

Ein fast vergessenes Jubiläum: Als das Lübbecker Land Anschluss Richtung Seehäfen bekam

Ende des 19. Jahrhunderts erhielt die Region Anschluss an das Eisenbahnnetz. Aber erst die Fertigstellung eines wichtigen Teilstücks brachte Aufschwung auch für das heimische Gewerbe. Dieser Schritt jährt sich zum 125. Mal.

Joern Spreen-Ledebur Neue Westfälische, 06.09.2026

Rahden. Im Lübbecker Land war Rahden die Eisenbahnerstadt. Hunderte Menschen fanden hier Lohn und Brot. Es gab das Bahnbetriebswerk, den Bahnhof und weitere Dienststellen der Bahn, in der Menschen aus der Region Beschäftigung fanden. Rahden war über Jahrzehnte auch ein Nebenbahn-Knoten, zweigte hier doch die Strecke nach Nienburg (Weser) ab. Deren Weiterbau über Levern bis Bohmte an der „Rollbahn“ Hamburg-Ruhrgebiet machte der Erste Weltkrieg zunichte.

Vor zwei Jahren wurde das 125. Jubiläum der Bahnstrecke Bünde-Rahden gefeiert. In diesem Jahr jährt sich ein weiteres Jubiläum, das für die Wirtschaft im Lübbecker Land durchaus bedeutsam ist. Im Jahr 1901 gab es den Lückenschluss der Bahnstrecke zwischen Sulingen und Bassum. Damit war der damalige Landkreis Lübbecke direkt an die „Rollbahn“ angebunden und hatte per Bahn Zugang zu den bedeutenden Seehäfen.

Das Lübbecker Land erhielt relativ spät Anschluss an das Eisenbahnnetz. Andere waren schneller dabei: Minden war seit 1847 über die Cöln-Mindener Eisenbahn erreichbar, die Strecke wurde schnell in Richtung Hannover erweitert. Die Gemeinden Lemförde und Bohmte hatten ab 1873 Anschluss an die so genannte „Venloer Bahn“, die Hamburg mit dem Ruhrgebiet verbindet und in den ersten Jahrzehnten weiter bis Venlo führte.

Lübbecker Land erhielt Anschluss an die große weite Welt

Die Bahnstrecke von Bünde über Lübbecke nach Rahden wurde dagegen erst Ende September 1899 eröffnet. Dem Bau der Strecke waren Jahrzehnte der Planungen vorgegangen. Die preußische Regierung genehmigte den Bau dann 1892, aber erst fünf Jahre später begannen dann auch die Arbeiten.

Im September 1900 wurde die Strecke von Rahden bis Sulingen verlängert. Hier entstand mit der Eröffnung der Bahnstrecke Diepholz-Nienburg 1923 ein Bahnknoten, das so genannte Sulinger Kreuz. Ab dem 1. August 1901 war mit der Eröffnung des Teilstücks Sulingen-Bassum die Bahnstrecke komplett. Damit konnten Züge zwischen Bünde an der Hannoverschen Westbahn über Lübbecke und Rahden bis Bassum an der auch Rollbahn genannten „Venloer Bahn“ fahren.

Die Herstellung dieser Verbindung jährt sich in diesem Jahr zum 125. Mal. Es ist eines jener weitgehend vergessenen Jubiläen. An die komplette Herstellung der Nebenbahn Bünde-Bassum, die zwei wichtige Hauptstrecken verbindet, muss dennoch erinnert werden. Die Bahnstrecke brachte dem bis dato landwirtschaftlich geprägten Landkreis Lübbecke nicht nur den Anschluss an die große weite Welt.

Wie Lübbecker Bier nach New York kam

Der Anschluss an das Bahnnetz im Jahr 1899 war für den Landkreis Lübbecke und sei-



Im Bahnhof Sulingen trafen sich die Züge aus und nach Bremen, Diepholz, Nienburg und Rahden.

Foto: Sammlung Werner Kirchhoff



Seltener Anblick: Fast hatte man kürzlich im Bahnhof Rahden den Eindruck, dass ein Reisezug aus Richtung Bremen ankam. Die schwere Diesellok der Baureihe 232, einst gebaut in der Sowjetunion, aber führte einen Messzug.

Foto: Joern Spreen-Ledebur



Bis in die 1970er Jahre fuhren Eilzüge zwischen Bremen und Frankfurt am Main auch über das Sulinger Kreuz – mit Halt auch in Rahden. Umsteigefrei konnten Menschen auf diese Weise in die Main-Metropole reisen.

Foto: Sammlung Werner Kirchhoff



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 geschlossen und wieder geöffnet wurden. Das Stellwerk wurde vor vielen Jahren abgerissen.

Foto: Joern Spreen-Ledebur



Auf Teilen des Sulinger Kreuzes findet nach wie vor Güterverkehr statt. In Lübbecke etwa kreuzen sich Güterzüge zu oder von Besta im Industriegebiet Lübbecke mit der Regionalbahn-Linie 71 Bielefeld-Rahden. Zwischen Barenburg, Sulingen und Diepholz fahren Schwefelzüge.

Foto: Joern Spreen-Ledebur

chen dauerte damals diese Reise für das Lübbecker Bier. Das war nur wegen der langen Haltbarkeit des Barre-Bieres möglich.

Rahden wurde zum Bahnknoten

Die Bahn selbst sorgte auch für Aufschwung und brachte den Menschen Lohn und Brot. Rahden wurde mit seinen Dienststellen, dem Bahnbetriebswerk und dem Abzweig der Bahnstrecke nach Nienburg ein Bahnknoten. Zeitweise arbeiteten mehr als 400 Menschen in Rahden bei der Bahn. Rahden, so wurde es immer wieder gesagt, wäre ohne die Eisenbahn ein Dorf geblieben.

Die vor 125 Jahren kom-

plettierte Bahnstrecke Bünde-Bassum ermögliche den Menschen in der Region aber auch Reisen. So waren die Hansestädte Bremen und auch Hamburg schneller erreichbar, ebenso die Nordseeküste.

Am 5. September 1926 fuhr ein Sonderzug von Herford über Lübbecke und Rahden nach Hamburg.

Mit seinen 24 Waggons muss dieser Zug ein bemerkenswerter Anblick gewesen sein. Die Fahrt kostete hin und zurück 9,60 Mark, ab Rahden war es ein paar Groschen preiswerter. Der Zug verließ Lübbecke um 5.45 Uhr, Rahden dann um 6.14 Uhr. Hamburg wurde um 10.50 Uhr erreicht und um 20.47 Uhr ging es zurück. Rahden wurde um 0.52 Uhr erreicht. Den histori-

schen Aufzeichnungen nach fuhren rund 1.000 Bürger mit aus dem Norden Westfalens an die Elbe.

Ohne Umsteigen gings nach Frankfurt am Main

Im Zweiten Weltkrieg wurden die heimischen Bahnstrecken auch für den Transport von Rüstungsgütern genutzt, es gab im späteren Kriegsverlauf Tiefflieger-Angriffe auf die Züge. Über die Bahn waren auch die Heeresmunitionsanstalt Espelkamp und die Pulverfabrik in Steyerberg/Liebenau miteinander verbunden.

Nach dem Krieg und der Wiederherstellung der Kanalbrücke gab es sogar durchgehende Eilzüge von Cuxhaven oder Bremen über Sulingen, Rahden und Lübbecke bis Marburg und Frankfurt (Main). Firmen in Espelkamp, Lübbecke oder Rahden erhielten Gleisanschlüsse.

Die damalige Deutsche Bundesbahn begann dann aber die Fahrgäste und Güterkunden zu entwöhnen. Das beschleunigte den Niedergang der Bahnlinie, die Konkurrenz durch das Auto tat ein übriges. Die Interessengemeinschaft IG 105, benannt nach der damaligen Kursbuch-Nummer der Strecke, verhinderte die von der Bundesbahn geplante komplette Stilllegung. Besonders der langjährige Pr. Oldendorfer Stadtdirektor Manfred Beermann und der heimische SPD-Bundestagsabgeordnete Lothar Ibrügger sind hier wegen ihres großen Engagements zu nennen.

Aktionsbündnis setzt auf Wiederbelebung

Seit mehr als 25 Jahren sind nun der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe und der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe für den Bahnbetrieb zuständig. Es gibt wieder einen Stundentakt. Und vor allem das Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bünde-Bassum (AEBB) mit Mitgliedern in Niedersachsen und Ostwestfalen engagiert sich heute dafür, dass eines hoffentlich nicht fernen Tages auch die Verbindung Rahden-Bassum-Bremen wieder betrieben wird.