Wilstedt – Zeven – Tostedter Eisenbahn

Kleinbahn Wilstedt – Zeven – Tostedt

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Breddorf, Dohren (Landkreis Harburg), Groß Meckelsen, Heeslingen, Heidenau (Niedersachsen), Hepstedt, Kalbe (Niedersachsen), Klein Meckelsen, Ostereistedt, Rhade, Sittensen, Tarmstedt, Tiste, Tostedt, Wilstedt, Zeven
Kreis(e): Harburg (Niedersachsen), Rotenburg
Bundesland: Niedersachsen



Die Kleinbahn von Wilstedt über Zeven nach Tostedt erschloss seit 1917 die ländliche Region um die alte Kreisstadt Zeven. Der Personenverkehr endete 1971. Die Strecke zwischen Zeven und Tostedt wird weiterhin im Güterverkehr betrieben.

Geschichte der Bahnstrecke bis zur Eröffnung 1917
Geschichte der Bahnstrecke bis 1945
Die Zeit zwischen 1945 und 1981
Die Zeit nach 1981
Betriebsstellen
Eisenbahnfreunde der W.Z.T.E. Zeven e.V.
Hinweis, Quelle, Links, Literatur

Geschichte der Bahnstrecke bis zur Eröffnung 1917

Der Kreis Zeven lag randlich zu den großen Bahnlinien, die im 19. Jahrhundert eröffnet worden waren. Dazu gehörte die Bahnstrecke von Bremen über Tostedt nach Hamburg 1874, von Bremen nach Bremerhaven 1862 und von Harburg nach Cuxhaven 1881. Ende des 19. Jahrhunderts begann die Erschließung der Weser-Elbe-Region mit den Bahnlinien von Stade über Bremervörde (1898) nach Bremerhaven (1899) und von Bremervörde nach Osterholz-Scharmbeck 1909-1911. Die Kreisstadt Zeven war seit 1906 mit Rotenburg an der Hamburg-Bremer Strecke und seit 1908 mit Bremervörde verbunden.

Ende des 19. Jahrhunderts gab es erste Pläne einer schmalspurigen Bahnverbindung durch den Kreis Zeven, die bereits fertig ausgearbeitet waren. Dieses Projekt griff der neue Landrat Carl Freiherr von Hammerstein-Gesmold (1866-1932) nach seinem Amtsantritt 1900 wieder auf. Da Zeven von der preußischen Staatsbahn von Rotenburg her bedient werden sollte, wurde nun für die Kreisbahn die Normalspurweite vorgesehen. Vorbild war die benachbarte *Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn* (BOE). Ebenso wie dort sollten sich der Staat Preußen, die Provinz Hannover und die Anliegergemeinde an den Baukosten beteiligen.
Im Mai 1905 wurden ein Bahnkomitee und ein Arbeitsausschuss gebildet, um das Vorhaben voranzutreiben. 1911 kamen die finanziellen Zusagen aus Berlin und Hannover. Am 21. August 1912 gründete sich die *Kleinbahn Wilstedt–Zeven–Tostedt GmbH*,

Stammkapital 3,3 Millionen Mark. 1912 erteilte der Regierungspräsident in Stade die Bau- und Betriebserlaubnis für 99 Jahre. Mit dem Bau begann man am 1. April 1913. Ab März 1915 gab es erste Bauzüge mit der Beförderung von Wagenladungen zwischen Zeven und Breddorf. Die Fertigstellung der gesamten Strecke erfolgte im Dezember 1916. Erbaut wurden zwanzig Brücken, zwanzig Stationen und 63.690 Meter Gleise auf Holzschwellen.
Der planmäßige Güterverkehr wurde zum 2. Januar 1917 aufgenommen, der Personenverkehr am **15. Juni 1917**. Wegen des Ersten Weltkrieges wurde auf Feierlichkeiten zur Eröffnung verzichtet.

Geschichte der Bahnstrecke bis 1945

Zur Zeit der Betriebsaufnahme gab es bei der Kleinbahn eine dreiachsige Dampflokomotive von 1915, die bereits während des Baus eingesetzt worden war. Zwei belgische Beutelokomotiven mussten nach Ende des Ersten Weltkrieges wieder zurückgegeben werden. Als Ersatz beschaffte man zwei gebrauchte dreiachsige Tenderlokomotiven der Bauart T 3. 1920 beschaffte die Kleinbahn neu zwei größere dreiachsige Dampflokomotiven.
In den Anfangsjahren gab es nur einen bescheidenen Personen- und Güterverkehr, geschuldet der ländlichen Region und den wirtschaftlichen Zeiten nach dem verlorenen Krieg. Die Situation änderte sich Mitte der 1920er Jahre mit dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung. Die Höchstgeschwindigkeit für Personenzüge wurde auf 40 Kilometer pro Stunde heraufgesetzt, neue Lokomotiven für den Güterverkehr übernommen.
1919 wurde eine ältere Planung von 1913 zur Verlängerung der Bahnstrecke von Wilstedt nach Sagehorn an der Strecke von Harburg nach Bremen wieder aufgenommen. Für diesen Abschnitt wiederholte das Regierungspräsidium in Stade 1929 die alte Bau- und Betriebserlaubnis. Wegen der wirtschaftlichen Krise der beginnenden 1930er Jahre kam es jedoch nicht zum Bau der Verlängerung.
Auch weitere ältere Planungen, wie die Verbindungen von Heeslingen über Harsefeld nach Buxtehude und die von Rhadereistedt nach Geestemünde, wurden nicht weiter verfolgt.
In den Wirtschaftskrisen der 1920er bis 1930er Jahre kam es immer wieder zu Einschränkungen des Betriebes, Personal musste entlassen werden. Der Abschnitt zwischen Zeven und Wilstedt wurde nur noch zweimal die Woche bedient. In den besseren Zeiten dazwischen konnten die Anlagen saniert und verbessert werden, neue Betriebsmittel beschafft werden.
Zum 1. Januar 1934 übernahm das Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover (LKA) die Betriebsführung. Zur Förderung des geringen Personenverkehrs beschaffte man zwischen 1933 und 1935 drei Leichtbau-Schienenomnibusse des Herstellers Waggonfabrik Wismar. Damit konnte man den Personenverkehr vom Güterverkehr lösen und einen attraktiveren Fahrplan anbieten; die Beförderungszahlen verdoppelten sich.

Während des Zweiten Weltkriegs kam es zu Beschädigungen an Bahnstrecke und Infrastruktur, die jedoch nicht gravierend waren. In den letzten Kriegstagen wurden die Brücken über die Bahnstrecke von Bremervörde nach Rotenburg und über die Aue bei Zeven-Nord zerstört.

Die Zeit zwischen 1945 und 1981

Im August 1945 konnten wieder erste Fahrten angeboten werden. Die Unterbrechungen an den zerstörten Brücken dauerten bis zum 22. November 1945 (Wiederherstellung der Brücke über die Aue) und 13. Mai 1946 (Brücke über Bahnstrecke). 1946 fuhren über eine Million Fahrgäste mit der Bahn, Hamsterer, Flüchtlinge und Arbeiter zu den Fabriken in Hamburg und Bremen. Im Güterverkehr wurde Torf transportiert, um den Brennstoff in die Städte zu bringen.
Der Kleinbahnhof in Tostedt lag an der heutigen Poststraße, über 200 Meter vom Staatsbahnhof entfernt. Zum besseren Übergang für die Fahrgäste verschwenkte man 1938 die Trasse auf das alte Übergabegleis und legte einen Bahnsteig neben den Reichsbahngleisen an. Der alte Endbahnhof Tostedt Klb wurde aufgegeben, die Gleise dienten zum Abstellen von Wagen.

1949 wurde die Kleinbahn neu konzessioniert. Sie wurde zu einer Bahn des allgemeinen Verkehrs und erhielt den Namen *Wilstedt–Zeven–Tostedter Eisenbahn GmbH* (WZTE). Ab 1950 baute die Bahngesellschaft einen parallelen Busverkehr auf.
Das Niedersächsische Landes-Eisenbahn-Amt, das die Betriebsführung innehatte, wurde 1958 aufgelöst. Die Betriebsführung übernahmen die *Osthannoversche Eisenbahnen* (OHE).

Der Personenverkehr konnte nach dem Erwerb von drei weiteren Triebwagen der Firmen Waggonfabrik Görlitz (Baujahr 1926) und Waggonfabrik Bautzen (Baujahr 1937) ohne Dampfzüge durchgeführt werden. Es wurden um die 300.000 Fahrgäste jährlich befördert. 1960 wurden sechs Züge zwischen Zeven und Tostedt und vier Züge zwischen Zeven und Wilstedt angeboten.
Auch der Güterverkehr war weiterhin erfolgreich. Beschaffte man 1948 und 1949 noch gebrauchte Dampflokomotiven, kamen zwischen 1956 und 1961 drei Diesellokomotiven zur WZTE, 1963 endete der Dampfbetrieb.
Ab Ende der 1950er Jahre nahm der Personenverkehr kontinuierlich ab; gleichzeitig wurde der betriebseigene Busverkehr ausgebaut. Zum 23. Mai 1964 stellte man daher den Personenverkehr zwischen Wilstedt und Tarmstedt ein, zum 27. September 1964 den zwischen Tarmstedt und Zeven. Der Abschnitt zwischen Zeven und Tostedt folgte am 25. September 1971.
Im Güterverkehr konnten in den 1960er Jahren erhöhte Frachtzahlen erzielt werden. Aber in den 1970er Jahren ging auch dieser Verkehr stetig zurück.

Die Zeit nach 1981

Strukturreformen der Landesregierung in Hannover sorgten dafür, dass der Kreis Zeven aufgelöst wurde. Zunächst kam er zum Landkreis Bremervörde, der 1977 zum Landkreis Rotenburg kam. Dementsprechend gab es seit 1969 eine gemeinsame Betriebsführung der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn (BOE) und der WZTE in Zeven, aber weiterhin getrennte Gesellschaften. Die Gesellschafter, das Land Niedersachsen und der Landkreis Rotenburg, beschlossen daher den Zusammenschluss. Am 31. August 1981 gründete sich die *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (EVB). Die Gesellschaften BOE und WZTE wurden gelöscht.
In den folgenden Jahren diente die Strecke zwischen Zeven und Tostedt vor allem dem Durchgangsverkehr, wie dem Transport von Kartoffeln von Bremervörde nach Winsen zur Übergabe an die OHE. Aber auch dieser Verkehr ging kontinuierlich zurück, die Strecke wurde nur noch als Auslauftrieb gewertet. Der lokale Güterverkehr wurde zum 14. Dezember 2003 eingestellt. Eine Entwidmung der Strecke konnte verhindert werden.
Der Abschnitt von Zeven nach Tostedt wird weiterhin durch die EVB für Güterverkehr betrieben. Diesen Abschnitt setzte die EVB 2010 wieder instand und führte durchgehende Güterzüge in der Relation von Bremerhaven nach Hamburg. Seit 2014 laufen weitere grundlegende Sanierungsarbeiten.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 63 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Wilstedt.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Klb = Kleinbahnhof; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Wilstedt
3,6	Bf Tarmstedt Ost (Übergang zur Kleinbahn Bremen–Tarmstedt)
7,6	Bf Hepstedt
10,1	Bf Breddorf
13,0	Bf Rhadereistedt
14,9	Bf Ostereistedt
18,6	Bf Badenstedt
22,2	Bf Oldenstedt
25,9	Bf Zeven Süd (Verbindung zur Strecke Rotenburg-Bremervörde)
27,7	Hp Zeven Bremer Straße (seit 1937)
29,4	Bf Zeven Nord
33,5	Bf Heeslingen
36,8	Bf Weertzen
41,4	Bf Kuhmühlen
45,6	Bf Sittensen
48,8	Bf Tiste
51,7	Hp Herwigshof
56,0	Bf Heidenau
58,8	Bf Wüstenhöfen
60,9	Bf Tostedt West (ursprünglich Tostedt Stadt)
63,6	Bf Tostedt Klb, Endbahnhof bis 1948)
–	Bf Tostedt (seit 1948; Übergang zur Strecke von Bremen nach Hamburg)

Eisenbahnfreunde der W.Z.T.E. Zeven e.V.

Der Verein Eisenbahnfreunde der W.Z.T.E. Zeven e.V. von 1982 hat die Ziele, historisches Material über das Eisenbahnwesen, insbesondere der ehemaligen Wilstedt – Zeven – Tostedter – Eisenbahn zu sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sowie historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge der Normalspur als technische Kulturdenkmale betriebsfähig zu erhalten. Er residiert auf dem EVB-Gelände am Südbahnhof in Zeven. Das Vereinsheim ist die alte Bahnmeisterei. Zur Sammlung von Schienenfahrzeugen gehören ein Behelfspackwagen der DB, zwei Bauzugwagen und ein Beiwagen, der als Café-Waggon dient. Betriebsfähig und genutzt werden eine Motordraisine – ein ehemaliges Bahndienstfahrzeug –, zwei Handhebeldraisinen und ein Schienenfahrrad. Die Fahrzeuge werden Publikumsfahrten eingesetzt, die in enger Zusammenarbeit mit der EVB erfolgen.
Der Verein Bahnhofsfeste betreibt mehrere Modellbahnanlagen in unterschiedlichen Maßstäben. Auf einer Ringstrecke an der Bahnmeisterei wird eine Feldbahn mit 600 Millimeter Spurweite gefahren.
Auf der Strecke von Ostereistedt nach Wilstedt wird seit 2008 eine Draisinenbahn betrieben (Draisinenbahn Ostereistedt). Im Bahnhof Ostereistedt befinden sich Bahnwaggons zum Einstieg, zur Einkehr und zur Übernachtung der Gäste.
(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

Hinweise

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

Dieter Riehemann, Klein- und Privatbahnimpressionen: Unterwegs entlang der WZTE (10-teilige Serie 2019; online Teil 1 und Verweis auf die weiteren Teile, abgerufen 28.5.2025))

Internet

www.wzte.de: Eisenbahnfreunde der WZTE Zeven e.V., Geschichte der WZTE (abgerufen 28.5.2025)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Wilstedt–Tostedt (abgerufen 28.5.2025)
www.gleismann.de: Karsten Leiding, Die Bahnstrecke Tostedt - Zeven - Wilstedt (abgerufen 28.5.2025)
beitraege.lokomotive.de: Ingo Hütter, Pattensen: Ausführliches Verzeichnis der Lokomotiven und Triebwagen (abgerufen 28.5.2025)
www.draisinenbahn.de: Draisinenbahn Ostereistedt (abgerufen 28.5.2025)

Literatur

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

Kenning, Ludger (2020): Reinhard Todt bei den Straßen- und Privatbahnen. Band 1: Von Nordfriesland bis in die Lüneburger Heide. S. 108-115, Fürstenfeldbruck.

Petzold, Jörg (2017): Kleinbahn Wilstedt-Zeven-Tostedt. In: Die Museums-Eisenbahn 1, S. 19-21. o. O.

Rogl, Hans Wolfgang (1996): Niedersachsen. In: Archiv deutscher Klein- und Privatbahnen, Stuttgart.

Wolff, Gerd (2007): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 10: Niedersachsen 2: Zwischen Weser und Elbe. S. 123-145, Freiburg.

Wilstedt – Zeven – Tostedter Eisenbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Ort: Breddorf, Dohren, Groß Meckelsen, Heeslingen, Heidenau, Hepstedt, Kalbe, Klein Meckelsen, Ostereistedt, Rhade, Sittensen, Tarmstedt, Tiste, Tostedt, Wilstedt, Zeven
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 1917
Koordinate WGS84: 53° 16 59,18 N: 9° 16 38,83 O / 53,28311°N: 9,27745°O
Koordinate UTM: 32.518.498,00 m: 5.903.800,35 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.518.576,32 m: 5.905.722,47 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, „Wilstedt – Zeven – Tostedter Eisenbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356467 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz