

Aktuelles von den Strecken der WVG-Gruppe

VON STEFAN HÖGEMANN



In den vergangenen zwölf Jahren haben wir in vier Beiträgen die drei unter dem Dach der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) vereinten Eisenbahnunternehmen vorgestellt – nun ist es Zeit für ein Update.

Im Einzelnen waren die bisherigen BREP-Beiträge:

- Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE), s. *BAHN-REPORT* 3/11, S. 74ff.
- Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), s. *BAHN-REPORT* 5/12, S. 72ff. und 4/13, S. 56f.
- Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG), s. *BAHN-REPORT* 6/17, S. 79ff.

Erinnert sei zunächst daran, dass die WVG keine Holding ist, sondern im Gegenteil von den drei genannten Bahnbetrieben und dem Busbetreiber Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) gehalten wird, für die sie die Rolle der Geschäftsführungsgesellschaft wahrnimmt. Seit dem Erscheinen der drei Bahnporträts ist teilweise mehr als ein Jahrzehnt vergangen, in dem diese Bahnen teilweise recht unterschiedliche Entwicklungen durchlebt haben. Im nachfolgenden soll

es im Wesentlichen um die Verkehre auf den eigenen Strecken gehen. Vor allem in drei Bereichen hat es nennenswerte Veränderungen gegeben: Das sind zum Ersten Verringerungen im Einzelwagenverkehr, der abgesehen vom südlichen Netz der RLG fast überall zum Teil stark rückläufig ist, was in etwa auch dem Bundestrend entspricht. Zum Zweiten gibt es dagegen deutliche Fortschritte im Bereich für Reaktivierungen für den SPNV. Fest beschlossen ist dies für die WLE im Abschnitt Münster – Sendenhorst und sehr wahrscheinlich für die RVM im Bereich Osnabrück – Recke der früheren Tecklenburger Nordbahn (TN). Die dritte große Veränderung betrifft die Einstellung des Güterverkehrs auf kompletten Streckenabschnitten. Während dieser zwischen Neubeckum und Münster Ende 2021 mangels Aufkommen endete, waren die zuletzt auf der TN durchgeführten Transporte (im Wesentlichen wöchentliche Kiesganzzüge) bereits zum Jahresende 2012 vollständig auf die benachbarte Hauptstrecke Osnabrück – Rheine verlagert worden. „Hauptoperationsgebiet“ der RVM ist seitdem die heute ebenfalls zum Unternehmen gehörende elf Kilometer lange Stichstrecke von Rheine nach Spelle, die

als klassische Bundesbahnstrecke einst bis Quakenbrück führte. Diese und andere Entwicklungen sollen nachfolgend genauer beleuchtet werden.

WLE

Tragende Säule im Güterverkehr der WVG ist seit jeher die WLE, deren Netz vom sauerländischen Warstein bis in das namensgebende Oberzentrum des Münsterlands reicht. Die WLE hat mit aktuell 1,2 Mio. Jahrestonnen das höchste Beförderungsaufkommen der drei WVG-Bahnen. Stets charakteristisch für die WLE waren und sind die Kalksteintransporte ab Warstein zu heute nur noch zwei Zementwerken im Raum Beckum/Ennigerloh. Seit der endgültigen Schließung des Dyckerhoff-Zementwerks Mark II in Neubeckum im Jahre 2003 halten sich diese Verkehre auf recht stabilem Niveau und werden montags bis freitags in vier bis fünf Ganzzügen in der in Früh- und Mittagschicht abgewickelt. Eine Änderung ergab sich jedoch bei der Verladung in Warstein, denn inzwischen werden die Züge nicht mehr ausschließlich in der Verladeanlage Köster/Hohe Lieth beladen, sondern einzelne Leistungen auch an der Verladeanlage Lohbusch.

Der südliche Teil des WLE-Netzes erlebte in den letzten Jahren teils intensiven Holzverkehr, welcher in verringertem Umfang bis in die heutigen Tage anhält. WLE-Lok 51 zog am Nachmittag des sommerlich warmen 30.07.20 einen Holzzug von Warstein kommend den Haarstrang hinauf. Nicht sichtbar erhielt die Fuhre, die in Lippstadt an die SETG übergeben wurde, Schub von Lok 72. Im Hintergrund sind die beginnenden Höhen des Sauerlandes mit der Stadt Rüthen zu sehen.
Foto: Stefan Högemann



Seit rund 15 Jahren belebt der Containerverkehr der Warsteiner Brauerei – befördert werden neben Gerstensaft auch andere Güter – den Abschnitt Warstein – Lippstadt der WLE. Lok 62 der WLE ist eine der eher seltenen MaK G 1600 BB. Sie rollte am 15.05.20 den Haarstrang hinab nach Lippstadt, während das Zugeende noch etwa am Brechpunkt war. In diesem Bereich setzen für gewöhnlich die Schubloks ab, so auch an diesem Tag Lok WLE 53.

Neuestes „Pferd“ im Stall der WLE ist Lok 56. Am Abend des 09.10.21 war sie vor der Kulisse der Erwitter Zementwerke zu sehen. Am Zugschluss schob an diesem Tag Lok 23.

Diese war seit dem März 2013 ungenutzt, denn nach der Insolvenz der hier verladenden Firma Brühne-Gruppe am 31.10.12 entfielen ein paar Monate später auch die ab hier durchgeführten Kalkzüge für die Duisburger Stahlindustrie. Diese Verkehrseinstellung bedeutete einen herben Einschnitt für die WLE, wurde doch etwa die eigens hierfür über OnRail angemietete Falns-Wagengarnitur obsolet. Später kaufte die HeidelbergCement-Gruppe Steinbruch und Umschlagsanlage, sodass seit 2016 hier nun wieder Züge beladen werden. Unterm Strich gibt es allerdings keine zusätzlichen Verkehre, denn es handelt sich hierbei um Kalksteintransporte nach Ennigerloh, für die man vorher die Verladeanlage Hohe Lieth nutzte.

Zementtransporte gibt es auf der WLE hingegen überhaupt nicht mehr. Das zweite Standbein der WLE sind die Bier- bzw. Containertransporte ab Warstein. Im sogenannten Bierverkehr der Warsteiner Brauerei, der auch Fremdcontainer umfasst, werden seit Jahren die Ziele Dradenau in Hamburg, Großbeeren bei Berlin und München-Riem angefahren. Zeitweise wurden alle drei Destinationen mit wöchentlichen selbst traktionierten Ganzzügen ab Warstein unter Übergang ins DB-Netz in Lippstadt angesteuert. Aktuell wird einmal die Woche nach München-Riem gefahren, wo die Container auf Züge der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co. KG mit Ziel Verona [IT] umgeladen

werden. Das EUROKOMBI-Terminal in Dradenau wird derzeit zwei- bis dreimal wöchentlich angesteuert. Auftraggeber der München- und Hamburg-Verkehre ist seit 2022 die Boxx Intermodal Logistics GmbH & Co. KG als hundertprozentige Tochter der Warsteiner-Gruppe (s. *BAHN-REPORT* 5/22, S. 26). Zwar ist 2021 die direkte Bedienung des GVZ Berlin Süd in Großbeeren im Ganzzugverkehr entfallen, doch werden seit dem 08.03.22 wenigstens wieder Wagengruppen nach Großbeeren versandt, die in Neubeckum in das Einzelwagennetz der DB übergehen. Das gilt im Übrigen auch für alle anderen Einzelwagen, denn einen weiteren Übergabepunkt gibt es schon seit vielen Jahren nicht mehr.

Ansonsten befördert die WLE nur noch wenig anderes. So ist der Einzelwagenverkehr auf auch dem Netz der WLE stark rückläufig und beschränkt sich in der Regel nur auf Schnittholztransporte ab dem Sägewerk Ernst Fisch GmbH & Co. KG in Altenrüthen und Stammholztransporte aus dem Raum Warstein/Rüthen. Aufgrund der schon länger anhaltenden Käferholzkampagne werden sogar seit einiger Zeit regelmäßig Ganzzüge mit Holz in zwei Teilen ab Warstein nach Lippstadt gefahren und dort an verschiedene andere EVU übergeben. Diese Verkehre werden aber wohl nach Abfuhr des Käferholzes nicht in dem aktuellen Umfang bestehen bleiben.

Entfallen sind die Revisionen von Kesselwagen bei der Firma Tip Top Oberflächenschutz Elbe GmbH (früher Rema TIP TOP AG) in Warstein. Sehr selten werden hingegen noch die Siepman-Werke in Belecke mit Stahlprodukten bedient, während die Anschlüsse des Automobilzulieferers Hella im Raum Lippstadt völlig ungenutzt bleiben. Gänzlich zurückgebaut wurde gar der Anschluss zum Werk Rothe Erde GmbH der ThyssenKrupp AG in Lippstadt. Ebenso komplett entfallen sind die früher in bedeutendem Umfang durchgeführten Braunkohlestaubtransporte nach Erwitte. Nachdem zum Schluss nur noch einzelne Wagen zugestellt wurden, sind diese Verkehre vor wenigen Jahren gänzlich auf den Lkw übergegangen. Das einst umfangreiche Netz von Anschlussgleisen zu den drei Zementwerken wird allerdings in seinen wesentlichen Teilen nicht aufgegeben. Zwar sind die Anlagen heute nicht mehr so umfangreich wie zu den Boomzeiten des Schienengüterverkehrs, wie man an zum Teil weit verzweigten Gleisresten sehen kann. Dennoch werden die drei Anschlussgleise zu den Werken entlang





der Bahnhofstraße durch die WLE betriebsbereit vorgehalten und gepflegt, sodass jederzeit Schienentransporte wieder aufgenommen werden können. Zwar werden gelegentlich in Erwitte im Bereich der Ladestraße noch Ganzzüge mit Dünger entladen, doch sind alle anderen Umschlagstellen für landwirtschaftliche Genossenschaften längst nicht mehr in Betrieb. Im Raum Beckum sind sämtliche Einzelwagenverkehre entfallen, was auch die Zementtransporte in den gelben Tankcontainern ab dem Werk Ennigerloh Süd der HeidelbergCement AG betrifft, die zeitweise für Baustellen des Großprojekts Stuttgart 21 durchgeführt wurden. Da das Aufkommen im Einzelwagenverkehr im Netz der WLE heute äußerst gering ist, hat man vor Jahren schon das eigens hierfür verkehrende Zugpaar eingestellt. Die wenigen verbliebenen Wagen werden heute den Steinzügen mitgegeben.

Wie der *BAHN-REPORT* bereits berichtete, endete zum 23.12.21 nach 65 Jahren die Bedienung des Gleisanschlusses zum Sauerstoffwerk der Westfalen AG in Münster-Gremmendorf, da das Unternehmen zu einem neuen Standort am Dortmund-Ems-Kanal in Münster-Gelmer (ohne Gleisanschluss) umgezogen ist. Bereits im Februar 2022 wurden die Gleisanlagen unmittelbar hinter der Anschlussweiche zurückgebaut, um das gesamte Werksgelände für Wohnbebauung nutzen zu können. Ebenfalls zurückgebaut wurde die Zufahrt zur einstigen Militärladestelle der Britischen Streitkräfte in Deutschland in Münster-Loddenheide.

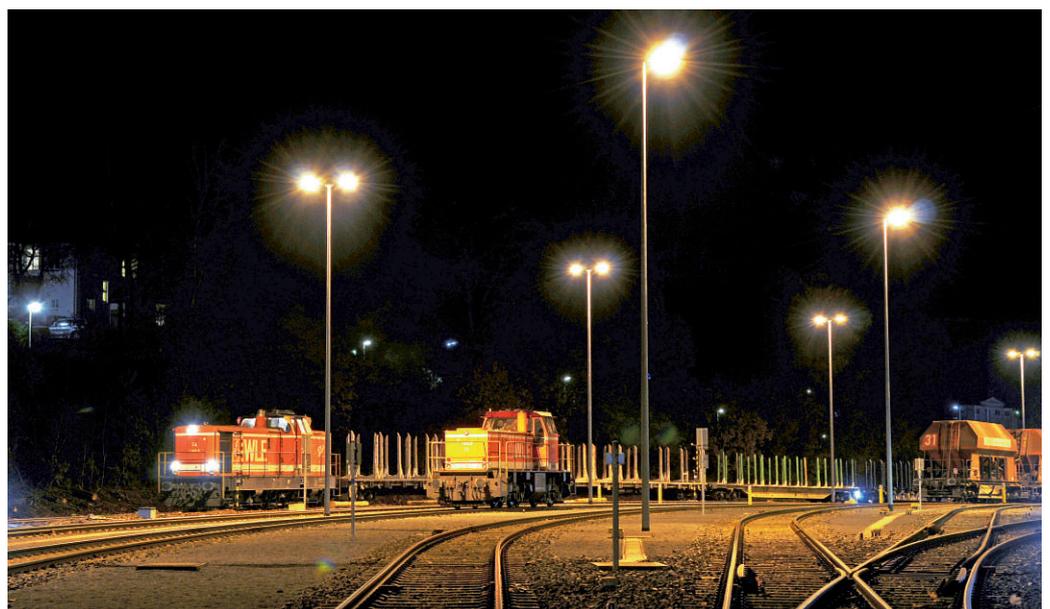
Auch die sporadische Bedienung der EUROVIA Industrie GmbH (früher Teer-

bau) in Münster mit Baustoff-Ganzzügen, deren Entladestelle sich direkt am Streckengleis in unmittelbarer Nähe des Dortmund-Ems-Kanals befand, ist längst entfallen, und das EUROVIA-Gelände präsentiert sich heute verwaist. Die Reaktivierung des SPNV zwischen Münster Hbf und Sendenhorst ist fest beschlossen und soll zum Fahrplanwechsel 2025 erfolgen. Die Erneuerung der Kanalbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal in Münster, die in der Verantwortung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Westdeutsche Kanäle erfolgt, sollte ursprünglich zu diesem Zeitpunkt auch abgeschlossen sein, wird sich aber nun verzögern. Das wird

sich zwar auf die Betriebsaufnahme nicht auswirken, kann aber später für eine temporäre partielle Streckensperrung im Münsteraner Stadtgebiet sorgen. Es gibt ferner Überlegungen, auch den SPNV im südlichen Netz der WLE wieder aufleben zu lassen. Hierfür ist unter anderem eine Machbarkeitsstudie in Arbeit, die noch im Jahr 2023 präsentiert werden soll. Erste Analysen des Reisendenstroms südlich von Lippstadt haben jedoch eher zu verhaltenen Ergebnissen geführt.

Außerhalb des Stammnetzes konnte die WLE 2019 jedoch mit der Sanierung und Reaktivierung des zuvor seit vielen Jahren brachliegenden städtischen Indust-

Der 16.12.22 brachte dem Flachland Rau-reif und dem Haarstrang Schnee. Lok 56 und Schublok 23 (ER 20) beförderten an diesem Tag einen Zug der Warsteiner Brauerei den Haarstrang hinauf, hier kurz hinter Drewer. Foto: Martin Ketelhake



Lok 36 (links) ist die letzte Vertreterin einer einst breiten Flotte von Deutz-Loks der WVG-Gruppe. Die Maschine wird heute hauptsächlich südlich von Lippstadt eingesetzt. Am Abend des 15.11.22 rangierte sie bei der SETG eingestellte Holzwagen an der Warsteiner Ladestraße. Lok 72 (rechts) hielt zu dieser Zeit bereits Feierabendruhe. Fotos (3): Stefan Högemann



RVM-Lok 61, die zweite MaK G 1600 B der WVG, verdingt sich seit Jahren hauptsächlich zwischen Rheine und Spelle. Am 27.01.17 hatte sie eine Garnitur Leerwagen für den Betonteiletransport an das nördliche Ende der einst bis Quakenbrück führenden Strecke gedrückt.

riestammgleises in Ahlen einen großen Erfolg verzeichnen, denn werktäglich stellt die WLE dort seit dem 07.03.19 dem Ahleener Logistik Zentrum rund zwei Dutzend Güterwagen mit Stahlcoils aus Salzgitter zu. Stammlok hierfür ist die dreiachsige WLE-Lok 05, und die dortige Infrastruktur gehört inzwischen offiziell zur WLE. Auftraggeber der im Hauptlauf bis Ahlen Gbf durch die Captrain Deutschland CargoWest GmbH (CCW) traktionierten Züge ist die Wilhelm Haver & Sohn GmbH & Co. KG.

Der Fahrzeugpark hat sich insoweit geändert, als bis auf Lok 36 alle Deutz-Maschinen aus dem Betriebsdienst der gesamten WVG-Gruppe ausgeschieden sind. Während die beiden Sechsscher „30“ und „38“ nach wie vor in Lippstadt an der Lokwerkstatt abgestellt auf ihr weiteres Schicksal warten, sind die Vierachser über die Straße nach Italien gelangt, wo sie in Bauzugdiensten weiterverwendet werden. Lok 36 hingegen erhielt noch einmal eine Hauptuntersuchung und ist vornehmlich im Raum Warstein anzutreffen. Mit Lok 56 ist hingegen eine neue DE 18 von Vossloh hinzugekommen. Insgesamt hat die WVG 2018/2019 jeder ihrer drei Bahnen eine solche Lok spendiert – bei der RVM ist es die „55“ und bei der RLG die „57“. Somit verfügt die gesamte WVG-Gruppe derzeit über zwei Elektrolokomotiven, 14 Streckendiesellokomotiven, eine Rangierlok und drei Kleinlokomotiven. Ferner ergänzen 57 Schüttgutwagen für den Steintransport und drei Flachwagen den Fahrzeugpark. Die zentrale Werkstatt für alle WVG-Bahnen, die auch für Dritte geöffnet ist, befindet sich in Lippstadt Nord.

RVM

Vor Darlegung der positiven Entwicklungen hin zur Teilreaktivierung im SPNV soll zunächst noch einmal auf

die eingangs erwähnte Entscheidung der WVG eingegangen werden, den eigenen Güterverkehr von der TN auf die benachbarte Hauptbahn Osnabrück – Rheine zu verlegen. Diese Verlagerung war für das Jahresende 2013 angekündigt und wurde dann sogar bereits Ende 2012 vollzogen. Betroffen waren die hier zuletzt abgewickelten Kiestransporte für die Firma Rekers Betonwerk GmbH & Co. KG in Spelle, die im Langlauf ab Sachsendorf (bei Calbe) seit 2018 von der WLE mit E-Loks befördert werden. Da aber in Rheine aus Richtung Hannover kein direkter Übergang auf das Netz der RVM möglich ist, wird zunächst bis Salzbergen gefahren, wo ein Fahrtrichtungswechsel erfolgt. Nur so kann in den Westteil des Bahnhofs Rheine gelangt und auf die Speller Strecke gewechselt werden. Nach Unternehmensangaben erfolgte der Verzicht auf die Nutzung der eigenen Infrastruktur aus Kostengründen. Allerdings bedeutete dies nicht die Stilllegung der seitdem größtenteils verkehrslosen Strecke, die nun seit über zehn Jahren betriebsbereit vorgehalten wird.

Auch die Leerlokfahrten ab Rheine-Stadtberg zur Bedienung des Tanklagers Hesepe laufen über die benachbarte Hauptstrecke. Die Stammstrecke steht jedoch weiterhin allen EVU diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Dennoch gibt es positive Aussichten für die alte TN-Strecke: Inzwischen hat sich das Blatt zugunsten der SPNV-Reaktivierung für den Abschnitt (Osnabrück Hbf –) Osnabrück-Eversburg – Recke gedreht, und die Planfeststellung hierzu soll eventuell bereits bis 2024 vorliegen. Wann die Umsetzung stattfinden wird, lässt sich aktuell aber noch nicht sagen. Prognostiziert werden knapp 5.000 Fahrgäste täglich.

Auf dem Ast von Rheine nach Spelle entwickelte sich das Güteraufkommen

hingegen positiv, denn die erwähnten Kiestransporte für Rekers finden nach wie vor in großem Umfang statt und erreichten 2021 eine Menge von 314.700 t. Zudem werden in Kampagnen immer einmal wieder Betonteile per Bahn abgefahren – im Jahre 2021 waren dies 38.800 t. Neu hinzugekommene Ladestelle ist seit einer ersten Probeentladung am 17.12.15 der Hafen Spelle-Venhaus, der eigens über eine Neubaustrecke erschlossen wurde und seit dem 17.10.16 regulär bedient wird. Hier erhält die Emsland Flour Mills GmbH & Co. KG/Hemelter Mühle Cordesmeyer GmbH Getreide auf der Schiene. Auch der Futtermittelproduzent H. Bröring GmbH & Co. KG plant solche Transporte, baute Anfang 2023 jedoch noch an seinem Anschlussgleis. Es ist also mit weiteren Verkehren zu rechnen, nachdem bereits im Geschäftsbericht für 2021 von 212.500 t Gütern die Rede ist, die durch die RVM in den Hafen befördert wurden. Aber auch andere EVU fahren den Hafen an. So befördert die Heavy Haul Power International GmbH (HHPI) sporadisch Baustoffe in Ganzzügen mit EuroDual-Lokomotiven hierher, ebenso die Havelländische Eisenbahn AG (hvle). Der Umfang der Transporte auf der Schiene in den Hafen hat inzwischen ebenfalls erhebliche Ausmaße angenommen. Im Binnenverkehr liefert Rekers per Bahn gelegentlich Betonteile zur Verschiffung an.

Im weiter südlich gelegenen GVZ Rheine werden nun durch die VEGA International Car-Transport und Logistik GmbH Nutzfahrzeuge umgeschlagen, nachdem sich ein Container- oder Wechselbrückenumschlag hier nie richtig etablieren konnte. Mit einem für das Verladegut Nutzfahrzeuge hohen Aufkommen von 78.900 t im Jahr 2021 haben die Transporte einen bedeutenden Umfang angenommen. Die Anschlussgleise zum schräg gegenüber liegenden früheren Karmann-Automobilwerk sind hingegen verwaist. Ebenso werden im GVZ sporadisch nach wie vor Altschienen für die Firma Winter GmbH, Metallrecycling Rheine zur Verschrottung angeliefert und entladen. Ansonsten ist jedoch der Einzelwagenverkehr, ähnlich zur WLE, weitestgehend zum Erliegen gekommen. Der Gleisanschluss zum Landtechnikhersteller Krone in Spelle ist inzwischen ebenso zurückgebaut wie der zur Bundeswehr in Rheine an der TN-Stammstrecke. Auch probeweise durchgeführte Baustofftransporte in den Hafen in Altenrheine blieben Einzelfälle.



RLG

Das Bild bei der RLG ist geteilt so werden Streckennetz. Auf den beiden nicht miteinander verbundenen Betriebsteilen haben sich die Verkehre in den letzten Jahren sehr unterschiedlich entwickelt. Mit insgesamt 401.700 t transportierter Güter im Jahr 2021 ist das Transportvolumen recht umfangreich. Großes Sorgenkind ist derzeit die Strecke ab Hamm RLG, denn mit der Betriebseinstellung des noch recht neuen Kohlekraftwerks Westfalen in Hamm Anfang 2021 entfielen die zuvor ohnehin spärlich gewordenen Steinkohletransporte in Ganzzügen. Regelmäßig bedient wird lediglich noch das DuPont-Chemiewerk, wobei „regelmäßig“ hier auch nicht „jeden Tag“ bedeutet. Häufiger fällt die Bedienung, die in der Regel eine Handvoll Kesselwagen umfasst, auch aus. Lediglich in Hamm RLG werden noch zu einer Beladestelle einzelne Kesselwagen zugestellt, auch ein Schrotthändler am Übergabegleis zur DB setzt noch auf Bahntransporte. Mehr ist auf diesem Teil des Netzes aktuell nicht mehr zu fahren.

Ganz anders sieht es dagegen aktuell in Neheim-Hüsten aus, wo die Entwicklungen bei verschiedenen

Güterkunden für einiges Wachstum gesorgt haben. Im dortigen früheren Kleinbahnhof, dem heutigen Betriebsmittelpunkt Neheim-Hüsten RLG der Strecken nach Arnsherg Süd und Sundern, herrschte 2022 und auch in den Jahren zuvor viel Betrieb. Die Verkehre auf dem Arnshberger Ast laufen seit Jahren weitgehend konstant. Dies betrifft das Werk der Perstorp Chemicals GmbH in Arnsherg, das werktäglich rund ein halbes Dutzend

Kesselwagen erhält, ebenso wie die Flüssiggasentladung von TRANSGAS in Niedereimer (5.400 t 2021), wo bis zu zwei Wagen täglich zugestellt werden. Chemieprodukte insgesamt (also auf allen Strecken der RLG) machten immerhin 116.300 t aus, was einer deutlichen Steigerung gegenüber 2020 entspricht. Die am Streckenende befindliche Papierfabrik R.D.M. Arnsherg GmbH mit eigener Werkklok erhält nach wie vor wöchentlich ei-

Die 2019 nach Italien verkaufte Deutz-Lok 68 des Typs DG 1200 BBM der RLG hatte am 07.05.18 ungewöhnlich viele Kesselwagen vom Anschluss DuPont geholt und hier nun fast Hamm RLG erreicht.



Noch immer hält der Kohleverkehr zum Papierfabrik R.D.M. Arnsherg GmbH an. Am Dienstag den 05.05.20 stellte Lok 57 der RLG die Leerwagengarnitur am Streckenendpunkt zusammen und bereitete sich auf die Abfahrt Richtung Neheim-Hüsten vor. Fotos (3): Stefan Högemann



Seit dem 23.12.21 Geschichte ist die Bedienung der Firma Westfalengas in Münster-Gremmendorf. Damit ist die WLE-Strecke Münster – Neubeckum nun verkehrlos. Am 05.05.20 war Lok 51 hingegen noch mit drei Wagen auf dem Weg nach Münster, hier zwischen Tönishäuschen und Sendenhorst. Der Abschnitt östlich von Sendenhorst wird auch nach der SPNV-Reaktivierung verkehrlos bleiben, sofern sich nicht ein neuer Güterverkehr etabliert. Foto: Stefan Högemann

nen Ganzzug mit Steinkohle, der in drei Teilen zugestellt wird. Dies sind nun die letzten auf dem Netz der RLG verbliebenen Steinkohletransporte und machten 2021 58.800 t aus, die im Hafen Amsterdam angelandet wurden. Die Belieferung mit dem fossilen Brennstoff soll noch bis mindestens 2024 anhalten. In Hüsten Ost wird aktuell zudem regelmäßig Holz verladen, ebenso wie im Neheimer Kleinbahnhof selbst. Das schon erwähnte Käferholz ist auch das aktuelle Haupttransportgut auf der sogenannten Röhrtalbahn nach Sundern. Hier wurden im Sommer 2022 wöchentlich bis zu drei Ganzzüge abgefertigt, deren Frequenz im Herbst jedoch zurückging. Geladen wurde hauptsächlich im Endpunkt Sundern, doch auch im Unterwegsbahnhof Hachen fand zeitweise eine rege Ladetätigkeit statt. Das sind allerdings nicht die einzigen Transporte auf der zuvor stilllegungsbedrohten Strecke nach Sundern, die inzwischen ebenfalls zu einem SPNV-Reaktivierungskandidaten avancierte.

In Hüsten West befindet sich mit der TSR Südwestfalen GmbH noch ein Schrotthändler, der regelmäßig zwei oder drei Eanos-Wagen mit Altmetall im Ausgang hat (8.300 t Schrott 2021). Deutliche Zuwächse erlebte zudem das Stahlzentrum der Stahlform Schulte GmbH etwas weiter südlich, das nach Jahren ohne jeglichen Eingang per Schiene inzwischen bis zu 15 Wagen täglich mit Stahlcoils erhält. 70.300 t wurden hier 2021 angeliefert, was eine deutliche Steigerung darstellt. Da die Entladehalle nur begrenzte Umschlagkapazitäten aufweist, wird oft mehrmals täglich zur Bedienung hierher gependelt. Leider liegen die beiden letztgenannten Anschlüsse noch im Nahbereich von Neheim-Hüsten, sodass der Großteil der 13,6 km langen Röhrtalbahn verkehrlos brachliegt, wenn keine Holzverladung stattfindet. Das war vor den aktuell laufenden Transporten über Jahre der Fall. 2021 beförderte die RLG jedoch 129.600 t Holz, das hauptsächlich auf der Röhrtalbahn verfrachtet wurde.

Insgesamt bleibt die Entwicklung auf dem ausgedehnten und sehr gepflegten WVG-Streckennetz spannend. Durch umfangreiche Oberbausanierungen auf zahlreichen Abschnitten hat das Unternehmen in den letzten Jahren viel in die Zukunft investiert. Dazu gehören sowohl der Bau einer neuen zeitgemäßen Fahrzeughalle im Bahnhof Beckum als auch die konsequente Modernisierung des Fahrzeugparks. Anfang 2023 fanden umfangreiche Gleiserneuerungen in den Bereichen Uelde und Wadersloh an der WLE statt. Inzwischen werden fast ausschließlich fabrikneue Betonschwellen verbaut. Trotz der allgemeinen Rückgänge vor allem im Einzelwagenverkehr und anderer Rückschläge ist es gelungen, neue Transporte zu generieren. Ebenso positiv zu bewerten sind die großen Fortschritte im Bereich der SPNV-Reaktivierungen. Es ist der WVG daher zu wünschen, dass es ihr gelingt, weitere Transporte zu akquirieren, um das Streckennetz noch besser auszulasten und als Daseinsfürsorge für die Bevölkerung im jetzigen Umfang zu erhalten. 