



Formsignale und lokaler Güterverkehr: Die Nebenbahn von Bünde nach Rahden

TEXT UND FOTOS VON STEFAN HÖGEMANN

Am frühlingshaften 10.04.19 hatte 294 878 von DB Cargo die Rückleistung des Anschlusses Lübbecke BESTA am Haken und passierte in flottem Tempo eine Stunde vor Plan das südliche Einfahrersignal von Holzhausen-Heddinghausen.

Im äußersten Norden (genau genommen Nordosten) des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen gibt es eine bemerkenswerte Nebenbahn, die nicht nur durch abwechslungsreiche Landschaft führt, sondern sich auch mit ihrer mechanischen Sicherungstechnik und dem lokalen Güterverkehr von anderen Bahnen der Region abhebt. Die heutige Stichstrecke von Bünde nach Rahden war ein Teil der durchgehenden Linie über Sulingen nach Bassum an der Rollbahn Osnabrück – Bremen.

Nördlich von Rahden erfolgte die endgültige Stilllegung zum Jahresende 1997, nachdem der Verkehr mit seinen Eil- und regionalen Güterzügen bereits zum Fahrplanwechsel 1994 geendet hatte und der Verkehr mit „gewöhnlichen“, überall haltenden Personenzügen sogar schon zum Fahrplanwechsel 1975 aufgegeben worden war. 1949 verkehrte erstmals ein Fernreisezugpaar von Bremen nach Frankfurt (Main) über die Strecke, und ein zusätzliches von Bielefeld nach Bremen wurde bald nach Cuxhaven verlängert. Diese Leistungen wurden unter dem Namen „He-

ckeneilzug“ eine kleine Berühmtheit, die Stück für Stück reduziert 1994 ihr endgültiges Ende fand. Verblieben ist bis heute nur ein bescheidener Güterverkehr zwischen Sulingen und Barenburg, der über Diepholz dorthin geführt wird, doch gibt es Reaktivierungsbemühungen für den 53,8 km langen Abschnitt Rahden – Bassum.

Die nachfolgende Betrachtung soll jedoch dem Streckenteil südlich von Rahden gewidmet sein. Von hier aus war die Strecke bis Bünde am 01.10.1899 eröffnet, ehe in zwei weiteren Schritten (Rahden – Sulingen am 29.09.1900 und Sulingen – Bassum am 01.08.1901) die Durchgängigkeit nach Bassum hergestellt wurde. Die Kilometrierung beginnt im nördlichen Bassum und endet bei km 86,8 im Bahnhof Bünde. Zeitweise sah die Strecke ein beachtliches Aufkommen, sorgten doch neben dem Durchgangsgüterverkehr (abgesehen von den Endpunkten) drei anschließende staatliche Nebenbahnen und zwei Privatbahnen für zusätzliche Transporte, vor allem im landwirtschaftlichen Bereich.

Wie vielerorts in Deutschland sind diese Transporte jedoch heute zum Erliegen gekommen. Wie auf zahlreichen anderen Nebenbahnen auch wäre der Güterverkehr heute längst eingestellt, wenn nicht ein aufkommensstarker Anschluss nördlich von Lübbecke montags bis freitags derzeit noch immer zwei Zugpaare generieren würde. Sowohl auf diesen als auch den Reiseverkehr wird im Folgenden noch eingegangen werden, zuvor aber eine Beschreibung des Streckenverlaufs und der wesentlichen Betriebsstellen.



Der Bedarfshaltepunkt Mesch Neue Mühle wird von einer schönen Steinbogenbrücke überspannt, die VT 3.05 und 3.12 der eurobahn am 19.04.19 als Zug ERB 71 79305 unterquerten.



Triebwagen VT 3.14 erhielt am 19.04.19 aus Rahden kommend als Zug ERB 71 79307 mit zwei Flügeln Einfahrt in den Bahnhof Holzhausen-Heddinghausen, wo mit dem Gegenzug gekreuzt wurde.

■ Abwechslungsreiche Trassierung

Der Abzweigbahnhof Bünde liegt an der zweigleisigen und elektrifizierten Hannoverschen Westbahn von Löhne über Osnabrück nach Rheine. Der weitgehend zwischen modernen Industriebetrieben gelegene Bahnhof präsentiert sich heute mit deutlich reduziertem Spurplan. Von

hier aus geht es in weitem Bogen nach Norden, wo zunächst ein Höhenrücken als Vorläufer des Wiehengebirges erklommen wird. Der Haltepunkt Bieren-Rödinghausen besitzt ein gepflegtes historisches Empfangsgebäude, ist aber gleichfalls von Industriebetrieben umgeben. Der nachfolgende Bedarfshaltepunkt Mesch Neue Mühle liegt direkt in der Querung des Wiehengebirges und wird von einer sehenswerten Natursteinbrücke überspannt. In langem Rechtsbogen geht es nun fotografisch ansprechend in einer Talsenke trassiert auf Holzhausen-Heddinghausen zu.

Der mit Formsignalen ausgestattete Bahnhof Holzhausen-Heddinghausen, dessen historisches Empfangsgebäude derzeit saniert wird, ist heute planmäßiger Kreuzungspunkt für die hier verkehrenden Regionalbahnen der Linie ERB 71. Durchgeführt wird er seit dem Sommerfahrplan 2000 von der eurobahn mit TALENT-Dieseltriebwagen. Wohl aufgrund der großen Schwierigkeiten, in denen sich das Unternehmen derzeit befindet, lässt der Pflegezustand des Rollmaterials leider fast immer zu wünschen übrig. Teilweise gibt es auch Fahrzeuge, die nach Gebrauch-Übernahme durch die eurobahn noch nicht vollständig in deren Unternehmensfarben überklebt wurden.

In Holzhausen-Heddinghausen schließt auch die Strecke der früheren Wittlager Kreisbahn (WKB) nach Bohmte (ebenfalls an der schon erwähnten „Rollbahn“) an, die von hier bis Preußisch Oldendorf in den letzten 20 Jahren meistens aus technischen Gründen gesperrt war. Der heutige Betreiber, die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück mbH (VLO), hat nun jedoch begonnen, die Strecke grundlegend zu sanieren und diese inzwischen ausgehend von Preußisch Oldendorf bis östlich des Bahnübergangs an der B 65 umgebaut, womit etwa die Hälfte des abgängigen Abschnitts erneuert wurde. Abhängig von der Vergabe weiterer Fördergelder soll auch der Rest

bis Holzhausen-Heddinghausen saniert werden. Derzeit ruht hier der Verkehr, abgesehen von gelegentlichen Fahrten mit dem Wismarer Schienenbus T 1 des Museumseisenbahn Minden e. V. vom Standort Preußisch Oldendorf, die zumeist aber nur bis Offelten führen. Die Einbindung der Strecke in den DB-Bahnhof erfolgt nach Reduzierung des Spurplans ausschließlich über eine mit Schutzgleis versehene Weiche und der frühere WKB-Bahnhof hat einem großen P+R-Platz weichen müssen. Bedeutung hatte der Übergang auf die WKB-Strecke im Zweiten Weltkrieg vor allem für das Tanklager 2/VI der Luftwaffe in Preußisch Oldendorf.

■ Güterverkehr nach Lübbecke

Lübbecke, der nächste Bahnhof, ist ebenfalls mit Formsignalen versehen. Bis zur Stilllegung am 01.10.72 schloss hier die Infrastruktur der Mindener Kreisbahn an, deren Strecke heute von Minden kommend nur noch bis Hille führt, nachdem die Gleise bis Ende der siebziger Jahre abgebaut worden waren. Der einstige Bahnsteig der Privatbahn ist aber noch gut etwas östlich des DB-Empfangsgebäudes von einer parallel führenden Straße aus erkennbar. Das noch verbliebene Nebengleis dient den Güterzügen zur Ausweichanschlussstelle Lübbecke BESTA. Aus Minden kommend, setzen diese bis jüngst planmäßig mit 294 bespannten Bedienfahrten um und werden bis zum knapp drei Kilometer entfernten Anschluss der BESTA Eisen- und Stahlhandels-gesellschaft mbH geschoben. Die direkt am Mittellandkanal gelegene Firma ist der einzige Güterkunde im noch für den SPNV genutzten Streckenteil. Sie empfängt Drahtrollen auf Res-Wagen aus Kehl, während sie H-Wagen und Snps mit Stahlmatten nach Schweden und Stahlmatten auf Rns ins dänische Taulov versendet. Im Zulauf befindet sich zudem seit einiger Zeit auch



lang gewalzter Draht. Ab dem kleinen Fahrplanwechsel am 09.06.19 sollte die Bespannung auf die Baureihe 265 umgestellt werden, wozu es in der KW 20 erste Personalschulungen mit einer 261 gegeben hatte. Früher war diese Betriebsstelle zugleich als „Lübbecke Hafen“ bekannt, da auch östlich des Streckengleises Hafenteile erschlossen wurden. Für den Verschub beschaffte die BESTA, auf deren Gelände sich die Gleisanlagen mehrfach verzweigen, 2006 die zwei gebrauchten Köf III 335 010 (Jung 14050/1968) und 335 108 (Gmeinder 5498/1973), welche in gelber Farbgebung eine zuvor hier eingesetzte Diema-Maschine ablösten. Für die Kleinloks gibt es einen Lokschuppen auf dem Gelände.

Bald nach Querung des Mittellandkanals ist Gestrungen erreicht, das heute ohne Halt passiert wird, obwohl die Strecke mitten durch den Ort führt. Erst in Espelkamp befindet sich der nächste Zustieg. Das aus den 1960er Jahren stammende Empfangsgebäude wurde saniert; das Nebengleis wird allenfalls außerplanmäßig genutzt. Nördlich befindet sich noch ein Industriestammgleis, das mit der Proseat GmbH & Co. KG einen Automobilzulieferer erschließt. Das schon viele Jahre nicht mehr genutzte Gleis ist zwar noch angeschlossen, aber völlig zugewachsen. Espelkamp besitzt als einziger Bahnhof nördlich von Bünde Lichtsignale. Die heute 28.000 Einwohner zählende Stadt Espelkamp geht auf die frühere Heeresmunitionsanstalt („Muna“) Lübbecke zurück, auf deren 250 ha großen Areal nach dem Zweiten Weltkrieg eine Stadt für Flüchtlinge und Vertriebene angelegt wurde. Zuvor war das Gelände von mehreren Gleisschleifen durchzogen, die Anlagen zur Herstellung und Lagerung konventioneller Munition erschlossen. Die Fertigstellung einer Füllanlage für chemische Kampfstoffe (Nervengas Tabun) gelangte mit den fortschreitenden Ereignissen zu Kriegsende nicht mehr zur Fertigstellung.

Museumsverkehr

Der heutige Endpunkt Rahden besticht vor allem durch den hier noch vorhandenen Ringlokschuppen. Er dient größtenteils der benachbarten Heinrich Meier Eisengießerei GmbH & Co. KG als Betriebsgebäude, die bis zur Einführung von MORAC noch den für den Schmelzprozess benötigten Koks in Haus-zu-Haus-Containern per Bahn angeliefert bekam. Ein Teil des Schuppens wird von der Museumsbahn Rahden – Uchte (www.museumsbahn-rahden.de) genutzt. Der Verein betreibt seit 1991 Museumseisenbahnverkehr auf der gleichnamigen, 1910 eröffneten ehemaligen Bundesbahnstrecke, die einst bis Nienburg führte und östlich Liebenau noch als Güterstrecke für den Anschluss des Kunststoffherstellers Oxyxynova GmbH und gelegentliche Holzzüge dient. Eigentümer des Abschnitts zwischen Rahden und Uchte sind die Kreise Minden-Lübbecke und Nienburg sowie die Gemeinden Rahden und Uchte, welche die RSE Rhein-Sieg Eisenbahn GmbH aus Bonn mit der Infrastrukturbetriebsführung betraut haben. Dem Museumsbahnverein zur Verfügung stehen der Schienenbus VT 98 9823 (MAN 146605/1962) sowie der ehemalige T 2 der Moerser Kreisbahn (Uerdingen 1953, derzeit in Aufarbeitung). Für beide Triebwagen sind je zwei Beiwagen vorhanden. Ferner befindet sich die als V 7 bezeichnete ehemalige Köf II



294 955 hatte ihren Zug am 20.09.18 die rund drei Kilometer vom Bahnhof Lübbecke zum Anschluss BESTA am Mittellandkanal zurückgedrückt und sich anschließend dort eingeschlossen. Zu dieser Zeit lief der Zug noch unter der Nummer EK 54061.

323 237 (Deutz 57340/1960) hauptsächlich für Bahndienstzwecke im Bestand. Zudem gibt es ein paar Güterwagen sowie einen vierachsigen Vorkriegsreisezugwagen, der neben den Gleisen heute als Café dient. Auch das bestens gepflegte Empfangsgebäude existiert noch, ebenso wie das große Stellwerk „RmF“, das für die Bedienung der örtlichen Formsignale noch in Betrieb steht.

Die weiter nach Bassum führende Strecke liegt noch und wird auf den nachfolgenden 14 km bis Ströhen-Wagenfeld (auch bekannt als Hann. Ströhen) von der Auenland Draisinen UG (www.auenland-draisinen.de) genutzt. Am Endpunkt kann eine Rundfahrt auf der örtlichen Moorbahn unternommen werden, die einst zum Ende 1999 stillgelegten Torfwerk Ludwig Willenborg gehörte.

Für die Reaktivierung des Abschnitts von Rahden nach Bassum einschließlich der Strecke von Sulingen nach Nienburg setzt sich das Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum – Bünde e. V. (www.aebb.de) ein, das bisher erfolgreich Entwidmungsversuche von Teilabschnitten verhindern konnte und zunächst mit der RSE, heute mit der Regio Infra GmbH (RIG) aus Puttitz einen Bahnsteig in Sulingen reaktivieren konnte und betreibt.

Cargo-Fahrzeiten

Nachfolgend die Fahrzeiten der aktuell verkehrenden Übergabepaare von DB Cargo, die oftmals auch schon eine Stunde vor Plan fahren. Das zweite, späte Zugpaar entfällt zudem öfter. Bespannt waren die Züge bisher mit einer Seelzer 294; ab dem kleinen Fahrplanwechsel sollte die Baureihe 265 zum Einsatz kommen:

- **ER 53702** Minden Gbf 6.11-6.39 Löhne Gbf 8.39-9.08 Holzhausen-Heddinghausen 9.10-9.17 Lübbecke 9.44-9.53 Lübbecke BESTA
- **ER 53703** Lübbecke BESTA 11.50-12.03 Lübbecke 12.34-12.42 Holzhausen-Heddinghausen 12.45- Löhne Pbf 13.18-13.43 Minden Gbf
- **ER 53704** Minden Gbf 15.12-Bünde 15.50-16.07 Holzhausen-Heddinghausen 16.09-16.17 Lübbecke 16.44-16.53 Lübbecke BESTA
- **ER 53705** Lübbecke BESTA 17.50-18.03 Lübbecke 18.34-18.41 Holzhausen-Heddinghausen 18.44- Bünde 19.05-19.45 Minden Gbf



Triebwagen VT 3.03 der eurobahn hatte am Vormittag des frühherbstlichen 20.09.18 als Zug ERB 71 74406 von Bünde kommend Einfahrt in den Bahnhof Lübbecke.