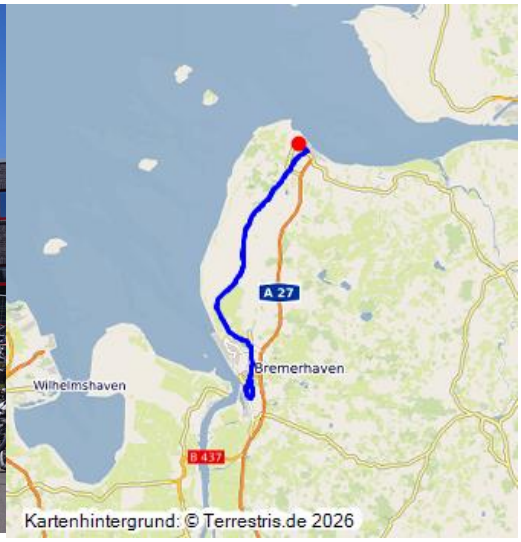
Eisenbahnstrecke von Bremerhaven nach Cuxhaven

Nordseebahn

Niederweserbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bremerhaven, Cuxhaven, Geestland, Wurster Nordseeküste
Kreis(e): Bremerhaven, Cuxhaven
Bundesland: Bremen, Niedersachsen





Cuxhaven, Bürgerbahnhof Gleisseite (2023)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Eisenbahnstrecke verbindet die Hafenstadt Bremerhaven mit dem Nordseehafen Cuxhaven über eine Länge von rund 44 Kilometern. Sie wurde 1896 eröffnet, heute fahren hier Nahverkehrszüge der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) sowie Güterzüge.

Geschichte der Strecke bis 1945
Die Bedeutung der Bahnstrecke für militärische Anlagen
Die Zeit nach 1945 bis heute
Betriebsstellen
Hinweis, Links und Literatur

Geschichte der Strecke bis 1945

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 von Bremen über Osterholz zum hannoverschen Geestemünde 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.
Der Überseehafen in Cuxhaven war mit der Verbindung von Harburg über Stade nach Cuxhaven 1881 an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen worden. Es fehlte jedoch eine Verbindung zwischen Cuxhaven und den Städten Bremerhaven und Bremen. Dies war zugleich die kürzere Verbindung ins westliche Deutschland, vor allem ins Ruhrgebiet, ohne den Umweg über Hamburg.
Das Land Wursten an der Weser war überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Eine erste, 'moderne' Verkehrserschließung gab es 1830 mit dem Ausbau der Wurster Landstraße, einem alten Heerweg. Die Postkutsche zwischen Geestemünde (Bremerhaven)

und Ritzebüttel (Cuxhaven) benötigte sechs Stunden für eine Fahrt. Die anliegenden Gemeinden waren nun aber besser an die Seehäfen und die dortigen Handelsvertretungen angeschlossen.

Die Notwendigkeit einer Bahnverbindung zwischen Cuxhaven und Bremerhaven war somit erwiesen, die preußischen Staatsbahnen begannen mit Planung und Bau der neuen Strecke. Da es keine größeren topographischen Schwierigkeiten beim Bau gab, konnte die Strecke am 30. Mai 1896 eröffnet werden. Wie damals üblich, gab es einen Sonderzug mit offiziellen Vertretern und Feierlichkeiten entlang der Strecke. Lediglich in Cuxhaven, das ja bereits einen Eisenbahnanschluss besaß, gab es keine Feiern.
Im heutigen Bremerhaven gab es zunächst Anschluss an den Bahnhof Geestemünde in der preußischen Provinz Hannover (mit Anschluss nach Bremen). Dieser lag im Bereich der heutigen Klußmannstraße. Vor hier aus gab es eine Zweigbahn zum Hafen in Bremerhaven und zur Strecke nach Cuxhaven, noch ohne Bahnhof in Bremerhaven. Bis 1914 wurde diese Strecke zur Hauptbahn ausgebaut und der Hauptbahnhof Geestemünde (seit 1947 Hbf Bremerhaven) errichtet.

Für die Einwohner und die Wirtschaft im Wurster Land gab es nun die Möglichkeiten, ihre Produkte auf die Märkte in Bremen/Bremerhaven und Cuxhaven zu versenden. In Cuxhaven gab es Anschlüsse an die Dampfschiffe auf den transatlantischen Routen.
An den Bahnhöfen entlang der Strecke etablierten sich wegen der guten Transportmöglichkeiten Kleinindustrie-Betriebe. Und auch der Tourismus entlang der Weser blühte auf, mit vielen neuen Hotels und Gaststätten entlang der Strecke.
In Cuxhaven erweiterten sich die Transporte, die aus den umliegenden Landschaften ihre Produkte anlieferten. Dazu gehörten Lebensmittel, Vieh, Baustoffe, Torfe, landwirtschaftliche Produkte usw. sowie Kohlen; für deren Transport konnte nun die deutlich kürzere Strecke aus dem Ruhrgebiet über Bremen nach Cuxhaven genutzt werden. Dies trug auch zum Wachstum der Cuxhavener Fischerei bei, die einen wesentlichen Anteil an der Fischversorgung in Deutschland besaß. Auch hier konnte der Umweg über Hamburg vermieden werden, um das südliche und westliche Deutschland sowie das Ruhrgebiet zu erreichen.
In Cuxhaven musste bereits 1897 der Hauptbahnhof neu erbaut werden, zudem bekam die Stadt 1908 einen direkten Fischversandbahnhof.
Zum Anschluss an den Atlantik-Hafen in Cuxhaven wurde im Bereich der heutigen Straßen Papenstraße und Wolfenbütteler Weg das Gleisdreieck Groden angelegt, das direkte Züge aus Bremen in den Bahnhof und zu den Hafenanlagen ermöglichte.

Im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges kam es in den 1930er Jahren zum zweispurigen Ausbau der Bahnstrecke. Zudem wurden Weichen und Signalanlagen automatisiert, zur Erhöhung der Verkehrsdichte. Für die zu erwartenden militärischen Transporte und Ladestellen erhielten die Bahnhöfe neue bzw. erweiterte Bahnhofsgebäude sowie lange Lade- und Abstellgleise. Es wurden Verladerampen für die Militärtransporte gebaut. Besonders im Bahnhof Altenwalde wurden während und nach dem Krieg Raketen und anderes Militärgut verladen.
Durch Beschuss kam es im Zweiten Weltkrieg zu größeren Schäden an der Strecke.

Die Bedeutung der Bahnstrecke für militärische Anlagen
Entlang der Bahnstrecke gab es mehrere Anschlüsse an militärische Anlagen.

Luftschiffhafen Nordholz
1910 beabsichtigte das Reichsmarineamt, bei Cuxhaven ein Dock für Luftschiffe (Zeppeline) zu errichten, den Zuschlag erhielt Cuxhaven im Dezember 1912. Nordholz stellte sich als günstigster Standort dar. Im Frühjahr 1913 verlegten Soldaten des Eisenbahn-Regiment No. 2 aus Berlin-Schöneberg ein Gleis vom Nordholzer Bahnhof in den Bereich des Luftschiffhafens. Gleichzeitig begannen die Bauarbeiten an der Doppeldrehhalle NOBEL, der Gasanstalt, den Unterkünften und der Funkentelegraphie-Station. Am 3. Mai 1913 verfügte Kaiser Wilhelm II. die Aufstellung der Marine-Luftschiff-Abteilung.
Das erste Marineluftschiff LZ 24 (L 3) traf am 2. September 1914 zur vorzeitigen Einweihung der Halle Nobel in Nordholz ein. Im gleichen Monat war Baubeginn für die Hallen Hindenburg (später Norbert) und Nora. Das Gaswerk produzierte 10.000 Kubikmeter Wasserstoffgas täglich (gegen Ende des Krieges bis zu 30.000 Kubikmeter). Am 25. Dezember 1914 erfolgte der so genannte Weihnachtsangriff, der einzige Luftangriff dieses Krieges auf Cuxhaven. Dieser Angriff kam von See aus und führte über Cuxhaven hinweg auf den Luftschiffhafen Nordholz. Dieser Angriff war auch der erste Angriff von einem „Flugzeugträger“ überhaupt. Die beiden auf das Gaswerk abgeworfenen Bomben richteten keinen Schaden an.
Nach Fertigstellung weiterer Hallen wurden diese durch Luftschiffe belegt. Am 30. Mai 1916 wird mit L 30 erstmals ein Großkampfschiff in Nordholz stationiert. An der Überführungsfahrt dieses Luftschiffes nahm auch Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917) teil; es sollte seine letzte Fahrt mit einem Luftschiff sein. Das letzte in Dienst gestellte Luftschiff der Marine, L 71, landete am 11. August 1918 in Nordholz und blieb hier bis zum 3. Oktober 1918 stationiert. Der letzte Kriegseinsatz von Luftschiffen durch LZ 110 (L 63) erfolgte am 12. Oktober 1918 von Nordholz aus.
Mit dem Kriegsende am 11. November 1918 wurden die fünf in Nordholz verbliebenen Luftschiffe in den Hallen aufgehängt und entgast, die Flugstation zum 26. April 1919 aufgelöst. 1921 beginnt man mit Abbrucharbeiten an den Hallen, lediglich die

Funkstation blieb noch bis 1936 für die Handelsschifffahrt in Betrieb. Teile der Anlage gingen in zivile Nutzungen über.
Die zivilen Nutzungen des ehemaligen Luftschiffhafens endeten im Laufe des Jahres 1937. Der Aufbau des Luftwaffenflugplatzes Nordholz begann unter dem Decknamen 'Neckar' und eines Scheinflugplatzes in Midlum-Kransburg. Eine Pipeline vom Minensucherhafen in Cuxhaven zum Flugplatz war inzwischen errichtet worden.

Im September 1939 war der Flugplatz so weit fertiggestellt, dass die II. Gruppe des Jagdgeschwaders 77 mit 40 Flugzeugen des Typs Me 109 hier stationiert werden und bei Kriegsausbruch den Flugbetrieb aufnehmen konnte. In der Folgezeit wechselte die Belegung des Flugplatzes des öfteren. Von Nordholz aus fand im April 1945 der einzige Überlandflug des ersten strahlgetriebenen Flugzeuges der Welt, der Me 163, statt. Dies geschah im Rahmen der Verlegung des Jagdgeschwaders 400 von Nordholz nach Husum.
Bereits einen Tag vor der Kapitulation der in Norddeutschland stationierten Streitkräfte der Deutschen Wehrmacht wurden am 4. Mai 1945 von der Luftwaffe alle militärisch bedeutsamen Anlagen gesprengt.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 gab es eine kurze englische Besetzung. Der Flugplatz wurde am 5. Juni 1945 amerikanischen Einheiten übergeben und anschließend instandgesetzt. Im November 1946 gab die US-Air Force den Flugplatz auf, die Startbahn und andere militärische Anlagen wurden gesprengt.
Im Januar 1957 untersuchte die Bundesmarine das ehemalige Flughafengelände auf seine Tauglichkeit für Verteidigungszwecke. Im Jahre 1959 begannen erste Baumaßnahmen für den NATO-Marineflugplatz Nordholz.
Am 21. März 1963 verlegte man das Marinefliegergeschwader 2 von Schleswig nach Nordholz. Der Marinefliegerhorst Nordholz wurde dann am 26. April 1963 durch den Inspekteur der Marine in Dienst gestellt. Der Marinefliegerhorst ging am 15. Januar 1965 an das Marinefliegergeschwaders 3 über.
Am 2. Juli 1998 wurde mit der Flughafenbetriebsgesellschaft Cuxhaven/Nordholz ein Vertrag über die zivilgewerbliche Mitbenutzung des NATO-Marinefliegerhorstes unterzeichnet, seit 2002 *See-Flughafen Cuxhaven/Nordholz*. 2012 wurde das Marinefliegergeschwader 5 aus Kiel-Holtenau nach Nordholz verlegt; beide jetzt in Nordholz stationierten Geschwader wurden dem am 8. November 2012 auf dem Marinefliegerstützpunkt aufgestellten Marinefliegerkommando unterstellt.
Der Fliegerhorst Nordholz hat Bahnanschluss zum Bahnhof Nordholz; der zum Bahnhof Altenwalde wurde abgebaut.

Minendepot Oxstedt
Nach der Gründung des Minendepots 1890 am Schleusenpriel und dessen Erweiterung als Marinesperrwaffenarsenal Groden 1908 kam man mit der Aufrüstung in den 1930er Jahren schnell an die Kapazitätsgrenzen. Man beschloss 1935 den Bau des zusätzlichen 'Sperrzeugamt Oxstedt'. Es lag südlich des Marineartillerie-Schießplatzes Altenwalde und war durch Straße und für die Anlieferung wichtige Eisenbahn durch einen eigenen Anschluss zwischen Nordholz und Altenwalde erschlossen.
Am Nordrand des Geländes wurde das so genannte `Heidelager´ eingerichtet, ein Arbeitslager als Unterkunft für Arbeiter und Bedienstete, aber auch Zwangs- und Fremdarbeiter. Es war teilweise mit bis zu 2.000 Personen belegt.
Auf dem restliche Gebiet des Areals errichtete man diverse erdüberdeckte Munitionsbunker, die durch Schmalspurgleise mit einem separaten Verladegleis verbunden waren. Hiervon sind noch heute die Trasse sowie die Rampe des Verladetraktes erkennbar.
Während des Zweiten Weltkriegs war Oxstedt ein reines Depot und Groden als Außenlager unterstellt. Nach Ende des Krieges fiel das Lager unversehrt an die britischen Besatzungstruppen, die die Munitions-Lagerstätten 1948 sprengten. Die Hügel der ehemaligen Bunker sind noch heute entlang der Kreisstraße 13 zu finden.
Mit der Aufstellung der Bundeswehr ging auch wieder ein Sperrwaffendepot für die Marine in Planung. Am 8. Januar 1963 wurde das Marinemunitionsdepot in Dienst gestellt, am 1. April 1964 als einsatzbereit erklärt. Mit dem Einzug einer Panzergrenadierbrigade in die Altenwalder Kaserne wurde die Anlage mit Lagerstätten für Panzermunition (Standortmunitionsniederlage) erweitert.
Am 1. April 1968 erfolgte eine Umbenennung von `Marinemunitonsdepot Oxstedt´ in `Marinemunitionsdepot 6´. Zuständig war es mit zwei anderen Lagern für den Munitionsbedarf der Marineeinheiten des Nordseeraumes zur See, zu Land und in der Luft. Mit der Neuordnung der Bundeswehrlogistik im Jahre 2003 wurde das Depot dann am 31. Dezember 2005 aufgelöst.

Hinrich-Wilhelm-Kopf-Kaserne
Am Militärstandort Altenwalde wurden 1912 Beschussversuche mit Marineartillerie durchgeführt. Für die Geschützbedienungen wurden auf dem Gelände der nachmaligen Hinrich-Wilhelm-Kopf-Kaserne erste Baracken gebaut. In den letzten Kriegsjahren des Zweiten Weltkrieges arbeiteten hier Raketenforscher aus Peenemünde.
Die Kaserne der Bundeswehr wurde im Jahr 1956 in Altenwalde ausgebaut. Es entstanden die Gebäude für das Panzerbataillon 74. Ab Juli 1963 bezog das Panzergrenadierbataillon 73 die vorhandenen Gebäude aus der Kriegszeit. In der nachfolgenden Zeit wurde die Kaserne weiter ausgebaut, bis die Erweiterungen im Jahr 1987 abgeschlossen wurden.
Auf dem Gelände waren technische Einrichtungen für die Fahrzeuginstandsetzung, das Stabsgebäude, die Sanitätsstaffel sowie die Versorgungsstaffel untergebracht. Zwischen 1992 und 2003 wurden die stationierten Kampfverbände schrittweise aufgelöst, verlegt oder umgegliedert. Zuletzt beherbergte die Kaserne noch das Bundeswehr-Dienstleistungszentrum (BwDLZ) Cuxhaven.

Den Standort gab die Bundeswehr 2014 auf.
Die Kaserne verfügte über einen Gleisanschluss. Dieser diente der Verladung von Panzern und Fahrzeugen, die zur Teilnahme an Manövern und für Reparaturen längere Strecken überwinden mussten.

Minensucherhafengelände

Bereits in der Mitte des 18. Jahrhunderts gab es Überlegungen, in Cuxhaven einen preußischen Kriegshafen anzulegen. Ab 1870 wurden Maßnahmen für die Küstenbefestigung begonnen, 1888 das Minendepot am Schleusenpriel angelegt. Danach baute man Teile des Amerikahafens zu einem Minensucherhafen aus. Im April 1908 stationierte man die ersten sechs Marinetorpedoboote.
In Vorbereitung zum Zweiten Weltkrieg baute man ab 1936 den östlichen Teil des Amerikahafens zum Minensucherhafen aus. Zu diesem Hafen gehörte auch das Mineralöllager Groden, das den Luftwaffenstützpunkt Nordholz über eine Pipeline im Verlauf der Bahnstrecke mit Treibstoff versorgte. Im April 1938 kam die 2. Minensuchflotille in ihren Einsatzhafen. Um Eisenbahnanschlüsse an die beiden Bahnlinien nach Harburg und Bremen zu ermöglichen, wurde das Gleisdreieck Groden angelegt und damit die Strecke aus Bremen direkt mit dem Minensucherhafen verbunden. Damit konnte auch das 'Minendepot Groden' (1908-1994) angeschlossen werden.
Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm die Royal Navy den Hafen. Mit Hilfe der verbliebenen deutschen Minenräumer wurden die Elbe und die Nordsee von Minen geräumt. Am 2. Juli 1956 zog die Bundesmarine in Cuxhaven ein. Der Hafen wurde ausgebaggert und die Gebäude saniert. Die Royal Navy übergab das Gelände bis 1958. In den folgenden Jahren lagen hier Minensuchboote für ihren Einsatz in der Nordsee.
Bis 1969 verließen alle schwimmenden Verbände Cuxhaven. 1992 wird der ehemalige Minensuchhafen Teil der neuen Hafenanlage *Euro Port*.

Mineralöllager Groden und Pipeline

Beim Bau des Minensucherhafen in Cuxhaven ab 1936 war auch ein Mineralöllager vorgesehen, das den Hafen selbst als auch den zu diesem Zeitpunkt noch in der Planung befindlichen „Luftwaffenstützpunkt Nordholz“ versorgen sollte. Das Mineralöllager Groden wurde Ende des Jahres 1939 fertiggestellt und bis 1942 ausgebaut. Der Lagertankkomplex bestand aus zwei unterirdischen Tanks mit einem Durchmesser von je 20 Metern, vier unterirdischen Tanks mit einem Durchmesser von je 50 Metern und einem Pumpenhaus. Von dem Pumpenhaus dieses Lagers führten Pipelines zum „Osterhöft“, zur „Königin-Louise-Brücke“ und zum Flugplatz Nordholz.
Die Pipeline zum Flugplatz wurde etwa zeitgleich mit dem Mineralöllager im Jahre 1939 fertiggestellt. Sie verlief westlich der Eisenbahntrasse bis Franzenburg. Von dort aus führte sie entlang der Marinebahn bis zum Flugplatz. Insgesamt war die Pipeline rund 18 Kilometer lang.
Die Pipeline wurde ca. 6 Meter unter der Geländeoberfläche eingegraben. Sie bestand aus zwei Rohren mit einem Durchmesser von 25 und 30 Zentimetern in einem Schacht.
Nachdem die Pipeline nach Kriegsende 1945 noch bis zum Jahre 1948 von der US-Air Force genutzt wurde, begann man, vom Flugplatz ausgehend, die Rohrleitungen zu entfernen und die Schächte zu sprengen.

Die Zeit nach 1945 bis heute

Nach dem Wiederaufbau der Strecke konnte der Betrieb 1946 wieder aufgenommen werden. Die Strecke hatte weiterhin Bedeutung für die militärischen Anlagen sowie die Versorgung der Bevölkerung mit Fisch, so dass ein schneller Wiederaufbau erforderlich war.
Gab es in den 1950er Jahren noch Bemühungen der neu gegründeten Deutschen Bundesbahn, den Personenverkehr zu rationalisieren und damit finanziell erfolgreich zu betreiben, begann Ende der 1950er Jahre durch die zunehmende und politisch geförderte Entwicklung der Straßenverkehrs der Rückgang der Verkehrsleistungen. Zwischenbahnhöfe wurden geschlossen oder zu Haltepunkten reduziert. Die Strecke wurde als Nebenbahn deklassiert, verbunden mit einfacherer Sicherungstechnik. Um 1980 gab es Überlegungen zur Stilllegung der Verbindung.
Fernverkehr wurde auf der Strecke bis 2001 angeboten. Es gab durchgehende D-Züge, später Interregio-Züge nach Luxemburg und Saarbrücken sowie Kurswagen nach Aachen oder Stuttgart.
Im Güterverkehr sind es vor allem Autotransportzüge aus Cuxhaven, die auf der Strecke verkehren. Zur besseren Betriebsabwicklung wurde 2014 ein Überholgleis im Bahnhof Nordholz wieder aktiviert und erweitert, nachdem man es erst 2003 abgebaut hatte.

Heute fahren Personenzüge der *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (evb) zwischen Buxtehude, Bremerhaven und Cuxhaven (RB 33). Diese Gesellschaft wurde 1981 gegründet zum Betrieb von Eisenbahnstrecken im Elbe-Weser-Dreieck. 1993 wurde der Verkehr zwischen Buxtehude und Bremerhaven Hauptbahnhof aufgenommen. 2003 konnte der Personenverkehr zwischen Bremerhaven und Cuxhaven in Kooperation von evb mit der DB Regio als Produkt *Nordseebahn* aufgenommen werden. Dazu wurden die Bahnhöfe in Bremerhaven-Lehe, Wremmen, Nordholz und Cuxhaven umfangreich umgebaut und angepasst. Dieses Angebot konnte 2011 mit der Betriebsaufnahme im Schienenpersonennahverkehr des Weser-Elbe-Netzes (Buxtehude –

Bremerhaven – Cuxhaven) im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) erweitert werden.
Auf dieser Verbindung verkehren seit 2018 die ersten Wasserstoffzüge im Personennahverkehr. Dieser Verkehr konnte 2023 durch neue Triebzüge der Bauart iLint von Alstom ausgebaut und verstetigt werden.

Betriebstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 44 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Hannover Hbf. (Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
184,3	Hbf Bremerhaven (seit 1914)
187,8	Bf Bremerhaven-Lehe
190,7	Bf Bremerhaven-Speckenbüttel (bis 1988, Wiedereinrichtung geplant)
195,6	Hp Imsum (bis 1975)
199,4	Hp Wremmen
202,5	Bf Mulsum (bis 1991)
205,4	Bf Dorum
209,8	Hp Cappel-Midlum (bis 1991)
213,3	Hp Spieka (bis 1991)
-	Anschluss Fliegerhorst Nordholz (Marinebahn)
216,2	Hp Nordholz
-	Anschluss Hinrich-Wilhelm-Kopf-Kaserne
-	Anschluss Fliegerhorst Nordholz (Marinebahn)
221,0	Hp Altenwalde (geplant)
222,3	Bf Altenwalde (bis 1991)
-	Gleisdreieck Groden
228,4	Bf Cuxhaven (seit 1881)

(Claus Weber, Stade, 2023)

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

cuxpedia.de: Nordseebahn (Abgerufen: 10.07.2023)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Bremerhaven–Cuxhaven (Abgerufen: 10.07.2023)
cuxpedia.de: Stadtbahnhof (Abgerufen: 16.07.2023)
de.wikipedia.org: Bahnhof Cuxhaven (Abgerufen: 16.07.2023)
cuxpedia.de: Minensucherhafen (Abgerufen: 10.07.2023)
cuxpedia.de: Pipeline zum Flugplatz Nordholz
cuxpedia.de: Marinesperrwaffenarsenal Oxstedt (Abgerufen: 10.07.2023)
de.wikipedia.org: Hinrich-Wilhelm-Kopf-Kaserne (Abgerufen: 14.07.2023)
stellwerke.info: Stellwerk Cf (Abgerufen: 16.07.2023)

Literatur

Bollen, Walter (2006): Bahnhof am Meer. Die Eisenbahn an der Unterweser. Bremen.

Dotzauer, Manuel (2014): Bahnlandschaft Elbe-Weser-Region. Spurensuche in Bremerhaven sowie im Dreieck zwischen Bremen, Cuxhaven und Hamburg. S. 74-81, Bremen.

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

Harden, Hans-Wolfgang; von Rönn, Wolfgang Rawiel (1996): 100 [Hundert] Jahre Eisenbahn Geestemünde-Cuxhaven. mit Abzweigung nach Bederkesa. In: Niederdeutsches Heimatblatt. Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern, Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V., S. 1-3. Bremerhaven.

Eisenbahnstrecke von Bremerhaven nach Cuxhaven

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Bremerhaven, Cuxhaven, Geestland, Wurster Nordseeküste
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 1896
Koordinate WGS84: 53° 51 38,63 N: 8° 42 13,58 O / 53,86073°N: 8,70377°O
Koordinate UTM: 32.480.517,73 m: 5.968.067,21 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.480.580,01 m: 5.970.014,30 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 Bremerhaven nach Cuxhaven“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345550 (Abgerufen: 14. November 2026)

Copyright © **LVR**