Eisenbahnstrecke von Bremervörde nach Osterholz-Scharmbeck

Kleinbahn Bremervörde-Osterholz (KBO)

Bremervörder-Osterholzer Eisenbahn (BOE)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Basdahl, Bremervörde, Gnarrenburg, Oerel, Osterholz-Scharmbeck, Worpswede
Kreis(e): Osterholz (Niedersachsen), Rotenburg
Bundesland: 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 Eisenbahnstrecke von Bremervörde nach Osterholz erschließt seit 1911 das Teufelsmoor mit Worpswede und die landwirtschaftlich geprägte Region nordöstlich von Bremen. Seit 2006 fährt der touristische Moorexpress zwischen Bremen und Stade.

Geschichte der Bahn bis 1978
Geschichte der Bahn seit 1978
Betriebsstellen
Internet, Hinweis, Literatur

In der Frühzeit der Entwicklung der Eisenbahnen im Königreich Niedersachsen wurde vor allem der Anschluss der beiden bedeutenden Städte Hannover und Braunschweig an die Seehäfen in Harburg und Geestemünde (heute Teil von Bremerhaven) betrieben. Die Strecken von Hannover nach Bremen bzw. ins hannoversche Harburg wurden 1847 eröffnet. Die Fortführung der Strecke über Osterholz nach Bremerhaven folgte 1862. Damit war der Bau von Eisenbahnen im Elbe-Weser-Dreieck durch das Königreich Hannover abgeschlossen. Nach Übernahme von Hannover durch das Königreich Preußen 1866 sowie der Reichsgründung 1871 waren die preußischen Staatsbahnen sowie Privatbahngesellschaften für die weitere Entwicklung des Bahnnetzes verantwortlich.
Nach dem Bau der Verbindung von Harburg über Stade nach Cuxhaven 1881 und von Bremerhaven nach Cuxhaven 1896 waren die wirtschaftlich bedeutenden Strecken an den Rändern des Elbe-Weser-Dreieck fertig gestellt. Es fehlten jedoch Querverbindungen innerhalb des landwirtschaftlich geprägten Raumes. Die Haupteinnahmequelle der Moorbewohner in den großen Moorflächen war die Torfgräberei. Vor allem das zentral gelegene Bremervörde war auf Verbindungen dem dem überregionalen Eisenbahnnetz angewiesen, um die wirtschaftliche Entwicklung voranzubringen.
Mit Datum vom 3. Januar 1889 wurde vom Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt, Planungen für eine solche Querverbindung

aufzunehmen. Zur Erschließung des Hinterlandes im Elbe-Weser-Dreieck nordöstlich von Bremen und zum Anschluss der Torffabriken am Teufelsmoor wurde eine Bahnlinie geplant. Diese sollte im Norden Anschluss an die seit 1898 bestehenden Verbindungen zwischen Stade/Buxtehude und Bremerhaven haben. Im Süden sollte die Verbindung mit der Bremen-Bremerhavener Eisenbahn hergestellt werden.
Am 15. Oktober 1907 gründete sich die Bau- und Betriebsgesellschaft *Kleinbahn Bremervörde-Osterholz* (KBO). Gesellschafter waren der Staat Preußen, die Provinz Hannover, die Kreise Osterholz und Zeven sowie 22 Gemeinden an der Strecke. Maßgebliche Förderer der Bahnverbindung waren der Glasfabrikant Hermann Lamprecht in Gnarrenburg und Landrat Dr. Becker in Osterholz. Die Glashütte in Gnarrenburg verkaufte ihre Produkte in alle Welt, allerdings war der Transport der Glaswaren über Land zu den Seehäfen mit Pferd und Wagen aufwändig und mühsam. Landrat Dr. Becker wiederum versuchte die aufstrebende Moorkolonie Worpswede besser an die Hansestadt Bremen anzuschließen. Er bewirkte auch, dass der Anschluss an die Bahn von Bermen nach Bremerhaven in Osterholz und nicht, wie ursprünglich geplant, in Oldenbüttel erfolgte. Bremen war zudem wichtigster Abnehmer des Torfes, so dass der Torftransport gute Einnahmen versprach. Die Genehmigung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten datierte vom 25. Juni 1903.

Die Strecke wurde in zwei Abschnitten eröffnet: die nördliche Verbindung zwischen Bremervörde und Gnarrenburg am 23. Juni 1909 und am 9. Februar 1911 die südliche Fortführung zwischen Gnarrenburg und Osterholz-Scharmbeck. Größtes Bauwerk ist die Brücke über die Hamme bei Weyermoor, die Trasse musste hier auf einem hohen Damm verlegt werden, um sie hochwasserfrei verlegen zu können.
Die Betriebsführung wurde zunächst von der KBO übernommen. Für den Betrieb beschaffte man vier zweiachsige Dampflokomotiven, neun Personenwagen, zwei Post-/Gepäckwagen und 15 Güterwagen. Dreimal täglich gab es eine Verbindung über die gesamte Strecke, Fahrzeit zwischen zwei und zweieinhalb Stunden.
1921 und 1926 beschaffte die Kleinbahn zwei neue, stärkere Dampflokomotiven zur Bewältigung des zunehmenden Verkehrs.
1923 übernahm das Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover die Betriebsführung; nach dem Zweiten Weltkrieg als Landeseisenbahnamt Hannover.
Der Güterverkehr bildete den Hauptverdienst der Bahngesellschaft. Zu zwei Dritteln wurden Erzeugnisse der Torffabriken transportiert, daneben Erzeugnisse der Waldwirtschaft, der Ziegeleien und Glasfabriken (Gnarrenburg).
Zur Vereinfachung des Personenverkehres kaufte man 1934 und 1938 zwei Leichttriebwagen von der Waggonfabrik Gotha bzw. Waggonfabrik Wismar.
Noch im Zweiten Weltkrieg änderte sich die Firmenbezeichnung in *Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn* (BOE). Im Zweiten Weltkrieges gab es erhebliche Schäden am Oberbau, den Gebäuden und Fahrzeugen. Durch Tieffliegerbeschuss von Zügen gab es viele Tote und Verletzte. Die Hammebrücke wurde in den letzten Kriegstagen gesprengt. Ab dem 26. April 1945 ruhte der Bahnbetrieb.
In der Nachkriegszeit konnte der Bahnverkehr ab dem 5. Juni 1945 wieder aufgenommen werden. Die Hammebrücke war ab 20. Mai 1946 wieder befahrbar und damit auch wieder die gesamte Strecke. Die Betriebsführung übernahm nun das Landeseisenbahnamt Hannover als Rechtsnachfolger. Sie wechselte am 1. Oktober 1959 zur Osthannoverschen Eisenbahnen AG.
In der Nachkriegszeit waren es vor allem Hamsterer und Flüchtlinge, die einen ungeahnten Ansturm auf die Personenzüge aufs Land brachten. Ab den 1950er Jahren war es dann der Schülerverkehr, der zwar viele Fahrgäste, aber keine kostendeckenden Einnahmen brachte. Ab dem 2. Oktober 1949 wurden die privaten Züge der BOE bis nach Bremen-Burg, ab dem 14. Mai 1950 bis Bremen Hauptbahnhof verlängert.
Die Deutsche Bundesbahn (DB) nutzte die bestehende Verbindung, um ab dem 5. Oktober 1952 einen „Städteschnellverkehr“ zwischen Stade über Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck nach Bremen einzurichten, Fahrzeit rund 2 Stunden und 20 Minuten. Mit der privaten BOE wurde ein eigener Vertrag geschlossen. Die Gleisanschlüsse in den Bahnhöfen Osterholz-Scharmbeck und Bremervörde wurden entsprechend umgebaut. Gefahren wurde mit Triebwagen der BOE und der DB. Diesen Vertrag kündigte die Deutsche Bahn wieder, so dass die erfolgreiche Direktverbindung am 28. Mai 1971 eingestellt werden musste.
1950, 1953 und 1955 beschaffte man drei große moderne Triebwagen der Firmen Elze (heute Waggonbau Graaff GmbH in Elze) bzw. Waggonfabrik Talbot in Aachen. Es folgten drei weitere Altbautriebwagen der Firmen Deutschen Werken Kiel (DWK), Linke-Hofmann-Busch GmbH Salzgitter-Watenstedt (LHW) und Dessauer Waggonfabrik GmbH (DWF) sowie mehrere dazu passende Beiwagen (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg [MAN] und Talbot) von der DB. Nachdem für den Güterverkehr Diesellokomotiven beschafft worden waren, konnte der Dampflokbetrieb 1962 aufgegeben werden.
Die 1960er und 1970er Jahre waren geprägt durch die Konkurrenz von Schiene und Straße, wobei die Politik eindeutig die Straße bevorzugte. Trotzdem konnten die Bahnanlagen saniert und dem modernen Standard angepasst werden, so dass ein Weiterbetrieb möglich war.
Zur Einsparung von Kosten wurden Rationalisierungen durchgeführt. Ab 1969 gab es eine gemeinsame Betriebsleitung mit der *Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn* (WZTE). Das Land Niedersachsen wollte die erheblichen Zuschüsse für den Bahnbetrieb, bedingt durch die Subventionierungen des Schüler- und Pendlerverkehrs, nicht mehr leisten und forderte die Umstellung auf Busverkehr. Den Personenverkehr zwischen Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck stellte die BOE am 18. März 1978 ein; der Verkehr wurde auf Busse verlagert. Der spärliche Güterverkehr wurde weiterhin betrieben.

Die *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (evb) entstand 1981, als die BOE und die WZTE fusionierten. Zweck der evb ist der Betrieb von Eisenbahnen im Elbe-Weser-Dreieck und darüber hinaus. Auf der Verbindung zwischen Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck wurde zunächst Güterverkehr angeboten.
Ab dem 1. Mai 2000 gab es tägliche Personenzüge zur EXPO 2000 in Hannover. Nach diesem Erfolg wurde ein touristischer Verkehr zwischen Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck eingerichtet, der an den Wochenenden von Mai bis Oktober betrieben wird. Seit Mai 2006 hat dieses Angebot den Namen *Moorexpress*, nach dem durchfahrenen Teufelsmoor, er bedient die Strecke von Stade nach Bremen Hauptbahnhof.

Aktuell gibt es konkrete Überlegungen, einen regulären Personenverkehr zwischen Stade und Bremen einzurichten. Die Verbindung ist in das Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen aufgenommen worden, so dass zumindest die erforderlichen Untersuchungen und Planungen finanziert werden können.

Die Strecke weist eine Länge von rund 48 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Bremervörde.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Bremervörde (bis 1981 Bremervörde Süd)
5,7	Hp Oerel Süd (bis 1978. Kleines Bahnhofsgebäude, Kreuzungs- und Ladegleis)
7,9	Hp Barchel (Unterstellhaus, Lagerschuppen, Kreuzungs-, Lade-, Holzladegleis [Gleise entfernt])
10,8	Hp Basdahl-Kluste (Kleines Bahnhofsgebäude, Kreuzungs- und Ladegleis, alles entfernt)
14,7	Bf Brillit (Bahnhofsgebäude [um 1975 entfernt], Kreuzungs- und Ladegleis [2004 entfernt], Unterstellhäuschen, Lagerschuppen des Landhandels)
17,4	Hp Gnarrenburg Nord
18,7	Bf Gnarrenburg
20,5	Bf Karlshöfen (Bz. Bremen) (bis 1978, Kleines Wartehäuschen, Kreuzungs- und Ladegleis, Anschlussgleis zur Brilliant-Glashütte AG [alles entfernt])
24,9	Hp Nordsode (1918 als Torfladestelle angelegt, seit 1922 Hp für Personenzüge, Dienstgebäude [heute Wohnhaus], Kreuzungs- und Ladegleis [entfernt])
26,9	Hp Ostersode (Dienstgebäude [heute Wohnhaus], Kreuzungs- und Ladegleis [entfernt], Lagerschuppen des Landhandels)
28,8	Bf Heudorf-Hüttendorf (bis 1978, Unterstellhäuschen, Kreuzungs- und Ladegleis, Lagerschuppen [alles entfernt])
31,8	Hp Hüttenbusch (Kreuzungs- und Ladegleis, Güterschuppen, Lagerschuppen, Kartoffellagerhalle, 2006 neuer Bahnsteig)

33,6	Hp Neu Sankt Jürgen (Großes Empfangsgebäude [heute bewohnt], Güterschuppen, Kreuzungs- und Ladegleis, Lagerschuppen)
36,4	Bf Weyerdeelen-Umbeck (bis 1978, Kreuzungs- und Ladegleis [entfernt], Lagerschuppen)
38,5	Bf Worpswede
40,5	Hp Weyermoor (bis 1978; Güterschuppen, Ladegleis [entfernt])
43,3	Hp Neu Kamerun (1932-1978)
45,7	Bf Ahrensfelde (Bz. Bremen) (Großes Empfangsgebäude [heute Gaststätte], Kreuzungs- und Ladegleis, seit 1979 Anschluss an das Industriestammgleis der Stadt Osterholz-Scharmbeck; genutzt bis 2004)
47,5	Osterholz-Scharmbeck Ost
47,8	Osterholz-Scharmbeck

Entlang der Strecke gab es mehrere Torf- bzw. Holzladestellen außerhalb von Bahnhöfen, so in Oerel, Barschel, Basdahl, Franzhorn, Eichholz, Karlshöfen. Mehrere Firmen und Industrieanlagen waren über Anschlussgleise angebunden, Glaswerk Lamprecht bei Marienhütte, Warengenossenschaft Gnarrenburg, Gaswerk Bremervörde, Torfwerk Meiners, Brilliant Glashütte KG, Torfwerk Tuba, Industriestammgleis der Stadt Osterholz-Scharmbeck.

Bf Bremervörde

In Bremervörde besaß die KBO einen eigenen Bahnhof westlich des Staatsbahnhofes. Er umfasste ein großes Empfangsgebäude mit Gaststätte und Geschäftsräumen der Bahnverwaltung. Für die Dampflokomotiven gab es einen zweiständigen Lokschuppen mit Werkstatt, der 1938 für die neuen Triebwagen ausgebaut wurde. Am Westkopf des Bahnhofes stand der städtische Wasserturm, der auch die Kleinbahn versorgte und 1968 entfernt wurde.
Die Gleisanlagen umfassten mehrere Ladegleise, ein Übergabegleis zur Staatsbahn und ein Anschlussgleis zum Gaswerk Bremervörde. Das Übergabegleis änderte man 1952 so, dass eine direkte Einfahrt von Osterholz in den Bahnhof der Deutschen Bundesbahn möglich wurde. Der Personenverkehr wurde nun über den Staatsbahnhof abgewickelt; die Betriebsanlagen im alten Bahnhof bleiben bestehen. Ab 1977 wurde das Stammgleis der Stadt Bremervörde errichtet, aber nur bis 1998 genutzt.
Nach 1981 wurden die Anlagen des ehemaligen Bahnhofes der Kleinbahn zum Betriebsbahnhof der evb umgebaut, zuletzt 2003/2004. Aktuell wurden neue Anlagen für die neuen Wasserstoffzüge der evb eingerichtet.

Bf Gnarrenburg

Der Bahnhof wurde 1909 eröffnet und war bis 1911 Endpunkt der Strecke. Er besaß ein großes Empfangsgebäude, das 1960 umgebaut wurde, heute Wohnhaus. Weiterhin gab es einen Güterschuppen, einen kleinen Lokschuppen, mehrere Ladegleise, ein Kreuzungsgleis, eine lange Ladestraße, Lagerschuppen des Landhandels, eine Kopframpe, einen Kran für Holzverladung (entfernt).
Zum Torfwerk Meiners verlief ein langes Anschlussgleis.

Bf Worpswede

Der Weihnachten 1910 eröffnete Bahnhof besaß ein großes Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen, Kreuzungs- und zwei Ladegleise, Laderampe und Ladestraße, Lagerschuppen des Landhandels.
Bei der Planung des Bahnhofes und der Strecke setzten sich der Verein Niedersächsischen Volkstums, der Verschönerungsverein Worpswede und Mitglieder der Kolonie Worpswede ein, um einen deutlichen Landschaftsbezug und zur Moorarchitektur zu erreichen. Nach anfänglichem Sträuben der Bauverwaltung konnten Worpsweder Künstler nicht nur bei den Bauten der Kleinbahn ihren Einfluss geltend machen, auch die Gestaltung der Hammebrücke beeinflussten sie maßgeblich (nach Wolff 2007, S. 99).
Später beförderte die KBO zahlreiche Künstler und Besucher zum Ort und trug so auch zum Erfolg der Künstlerkolonie bei.
Das Empfangsgebäude wurde 1978 von den Freunden Worpswedes gepachtet und in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Die Inneneinrichtung stammt vom bekannten Worpsweder Künstler Johann Vogeler (1872-1942). Heute wird eine Gaststätte und

Restaurant mit Biergarten auf dem Bahnsteig betrieben.

Bf Osterholz-Scharmbeck Ost

In Osterholz errichtete die KBO einen eigenen Bahnhof nordöstlich des Staatsbahnhofes, der 1911 eröffnet wurde. Es gab ein Bahnhofsgebäude mit Gaststätte, ursprünglich einen Bahnsteig am Stumpfgleis. Das Gebäude wurde in den 1950er Jahren aufgegeben, 1970 verkauft. Man nutzte es als Gaststätte, später Wohnheim. Heute ist es Kulturzentrum der Stadt Osterholz-Scharmbeck.
Für den Güterverkehr hatte man mehrere Lade- und Übergabegleise, eine Gleiswaage, eine Ladestraße, Güterschuppen, Lagerschuppen des Landhandels. Des Weiteren gab es einen eingleisigen Lokschuppen und einen eingleisigen Schuppen für den Triebwagen (beide entfernt), das Übergabegleis zur Staatsbahn. Dieses wurde 1949 so verschoben, dass eine direkte Zufahrt an den Bahnsteig der Deutschen Bundesbahn möglich wurde. In den 1980er Jahren wurden die Gleisanlagen vereinfacht und teilweise rückgebaut.
(Claus Weber, Stade, 2023)

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: Bahnstrecke Stade - Osterholz-Scharmbeck (Abgerufen: 21.5.2023) (Abgerufen: 21.5.2023)
www.evb-elbe-weser.de: Moorexpress (Abgerufen: 21.5.2023)
www.moorexpress.info: Förderverein Moorexpress e.V. (Abgerufen: 21.5.2023)
www.freunde-worpswedes.de: Der Worpsweder Bahnhof (Abgerufen: 21.5.2023)
www.mw.niedersachsen.de: Reaktivierung von Bahnstrecken / Neue Reaktivierungsuntersuchung 2023 (Abgerufen: 21.5.2023)

Literatur

Bayer, Ernst (2009): 100 Jahre Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn. Bremervörde.

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. 114-115, Bremen.

Elze, Peter; Schütze, Karl-Robert (1984): Der Moorexpreß. Biographie der Bahnlinie Bremervörde-Worpswede-Osterholz mit Bildern und Dokumenten. 2. Auflage. Worpswede.

Kenning, Ludger (2020): Reinhard Todt bei den Straßen- und Privatbahnen. Band 1: Von Nordfriesland bis in die Lüneburger Heide. S. 116-123, Fürstenfeldbruck.

Riehemann, Dieter (1978): Bremervörde - Osterholzer Eisenbahn GmbH. Gifhorn.

Schadeck, Lutz (2009): Der Moorexpress. Unterwegs zwischen Stade und Bremen. Fischerhude.

Wolff, Gerd (2007): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 10: Niedersachsen 2: Zwischen Weser und Elbe. S 95-122, Freiburg.

Eisenbahnstrecke von Bremervörde nach Osterholz-Scharmbeck

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke
Ort: Basdahl, Bremervörde, Gnarrenburg, Oerel, Osterholz-Scharmbeck, Worpswede
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 1909 bis 1911
Koordinate WGS84: 53° 13 35,75 N: 8° 54 57,06 O / 53,2266°N: 8,91585°O
Koordinate UTM: 32.494.382,31 m: 5.897.481,30 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.494.451,14 m: 5.899.400,56 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 Osterholz-Scharmbeck“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345392 (Abgerufen: 8. Oktober 2026)

Copyright © **LVR**