

NIEDERSACHSENS

große und kleine Strecken

Vom Eisenbahn-Hobby zur Bahnpolitik in Niedersachsen

INHALT

- 8 »TANTE MATTI IST AN ALLEM SCHULD!«
Von der Kinderkarre zur Verkehrspolitik
- 18 20 JAHRE VERKEHRSPOLITIK IN NIEDERSACHSEN
Neue Weichenstellungen seit der Bahnreform
- 42 EINE FOTOREISE
Niedersachsens Eisenbahnen im Zeitenwandel
- 44 Die Rollbahn von Hamburg ins Ruhrgebiet
- 46 Bauarbeiten an der Rollbahn – Umbau der »Rotenburger Kurve«
- 48 Die Umleiterstrecke Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller)
- 50 Auslaufbetrieb auf der »Brockler Bahn«
- 52 Eisenbahnen im Elbe/Weser-Dreieck
- 58 Die Romantische: Unterwegs auf der Heidebahn
- 66 Von der stolzen Hauptbahn zur Regionalstrecke: Die Amerika-Linie
- 68 Erste verkehrspolitische Aktion: »Rettet den Bahnhof Jeddingen!«
- 72 Die innerdeutsche Grenze – Impressionen entlang der Schiene
- 76 Abseits der großen Strecken: die Wendlandbahn
- 80 Ausbau für die Zukunft: Drei Gleise für Stelle – Lüneburg
- 82 Per Bahn zur Chemie-Industrie: Die Werkbahn Wolff
- 84 Eisenbahnen zwischen Weser und Ems
- 94 Neue Hoffnungen für das »Sulinger Kreuz?«
- 96 Zu Besuch bei den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH)
- 98 Entlang der Hauptachse Bremen – Hannover
- 104 Vom Vorort-Schnellverkehr zur modernen S-Bahn:
Schienenverkehr im Großraum Hannover
- 112 Die Bückebergbahn Rinteln-Stadthagen
- 114 Nachholbedarf: Bahnverkehr in der Region Braunschweig
- 122 Ausflug ins Bw Braunschweig
- 124 Aufs Abstellgleis: Der legendäre WM-VT08 erreicht das Aw Braunschweig
- 128 Vom Akku- zum Leichttriebwagen:
Änderungen im Fahrzeugeinsatz im Harz und Weserbergland
- 136 Nahverkehr im Wandel: Neue Perspektiven für die Region Osnabrück
- 138 Die Verlorenen: »Bahnlatzchen« auf stillgelegten Trassen
- 140 Außenseiter und Neulinge: Sonder-Fahrzeuge im Test für den Alltagseinsatz
- 142 Einst DB-Museumsfahrzeug, jetzt zu Hause im Norden: der »Kartoffelkäfer« VT92 501



Schon lange halten in Bendingbostel keine Züge mehr, bis auf das Durchfahrtsgleis ist der ehemalige Bahnhof aller seiner Gleise beraubt. Nach einem kurzen Stopp beschleunigte am 19. April 1984 der Triebwagen der Baureihe 624 seinen E 3740 auf dem Weg von Bremen nach Uelzen. Das Anschlussgleis der Raiffeisen-Genossenschaft erstreckte sich bis an die am linken Bildrand zu erkennenden landwirtschaftlichen Gebäude.

VON DER STOLZEN HAUPTBAHN ZUR REGIONALSTRECKE: DIE AMERIKA-LINIE

Einst war sie eine der wichtigen Ost-West-Achsen, mit der Teilung Deutschlands verlor die »Amerika-Linie« ihre einstige Funktion. Bis weit in die 1920-er Jahre bot sie Auswanderern eine wichtige Route auf dem Weg in ein neues und hoffnungsvolleres Leben in der von Arbeitslosigkeit geprägten Weimarer Republik. Noch kurz vor Ende des 2. Weltkrieges verkehrten mehrere Schnellzüge von Berlin nach Bremen und weiter an die Nordseeküste. Nach 1945 war Schluss mit dem einstigen Glanz: Bedeutungslos fristete die Kursbuchstrecke 165 Uelzen – Langwedel (Bremen) bis zur politischen Wende ein Schattendasein. Die großzügigen Bahnanlagen vermittelten bis in die 1980-er Jahre den Charme der einstigen Hauptbahn-Atmosphäre. Erst recht spät ab 1987 Jahre hatte die Deutsche Bundesbahn den zweigleisigen Betrieb durchgehend auf Eingleisigkeit umgestellt und zahlreiche Bahnhöfe wegrationalisiert. Stets stand als Finale jener Maßnahmen die endgültige Einstellung des Personenverkehrs mindestens im Abschnitt Soltau – Langwedel zur Diskussion. Die Wende rette der Gesamtstrecke jedoch das Leben. Zehn Jahre nach dem Mauerfall fuhren zwischen Salzwedel und Uelzen endlich wieder Züge. Wenngleich es heute noch keinen umsteigefreien Personenverkehr zwischen Berlin und Bremen über die Amerika-Linie gibt, so sieht die Perspektive auch für die ehemalige KBS 165 nicht schlecht aus. Vor allem die Landesregierung Niedersachsen drängt auf einen Ausbau für den Güterverkehr; einzelne Langläufer, z.B. für den Windanlagen-Hersteller Enercon in Aurich, gibt es schon. Im Personenverkehr haben LINT-41-Triebwagen des Unternehmens erixx die zuletzt hier eingesetzten Triebwagen der DB-Baureihe 614 und 628 inzwischen abgelöst.



Rüben fahren Bahn – das waren noch Zeiten! Aus Visselhövede kommend nähert sich am 14. Oktober 1986 die 323 095 mit ihrer kleinen Übergabe dem Bahnhof Soltau. Aufmerksamkeit verdient im Hintergrund auch die längst abgetragene Brücke der OHE-Strecke Soltau – Neuenkirchen.



Die deutsche Einheit ist inzwischen zehn Jahre vollzogen. Doch noch immer tauchen in Westdeutschland auf vielen Zweigstrecken ehemalige Waggons der Deutschen Reichsbahn auf. So auch am 1. April 1999 in der RB 97673 (Bremen – Uelzen),

die 218 249 durch den aufgelassenen Bahnhof Kirchlinteln zog. Trotz vieler Bemühungen ist es der engagierten Kommune bisher nicht gelungen, einen Halt in ihrer Gemeinde gegenüber der LNVG durchzusetzen.



Wer heute den Bahnhof von Bornhausen an der 31 Kilometer langen Strecke Derneburg – Seesen aufsucht, der steht vor einem abgeäugten Privatgrundstück mit Swimming-Pool auf dem Areal der ehemaligen Bahnsteiggleise. Am 31. Oktober 1986 war die Eisenbahner-Welt noch in Ordnung. Der besetzte Bahnhof samt Dienstgarage für den Vorsteher-Opel repräsentierte noch die »gute Zeit« der Bundesbahn. Stolz zeigte sich der Schaffner am

31. Oktober 1986 vor seinem aus 515 114, 515 028 und 515 507 gebildeten N 6775 auf dem Weg ins benachbarte Seesen. Zum 25. Mai 1990 war es durch die Einstellung des Personenzugverkehrs vorbei mit der Beschaulichkeit. Allerdings findet auf dem nördlich liegenden rund 16 Kilometer langen Restabschnitt Derneburg – Bornum noch Güter- und sogar Museumszugverkehr durch die Dampfzug Betriebs-Gemeinschaft Hildesheim e.V. statt.

VOM AKKU- ZUM LEICHTTRIEBWAGEN: ÄNDERUNGEN IM FAHRZEUGEINSATZ IN HARZ UND WESERBERGLAND

Bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1989 waren die Akku-Triebwagen der Baureihe 516/815 noch im Harzvorland auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn zu finden. Eingesetzt wurden die zuletzt im Bw Braunschweig stationierten Fahrzeuge auf den von Hildesheim ausgehenden Strecken nach Bodenburg und über Derneburg, Seesen nach Herzberg. Nachdem bereits 1985 die letzten 612/613er des Bw Braunschweig ihren Dienst im Harz und im Weserbergland quittierten, setzte die DB zunächst auf lokbespannte Züge und die bewährten Triebwagen der Baureihen 614 und 624/634, später zudem auf die Baureihe 628. Im Jahr 2005 übernahm die Deutsche Bahn AG mit 27 LINT 41-Triebwagen aus dem benachbarten Alstom-Werk in Salzgitter den Verkehr auf zahlreichen Gleisen in der Region. Seit dem Fahrplanwechsel 2014/15 hat das Unternehmen erixx mit Triebwagen der nächsten LINT-Generation, den Coradia LINT 54, den Verkehr auf den Linien Braunschweig Bad Harzburg/Goslar und Hannover – Bad Harzburg übernommen. Eisenbahnfans aus ganz Deutschland waren über Wochen hinweg zu beobachten, wie sie die letzten Einsätze der Baureihe 218 mit Nahverkehrswaggons, aber auch des Neigetech-nik-Triebwagens der Baureihe 612, kurz vor ihrem Einsatzende im Harzvorland ablichteten. Seither verkehren im Personenverkehr mit Ausnahme gelegentlicher Sonderzüge ausschließlich Triebwagen.

Typisch für die Strecken im Harz und im Weserbergland waren die Triebwagen der Baureihe 614. Am 13. August 1984 beschleunigte die 060er-Einheit ihren Eilzug in Seesen auf dem Weg nach Kreisensen.

Bodenburg ist mit der NordWestBahn und mit einem attraktiven Taktfahrplan immer noch erreichbar. Allerdings endet der Schienenstrang jetzt wenige hundert Meter weiter nördlich unmittelbar an einem Bahnübergang, den man sich bei der Modernisierung der Strecke sparen wollte. Dort, wo 815 664 und 515 579 am 31. Oktober 1986 soeben als N 7609 aus Hildesheim kommend den Bahnhof erreicht haben, wachsen inzwischen die noch vorhandenen Gleisanlagen zu. Mit der Abkopplung der Bahnhofsgleise verlor auch die Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e.V. ihren Anschluss an ihre Museumsbahn nach Alstedt-Segeste.

