Eisenbahnstrecke von Bremervörde nach Buchholz (Nordheide)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Bahnhof
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Apensen, Bargstedt (Niedersachsen), Beckdorf, Bremervörde, Brest, Buchholz in der Nordheide, Drestedt, Farven, Harsefeld, Hollenstedt, Kakenstorf, Kutenholz, Regesbostel, Sauensiek, Wenzendorf
Kreis(e): Harburg (Niedersachsen), Rotenburg, Stade
Bundesland: Niedersachsen



Estebrücke bei Hollenstedt (1901-1902)
Fotograf/Urheber: Unbekannt



Die Bahnstrecke von Bremervörde über Harsefeld nach Buchholz wurde 1899 eröffnet. Heute ist der Abschnitt zwischen Bremervörde und Harsefeld Teil der Bahnverbindung von Buxtehude an die Weser. Die hier verkehrende Regionalbahn RB 33 wird von der *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (evb) betrieben.

Vorgeschichte
Betrieb von 1902 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.
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 wurden bereits unter Regie der preußischen Staatsbahnen errichtet, da Preußen das Königreich Hannover 1866 annektiert hatte. Die Verbindung zwischen Bremen und Harburg wurde 1874 hergestellt.
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 angebunden, 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 Buchholz, 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 Finanzmitteln des Staates.
Am 1. Juni 1874 eröffnete die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft den Abschnitt zwischen Bremen und Harburg an der Strecke von Venlo (Niederlande) nach Harburg. Diese Strecke entwickelte sich in den folgenden Zeiten zur wichtigsten Eisenbahn-Verbindung zwischen der Weser und der Elbe.
Ebenfalls 1874 nahm die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft (BHE) die Bahnstrecke von Wittenberge über Lüneburg nach Buchholz (*Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn*) in Betrieb. Sie war als zusätzliche Verbindung der Metropolen Berlin und Hamburg sowie Bremen gedacht, erreichte jedoch nie die erhoffte Bedeutung. In Buchholz endete die Strecke an einem eigenen Bahnsteig südlich der Bremen-Hamburger Eisenbahn, seitdem ist der Bahnhof in Buchholz als Keilbahnhof ausgebildet.
Nachdem die drei bedeutenden Bahnverbindungen lediglich die Ränder des Elbe-Weser-Raumes erschlossen, wurden nach 1890 die Bemühungen um eine Bahnverbindung in diesem Raum 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 über Hesedorf 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; die Strecke bis Buchholz war bereits 1874 eröffnet worden. Dabei konnte man auf ältere Planungen einer Verbindung von Lüneburg über Buchholz nach Geestemünde zurückgreifen. Diese Verbindung war vor allem von Geestemünde favorisiert worden, um einen größeren Ansatzmarkt zu gewinnen. Nach längeren Vorarbeiten wurde die Strecke von Geestemünde nach Buchholz per Gesetz beschlossen. Am **1. Februar 1902** nahm man die Strecke von Buchholz nach Bremervörde in Betrieb.
Diese Verbindung war als Nebenbahn deklariert und stand somit nicht in Konkurrenz zu den wichtigeren Hauptbahnen. Da in Buchholz der direkte Anschluss an die Strecke nach Lüneburg gesucht wurde, musste eine aufwendige Zufahrt mit Überführung über die Bremen-Hamburger Eisenbahn errichtet werden.

Betrieb von 1902 bis 1945

Seit der Betriebseröffnung gab es Personenverkehr über die Strecke von Buchholz nach Bremervörde, die Fahrzeit betrug knapp zwei Stunden.
An den Bahnhöfen wurden einheitliche Bahnhofsgebäude errichtet. An 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 nur eine geringe Bedeutung. So fuhren 1914 vier Zugpaare über die gesamte Strecke, ein weiteres nur zwischen Buchholz und Harsefeld.

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.
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 Bremervörde nach Buchholz.
In den 1950er Jahren gab es werktags sechs durchgehende Zugpaare und ein weiteres von Buchholz nach Hollenstedt; sonntags fuhren fünf Zugpaare. Ein Zug fuhr von Bremervörde durchgehend bis Lüneburg über die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn.
Der Personenverkehr zwischen Hesedorf und Buchholz wurde bereits am 26. Mai 1968 eingestellt. Den Güterverkehr verkürzte man auf die Strecke von Hesedorf nach Hollenstedt, da in Buchholz eine neue Brücke über die neu elektrifizierte Bahnstrecke von Hamburg nach Bremen hätte gebaut werden müssen. Der Güterverkehr zwischen Hollenstedt und Beckdorf wurde 1980 eingestellt und zwischen Beckdorf und Harsefeld fuhr der letzte Rübenzug der Deutschen Bundesbahn am 20. August 1991 ab.
1997, zwei Wochen vor dem Termin der betrieblichen Sperrung, befuhr ein letztes Mal eine Schienenbusgarnitur VT 798 die Strecke von Harsefeld bis Hollenstedt. An dieser letzten Fahrt nahmen etwa 100 Eisenbahnfreunde teil.

Die Gleisanlagen wurde zwischen Harsefeld und Buchholz wurde inzwischen vollständig abgebaut. Beim Umbau der Bahnstrecken in Harsefeld konnte ein Teilstück der ehemaligen Buxtehuder Strecke verwendet werden. Dies verkürzte die Strecke von Buxtehude nach Harsefeld um rund 500 Meter.
Auf dem Abschnitt zwischen Bremervörde und Hesedorf blieb der Personenverkehr zunächst erhalten, da er Teil der Verbindung von Stade nach Bremerhaven war.
Da die Deutsche Bundesbahn die Strecken im Elbe-Weser-Raum stilllegen wollte, erwarben die *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (evb) zum 27. September 1992 die Strecke – neben anderen – zu einem symbolischen Preis. Der Personenverkehr zwischen Stade und Bremerhaven und der wenige Güterverkehr wurden zunächst von der evb im bestehenden Umfang weiter betrieben.

Der Betrieb ab 1993

Nach der Übernahme durch die evb blieb der Abschnitt von Harsefeld nach Bremervörde erhalten, da ein durchgehender Verkehr von Bremerhaven Hbf über Bremervörde, Buxtehude nach Hamburg-Neugraben mit Anschluss an die Hamburger S-Bahn geplant war. 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.
Die Neu-Eröffnung des Betriebes durch die evb erfolgte am 26. September 1993 mit umfangreichen Feierlichkeiten. Somit gibt es auch wieder Personenverkehr auf dem Abschnitt zwischen Harsefeld und Bremervörde. Der erfolgreiche Personenverkehr wird als RB 33 betrieben. Mit Verlängerung der Hamburger S-Bahnlinie S 3 (heute S 5) 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.

Betriebsstellen

Die Strecke von Bremervörde nach Buchholz weist eine Länge von rund 57 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Bremerhaven-Wulsdorf.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
36,1	Bf Bremervörde (seit 1898; Verbindungen nach Bremerhaven, Stade, Buxtehude, Rotenburg, Osterholz-Scharmbeck und zur Bremervörder Hafenbahn)
40,0	Bf Hesedorf (seit 1898; Verbindung nach Stade und zum Truppenübungsplatz)
47,8	Hp Kutenholz
52,6	Hp Brest-Aspe
56,0	Hp Bargstedt (Niedersachsen)
60,6	Bf Harsefeld (Übergang zur Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn)
69,8	Bf Beckdorf
73,3	Bf Rahmstorf
74,7	Bf Staersbeck-Moisburg
77,9	Bf Hollenstedt
83,1	Bf Drestedt
86,8	Bf Trelde
92,9	Bf Buchholz (Nordheide) (seit 1874; Verbindungen nach Bremen und Harburg, Maschen, Lüneburg, Soltau)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 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".

Internet

de.wikipedia.org: Strecke Bremerhaven – Buchholz (Abgerufen: 5.6.2025)
www.evb-elbe-weser.de: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (Abgerufen: 5.6.2025)

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. Suhlendorf.

Meschkat-Peters, Sabine (2001): Eisenbahnen und Eisenbahnindustrie in Hannover 1835 - 1914. In: Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 119, S. 248-251, Hannover.

Eisenbahnstrecke von Bremervörde nach Buchholz (Nordheide)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Bahnhof
Ort: Apensen, Bargstedt, Beckdorf, Bremervörde, Brest, Buchholz, Drestedt, Farven, Harsefeld, Hollenstedt, Kakenstorf, Kutenholz, Regesbostel, Sauensiek, Wenzendorf
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1902
Koordinate WGS84: 53° 27 0,17 N: 9° 29 56,5 O / 53,45005°N: 9,49903°O
Koordinate UTM: 32.533.140,53 m: 5.922.452,40 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.533.224,41 m: 5.924.382,15 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 Buchholz (Nordheide)". In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-344210 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**