisen ihre Bezüge ausgezahlt, die alleamt im Altkreis Lübbecke bei der Eisenbahn tätig waren.

Vor 65 Jahren waren auf der Bahnmeisterei, dem Bahnhof und dem Bahnbetriebswerk in Rahden allein 313 Personen beschäftigt. Heute geht es auf dem Rahdener Bahnhof eher beschaulich zu. Lediglich das alte Stellwerk wird noch von der Deutschen Bahn betrieben.





Bautrupps Richtung Bassum 1901

Eröffnung der Bahnstrecke Nienburg-Rahden 1910





Von links: Lokheizer Schwarze und Südkamp sowie Lokführer Klankwarth, 1936

*Postkutsche auf dem Weg zum Bahnhof.
Links Gaststätte Spieker, rechts Eisenbahnhäuser.*



Claus-Dieter Brüning

Lokomotiven auf der Bahnstrecke Bünde-Rahden-Bassum

In der Frühzeit der Rahdener Eisenbahngeschichte wurden die Loks mit den preußischen Typenbezeichnungen P4, G4, G5 und G8 auf der heimischen Bahnstrecke eingesetzt. Eine grundlegende Änderung ergab sich dann 1928, als dem Bahnbetriebswerk Rahden von der Firma Schichau in Elbing gleich acht fabrikneue Einheitsloks der Baureihe 24 zugeteilt wurden, die bis 1965 und damit für 37 Jahre das Rückgrat der

Zugbeförderung auf der heimischen Strecke darstellten. Die Loks wurden aufgrund ihrer Robustheit von den Eisenbahnern auch gern als „Steppenperde“ bezeichnet.

Das Einsatzgebiet der Rahdener 24er reichte von Altenbeken im Süden bis nach Bremen im Norden. Ein großes Transportaufkommen resultierte aus den landwirtschaftlichen Betrieben der ganzen Gegend

Lokomotive im Bahnhof Rahden 1899



zwischen Bassum und Rahden. Noch bis in die 1960er Jahre verließen zahlreiche Viehzüge Rahden in Richtung der großen Schlachthöfe im Ruhrgebiet, wie etwa in Dortmund oder Essen. Erst in jüngerer Zeit sind die Schlachthöfe in die Nähe der Erzeugergebiete abgewandert.

Bereits um 1900 begann auch die Besiedlung der Rahdener Bahnhofstraße. Die Gaststätte „Spieker“ später Wiegmann oder Steinmeier war bereits vor Einweihung der Bahnstrecke in Betrieb. Hier befand sich auch eine große Viehwaage, auf der Rinder und Schweine gewogen wurden, bevor sie auf ihre letzte Reise gingen.

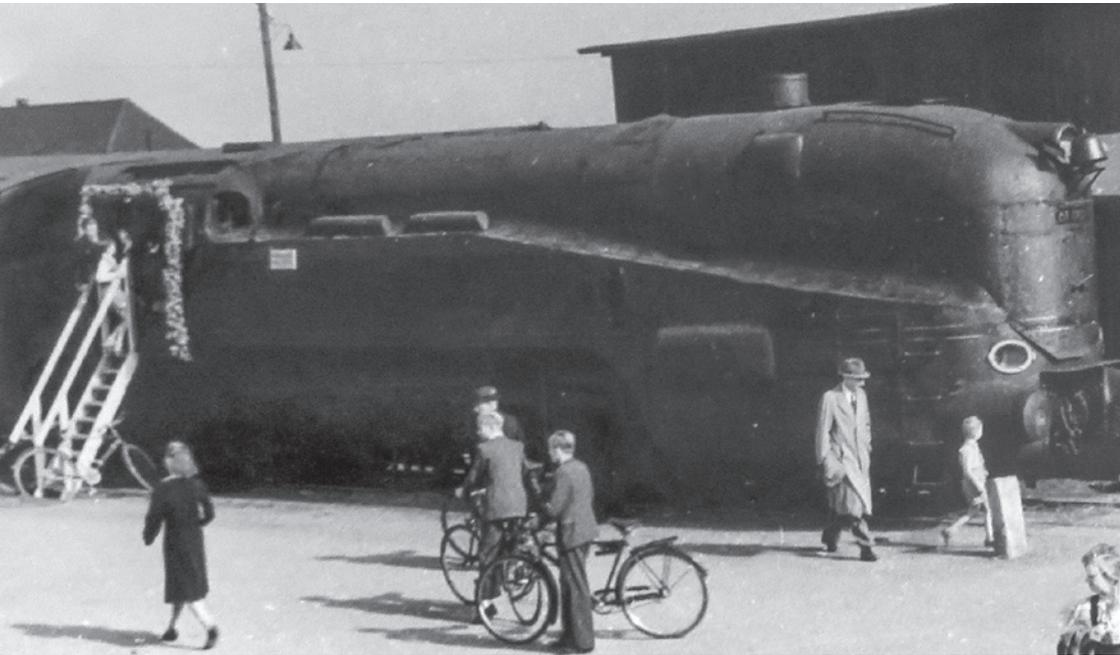
Allein an der Bahnhofstraße gab es drei jüdische Viehhändler und zwei Schlachtereien. Einige der typischen

Eisenbahnerhäuser aus rotem Ziegelstein und mit gesondertem kleinem Schweinestall, der heute natürlich eher als Schuppen genutzt wird, prägen heute noch das Bild der nördlichen Eisenbahnstraße und der Bahnhofstraße.

Ab 1953 wurde der Personennahverkehr in der Regel mit dem VT 95 abgewickelt. Das VT steht für den Begriff „Verbrennungstriebwagen“. Im Volksmund wurde dieser Triebwagen wegen seines Aussehens auch Schienenbus genannt. Mehrere Generationen von Schülern, Berufsschülern, Lehrlingen und sonstigen Fahrgästen wurden über die Jahre mit diesen schaukelnden aber sehr praktischen und zweckmäßigen Gefährten zu ihren Zielbahnhöfen transportiert.

Schienenbus 1953





Beim 50jährigen Bahnhofsjubiläum 1949 wurde auch die Stromlinienlok 61001 ausgestellt.

Sehr erfreut war man auch 1949, als der erste Eilzug in Rahden einfuhr und fortan bis 1994 Rahden mit Cuxhaven und auch direkt mit Frankfurt/Main verband. Diese Züge wurden auch „Heckeneilzüge“ genannt, da sie quer durch das Land über ungewöhnliche Nebenstrecken oftmals entlang von Hecken oder auch Schrebergärten führten.

Prägend für den Rahdener Bahnhof waren auch die zahlreichen Lager- schuppen, die sich wie Perlen an einer Kette entlang der Eisenbahn- straße rankten. Hierzu gehörten die

Schuppen der Firmen F. A. Detering, Emil Lange, Landbund oder auch H. Wlecke. Schon in der Jubiläumsbro- schüre zum Eisenbahnjubiläum 1949 schrieb man, dass der Kraftwagen zweifellos erhebliche Vorteile gegen- über der Eisenbahn habe. Der Per- sonenomnibus könnte häufiger von der Linienführung weg am Ortsrand oder auch abseits der Orte halten. Der Lastkraftwagen hole und bringe das Gut unmittelbar vom Lager des Versenders bis zum Empfänger. Da- mals sah man die Zeichen der Zeit schon kommen, aber die Eisenbahn beförderte die Fahrgäste zu erheb-

lich verbilligten Preisen. Eine Arbeiterwochenkarte von Rahden nach Lübbecke kostete damals 2,50 Mark und nach Bielefeld 6,20 Mark. Eine Schülermonatskarte von Rahden nach Lübbecke (wo etliche Rahdener damals ihr Abitur bauten) kostete damals nur 6,20 Mark und für das zweite Kind 3,10 Mark.

Auch die Sicherheit des Transportmittels Eisenbahn war nicht von der Hand zu weisen. So entfielen 1937 von den 3.264 Verkehrstoten 29 auf die Eisenbahn, 2.928 auf den Kraftwagen und 307 auf das Flugzeug. Noch 1835, als mit dem „Adler“ die erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth fuhr, wurde in einem Gut-

achten bayrischer Ärzte berichtet, dass „die Ortsveränderung mittels irgendwelcher Art von Dampfmaschinen der öffentlichen Gesundheit verboten sein sollte. Die raschen Bewegungen können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe – „delirium furiosum“ genannt – hervorzurufen. Der Staat müsse zudem die Zuschauer beschützen, denn der Anblick einer Lokomotive, die in voller Geschwindigkeit dahinrase genüge, diese schreckliche Krankheit auszulösen.“

Als dann am 30. September 1899 der erste Dampfzug in Rahden einrollte, waren diese Warnungen längst vergessen oder gingen im lauten Jubel unter!

Lagerschuppen Fa. Detering in der Eisenbahnstraße



Claus-Dieter Brüning

Neben harter Arbeit kam auch das Feiern nicht zu kurz

Beim Sichten von alten Fotos im Zusammenhang mit dem Eisenbahnjubiläum kommt man immer wieder auf Aufnahmen zurück, die zeigen, wie mühsam es damals war, sich seine „Kohlen“ bei der Eisenbahn oder auch sonst wo zu verdienen. So belegt ein Foto aus dem Jahr 1935, das eine Arbeitskolonne aus dem Betriebswerk Rahden zeigt, dass Schienen, Schwellen und Schotter noch von Hand ausgetauscht werden mussten.

Früh aufstehen war natürlich auch angesagt, denn wenn um 4.43 Uhr die erste Dampflok in Richtung Bünde fahren sollte, musste genügend „Druck auf dem Kessel“ sein. Beschwerlich war auch der Dienst im Winter, wenn bei Eis und Schnee zahlreiche Weichen auf dem Bahnhof per Hand enteist werden mussten. Hier halfen oftmals auch Arbeiter des benachbarten Baubetriebes von Wilhelm Wlecke aus, die zu dieser Zeit dann in der Regel „Schlechtwetter“ hatten.

Dennoch war eigentlich ein jeder stolz, ein Eisenbahner zu sein, und man stellte sich gern zu einem Foto vor „seiner“ Dampflok auf. Über die Bahnkasse im Rahdener Bahnhofsgebäude erhielten mehr als 900 Personen aus dem Kreis Lübbecke ihre Bezüge – Löhne, Renten und Pensionen – in bar ausgezahlt. Erst als vor einigen Jahren der Bahnhof zum Kulturbahnhof wurde, wurden der alte Tresor und die Stahlgitter des einstigen Tresorraumes entsorgt.



Schlosser 1943

Als ein Oberlokführer einmal beim Zahltag von einem Kolonnenarbeiter auf seine „dicke Geldbörse“ angesprochen wurde, entgegnete er: „Davon mott ick den Heizer ok betalen!“ und damit hatte er erstmal Ruhe. Überhaupt war der Ton untereinander aus heutiger Sicht eher rau, aber dennoch herzlich. Viele Eisenbahner hatten auch mit ihren „Spitznamen“ zu leben, wie Lokführer Klankwart der wohl eher aufgrund seines autoritären Aussehens als „Vater Grausam“ bezeichnet wurde.

Als die Eisenbahn 1899 nach Rahden kam, konnten natürlich nicht alle Stellen mit Einheimischen be-

setzt werden. So kamen schließlich auch etliche „gestandene“ Eisenbahner von auswärts nach Rahden, wurden hier sesshaft und sorgten für eine Belebung des Ortes. Viele von ihnen wohnten dann auch in den roten Eisenbahnerhäusern entlang der Eisenbahnstraße oder auch der Weher Straße.

Darüber, dass es nicht nur die harte Arbeit war, die die Eisenbahn ausmachte, sondern auch der gesellschaftliche Zusammenhalt, berichtete Marlene Kolkhorst, Tochter des langjährigen Betreibers der Bahnhofsgaststätte Leo Holzmeier. Schon früh am Morgen um 5.00 Uhr wurde der Bahnhof – und da-

Bahnhofsgebäude und -vorplatz Rahden um 1950





Bahnhof mit Außenwirtschaft um 1920

mit auch die Bahnhofsgaststätte – aufgeschlossen. Selbst am Heiligen Abend war bis 21.30 Uhr geöffnet, damit auch noch die letzten Anreisenden das Telefon in der Gaststätte nutzen konnten. In der Küche der Bahnhofsgaststätte, die bei täglich wechselndem Mittagstisch mehr als 30 Stammeser hatte, wurden zu Silvester drei große Schüsseln mit Heringssalat angefertigt, die dann kostenlos an alle Bahnbediensteten verteilt wurden,

die am letzten Tag des Jahres zur Schicht eingeteilt waren.

Kreativ war der Rahdener Bahnhofswirt natürlich auch. Als dann ab 1949 die Eilzuglinie Frankfurt-Cuxhaven in Rahden regelmäßig wegen der Bestückung mit Wasser und Kohlen einen etwas längeren Zwischenhalt einlegte, zog Holzmeier mit einem Handkarren am Eilzug vorbei und bot den Reisenden frischgezapftes Bier sowie

Koteletts und Frikadellen durch die Fenster zum Verzehr an. Ein Service, der sich immer mehr heimsprach und erst zum Erliegen kam, als die Dampfloks der Eilzüge durch Diesellokomotiven abgelöst wurden.

Ein Bier kostete damals übrigens nur 40 Pfennig, und für alle Eisenbahner gab es zum Feierabend das Angebot 3 für eine Mark!

Der soziale Zusammenhalt spielte über viele Jahre eine große Rolle bei den Eisenbahnern und wurde durch das Eisenbahnerfest oder auch regelmäßige Karnevalsfeiern, die meist im Festsaal Bohne stattfanden, untermauert. Selbst ein gemischter Chor traf sich zum Proben in der Bahnhofswirtschaft, und eine Zeitlang gab es sogar eine Theatergruppe. Die höheren Eisenbahner aus Münster oder Osnabrück setzten sich zu ihren Dienstgesprächen in der Regel in den „Fürstenhof“, einem Nichtraucher-saal in der Bahnhofsgaststätte, und vergaßen bei der guten Bewirtung verbunden mit den dazu gehörenden Kaltgetränken hin und wieder schon mal den eigentlichen Zweck ihres Dienstgeschäftes.

Marlene Kolkhorst berichtete abschließend über ihre eigene Verlobungsfeier, die natürlich in der Bahnhofsgaststätte stattfand und nächtens durch ein lautes Klopfen an der Gastraumtür jäh unterbrochen wurde. Es war die Bahnpolizei, deren Aufgabe es auch war, über das Einhalten der Sperrstunde in den Bahnhofsgaststätten zu wachen. Es hielt sich lange das Gerücht, dass sie einen dezenten Tipp bekommen hätten, aber da man sich über die Jahre gut kannte, wurden die beiden Beamten dann gleich eingeladen mitzufeiern. Sie ließen sich nicht lange bitten. Und so wurde die Sperrstunde dann erst um 4.30 Uhr eingeläutet und die Bahnpolizisten konnten mit dem Frühzug um 4.42 Uhr wieder gen Süden fahren.

Heute dienen die Räumlichkeiten der ehemaligen Bahnhofsgaststätte als Stadtarchiv und in den ehemaligen „Fürstenhof“ ist die Kleiderkammer des Roten Kreuzes eingezogen. In vielen zeitgeschichtlichen Dokumenten im Archiv schlummern noch viele weitere „Eisenbahnergeschichten“!

Joern Spreen-Ledebur

Zwischen Niedergang und neuer Hoffnung

Im Mai 1994 fuhr der vorerst letzte Eilzug von Bielefeld über Rahden nach Bremen. Wissenschaftler sagen, warum die Strecke eine gute Zukunft hat.

Es gibt nicht mehr viele Menschen, die an jenen Abend des 27. Mai 1994 an Gleis 1 des Rahdener Bahnhofes Zeugen eines traurigen Moments wurden. Viele Menschen hatten Mühe, die Fassung zu bewahren.

216 077 zog den kurzen und vorerst letzten Eilzug von Bielefeld über Bünde, Lübbecke, Rahden, Sulingen und Bassum nach Bremen. Danach legte die DB die Strecke von Rahden in Richtung Bremen größtenteils still.

Wenige Monate vor jenem bewegenden Moment an Gleis 1 des Rahdener Bahnhofes war aus dem Zusammenschluss der Deutschen

Foto: Joern Spreen-Ledebur



Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn die Deutsche Bahn AG entstanden. Anfang 1996 kam dann im Nahverkehr die Regionalisierung. Die Länder erhielten von da an Geld vom Bund für den Nahverkehr. Für die Linie Rahden-Bremen kam die Regionalisierung jedoch knapp zu spät.

Für den Erhalt der Strecken des Sulinger Kreuzes und damit auch der Bahnverbindung zwischen Rahden und Bassum/Bremen hatte sich damals die Interessengemeinschaft 105 sehr engagiert. Die IG 105, benannt nach der damaligen Kursbuchnummer der Strecke, setzte sich mit dem damaligen Preußisch Oldendorfer Stadtdirektor Manfred Beermann an der Spitze für den Er-

halt der Strecken ein. Große Unterstützung erhielt die IG 105 dabei vom damaligen Minden-Lübbecker Bundestagsabgeordneten Lothar Ibrügger (SPD).

Immerhin schaffte es die IG 105, dass der Prellbock anders als von der DB geplant nicht in Bünde aufgestellt wurde, sondern kurz vor dem Bahnübergang an der Weher Straße an Gleis 1 in Rahden. Der Kreispolitik im benachbarten Landkreis Diepholz reichten Mitte der 1990er Jahre dann doch Busse. Eine fast möglich erscheinende Rettung der kompletten Strecke war damit geplatzt.

Seit dem Fahrplanwechsel im Mai des Jahres 2000 ist die DB im Personenverkehr zwischen Rahden, Bünde und Bielefeld Geschichte. Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VOWL) sind für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs



Aktive des Aktionsbündnisses AEBB haben auch 2024 manche derzeit nicht genutzten Abschnitte der Bahnstrecke Rahden-Bassum freigeschnitten. Andere Bereiche wie hier am früheren Bahnhof Varrel erscheinen noch naturnah.

(SPNV) zuständig und den erbringt seit Mai 2000 die Eurobahn. Die war damals noch mit der französischen Staatsbahn SNCF verbunden.

Nach Betriebsstart richtete die Eurobahn die Strecke Bad Holzhausen-Pr. Oldendorf der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) provisorisch wieder her, um die „Talent“-Triebwagen im Lokschuppen der Museumsbahn Minden in Pr. Oldendorf zu warten. Schon lange hat die Eurobahn mittlerweile einen eigenen Stützpunkt in Bielefeld, wo die Triebwagen gewartet werden. Und die VLO-Strecke ist mittlerweile grundsaniert, hier ist die lange wie ein Damoklesschwert über der Strecke Holzhausen-Bohmte schwebende und anfangs vom Kreistag Osnabrück gewollte Stilllegung vom Tisch. Vom Güterverkehr auf der Bahn

zwischen Rahden und Bünde ist kaum etwas geblieben. Das Rahdener Unternehmen Meier Guss war bis Ende 2001 von der Deutschen Bahn beliefert worden. Im Zuge des so genannten „Marktorientierten Angebots Cargo“ (Mora C) kündigte die DB damals den Liefervertrag. Letzter verbliebener Güterkunde ist das Unternehmen Besta am Lübbecke-Hafen, das regelmäßig mit Ganzzügen bedient wird.

Im Jahr 2008 wurden die Verträge für die Nutzung des Streckenabschnittes Rahden-Ströhen (Hann.) als Draisinenstrecke unterschrieben. Mit dem Angebot wollten die beiden Kommunen Rahden und Wagenfeld nicht nur ein neues touristisches Angebot schaffen, sondern auch die Trasse sichern.



Die Deutsche Bahn versuchte in den vergangenen Jahren wiederholt, die Bahnstrecken nördlich von Rahden auszumerzen – abgesehen von den Abschnitten Barenburg-Sulingen-Diepholz, auf denen Güterverkehr für Exxon und einen Automobil-Logistiker stattfindet. Es gab DB-Planungen für eine so genannte „Südschleife“, die südlich von Sulingen gebaut werden sollte, um ein Kopfmachen der Ölzüge von Exxon aus Barenburg im Bahnhof Sulingen zu vermeiden und eine

direkte Durchfahrt der Züge nach Diepholz zu ermöglichen. Damit wäre aber auch die Linie Rahden-Bassum/Bremen gekappt worden. Gegen diese DB-Planungen wandte sich auch das Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bünde-Bassum (AEBB). Anfragen, welche Einnahmen den Baukosten für die „Südschleife“ entgegenstünden, hatte die Deutsche Bahn AG immer verweigert. Wohl weil die Trasseneinnahmen nicht annähernd die Baukosten refinanziert hätten.

Rahden ist derzeit Endstation, hier fahren die Züge nur nach Bielefeld ab. Diese Trennung der kürzesten Verbindung von OWL nach Bremen sei unnatürlich, sagt Rahdens Bürgermeister Dr. Bert Honsel. Er unterstützt die Wiederbelebung der Strecke nach Bremen.



Auch der Versuch des bundeseigenen Konzerns, Teile des Sulinger Kreuzes als Strecke für den Bahnverkehr zu entwidmen und Grundstücke zu verkaufen, scheiterten zum Glück. Im Januar 2020 verkündete der bundeseigene Konzern Deutsche Bahn AG den Stopp des Verkaufs des Sulinger Kreuzes.

Die Deutsche Bahn AG und die Landesnahverkehrsgesellschaft des Landes Niedersachsen (LNVG) haben in den vergangenen Jahren alle Bemühungen torpediert, die Bahnstrecke Rahden-Bassum/Bremen wiederzubeleben. Die LNVG hatte zu Zeiten ihres Geschäftsführers Wolf-Rüdiger Gorka auf angebliche Untersuchungen verwiesen, laut denen es kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis geben soll. Die Grundlagen für diese angeblich erfolgten Untersuchungen hatte die LNVG trotz wiederholter Nachfragen nie vorgelegt.

Zuletzt gab es 2023/2024 Untersuchungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen. Das betraf auch die Strecke Rahden-Bassum. Den Sprung in die nächste Runde schafften jüngst Strecken, die ohnehin der landeseigenen Gesellschaft Schieneninfrastruktur Niedersachsen-Ost (SiNO) gehören oder von Privatbahnen im Güterverkehr betrieben werden. Gleichwohl hat-

te das niedersächsische Verkehrsministerium erklärt, dass auch das Sulinger Kreuz mit den Strecken Rahden-Bassum und Diepholz-Nienburg (Weser) doch auf der Liste der Bahnstrecken bleiben sollten, die möglicherweise wiederbelebt werden könnten. Die 2024 getroffene Auswahl wird in Hannover als ein Anfang bei Reaktivierungen betrachtet. „Die Tür bleibt offen“, hatte das niedersächsische Verkehrsministerium mitgeteilt.

Welche Chancen das Sulinger Kreuz und vor allem die Linie Bünde-Rahden-Bassum-Bremen haben können, dazu hatten sich der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VdV) und während des Bahnkongresses in Rahden Wissenschaftler geäußert. Der Senat, die Landesregierung der freien Hansestadt Bremen, hat sich stark dafür engagiert, dass die Strecke von Rahden nach Bremen in die Liste des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VdV) aufgenommen wurde – mit dem Hinweis, die Strecke zu ertüchtigen und zu elektrifizieren. Gute Perspektiven sieht der VdV vor allem für die Strecke Rahden-Bremen. Auf Antrag der Rahdener Grünen hatte im Jahr 2021 die Stadt Rahden 15.000 Euro für eine Machbarkeitsstudie zur Wiederbelebung der Bahn in Richtung Bremen bereitgestellt.



Das engagierte Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bünde-Bassum (AEBB), dem unter anderem die Anrainer-Kommunen auf der westfälischen Seite sowie auch Kommunen auf niedersächsischer Seite angehören, war beim Bahnkongress in Rahden im März 2022 entsprechend vertreten. Die Wissenschaftler Volker Stöltzing (Fachhochschule Köln) und Axel Priebis (Uni Kiel) etwa hatten das Sulinger Kreuz bewertet. Der Nutzen überwiege die Kosten für die Wiederbelebung, hatte Volker Stöltzing gesagt und auf die Wiederherstellung einer durchgehenden Zugverbindung zwischen den Oberzentren Bielefeld und Bremen verwiesen. Davon partizipiere auch der gesamte Raum entlang

der Strecke – die die kürzeste Verbindung von Ostwestfalen in Richtung Küste ist. Wer nicht am Schienennetz liege, werde auch nicht so beachtet, merkte Axel Priebis an. Der Wissenschaftler lobte während des Bahnkongresses in Rahden den Landkreis Diepholz, der in seinem regionalen Raumordnungsprogramm die Nord-Süd-Strecke Rahden-Bassum gesichert habe. Auch in der Landesplanung sei die Sicherung dieser Strecke explizit genannt. Für den östlichen Ast in Richtung Nienburg müsse nun der Landkreis Nienburg auch die Trasse sichern, forderte Axel Priebis. Das verbessere die Anbindung auch in Richtung Hannover, Bremen, Osnabrück und Bielefeld.

Zudem müsse man mit Blick auf vorhandene und zu entwickelnde Gewerbestandorte neben dem Personenverkehr auch die künftige Funktion des Bahnkreuzes im Güterverkehr betrachten. Das Sulinger Kreuz dürfe man nicht als reines Verkehrsprojekt sehen, betonte Axel Prieb. Man müsse auch das Potenzial des Bahnkreuzes für die Regional-Entwicklung sehen.

In den Jahren 2009/2010 ließ die Stadt Rahden für 1,3 Millionen Euro den Bahnhof sanieren. Die Stadt hatte das historische Empfangsgebäude von der Bahn gekauft. Im früheren Güterschuppen sind Ver-

sammlungen, Konzerte und Theater möglich, im früheren Fahrdienstleiterraum wurde ein Standesamt eingerichtet.

Im Dezember 2019 erhielt der Bahnhof Rahden einen neuen Namen. Aus „Rahden (Kreis Lübbecke)“ wurde „Rahden“.

Im Frühjahr/Sommer 2023 war Rahden viele Wochen vom Bahnverkehr abgeschnitten. Wegen des nicht besetzten Stellwerks fuhren keine Züge, der Bahnhof wucherte zu. Daran schlossen sich Bauarbeiten zwischen Bünde und Rahden an, die Deutsche Bahn investierte mehrere Millionen Euro in neue Gleise, Weichen oder Bahnübergänge. Im Sommer 2024 wurden Streckenabschnitte zwischen Barenburg, Sulingen und Diepholz saniert.

Nach vielen Jahren des Niedergangs gibt es also wieder Hoffnung, dass der Zug am Abend des 27. Mai 1994 an Gleis 1 des Rahdener Bahnhofes nicht auf Dauer der letzte Zug aus dem Lübbecke Land nach Bremen war.

Während der Ostertage im Jahr 2023 erhielt ein Teil der Bahnstrecke Bünde-Rahden neue Gleise. Auch am Gleis 1 am Bahnhof Lübbecke wurden neue Schienen und Schwellen verlegt.



1899-2024 125 Jahre Bahnstrecke Bünde-Rahden



Rahden

Stadt · Land · Leben

