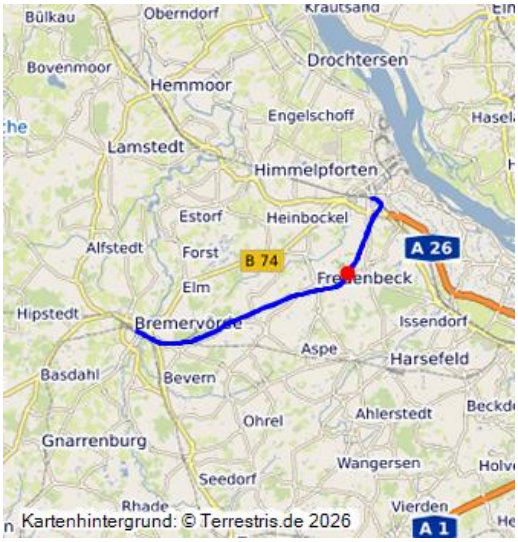
Eisenbahnstrecke von Stade nach Bremervörde

Moorexpress

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bremervörde, Deinste, Fredenbeck, Kutenholz, Stade
Kreis(e): Rotenburg, Stade
Bundesland: Niedersachsen



Bahnhof Stade. VS 116 + G 558 + VT 168 als Moorexpress in Stade, 03.10.2001
Fotograf/Urheber: Dieter Riehemann



Die Verbindung der Städte Stade und Bremen war seit urgeschichtlichen Zeiten Teil der überregionalen Verbindung im Elbe-Weser-Raum. Der Fernhandelsweg verband Bremen über Bremervörde mit Stade, weiter über die Elbe nach Itzehoe und weiter nach Dänemark. Zugleich war er Teil der Verbindung von Bremen nach Hamburg, die die bedeutende Hafenstadt Stade berührte. Durch den Bau von Eisenbahnen und Autobahnen verlaufen heute die Verkehre auf anderen Wegen.

Vorgeschichte
Der Betrieb 1881 bis 1945
Der Betrieb von 1945 bis 1992
Betriebsstellen
Der Moorexpress
Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum in Deinste
Hinweis, Links, Literatur

Vorgeschichte

Nach der Eröffnung der Unterelbebahn von Harburg nach Cuxhaven 1881 wurde eine Eisenbahnstrecke nach Bremervörde, Bremen und Geestemünde (ab 1947 Bremerhaven) angestrebt. Die Unterelbebahn verlief am östlichen Rand des Geestrückens zwischen der Weser und der Elbe. Ebenso erschloss die Bahnstrecke von Bremen nach Cuxhaven (Nordseebahn ab 1896) vor allem die an der Weser liegenden Ortsschaften. Die auf der Geest liegenden Ortsschaften hatten also keine Vorteile von den großen Bahnstrecken. Erst eine Querverbindung über die Geest und die hiesigen Moorgebiete hätte der lokalen Bevölkerung Anschluss an die wirtschaftlichen Zentren und Häfen geboten. Mit Datum vom 3. Januar 1889 wurde vom Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt, Planungen für eine solche Querverbindung aufzunehmen. Schon damals dachte man an eine durchgehende Verbindung von der Reichshauptstadt Berlin bis an die Unterweser; hier spielten militärische Aspekte sicherlich eine größere Rolle. Die ursprüngliche Planung sah die Verbindung über Buxtehude und Bremervörde nach Geestemünde vor. Die Stadt Stade war jedoch als Kreisstadt und Sitz der wichtigen Garnison zu bedeutend, um sie zu umgehen.
Nach den erforderlichen Abstimmungen in den einzelnen betroffenen Gemeinde und der Zusage von deren finanziellen

Beteiligungen unterzeichnete Kaiser Wilhelm II. im Juni 1892 das entsprechende Gesetz zum Bau der Bahnstrecke. Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren gab es mehr als hundert Einwendungen der Anlieger gegen den Bau. Sie wurden alle abgelehnt. Die Festlegung der Abfindungsbeiträge erfolgte dann im Juni 1902, also vier Jahre nach Eröffnung der Bahnstrecke.
Im April 1896 begannen die Bauarbeiten unter Leitung der Eisenbahndirektion Hannover. Für die neue Trasse mussten Geesthügel eingeebnet, Feuchtgebiete trockengelegt und hohe Dämme überwunden werden. Im September 1898 begannen die Probefahrten. Die Eröffnung fand am 1. Oktober 1898 statt, mit den damals üblichen Feierlichkeiten und unter hohem Interesse der örtlichen Bevölkerungen.

Der Betrieb 1881 bis 1945

Zu Beginn gab es vier Zugpaare zwischen Stade und Bremervörde, die Fahrzeit betrug eine knappe Stunde. Die Verlängerung der Bahnstrecke bis Geestemünde (Bremerhaven) folgte zum 1. Januar 1899, wiederum mit den entsprechenden Feierlichkeiten. Damit gab es durchgehende Züge von Stade nach Geestemünde.
An den Haltestellen wurden einheitliche Bahnhofsgebäude errichtet. In allen Stationen gab es Gütergleise für die Verladung der Güter aus dem Umland. Im Bahnhof Stade wurde an einem neu errichteten, westlichen Bahnsteig (später Gleis 5) gehalten. Dort diente Gleis 4 für das Umsetzen der Lokomotiven an die jeweilige Zugspitze. Von dort führte ein separates Gleis parallel zur Unterelbebahn bis zum Abzweig in Höhe Mittelstraße/Vorwerkstraße.
Die wesentliche Bedeutung hatte die Strecke im Güterverkehr mit dem Transport von lokalen Gütern, wie Vieh, Sand, Torf, landwirtschaftlichen Erzeugnissen wie Kartoffeln und Rüben. Angefahren wurden vor allem Kohle und andere Brennstoffe.
Die Bahnverbindung und die Bahnhöfe an der Strecke beförderten das wirtschaftliche Wachstum der ländlich geprägten Region. An den Haltestellen entstanden Gaststätten, Hotels und kleinere Ansiedlungen. Auch Handwerker siedelten sich in der Umgebung der Bahnhöfe an. Der Fuhrverkehr mit Pferdewagen zu den Bahnhöfen nahm stark zu.
Der Personenverkehr besaß zunächst nur eine geringe Bedeutung. So fuhren 1914 sechs Zugpaare zwischen Stade und Geestemünde. Aber die lokale Bevölkerung konnte nun einfacher in die größeren Orte wie Bremervörde und Stade fahren, so dass sowohl Schüler der weiterführenden Schulen als auch Pendler die Bahn intensiv nutzten.

Der Betrieb von 1945 bis 1992

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu keinen größeren Störungen an den Bahnanlagen, so dass der Verkehr spätestens 1946 wieder aufgenommen wurde. Allerdings fuhr nur morgens ein Zug nach Stade und abends wieder zurück.
Die Deutsche Bundesbahn hatte 1949 den Betrieb von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Sie war in den 1950er Jahre noch bestrebt, dem aufkommenden Autoverkehr ein Gegengewicht zu setzen. Zur Vereinfachung des Betriebsablaufes wurden Schienenbusse eingesetzt, wie sie heute noch auf dem Moorexpress verkehren. Neue, zusätzliche Haltepunkte, wie Essel und Hagen, wurden angelegt. Die Züge der Deutschen Bundesbahn verkehrten weiterhin in der Relation von Bremerhaven Hbf nach Stade. Teilweise führten sie Kurswagen in Richtung Hamburg Hbf mit, die in Stade in Züge der Unterelbebahn eingestellt wurden. Die Eilzüge wurden unter anderem von Lokomotiven der Baureihe V 200 gezogen. Von 1952 bis 1970 gab es eine direkte Eilzugverbindung von Stade über Bremervörde nach Bremen. 1970 fuhren an Werktagen elf durchgehende Verbindungen zwischen Stade und Bremerhaven.
Allerdings wurden die Bemühungen der Deutschen Bundesbahn nicht honoriert, da durch politische Vorgaben der Autoverkehr massiv gefördert wurde. Die Deutsche Bundesbahn wollte daher die Strecke – wie so viele andere – stilllegen. Daher erwarben die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) zum 27. September 1992 die Strecke. zu einem symbolischen Preis. Der Personenverkehr und der wenige Güterverkehr wurden zunächst weiter betrieben. Da die Anliegergemeinden jedoch für eine Finanzierung des Personenverkehrs keine Zuschüsse leisten wollten, wurde dieser am 25. September 1993 eingestellt. Den verbliebenen Güterverkehr gab man zum 14. Dezember 2003 auf. Die Strecke zwischen Stade und Bremervörde wurde jedoch nicht entwidmet und abgebaut.
Heute fahren – neben dem Moorexpress – auf dem Abschnitt zeitweise Züge der Bahngesellschaft Start Unterelbe zur Wartung ins Betriebswerk der evb in Bremervörde, die nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind.
Aktuell gibt es intensive Bemühungen, den öffentlichen Verkehr auf der Strecke von Stade nach Bremervörde wieder zu reaktivieren. Eine Machbarkeitsstudie ist in Auftrag gegeben, die anliegenden Gemeinden zeigen ihr Interesse. Der Verkehr könnte durch die *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser* (EVB) als RB 34 durchgeführt werden, neuerdings auch mit elektrischen Triebwagen mit Brennzellentechnologie.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 30,5 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Hesedorf. Der Abschnitt bis Bremervörde gehört zur Strecke von Bremerhaven nach Buxtehude.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*

36,1	Bf Bremervörde (Verbindungen nach Bremerhaven, Osterholz-Scharmbeck, Rotenburg und Buchholz)
40,0 | 0,0	Bf Hesedorf (Empfangsgebäude, Durchfahrt-, Überhol- und Ladegleis)
5,5	Hp Essel (Kr. Stade) (Unterstand, einfacher Bahnsteig)
8,1	Hp Mulsum-Essel (Empfangsgebäude, Durchfahrt-, Überhol- und Ladegleise)
14,4	Hp Fredenbeck (Empfangsgebäude, Durchfahrt, Überhol- und Ladegleis)
18,1	Bf Deinste (Empfangsgebäude, Güterschuppen, Stellwerk, Durchfahrt- und Überholgleis, Ladegleis, ab 1927 große Verladerampe für Viehtransporte)
20,4	Hp Hagen (Kr. Stade) (Unterstand, einfacher Bahnsteig)
25,6	Bf Stade (seit 1881; Verbindungen nach Harburg und Cuxhaven, Übergang zur Kehdinger Kreisbahn und zur Industriebahn der Stadt Stade)

Der Moorexpress

Einen besonderen Verkehr gab es ab dem 1. Mai 2000, als Sonderzüge zur EXPO 2000 in Hannover angeboten wurden. Ab dieser Zeit gab es von Mai bis Oktober an allen Samstagen, Sonntagen und Feiertagen einen regelmäßigen touristischen Verkehr von vier Zugpaaren mit historischen Dieseltriebwagen.
Im Jahr 2006 gründete sich der Förderverein Moorexpress e.V. Er setzt sich ein für die Bahnverbindung zwischen den Hansestädten Bremen und Stade. Ein Ziel ist es, diese historische Schienenverbindung im Sinne einer touristischen Förderung der Region sowie einer umweltfreundlichen Mobilität im ländlichen Raum zu reaktivieren. Dabei sollen auch die Moorkultur und andere Kulturgüter entlang der Strecke bekannt gemacht werden. Das andere Ziel ist die Reaktivierung der Strecke für den öffentlichen Nahverkehr.
Seit 2006 fahren Schienenbusse der Baureihe 798 im Sommer auf der Verbindung von Stade nach Bremen, vermarktet als Moorexpress.

Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum in Deinste

In Deinste gibt es neben dem Bahnhof das Deutsche Feld- und Kleinbahnmuseum. Eisenbahnfreunde im Raum Buchholz in der Nordheide (Landkreis Harburg) hatten 1967 die *Schmalspur- und Kleinbahn-Betriebsgesellschaft e.V.* mit Sitz in Holm-Seppensen (einem Ortsteil von Buchholz) gegründet. An diesem Standort gab es Proteste der Anwohner gegen den Betrieb. Der Verein nannte sich um in *Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum e.V.* und eröffnete den Fahrbetrieb in Deinste am 1. Juli 1978.
Die Strecke führt vom Bahnhof Deinste, neben der ehemaligen Laderampe, bis nach Lütjenkamp (eine Verlängerung um 800 Meter ist in Betrieb). Der Fahrzeugpark wird ständig erweitert, repariert und in Betrieb gesetzt. In Lütjenkamp gibt es ein kleines Museum und eine Werkstatt. Ganzer Stolz der Bahnfreunde ist die Dampflok von Henschel (Baunummer 20925 von 1927).
(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2022, 2025)

Hinweis

Die Kartierung der Objektgeometrie basiert auf folgenden Quellen: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (www.geobasis.niedersachsen.de); OpenStreetMap, unter der Lizenz „Open Database Licence (ODbL) 1.0".

Quelle

Walter Holst, 90 Jahre Eisenbahn Stade – Geestemünde. Fredenbecker Blick 1988/89

Internet

de.wikipedia.org: Strecke Bremervörde – Stade (Abgerufen: 8.8.2022)

www.gleismann.de: Die Bahnstrecke Stade - Bremervörde (- Bremerhaven) (Abgerufen: 8.8.2022)
www.eisenbahnfotograf.de: Private Seite von Axel Spille, Norderstedt, mit vielen Bildern (Abgerufen: 8.8.2022)
www.drehscheibe-online.de: Christoph Carl Arndt, Forum-Beiträge zur Geschichte des Bahnhofes Bremervörde (mit zahlreichen Bildern und Plänen) (Abgerufen 17.8.2022)
www.evb-elbe-weser.de: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (Abgerufen: 8.8.2022)
www.moorexpress.info: Arbeitsgemeinschaft Moorexpress und Förderverein Moorexpress e. V. (Abgerufen: 8.8.2022)
de.wikipedia.org: Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum (Abgerufen: 8.8.2022)

Literatur

Bohlmann, Dieter-Theodor (2006): Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser. Die Geschichte der Gesellschaft und ihrer Vorgängerbahnen. Gifhorn.

Dotzauer, Manuel (2014): Bahnlandschaft Elbe-Weser-Region. Spurensuche in Bremerhaven sowie im Dreieck zwischen Bremen, Cuxhaven und Hamburg. S. 94-97, Bremen.

Höft, Uwe (2012): Neue Schienen für den Norden. Die Ertüchtigung und Modernisierung der Eisenbahnstrecken der EVB für den Seehafenhinterlandverkehr. S. 58, Suhlendorf.

Klintworth, Reiner (2013): Deinste, ein Bahnhof wacht auf. Eisenbahnstrecke Stade – Bremervörde – Geestemünde. Deinste.

Meschkat-Peters, Sabine (2001): Eisenbahnen und Eisenbahnindustrie in Hannover 1835 - 1914. In: Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 119, S. 243-248, Hannover.

Schlichtmann, Hans-Otto / Kreissparkasse Stade (Hrsg.) (2007): Die Unterelbe'sche Eisenbahn. Harburg - Stade - Cuxhaven. Stade.

Eisenbahnstrecke von Stade nach Bremervörde

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Bremervörde, Deinste, Fredenbeck, Kutenholz, Stade
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1898
Koordinate WGS84: 53° 31 54,26 N: 9° 26 34,46 O / 53,53174°N: 9,44291°O
Koordinate UTM: 32.529.357,06 m: 5.931.515,87 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.529.439,30 m: 5.933.449,17 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber (2022), „Eisenbahnstrecke von Stade nach Bremervörde“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343976 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**