Eisenbahnstrecke von Bremervörde nach Bremerhaven

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Beverstedt, Bremerhaven, Bremervörde, Hipstedt, Loxstedt, Oerel, Schiffdorf
Kreis(e): Bremerhaven, Cuxhaven, Rotenburg
Bundesland: Bremen, Niedersachsen



Bremervörde am 27.06.1999 mit (von links) VT 152, VT 150, VT 168 + VS 116 + VT 166 + Fahrradwagen, ganz rechts ein weiterer EVB-VT 628
Fotograf/Urheber: Dieter Riehemann



Die Bahnstrecke von Bremervörde nach Bremerhaven wurde 1899 eröffnet. Heute ist sie Teil der Bahnverbindung von Buxtehude an die Weser. Die Regionalbahn RB 33 wird von der *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (evb) betrieben.

Vorgeschichte
Betrieb von 1899 bis 1945
Der Betrieb von 1945 bis 1992
Der Betrieb ab 1993
Betriebsstellen
Hinweis, Links, Literatur

Vorgeschichte

Die Entwicklung der Eisenbahnen im Königreich Hannover war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts davon geprägt, die bedeutenden Städte Hannover und Braunschweig an das entstehende deutsche Eisenbahnnetz anzubinden und Verbindungen von dort an die Seehäfen Harburg, Cuxhaven und Geestemünde (Bremerhaven) herzustellen. Dabei war vorrangig, sowohl die Bahnstrecken mit staatlichen Mitteln zu errichten als auch möglichst die Strecken über hannoversches Territorium zu führen. Zwischen 1845 und 1847 stellte man die Verbindung von Hannover nach Harburg her und zwischen 1843 und 1847 die nach Bremen. Von dort ging es 1862 bis nach Geestemünde / Bremerhaven/Lehe und ab 1896 nach Cuxhaven. Die Niederelbebahn von Harburg nach Cuxhaven erbaute man 1881. Die beiden Verbindungen nach Cuxhaven wurde bereits unter Regie der preußischen Staatsbahnen errichtet, da Preußen das Königreich Hannover 1866 annektiert hatte.
Mit diesen Bahnlinien war der Elbe-Weser-Raum an den Rändern und entlang der beiden Flüsse von der Eisenbahn erschlossen. Der Raum zwischen den Flüssen Elbe und Weser war verkehrlich zwar über Chausseen erschlossen, die jedoch keine Transporte von Massengütern zuließen. So konnten die lokalen Erzeugnisse wie Torf, Mergel, Ton, Vieh und Holz nicht abgefahren und Kohlen, Kunstdünger und landwirtschaftliche Maschinen nicht angefahren werden.

In den Jahren nach der Annexion durch Preußen 1866 hatten sich in der Landdrostei Stade (Regierungsbezirk Stade) die Wünsche für die beiden Verbindungen von Harburg über Stade nach Cuxhaven und von Lüneburg über Bremervörde und Geestemünde

nach Bremerhaven entwickelt. Auch eine direkte Verbindung von Harburg über Stade nach Geestemünde war in der Planung vorgesehen. Zur weiteren Planung und zur politischen Vertretung hatte sich ein hannoversches Eisenbahn-Komitee gegründet. Obwohl der preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Graf Heinrich Friedrich von Itzenplitz (1799-1883), nicht abgeneigt war, standen öffentliche Mittel dafür jedoch nicht zur Verfügung.
1869 bemühte sich das hannoversche Eisenbahn-Komitee erneut um eine Konzession für die Verbindung von Geestemünde über Bremervörde und Buxtehude nach Harburg mit einer Zweigstrecke von Buxtehude nach Stade. Zwar wurden vom preußischen Minister Vorarbeiten genehmigt, insgesamt scheiterte das Vorhaben an fehlenden Finanzmittels des Staates.

Nach Gründung des Deutschen Reiches 1871 konnten die Arbeiten an der Bahnstrecke von Harburg nach Cuxhaven bis 1881 vollendet werden.
Nach 1890 wurden die Bemühungen um eine Bahnverbindung von Lüneburg nach Geestemünde / Bremerhaven wieder aufgenommen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ordnete Vorarbeiten für die Verbindung von Stade über Bremervörde nach Geestemünde an.
Obwohl das notwendige Gesetz 1892 beschlossen wurde, verzögerte sich der Beginn der Bauarbeiten bis 1896. Dennoch konnte der Abschnitt von Stade nach Bremervörde am 1. Oktober 1898 eröffnet werden. Die Fortsetzung von Bremervörde nach Geestemünde folgte bereits am 1. Januar 1899.
Zugleich wurde eine schnelle Verbindung des Seehafens Gestemünde mit der Hauptstadt Berlin gesucht. Dabei konnte man auf ältere Planungen einer Verbindung von Lüneburg nach Geestemünde zurückgreifen. Diese Verbindung war vor allem von Geestemünde favorisiert worden, um einen größeren Ansatzmarkt zu gewinnen. Nach längeren Vorarbeiten wurde die Strecken von Geestemünde nach Buchholz und von Buchholz nach Soltau per Gesetz beschlossen. Am 1. Oktober 1901 nahm man den Abschnitt von Soltau nach Buchholz in Betrieb, der Abschnitt von Buchholz nach Bremervörde folgte am 1. Februar 1902.
Somit war der Abschnitt von Bremerhaven nach Bremervörde Teil des überregionalen Verkehrs. Die Linie von Geestemünde nach Stade verband die beiden nordsüdlich verlaufenen Hauptbahnen entlang von Weser und Elbe, die Verbindung über Buchholz nach Soltau verband zwei westöstlich verlaufende Hauptbahnen und leistete Zubringerdienste. Diese Verbindung war als Nebenbahn deklariert und stand somit nicht in Konkurrenz zu den wichtigeren Hauptbahnen.

Betrieb von 1899 bis 1945

Zu Beginn gab es vier Zugpaare, die die gesamte Strecke von Stade nach Geestemünde bedienten, die Fahrzeit betrug eine knappe Stunde.
An den Bahnhöfen wurden einheitliche Bahnhofsgebäude errichtet. In einigen Stationen gab es Gütergleise für die Verladung der Güter aus dem Umland. 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 acht Zugpaare zwischen Bremervörde und Geestemünde. Aber die lokale Bevölkerung konnte nun einfacher in die größeren Orte fahren, so dass sie sowohl Schüler zu den 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 Jahren noch bestrebt, dem aufkommenden Autoverkehr ein Gegengewicht zu setzen. Zur Vereinfachung des Betriebsablaufes wurden Schienenbusse eingesetzt, wie sie heute noch auf dem Moorexpress verkehren. 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 Diesellokomotiven der Baureihe V 200 gezogen. Von 1952 bis 1970 gab es eine direkte Eilzugverbindung von Stade über Bremervörde nach Bremen. 1970 fuhren an Werktagen 13 durchgehende Verbindungen zwischen Bremervörde 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 – neben anderen – zu einem symbolischen Preis. Der Personenverkehr und der wenige Güterverkehr wurden zunächst von der evb im bestehenden Umfang weiter betrieben.

Der Betrieb ab 1993

Nach der Übernahme durch die evb war ein durchgehender Verkehr von Bremerhaven Hbf über Bremervörde, Buxtehude nach Hamburg-Neugraben mit Anschluss an die Hamburger S-Bahn geplant. Dafür wurde die evb mit der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn (BHE) am 2. Juli 1993 fusioniert. In der Folgezeit begannen umfangreiche Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen an den übernommenen Strecken.
Erforderlich waren die Umwandlung der Streckensicherung, indem Stellwerke aufgehoben und Schrankenposten umgebaut werden mussten. Die zentrale Betriebsleitung erfolgt nun von Bremervörde aus, dem betrieblichen Mittelpunkt. Der Oberbau mit Schienen und Trasse war an zahlreichen Abschnitten zu erneuern. Hinzu kamen weiteren Umbauarbeiten an den Strecken wie in Harsefeld und Buxtehude.
Die Neu-Eröffnung des Betriebes durch die evb erfolgte am 26. September 1993 mit umfangreichen Feierlichkeiten. Seitdem wird der erfolgreiche Personenverkehr als RB 33 betrieben. Mit Verlängerung der Hamburger S-Bahnlinie S 3 nach Stade wurde der Verkehr 2007 nach Buxtehude zurückgezogen. 2018 nahmen die weltweit ersten beiden Wasserstoffzüge auf der RB 33 zwischen Cuxhaven - Bremerhaven - Bremervörde - Buxtehude den Betrieb auf. Seit Sommer 2022 betreibt die evb hier den ersten dauerhaften Wasserstoffzug-Linienverkehr der Welt.
Im Güterverkehr wurden Anlieger zunächst weiter bedient. 1995 nahm die evb den durchgehenden Containerverkehr zwischen Bremerhaven und Hamburg über Bremervörde auf. Dieser Verkehr wurde kontinuierlich ausgebaut, ab 1999 wurde mit dem Munich-Shuttle auch Süddeutschland direkt angefahren. Heute werden mit über 40 Güterlokomotiven aller Leistungsklassen wöchentlich mehr als 50 Güterzüge durch ganz Deutschland gefahren (*nach evb*). Geplant ist zwischen Wulsdorf und Bremervörde der Bau von Kreuzungsmöglichketen für Güterzüge mit einer Länge von 750 Metern (Apeler, Geestenseeth, Oerel).

Betriebsstellen

Die Strecke von Bremervörde nach Bremerhaven Hbf weist eine Länge von rund 40 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Wulsdorf; der Abschnitt von Wulsdorf nach Bremerhaven Hbf gehört zur Strecke von (Hannover-) Wunsdorf nach Bremerhaven-Seehafen. (Hbf = Hauptbahnhof; Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
36,1	Bf Bremervörde (seit 1898)
32,4	Hp Glinde (1950er Jahre? bis vor 1970)
28,4	Hp Oerel (Kreuzungsbahnhofes für Güterzüge)
24,5	Hp Heinschenwalde (Überholgleis und 2 Ladegleise [alles entfernt])
19,6	Hp Frelsdorf
16,8	Bf Geestenseeth (Überholgleis [vorhanden] und Ladegleis [entfernt])
13,2	Hp Wehdel
–	Hp Heidekultur (geplant)
7,5	Hp Sellstedt
5,0	Bf Apeler (Kreuzungsbahnhofes für Güterzüge)
0,0 | 181,1	Bf Bremerhaven-Wulsdorf (seit 1862)
184,3	Hbf Bremerhaven (seit 1914; bis 1914 nach Geestemünde)

(Claus Weber, Stade, 2022/23)

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 Bremerhaven – Buchholz (Abgerufen: 18.10.2022)
www.drehscheibe-online.de: Dieter Riehemann, Klein- und Privatbahnimpressionen: Die EVB zwischen Weser und Oste (mehrere Forum-Beiträge mit zahlreichen historischen Bildern) (Abgerufen 18.10.2022)
www.evb-elbe-weser.de: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (Abgerufen: 08.08.2022)
www.geobasis.niedersachsen.de: GeobasisdatenViewer Nidersachsen (Abgerufen: 18.07.2023)

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.

Dotzauer, Manuel (2009): Bahnlandschaft Bremerhaven. Spurensuche in der Elbe-Weser-Region seit 1862. Bremen.

Höft, Uwe (2012): Neue Schienen für den Norden. Die Ertüchtigung und Modernisierung der Eisenbahnstrecken der EVB für den Seehafenhinterlandverkehr. S. 42-43, Suhlendorf.

Meschkat-Peters, Sabine (2001): Eisenbahnen und Eisenbahnindustrie in Hannover 1835 - 1914. In: Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 119, S. 248-254, Hannover.

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

Wolff, Gerd (2007): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 10: Niedersachsen 2: Zwischen Weser und Elbe. S. 162-184 (zur evb), Freiburg.

Eisenbahnstrecke von Bremervörde nach Bremerhaven

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Beverstedt, Bremerhaven, Bremervörde, Hipstedt, Loxstedt, Oerel, Schiffdorf
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 1899
Koordinate WGS84: 53° 28 59,45 N: 9° 08 22,74 O / 53,48318°N: 9,13965°O
Koordinate UTM: 32.509.266,95 m: 5.926.031,73 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.509.341,29 m: 5.927.962,55 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, „Eisenbahnstrecke von Bremervörde nach Bremerhaven“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-344145 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz