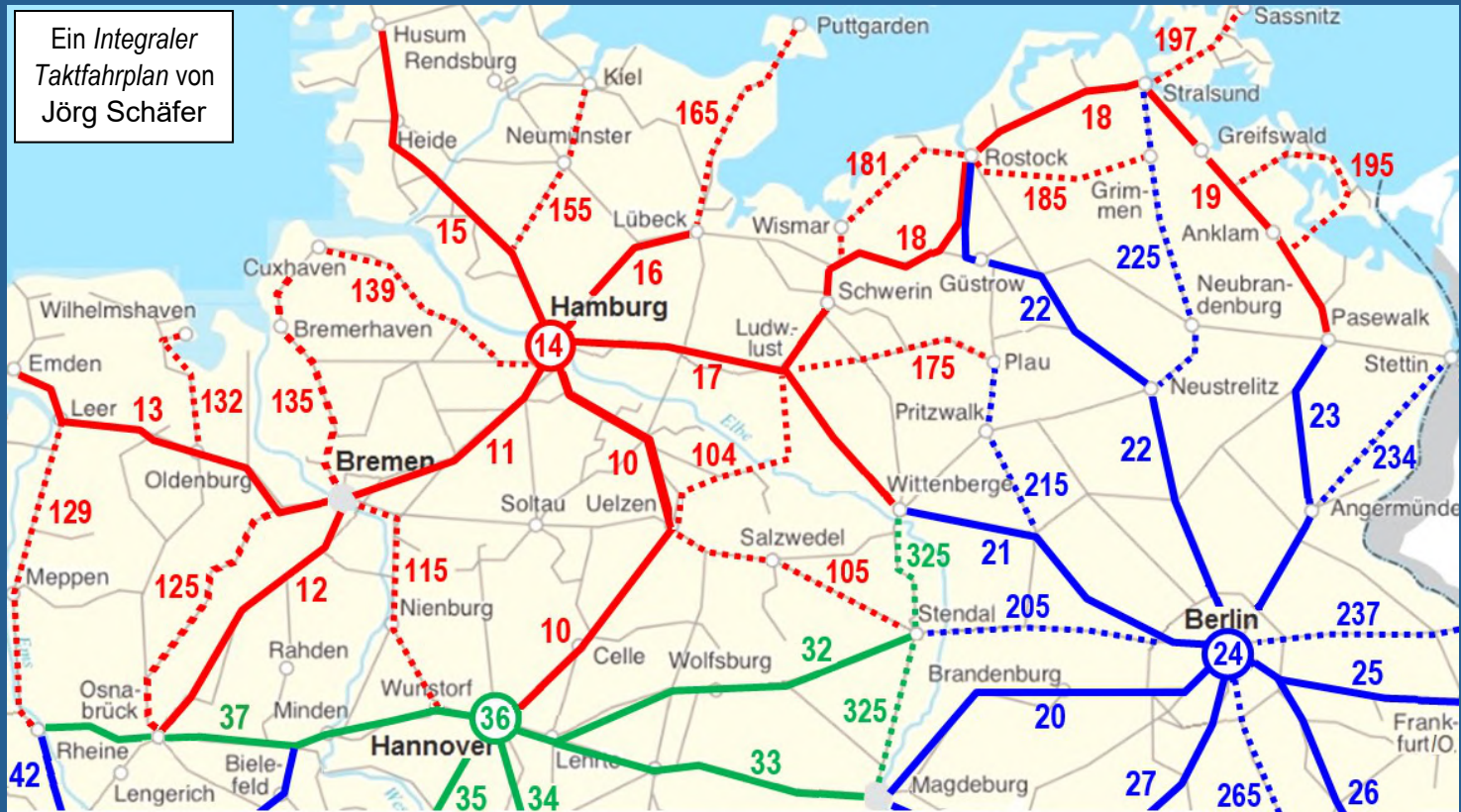
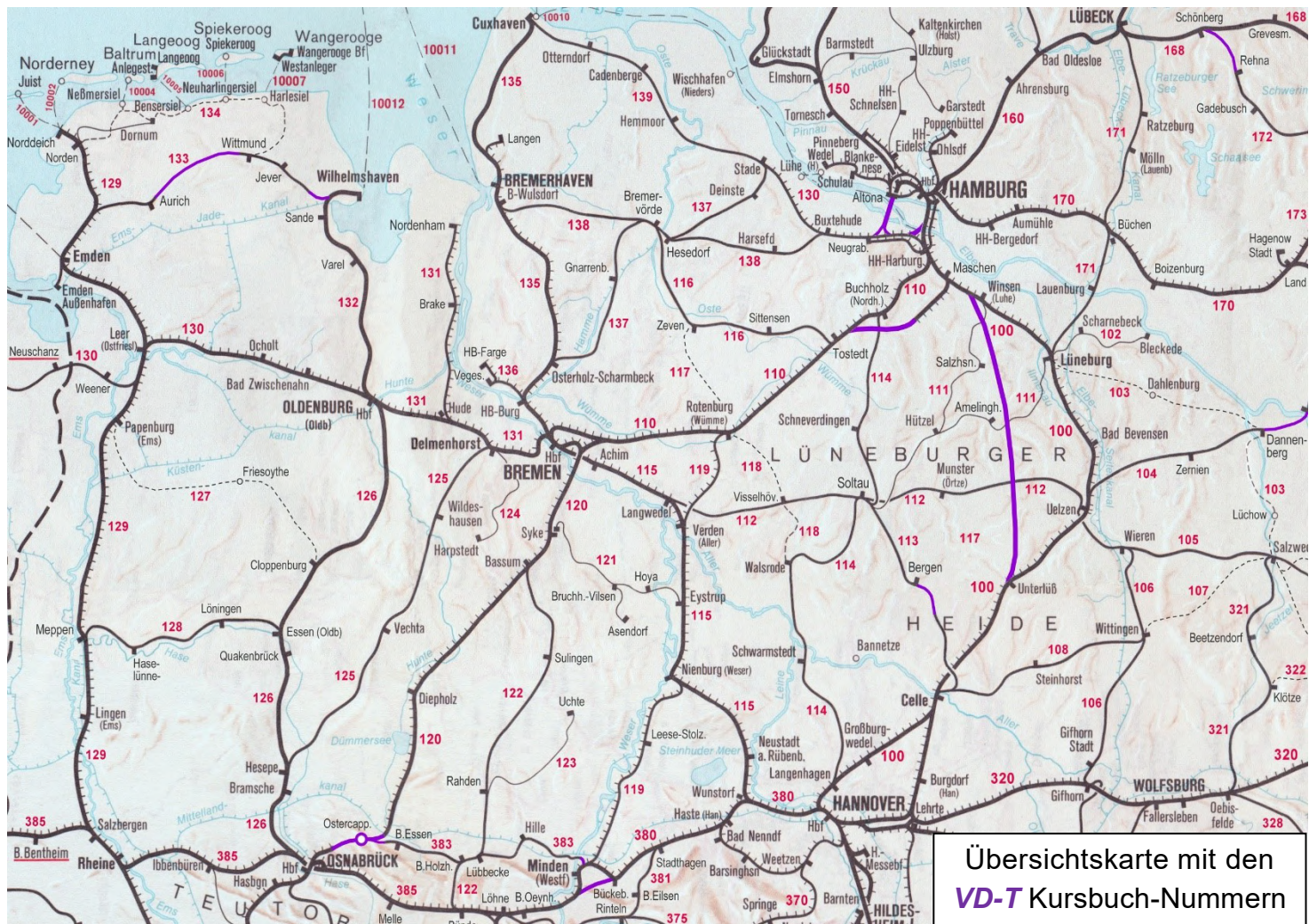


Der Virtuelle Deutschland-Takt (VD-T)

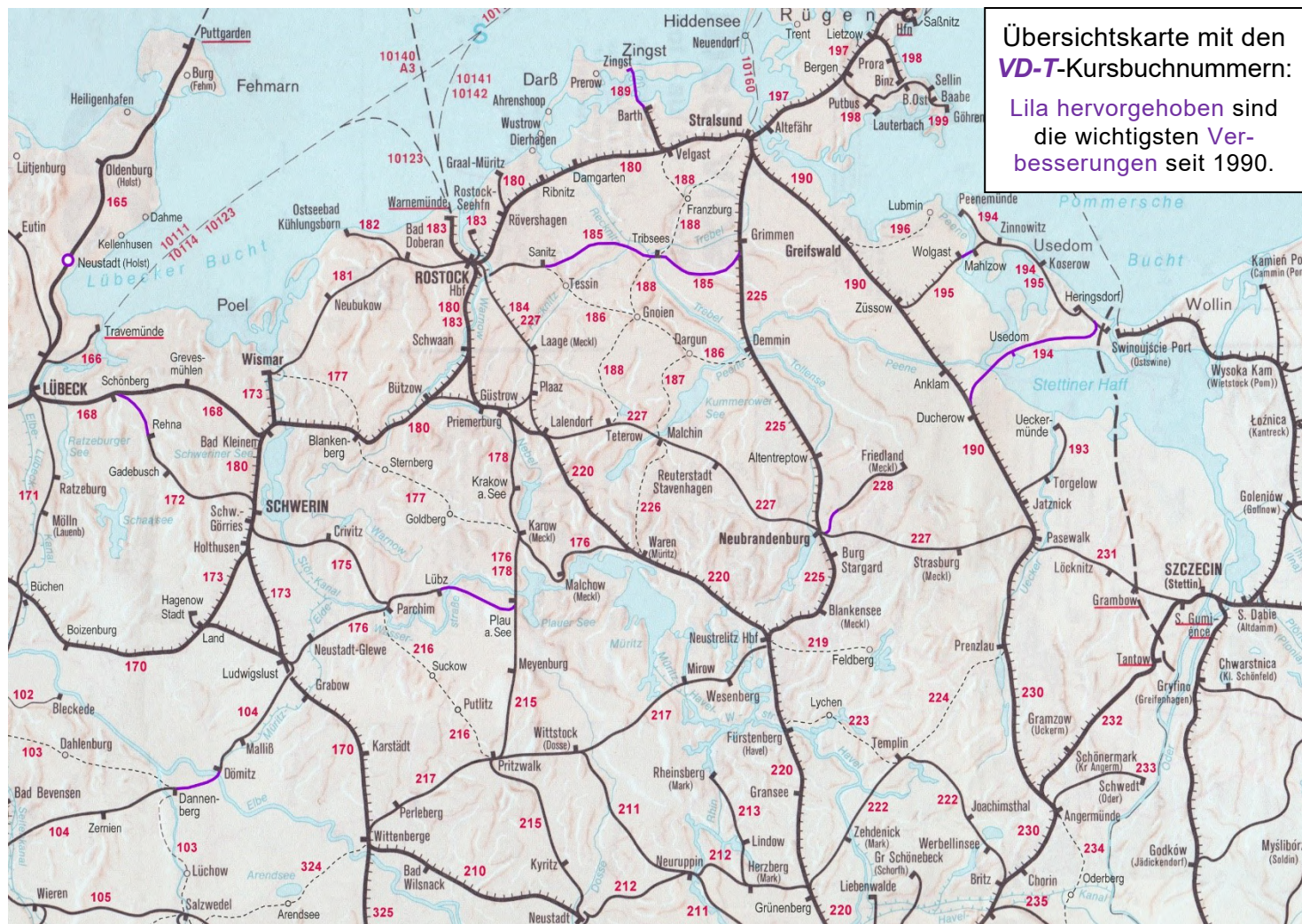
Ein Integraler
Taktfahrplan von
Jörg Schäfer



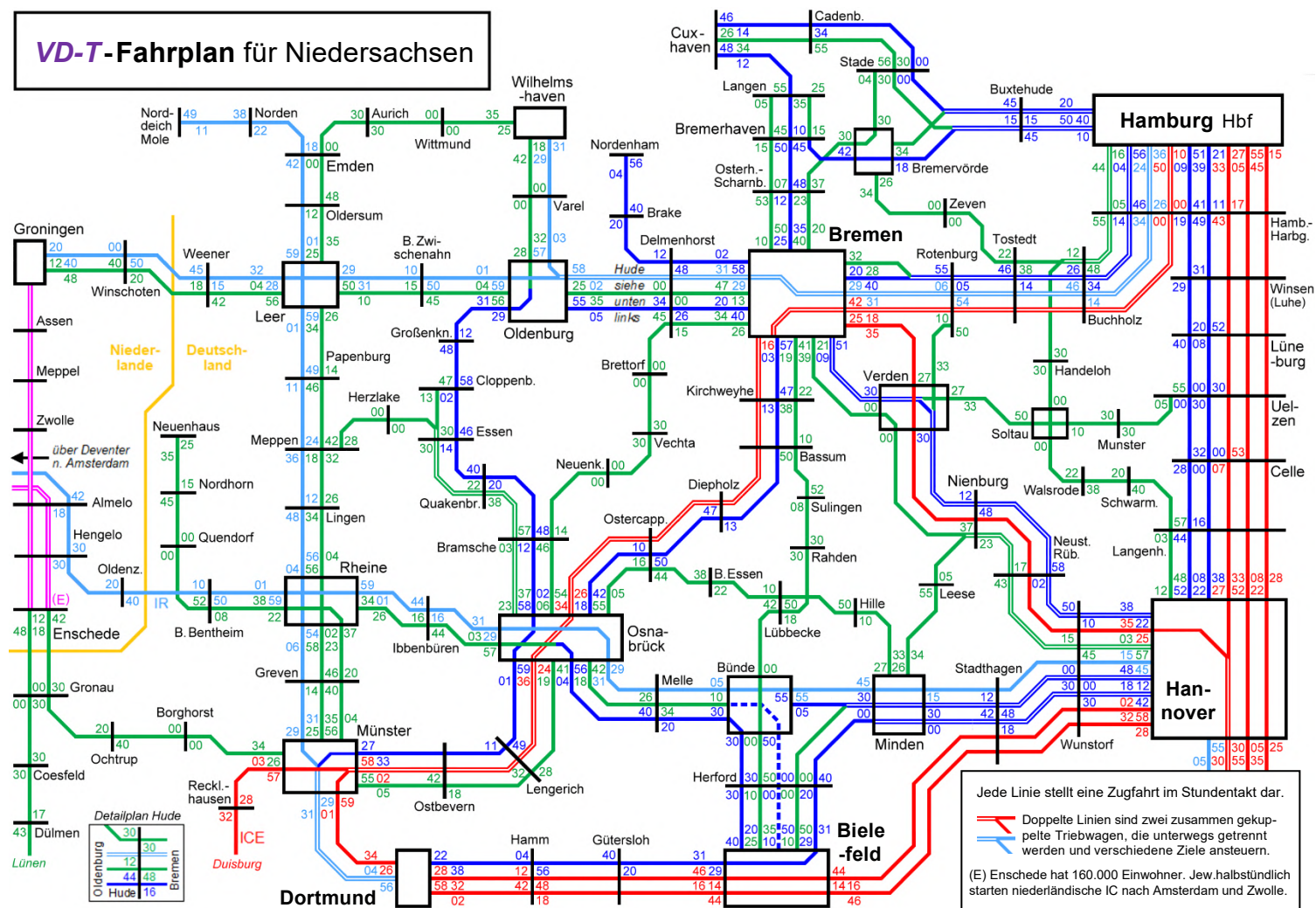
Die Strecken 100 bis 189 in Norddeutschland



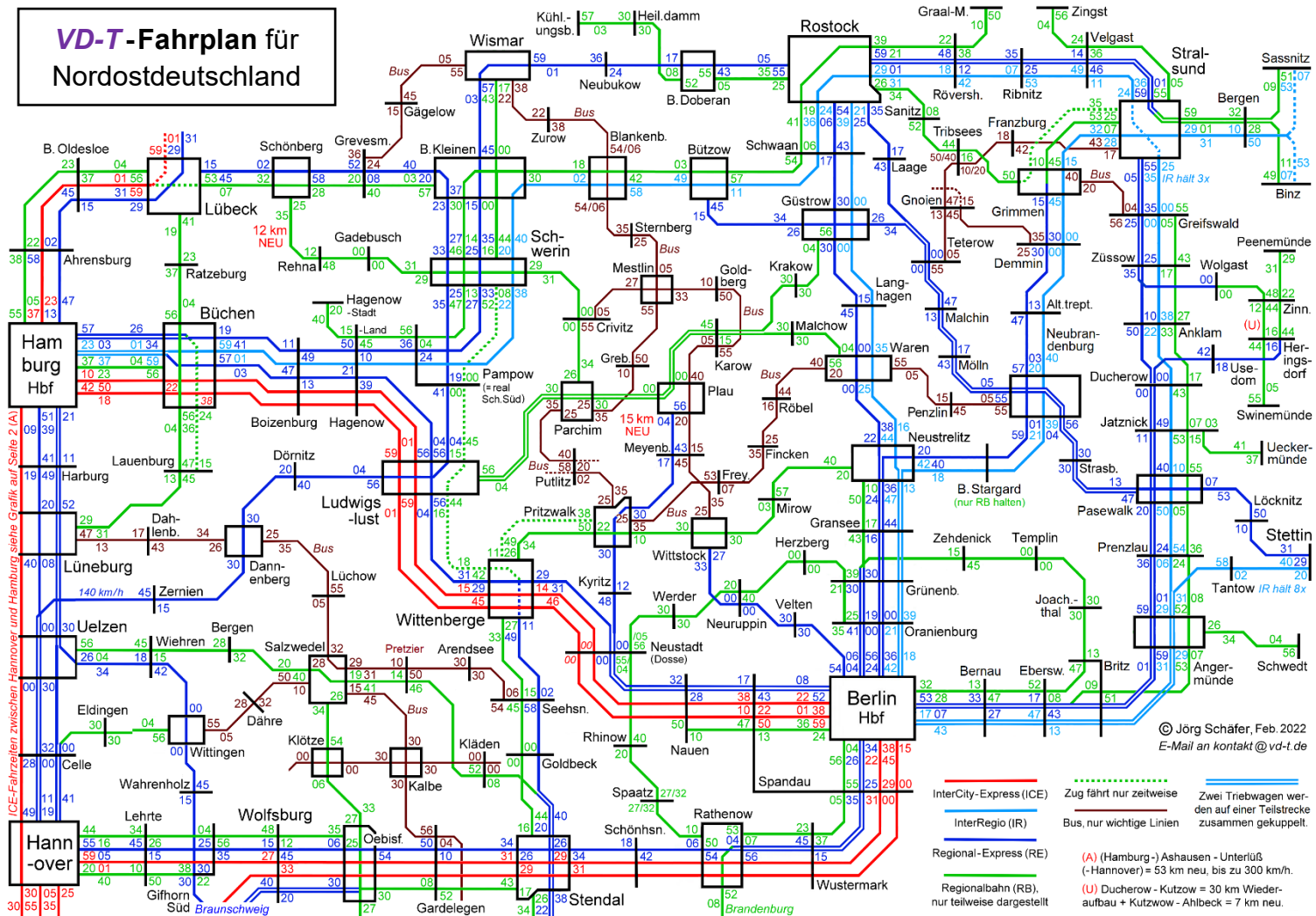
Übersichtskarte mit den
VD-T Kursbuch-Nummern



VD-T-Fahrplan für Niedersachsen



VD-T-Fahrplan für Nordostdeutschland



Der Fernverkehr in Niedersachsen

Im ICE-Netz gibt es beim **VD-T** etwa 50 % mehr Züge als in der Realität. Das trifft auch für die vier Hauptachsen in Niedersachsen zu. Noch stärker ist der Zuwachs beim ergänzenden Fernverkehrsnetz. Der **VD-T** hätte nicht (wie in der Realität um die Jahrtausendwende) etwa die Hälfte der *InterRegio*-Linien (IR) eingestellt und die verbleibenden in *InterCity* (IC) umbenannt. Sondern das *IR*-Netz ausgeweitet und zum Stundentakt verdichtet. Teilweise kämen dabei kürzere Triebzüge zum Einsatz, die man nachfragegerecht „flügeln“ kann.

Linie	2010 real	2010 VD-T	Mehrung
Hamburg - Bremen - Dortmund	1 ICE stündlich	1 ICE stündlich	0 %
Bremen - Hannover	1 ICE zweistündl.	1 ICE stündlich	100 %
Hamburg - Hannover	2 ICE stündlich	3 ICE stündlich	50 %
Hannover - Berlin	1 ICE stündlich + 1 IC zweistündl.	2 ICE stündlich	33 %
Hamb.- Bremen - Leer - Emden dazu Oldenburg - Wilhelmshav.	1 IC zweistündl. nur einzelne IC	1 IR stündlich 1 IR stündlich	100 % 1.000 %
Hannover - Osnabr.- B.Bentheim	1 IC zweistündl.	1 IR stündlich	100 %
Duisb./ Dortmund.- Meppen - Leer	1 IC zweistündl.	1 IR stündlich	100 %

Zwischen Hamburg und Bremen sowie Dortmund und Münster überlagern sich ICE und IR beim **VD-T** zum Halbstundentakt.

In früheren **VD-T**-Fahrplanstudien trafen sich die beiden IR in Leer zur Minute 30. Darum herum wären fast alle anderen Züge angekommen und abgefahren, um Anschlüsse zu vermitteln. Für diese 10 Minuten hätte man den Bahnhof Leer erweitern müssen, während er dann 50 Minuten lang ziemlich leer gewesen wäre.

Die meisten Umsteiger würden einen der beiden IR nur auf kurzen Strecken nutzen, weil es über größere Distanzen schnellere Verbindungen (z.B. von Hannover nach Leer und Bremen nach Rheine) gibt. Daher verschob der **VD-T** eine IR-Linie um 30 Minuten, wodurch in Leer pro Stunde zwei *Integrale Takt-knoten* mit geringerer Spitzenbelastung entstehen.

100 Hamburg - Lüneburg - Uelzen - Celle - Hannover

Der **VD-T** hätte die Magistrale Hamburg - Hannover schon bis zur Jahrtausendwende auf durchgehend mindestens vier Gleise erweitert. Wobei das Gleispaar für den Fernverkehr nicht den historischen Umweg über Uelzen macht, sondern eine 53 km lange Neubaustrecke von Ashausen nach Unterlüß neben der Autobahn A7 bekommt. Details dazu stehen bei der Fernverkehrstabelle B.

Zug	RE	RB	RB	ICE	ICE	RE	RB	ICE	RE	RB	RB	ICE
km Hamburg Hbf	8.09		8.21	8.33	8.45	8.39	8.51	9.05	9.09		9.21	9.33
12,0 Hamb.-Harburg	8.19		8.31	8.43		8.49	9.01		9.19		9.31	9.43
16,6 Meckelfeld			8.35				9.05				9.35	
19,8 Maschen			8.38				9.08				9.38	
23,2 Stelle			8.42				9.12				9.42	
26,5 Ashausen			8.45				9.15				9.45	
30,9 Winsen (Luhe)	8.29		8.49	>	>		9.19	>	9.29		9.49	>
37,8 Radbruch			8.54	<	<		9.24	<			9.54	<
44,0 Bardowick			8.59	>	>		9.29	>			9.59	>
49,8 Lüneburg	8.39	Flüg	9.04	<	<	9.07	9.34	<	9.39	Flüg	10.04	<
	8.41	8.44	an	>	>	9.09	an	>	9.41	9.44	an	>
55,5 Deutsch Evern		8.49		<	<			<		9.49		<
62,8 Bienenbüttel		8.54		>	>			>		9.54		>
72,2 Bad Bevensen		9.01		<	<	9.21		<		10.01		<
78,7 Emmendorf		9.06		>	>			>		10.06		>
	8.59	9.11		<	<	9.29		<	9.59	10.11		<
85,0 Uelzen	9.01	an		>	>	9.31		>	10.01	an		>
95,9 Suderburg				<	<	9.37		<				<
108,2 Unterlüß	9.13								10.13			
119,7 Eschede						9.49						
	9.27			9.06		9.59	ab		10.27			10.06
137,3 Celle	9.29			9.07		10.01	10.11		10.29			10.07
141,3 Wietzenbruch							10.15					
156,2 Großburgwedel							10.24					
160,4 Isernhagen							10.28					
168,2 Langenh. Mitte	9.44						10.34		10.44			
178,1 Hannover Hbf	9.52			9.27	9.32	10.22	10.42	9.52	10.52			10.27
<i>Hannover Hbf</i>				9.30	9.35			9.55				10.30
<i>Northeim</i>					10.00							
<i>Göttingen</i>				10.05								11.05
<i>Kassel-Wilhelm.</i>				10.24	10.29			10.45				11.24

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

Das bringt auch mehr Platz für den Regionalverkehr: Beim **VD-T** gibt es halbstündliche RE von Hamburg nach Hannover, die immer in Harburg, Lüneburg, Uelzen und Celle halten. In Winsen, Bad Bevensen, Suderburg, Unterlüß, Eschede und Langenhagen halten sie abwechselnd im Stundentakt und bescheren auch diesen Städten ein wesentlich attraktiveres Angebot als in der Realität.

„Flügelzüge“ sorgen für mehr Direktverbindungen in die Ballungszentren: Die RE bestehen daher aus 100 Meter langen Doppelstockzügen mit ca. 450 Sitzplätzen,

Kassel-Wilhelm.	7.15					7.31	7.36		8.15			
Göttingen							7.55					
Northheim						8.00						
Hannover Hbf	8.05					8.25	8.30		9.05			
Zug	ICE	RB	RB	RE	RB	ICE	ICE	RE	ICE	RB	RB	RE
km Hannover Hbf	8.08			8.08	8.18	8.28	8.33	8.38	9.08			9.08
9,9 Langenh. Mitte				8.16	8.26							9.16
17,7 Isernhagen					8.32							
21,9 Großburgwedel					8.36							
36,8 Wietzenbruch					8.45							
				8.31	8.49		8.53	8.59				9.31
40,8 Celle				8.33	an		8.54	9.01				9.33
58,4 Eschede								9.11				
69,9 Unterlüß				8.47								9.47
82,2 Suderburg	<					<	<	9.23	<			
	<		ab	8.59		<	<	9.29	<		ab	9.59
93,1 Uelzen	>		8.49	9.01		>	>	9.31	>		9.49	10.01
99,4 Emmendorf	>		8.54			>	>		>		9.54	
105,9 Bad Bevensen	<		8.59			<	<	9.39	<		9.59	
115,3 Bienenbüttel	>		9.06			>	>		>		10.06	
122,6 Deutsch Evern	<		9.11			<	<		<		10.11	
	>	ab	9.16	9.19	ab	>	>	9.51	>	ab	10.16	10.19
128,3 Lüneburg	<	8.56	Flüg	9.21	9.26	<	<	9.53	<	9.56	Flüg	10.21
134,1 Bardowick	>	9.01	↘		9.31	>	>		>	10.01	↘	
140,3 Radbruch	<	9.06			9.36	<	<		<	10.06		
147,2 Winsen (Luhe)	>	9.11		9.31	9.41	>	>		>	10.11		10.31
151,6 Ashausen		9.15			9.45					10.15		
154,9 Stelle		9.18			9.48					10.18		
158,3 Maschen		9.22			9.52					10.22		
161,5 Meckelfeld		9.25			9.55					10.25		
166,1 Hamb.-Harburg		9.29		9.41	9.59		9.17	10.11		10.29		10.41
178,1 Hamburg Hbf	8.55	9.39		9.51	10.09	9.15	9.27	10.21	9.55	10.39		10.51

die von Hamburg bis Hannover durchfahren. Daran werden 50 Meter lange „Einstöcker“ mit ca. 150 Sitzplätzen gehängt, die man abwechselnd in Lüneburg für die folgende RB und in Uelzen für den RE nach Braunschweig (→ KBS 106) abkuppelt. In der Gegenrichtung werden abwechselnd in Celle die RB nach Wittingen (→ KBS 109) und in Uelzen der RE Richtung Schwerin (→ KBS 105) „geflügelt“.

103 Lüneburg - Dannenberg - Lüchow - Salzwedel

a) Lüneburg - Dahlenberg - Dannenberg

Die *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnete 1874 die Bahnlinie Buchholz - Lüneburg - Dannenberg - Dömitz - Wittenberge. Sie war als zusätzliche Verbindung der Metropolen Berlin und Hamburg sowie Bremen gedacht, erreichte jedoch nie die erhoffte Bedeutung.

Zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die Elbebrücke bei Dömitz zerstört und die durchgehende Verbindung unterbrochen. Die in der Sowjetischen Besatzungszone gelegenen 38 km von Dömitz nach Wittenberge wurden 1947 als Reparationsleistung demontiert. Bis zur „Wende“ wurden weitere Abschnitte stillgelegt.

2010 waren noch zwei Teilstrecken in Betrieb: Die kürzere Buchholz - Jesteburg als Teil der westlichen Verbindungsstrecke zum Rangierbahnhof Maschen und die längere Lüneburg - Dannenberg als *Wendlandbahn*. Die Züge waren aber wenig attraktiv, da sie für die 52 km 75 Minuten brauchten und tagsüber nur im 3-Stunden-Takt fuhren.

b) Dannenberg - Lüchow - Salzwedel

Die *Preußischen Staatseisenbahnen* eröffneten 1891 die 15,8 km von Salzwedel zur Kreisstadt Lüchow als Stichbahn und verlängerten sie 1911 um 20,4 km nach Dannenberg. Kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Gleis zwischen Salzwedel in der sowjetischen und Lübbow in der britischen Besatzungszone unterbrochen und der 6,5 km lange Abschnitt abgebaut.

Das Gleis von Lübbow bis Wustrow wurde 1971 stillgelegt und bis 1975 zurückgebaut. Von Dannenberg nach Lüchow fuhren ebenfalls bis 1975 Personenzüge. Güterzüge fuhren bis 1995 nach Wustrow und bis 1997 nach Lüchow. Der schwedische Kugellagerhersteller SKF in Lüchow nutzt zwar weiterhin die Schiene, allerdings nur noch ab und bis Salzwedel.

2001 übernahm die *Deutsche Regionaleisenbahn GmbH* (DRE) den Abschnitt Dannenberg - Lüchow. Die gemeinsam mit dem Landkreis Lüchow-Dannenberg

Rahmenbedingungen: Während der Betrieb für die *DRE* wirtschaftlich tragfähig sein musste, durften dem Landkreis keine Mehrkosten zum Busverkehr entstehen. Daher wurden auf der *Jeetzeltalbahn* nur bis 2014 tageweise Ausflugsfahrten angeboten. Danach konnten keine Züge mehr finanziert werden.

c) Maßnahmen beim *VD-T*

Überregionale Bedeutung hätte die *Wendlandbahn* auch beim *VD-T* nicht erreicht, da die Umsteigeverbindungen über Hamburg und Uelzen schneller sind. Man hätte sich bis 2010 auf die KBS 105 konzentriert und zu einer attraktiven RE-Querverbindung von Uelzen über Dannenberg und Ludwigslust nach Schwerin ausgebaut. Für den Binnenverkehr zwischen Lüneburg, Dannenberg und Salzwedel gäbe es vertaktete *Regio-Buslinien*.

Der *VD-T* hätte zudem die kompletten 89,6 km von Lüneburg nach Salzwedel langfristig für Bahnzwecke gesichert und jedes Unternehmen unterstützt, das Interesse an regelmäßigem Güter- oder Personenverkehr zeigt. (Ein möglicher Zugfahrplan steht bei der KBS 321.)

	7.39 7.49 8.08		8.39 8.49 9.08		Hamburg Hbf Hamb.-Harburg Lüneburg 100	10.21 10.11 9.52		11.21 11.11 10.52		12.21 12.11 11.52
					Bus					
	8.13 8.23 8.34 8.43		9.13 9.23 9.34 9.43		km Lüneburg Bf 7 Barendorf 16 Bavendorf 22,5 Dahlenburg	9.47 9.36 9.25 9.16		10.47 10.36 10.25 10.16		11.47 11.36 11.25 11.16
ab 8.08 8.16 8.26 8.33	8.52 9.06 > > 9.26	ab 9.08 9.16 9.26 9.33	9.52 10.06 > > 10.26	ab 10.08 10.16 10.26 10.33	29 Oldendorf (Gö) 40 Metzingen 46 Hitzacker (Elbe) 53 Penkefitz 57,5	9.07 8.53 > > 8.34	an 9.51 > > 9.24	10.07 9.53 > > 9.34	an 10.51 10.41 10.30 10.24	11.07 10.53 > > 10.34
8.35 8.47 8.55 9.04	an 	9.35 9.47 9.55 10.04	an 	10.35 10.47 10.55 11.04	km 8 Jameln 14 Grabow 20 Lüchow	ab 	9.25 9.12 9.04 8.55	ab 	10.25 10.12 10.04 9.55	ab
9.13 9.19 9.28		10.13 10.19 10.28		11.13 11.19 11.28	26 Wustrow 30 Lübbow 36 Salzwedel Bf		8.46 8.40 8.32		9.46 9.40 9.32	
9.34 > 10.06 10.27	9.45 10.26 	10.34 > 11.06 11.27	10.45 11.26 	11.34 > 12.06 12.27	Salzwedel Stendal 105 Klötze Oebisfelde 321	8.15 7.34 	8.26 > 7.53 7.33	9.15 8.34 	9.26 > 8.53 8.33	10.15 9.34

104 (Hannover -) Uelzen - Dannenberg - Ludwigslust (- Schwerin)

a) Uelzen - Dannenberg

Der Bau einer Bahnverbindung von Uelzen nach Dannenberg wurde lange Jahre abgelehnt, da es schon andere Linien wie die KBS 103 gab und das „Verkehrsbedürfnis“ den Verantwortlichen nicht ausreichte. Erst 1911 genehmigte der Minister für öffentliche Arbeiten in Berlin das Projekt. Die Vermessungsarbeiten begannen im Sommer 1914 und wurden durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen. Schließlich dauerte es nochmals zehn Jahre bis zum 15.4.24, bis die 42 km lange Verbindung eröffnet wurde.

Durch die Anschlüsse über Dörnitz nach Ludwigslust und Wittenberge erreichte sie auch überregionale Bedeutung und während des Zweiten Weltkrieges war ein zweigleisiger Ausbau geplant. 1945 wurden aber die Verbindungen nach Mecklenburg unterbrochen und die Strecke nur noch als Nebenbahn betrieben. Der letzte Personenzug fuhr am 30.5.75 und der letzte Güterzug im Frühjahr 1993, am 1.6.96 folgte die offizielle Stilllegung.

2018 wurde das Gleis von Oetzen (km 11,3) bis Stötze (km 21,0) abgebaut. Ansonsten war die Strecke auch 2020 noch fast vollständig erhalten. An mehreren Straßenkreuzungen wurde der Schienenstrang getrennt oder mit Asphalt überdeckt. Nur den kurzen Abschnitt von Uelzen bis zum Elbe-Seitenkanal nutzen noch die Hafenbahn Uelzen zum Rangieren und die *metronom Eisenbahngesellschaft* zum Abstellen von Zügen.

b) Dannenberg - Dömitz - Ludwigslust

Die *Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn* eröffnete 1890 die Strecke Ludwigslust - Dömitz als Teilstück einer geplanten Verbindung nach Uelzen. In Dömitz fuhr bereits die 1873 eröffnete KBS 103 von Wittenberge nach Lüneburg. Die erhoffte überregionale Bedeutung erreichte die Strecke aber nicht.

In den 1930er Jahren gab es neben 5 bis 6 Zugpaaren, die teilweise bis Parchim fuhren, ein Eilzugpaar Rostock - Uelzen. 1945 wurde die Elbbrücke zerstört und die östlich der Elbe gelegene Verbindung nach Wittenberge abgebaut (→ KBS 103). Die Stichstrecke nach Ludwigslust wurde daher zur einzigen Bahnverbindung der Elbstadt Dömitz. Zu DDR-Zeiten fuhren 4 bis 5 Personenzüge pro Tag und Richtung.

Nach der „Wende“ wurde das Angebot 1993 zwar zu einem angenäherten Zweistundentakt verdichtet, die Elbbrücke über die ehemalige innerdeutsche Grenze

aber nicht wieder aufgebaut. Das bedeutete das Todesurteil für die Stichstrecke zum 3.000-Einwohner-Städtchen Dömitz.

Während jahrzehntelang ausschließlich lokbespannte Züge fuhren, kamen in den letzten Betriebsjahren Triebwagen der Baureihe 771/772 und zuletzt 628 nach Dömitz. Am 1.1.97 wurde der Güterverkehr und am 27.5.00 der Personenverkehr eingestellt und die Strecke am 11.4.01 schließlich offiziell stillgelegt.

8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	Hamburg Hbf	9.51	10.21	10.51	11.21	11.51
8.40	9.08	9.40	10.08	10.40	Lüneburg	9.20	9.52	10.20	10.52	11.20
8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	Uelzen 100	9.01	9.31	10.01	10.31	11.01
8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	Hannover Hbf	9.49	10.19	10.49	11.19	11.49
8.32	9.01	9.32	10.01	10.32	Celle	9.28	9.59	10.28	10.59	11.28
8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	Uelzen 100	9.01	9.31	10.01	10.31	11.01
RE		RE		RE	Zug	RE		RE		RE
9.03	9.35	10.03	10.35	11.03	km Uelzen	8.57	9.25	9.57	10.25	10.57
	9.43		10.43		6,6 Molzen		9.16		10.16	
	9.50		(B)		11,3 Oetzen		(B)		10.09	
	10.00		v.li.		> Schwemnitz		w.re.		9.59	
9.18	10.15	10.18	10.21	11.18	27,7 Zernien	8.41	9.38	9.41	9.44	10.41
	w.re.		10.31		37,4 Karwitz		9.28		v.li.	
			10.38		Prisser (P)		9.21			
9.29		10.29	10.45	11.29	45,9 Dannenberg	8.31	9.15	9.31		10.31
9.31		10.31	10.50	11.31	Quickborn	8.29	9.10	9.29		10.29
			10.57		Dömitz		9.03			
9.39		10.39	11.10	11.39	56,8 Dömitz	8.20	8.50	9.20		10.20
			11.17		62,1 Neu Kaliß		8.43			
			11.23		66,4 Malliß		8.37			
			11.34		73,5 Eldena		8.26			
			11.45		80,7 Alt Karstädt		8.15			
9.56		10.56	11.55	11.56	87,1 Ludwigslust	8.04	8.05	9.04		10.04
10.04		11.04		12.04	Ludwigslust 181	7.56		8.56		9.56
10.25		11.25		12.25	Schwerin Hbf	7.35		8.35		9.35
11.15		12.15		13.15	Lübeck Hbf	6.45		7.45		8.45
10.01		11.01		12.01	Ludwigslust 200	7.59		8.59		9.59
10.50		11.50		12.50	Berlin-Spandau	7.10		8.10		9.10
10.59		11.59		12.59	Berlin Hbf	7.01		8.01		9.01

Der Bahnhof *Dannenberg* heißt in der Realität *Dannenberg Ost*, weil es auch noch den Bahnhof *Dannenberg West* in km 42,0 gibt.

(B) Ab Molzen steuern die Busse zweistündlich andere Ziele an, weil das Fahrgastaufkommen parallel zu den RE nicht für einen Stundentakt reicht.

(P) In Prisser hat man Anschluss zu den Bussen von / nach Salzwedel.

Anfang 2006 kaufte eine thüringische Verwertungsfirma die Strecke und begann im Juli mit dem Abbau der Gleise. Nach einem Jahr war er weitgehend abgeschlossen. 2011 wurde der Schotter zur Wiederverwendung im Straßenbau abgetragen.

c) Maßnahmen beim **VD-T**

Der **VD-T** hätte nach der „Wende“ die Verkehrssituation zwischen Hamburg, Schwerin, Wittenberge und Uelzen ganzheitlich betrachtet. Überregionaler Bedarf bestand vor allem für die Achsen Uelzen - Dannenberg - Ludwigslust und Uelzen - Salzwedel - Stendal (→ KBS 106). Daher hätte man nicht nur für die Straße, sondern auch für die Bahnlinie wieder eine Elbbrücke bei Dömitz errichtet. Von Dannenberg nach Uelzen würden RE mit bis zu 140 km/h fahren und dafür die Verbindung nach Lüneburg auf Busbedienung umgestellt. (→ KBS 103).

Durchgehende „Flügelzüge“ verbinden Hannover mit Schwerin in 2:14 Stunden. Das ist nur 9 Minuten langsamer als mit ICE und IR (Hannover 8:33 - Hamburg 9:33 bis 9:37- Schwein 10:38) und trägt somit auch zur dringend erforderlichen Entlastung des Knotens Hamburg bei.



Salzwedel hatte bis 2004 einen Bahnhof mit viel Betrieb. Nach der Stilllegung aller Zweigstrecken halten in der Realität nur noch die Züge der KBS 105 nach Uelzen und Stendal. Vier Gleise an zwei Inselbahnsteigen sind dafür überdimensioniert und zwingen alle Fahrgäste unnötigerweise dazu, die Unterführung zu benutzen (Bild von Sören Heise, 2015)

105 Uelzen - Wieren - Salzwedel - Stendal

Die Strecke Uelzen - Stendal wurde 1873 als Teil der direkten Verbindung von Berlin zur Marinebasis Wilhelmshaven eröffnet und mit der KBS 113 als *Amerikalinie* bekannt. 1945 unterbrach die innerdeutsche die Gleise zwischen Nienbergen und Bergen an der Dumme. In zwei Phasen wurde von 1946 bis in die 1980er Jahre das zweite Streckengleis entfernt: Zuerst von Wieren bis Nienbergen und später von Wieren bis Uelzen.

In der späteren DDR verkehrten zunächst zwischen Stendal und Bergen wieder Züge. Da der Bahnhof Bergen nur 1,2 km von der Grenze entfernt lag, endete der Betrieb westlich von Salzwedel am 7.10.51. Zwischen Stendal und Salzwedel wurde ebenfalls ein Streckengleis zurückgebaut.

Nach der Öffnung der Grenze 1990 kam der Wiederaufbau Stendal - Salzwedel als Nummer 3 in die Liste der *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*. Die auf der alten Trasse vollständig neu gebaute Strecke wurde 1999 als eingleisige, elektrifizierte Hauptbahn wieder in Betrieb genommen. Leider wurden dabei alle Neben- und Ladegleise zurückgebaut und die Kreuzungsmöglichkeiten so reduziert, dass lokaler Güterverkehr nicht mehr möglich ist.

Die 37 km von Hohenwulsch bis Salzwedel und 1 km westlich vom Bahnhof Kläden bekamen wieder zwei Gleise. 2013 folgte im Rahmen des *Sofortprogramms Seehafen-Hinterland-Verkehr* ein zweites Gleis im Uelzener Ortsteil Veerßen, damit die Güterzüge ohne Kreuzung nordwärts nach Hamburg fahren können. Weitere Ausbauten folgten und ab 2028 soll die KBS 106 durchgehend zweigleisig sein.

2010 fuhr die RE-Linie 20 meist mit Loks der Baureihe 146 und Doppelstockwagen im Zweistundentakt: Sie hielt vier mal zwischen Uelzen und Salzwedel und fuhr dann nonstop nach Stendal, das sie in 66 Minuten erreichte. Die RB-Linie 29 fuhr mit Triebwagen der Baureihe 425 im Zweistundentakt (und montags bis freitags nachmittags ungefähr stündlich): Sie brauchte mit sieben Unterwegshalten von Salzwedel nach Stendal 42 Minuten. Bis zum 13.12.14 kam der *EuroCity* „Wawel“ Hamburg - Berlin - Breslau - Krakau und seit April 2014 der *Interregio-Express* Hamburg - Berlin hinzu. Bei Störungen auf der KBS 170 Hamburg - Berlin wird häufig über Uelzen und Stendal umgeleitet.

Der Haltepunkt Meßdorf wird seit dem zweigleisigen Ausbau nicht mehr bedient, weil ein zweiter Bahnsteig für nur 30 Ein- und Aussteigern pro Tag zu teuer erschien. Die ersatzlose Abbestellung der RB konnte die Region hingegen verhindern. Sie hätte bedeutet, dass Steinfeld, Kläden, Brunau-Packebusch und Pretzier

geschlossen werden. Die RE nutzen täglich 1.200 und an Wochenenden 1.400 Fahrgäste, die RB nur 200 bis 300.

Der **VD-T** hätte die KBS 105 etwas bescheidener als in der Realität ausgebaut: Für optimale Anschlüsse in Uelzen (*Integraler Taktknoten* Minute 00) und Stendal (als *Flügelzug* weiter nach Magdeburg sowie *Integraler Taktknoten* Min.30) haben die RB 74 Minuten Zeit.

Dafür braucht man zweigleisige Begegnungsabschnitte zwischen Schnega und Bergen (6 km) sowie südlich von Brunau-Packebusch (7 km). Hinzu kommen 5 km bei Salzwedel für zusätzlich zwei vertaktete [Container-Linienzüge](#) pro Stunde und Richtung ohne lange Aufenthalte.

7.08	7.41	8.08	8.41	9.08	Hannover Hbf	10.52	11.19	11.52	12.19	12.52
7.33	8.01	8.33	9.01	9.33	Celle	10.27	10.59	11.27	11.59	12.27
7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	Uelzen 100	10.01	10.31	11.01	11.31	12.01
7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	Hamburg Hbf	10.51	11.21	11.51	12.21	12.51
7.41	8.08	8.41	9.08	9.41	Lüneburg	10.19	10.42	11.19	11.42	12.19
7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	Uelzen 100	10.01	10.31	11.01	11.31	12.01
RB	RE	RB	RE	RB	Zug	RB	RE	RB	RE	RB
8.04	8.33	9.04	9.33	10.04	km Uelzen	9.56	10.27	10.56	11.27	11.56
8.11	I	9.11	I	10.11	9,2 Stederdorf	9.48	I	10.48	I	11.48
8.15	8.42	9.15	9.42	10.15	13,8 Wieren	9.44	10.17	10.44	11.17	11.44
8.20	>	9.20	>	10.20	21,3 Soltendieck	9.39	>	10.39	>	11.39
8.26	Gif-	9.26	Gif-	10.26	31,3 Schnega	9.33	Gif-	10.33	Gif-	11.33
8.31	horn	9.31	horn	10.31	37,3 Bergen (Dumme)	9.28	horn	10.28	horn	11.28
8.39		9.39		10.39	50,4 Salzwedel	9.20		10.20		11.20
8.40		9.40		10.40	58,1 Pretzier (Altmark)	9.19		10.19		11.19
8.45		9.45		10.45	67,0 Fleetmark	9.14		10.14		11.14
8.51		9.51		10.51	75,5 Brunau-Packeb.	9.08		10.08		11.08
8.57	Klötze	9.57	Klötze	10.57	87,5 Hohenwulsch	9.02	Klötze	10.02	Klötze	11.02
9.04	>	10.04	>	11.04		8.55	>	9.55	>	10.55
>	9.50	>	10.50	>	> Bismark (Altm)	>	9.09	>	10.09	>
9.08	10.01	10.08	11.01	11.08	92,7 Kläden	8.51	8.58	9.51	9.58	10.51
I	10.08	I	11.08	I	98,4 Schönfeld (Altm)	I	8.51	I	9.51	I
<	10.16	<	11.16	<	< Uenglingen	<	8.43	<	9.43	<
9.18	10.25	10.18	11.25	11.18	107,5 Stendal	8.42	8.35	9.42	9.35	10.42
9.22	10.31	10.22	11.31	11.22	Stendal 325	8.38	8.29	9.38	9.29	10.38
9.33	>	10.33	>	11.33	Tangerhütte	8.26	>	9.26	>	10.26
9.57	<	10.57	<	11.57	Magdeburg Hbf	8.03	<	9.03	<	10.03
	11.10		12.10		Berlin-Spandau		7.50		8.50	
	11.20		12.20		Berlin Hbf		7.40		8.40	

➤ Die Triebwagen fahren als *Flügelzüge* exakt stündlich von Bremen (z.B. ab 8:09 Uhr) über Soltau 9:12, Uelzen 10:04, Salzwedel 10:40, Stendal 11:22, Magdeburg 12:02 und Halle 13:01 nach Leipzig (an 13:27 Uhr). Sie stellen zahlreiche attraktive Direktverbindungen her und können einen Markennamen wie *Amerikalinie* bekommen.

➤ In Wieren werden die Anschlüsse von Salzwedel nach Gifhorn leider knapp verpasst. Ersatz bieten die Busse der KBS 107 von Salzwedel nach Wittingen.

➤ Im Gegensatz zur Realität halten die RB auch in Bergen (Dumme). Zwischen den Abfahrten nach Uelzen und Stendal liegen nur 3 Minuten, was sehr gute Anschlüsse für Busse in die Umgebung ermöglicht.

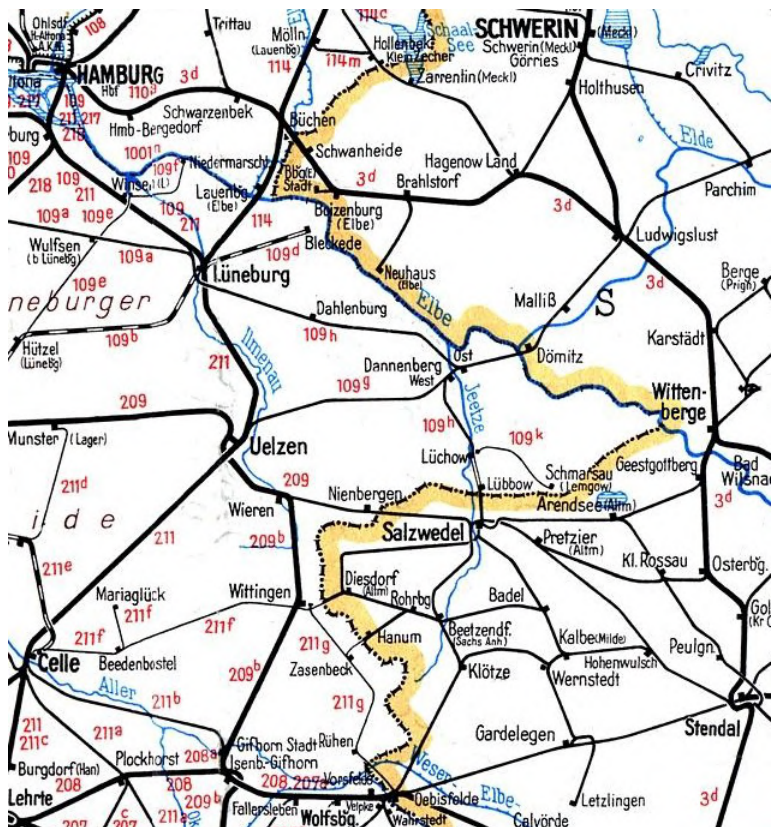
➤ Salzwedel hatte vor der „Wende“ 23.000 Einwohner und am Bahnhof kamen Züge aus vier Richtungen an. Es dominierte der Zielverkehr in die Kreisstadt, wobei die Reisen aus heutiger Sicht sehr lange dauerten: Nach Wittenberge (48 km) 80 bis 100 Minuten, nach Stendal (57 km) 65 bis 80 Minuten, nach Oebisfelde (59 km) 90 bis 110 Minuten und nach Diesdorf (36 km) 85 bis 95 Minuten.

Die Verbindung nach Uelzen wurde 1999 reaktiviert, dafür aber bis 2004 die drei Zweigstrecken stillgelegt. Seither halten in Salzwedel nur noch die Züge der KBS 105 nach Uelzen und Stendal. Vier Gleise an zwei Inselbahnsteigen sind dafür überdimensioniert und zwingen alle Fahrgäste unnötigerweise dazu, die Unterführung zu benutzen. Beim **VD-T** gäbe es „nur“ 2 ½ Außenbahnsteige an den Gleisen 1, 4 und 1a (für die KBS 321), die man jeweils aus einer Richtung ebenerdig erreicht.

➤ Der Bahnhof Hohenwulsch besaß umfangreiche Gleisanlagen, weil dort bis 2001 die Personenzüge von und nach Kalbe (Milde) wendeten (→ KBS 322). Beim **VD-T** verliert er die Anschlussfunktion an Kläden.

➤ In Kläden halten beim **VD-T** auch die Busse der KBS 322 Klötze - Kalbe - Stendal. Deren Fahrgäste kommen wesentlich schneller nach Magdeburg, wenn sie in Kläden in die RB umsteigen.

➤ Im Gegensatz zur Realität bedienen die RB Schönfeld (in km 98,4) nicht, weil der Ortsteil 2010 nur knapp 100 Einwohner zählte. Die Busse halten auf der Landesstraße 15 etwa 500 Meter weiter entfernt und erschließen auch Steinfeld (220), Schernikau (300) und Uenglingen (1.000 Einw.).



Auszug aus dem DB-Kursbuch 1956:

Es zeigte auf beiden Seiten der gelb markierten „Zonengrenze“ noch ein sehr dichtes Schienennetz.

106 Uelzen - Wieren - Wittingen - Gifhorn (- Braunschweig)

Der erste Güterzug fuhr am 1.3.1889 von Gifhorn-Isenbüttel nach Meine und der erste Personenzug am 1.7.1890 auf diesem Abschnitt. Nördlich davon wurde zunächst die Teilstrecke nach Triangel eröffnet (Güter 1.5.1889 und Personen 1.11.1889). Die südliche Verbindung nach Braunschweig ging am 1.7.1894 und die nördliche Verbindung nach Wieren am 1.9.1900 in Betrieb.

Von Braunschweig kommende Züge fuhren zunächst von Westen her in den Bahnhof Isenbüttel-Gifhorn (heute: Gifhorn) ein. Dort mussten sie zur Weiterfahrt nach Uelzen die Fahrtrichtung ändern. Dank einer weiträumigen Umtrassierung erreichen die Züge Gifhorn seit 1913 von Osten her und sparen dadurch Zeit.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die früher zweigleisige Hauptbahn schrittweise zur eingleisigen Nebenbahn zurückgebaut. Einige Haltepunkte und Bahnhöfe

wurden für Personenzüge geschlossen, viele Güterverkehrsanlagen aufgegeben und wärterbediente Schranken durch automatische Bahnübergänge ersetzt.

Ursprünglich hatten Schönewörde und Vorhop eine gemeinsame Station (die Schönewörde hieß) am Bahnübergang der Straße zwischen beiden Orten. Nach der Höherlegung der Gleise zur Überbrückung des *Elbe-Seitenkanals* ersetzte eine Brücke den Bahnübergang und beide Orte bekamen nähere Haltepunkte.

Bis etwa 1994 gab es in Meine ein Nebengleis zur Zuckerfabrik, das bis Ende der 1970er Jahre während der Rübenkampagne intensiv genutzt wurde. Im Frühjahr 2008 wurden die innerörtlichen Bahnübergänge in Meine erneuert und die Brücke über den Mittellandkanal bei Bechtsbüttel saniert.

DB Regio betrieb die KBS 106 bis 2014 mit Dieseltriebwagen der Baureihe 628. Der Fahrplan war durch den Zweistundentakt und den frühen Betriebsschluss wenig attraktiv. Die Übernahme durch die in Soltau ansässige Eisenbahngesellschaft *erixx* bemerkte man zunächst nur durch die neuen Triebwagen vom Typ *LINT 54*. Der Fahrplan wurde nur geringfügig verbessert.

Von 2011 bis 2020 wurde die Strecke abschnittsweise von Grund auf saniert. An den Stationen Gifhorn Stadt, Neudorf-Platendorf, Wahrenholz und Kneesebeck passte man die Bahnsteige ganz oder teilweise an die Einstiegshöhe der neuen Triebwagen an. In Gifhorn Stadt wurden die Bahnsteige 1 und 2 in bisheriger Lage vollständig erneuert, Bahnhofstraße mit ZOB ausgebaut und die Parkplätze erweitert. Der Haltepunkt Rötgesbüttel wurde durch einen Bahnhof 300 m weiter südlich ersetzt, um auch dort Zugkreuzungen zu ermöglichen. Seit dem 13.12.20 fahren die Züge stündlich, halten allerdings nicht mehr in *Neudorf-Platendorf*.

Bis 2010 gab es Planungen für eine *RegioStadtBahn* (RSB) von Braunschweig bis Gifhorn Stadt: Dafür sollten einige Stationen neu gebaut und die Züge in dichteren Takten fahren. Langfristig war auch die Verlängerung nach Uelzen im Gespräch. Das Vorhaben scheiterte an deutlich gestiegenen Fahrzeugkosten und der dadurch nicht mehr erreichbaren Wirtschaftlichkeit.

Um die Attraktivität auch ohne *RSB* zu steigern, entwickelte der *Zweckverband Großraum Braunschweig* (ZGB) das „Regionalbahnkonzept 2014+“. Dieses enthielt neue Fahrzeuge und einen konsequenten Stundentakt für die RB nach Uelzen sowie eine bessere Verknüpfung mit der Braunschweiger Stadtbahn in Gliesmarode.

Langfristig sollen die Züge bis Gifhorn Stadt im Halbstundentakt fahren. Das erfordert einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof in Kralenriede sowie eine abschnittsweise Beschleunigung von 80 km/h auf 100 km/h. Zur Durchbindung der RB-

Linien RB 44 und RB 45 aus dem Süden Braunschweigs bis Glesmarode plant der ZGB dort den Bau eines dritten Bahnhofsgleises. Am 28.3.19 vereinbarten die *Landesnahverkehrsgesellschaft*, der ZGB und die DB die Stationen Bienrode und Isenbüttel für Personenzüge zu reaktivieren.

Beim **VD-T** hätte es schon bis 2010 einen ganztägigen Stundentakt zwischen Uelzen, Gifhorn und Braunschweig gegeben. Die RE brauchen 82 Minuten für die 101 km und fahren als „Flügelzüge“ nach Hamburg durch (→ KBS 100). Ihre Begegnungen in Wittingen und Gifhorn Süd klappen mit der vorhandenen Infrastruktur und es entstehen *Integrale Taktknoten* mit sehr guten Anschlüssen zu anderen Zügen und Bussen.

Für die zusätzlichen RB ab Wahrenholz hätte der Bahnhof Neudorf-Platendorf ein etwa 2 km langes Ausweichgleis mit einem 100 m langen Seitenbahnsteig in der Mitte bekommen.

7.41		8.41		9.41	Hannover Hbf	10.19		11.19		12.19
8.01		9.01		10.01	Celle	9.59		10.59		11.59
8.29		9.29		10.29	Uelzen 100	9.31		10.31		11.31
7.39		8.39		9.39	Hamburg Hbf	10.21		11.21		12.21
8.08		9.08		10.08	Lüneburg	9.42		10.42		11.42
8.29		9.29		10.29	Uelzen 100	9.31		10.31		11.31
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.34		9.34		10.34	km Uelzen	9.26		10.26		11.26
					9,2 Stederdorf					
8.43		9.43		10.43	13,8 Wieren	9.16		10.16		11.16
8.49		9.49		10.49	21,3 Bad Bodenteich	9.10		10.10		11.10
8.58		9.58		10.58	33,8 Wittingen	9.01		10.01		11.01
9.01		10.01		11.01	39,8 Knesebeck	8.58		9.58		10.58
9.06		10.06		11.06	43,8 Vorhop	8.53		9.53		10.53
?		?		?	46,5 Schönewörde	?		?		?
9.12	ab	10.12	ab	11.12		8.47	an	9.47	an	10.47
9.15	9.33	10.15	10.33	11.15	49,6 Wahrenholz	8.44	9.27	9.44	10.27	10.44
	38/41		38/41		56,3 Neudorf-Platend.		18/21		18/21	
	9.45		10.45		61,1 Triangel		9.14		10.14	
9.25	9.49	10.25	10.49	11.25	65,4 Gifhorn Stadt	8.34	9.10	9.34	10.10	10.34
9.29	9.53	10.29	10.53	11.29	68,9 Gifhorn Süd	8.31	9.06	9.31	10.06	10.31
9.31	10.01	10.31	11.01	11.31	Gifhorn Süd 334	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29
9.39	10.10	10.39	11.10	11.39	Meine	8.20	8.49	9.20	9.49	10.20
9.56	10.26	10.56	11.26	11.56	Braunschweig Hbf	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04
9.35	9.57	10.35	10.57	11.35	Gifhorn Süd 320	8.24	9.02	9.24	10.02	10.24
9.45	10.12	10.45	11.12	11.45	Wolfsburg	8.15	8.47	9.15	9.47	10.15
10.26	11.17	11.26	12.17	12.26	Stendal	7.34	7.43	8.34	8.43	9.34

107 Wittingen - Dähre - Salzwedel

Bei der KBS 322 wird das dichte Schienennetz beschrieben, das bis 1922 in der Altmark und den benachbarten Regionen entstand. Die knapp 50 km lange Reise von Wittingen nach Salzwedel war bis 1945 per Zug mit Umsteigen in Diesdorf oder Wieren möglich, dann unterbrach die innerdeutsche Grenze die Gleise (→ Grafik bei KBS 322).

Zwischen Diesdorf, Dähre und Salzwedel fuhren ab 1963 Schienenbusse der *DR*-Baureihe 171. 1979 war der Oberbau ab Dähre so schlecht, dass die *DR* den Betrieb einstellte und Busse als Ersatz fuhren. Wegen der landesweiten Treibstoffknappheit und des relativ hohen Güteraufkommens wurden die 14 km 1982 aber doch saniert und reaktiviert. Nach der „Wende“ ging die Nachfrage erheblich zurück. Am 23.5.93 stellte die *DR* den Gesamtverkehr Dähre - Diesdorf ein, Ende 1994 folgten die Güterzüge und Ende 1995 die Personenzüge auf den 22 km ab Salzwedel. Zum 1.4.97 wurde die Strecke stillgelegt und 2004 die Gleise entfernt.

6.39	7.39	8.39	9.39		<i>Hamburg Hbf</i>	10.21	11.21	12.21	13.21
7.34	8.34	9.34	10.34		<i>Uelzen</i>	9.26	10.26	11.26	12.26
7.58	8.58	9.58	10.58		<i>Wittingen 106</i>	9.01	10.01	11.01	12.01
6.41	7.41	8.41	9.41		<i>Hannover Hbf</i>	10.19	11.19	12.19	13.19
7.03	8.03	9.03	10.03		<i>Celle</i>	9.57	10.57	11.57	12.57
7.56	8.56	9.56	10.56		<i>Wittingen 108</i>	9.04	10.04	11.04	12.04
					Bus				
8.05	9.05	10.05	11.05	km	Wittingen Bf	8.55	9.55	10.55	11.55
8.13	9.13	10.13	11.13	5,5	Waddekath	8.46	9.46	10.46	11.46
8.22	9.22	10.22	11.22	12	Diesdorf	8.37	9.37	10.37	11.37
8.32	9.32	10.32	11.32	18	Dähre	8.27	9.27	10.27	11.27
8.39	9.39	10.39	11.39	23,5	Langenapel	8.20	9.20	10.20	11.20
>	9.43	>	11.43	> 27	Henningen	8.16	>	10.16	>
<	9.49	<	11.49	< 31	Bombeck	8.10	<	10.10	<
>	9.56	>	11.56	> 36	Groß Gerstedt	8.03	>	10.03	>
8.46	<	10.46	<	28,5 <	Wallstawe	<	9.13	<	11.13
8.54	>	10.54	>	34 >	Evestorf	>	9.05	>	11.05
8.59	<	10.59	<	38 <	Kemnitz	<	9.00	<	11.00
9.05	10.02	11.05	12.02	41,5 40	Salzw. Reitstadion	7.57	8.54	9.57	10.54
9.11	10.08	11.11	12.08	44 42,5	Salzwedel Bf	7.52	8.49	9.52	10.49
9.17	10.17	11.17	12.17		<i>Salzwedel 105</i>	7.43	8.43	9.43	10.43
9.56	10.56	11.56	12.56		<i>Uelzen</i>	7.04	8.04	9.04	10.04
9.19	10.19	11.19	12.19	km	Salzwedel Bf	7.41	8.41	9.41	10.41
9.23	10.23	11.23	12.23	2	- Kämmergeiche	7.36	8.36	9.36	10.36
9.29	10.29	11.29	12.29	5	- Fuchsberg KKS	7.31	8.31	9.31	10.31

Auch der **VD-T** hätte die Personenzüge in der dünn besiedelten Region nicht retten können, weil das Fahrgastpotenzial zu gering ist. Allerdings wäre das Ersatzangebot mit stündlichen *Regiobussen* wesentlich attraktiver. Zwischen Langenapel und Salzwedel gäbe es abwechselnde Laufwege, um möglichst viele kleine Orte wenigstens zweistündlich zu erschließen. Wobei es in Langenapel Anschlüsse „übers Eck“ z.B. von Bombeck nach Evestorf gäbe.

108 (Hannover -) Celle - Steinhorst - Wittingen

Die nach langwierigen Bemühungen um eine Bahnstrecke gegründete *Kleinbahn Celle-Wittingen AG* nahm den Betrieb am 16.8.1904 auf. Ab 1905 nutzte die *Kleinbahn Celle-Bergen* die ersten 2 km bis Celle Vorstadt mit. Am 20.7.12 wurde die Stichbahn Beedenbostel - Habighorst eröffnet, um die geplanten Salzbergwerke *Mariagluck* anzubinden. Nach einiger Verzögerung entwickelte sich der Kali-transport zum wichtigsten Transportgut der Strecke.

Verschiedene Munitionsanstalten und ein Luftwaffenflugplatz bei Dedelstorf sorgten in den 1930er Jahren und im Zweiten Weltkrieg für zusätzlichen Verkehr. 1944 wurde die Kleinbahn mit anderen Gesellschaften zu den *Osthannoverschen Eisenbahnen* (OHE) zusammengelegt, die seither den Betrieb führen.

Nach dem Krieg fuhren werktags meist vier und sonntags drei Personenzüge auf der Gesamtstrecke. In den 1950er-Jahren wuchs die Zahl auf sieben und vier Züge an. Zu dieser Zeit wurde an verschiedenen Stellen Rohöl gefördert und verladen, zeitweise fuhr täglich ein Öl-Ganzzug. Nach gründlicher Erneuerung konnte die *OHE* 1959 die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h anheben. Ab 1959 steuerten die Personenzüge in Celle den Bahnhof der *Bundesbahn* an, um das Umsteigen zu erleichtern. Neben dem Arbeiterverkehr zur Kaligrube *Mariagluck* war der Ausflugsverkehr von großer Bedeutung.

Die Kali- und Steinsalzförderung in *Mariagluck* wurde 1970 bzw. 1977 eingestellt, die Stichstrecke diente danach überwiegend zum Abstellen von Güterwagen. Für den Bau des *Elbe-Seitenkanals* wurde die Trasse 1973 zwischen Alt Isenhausen und Glüsing verlegt und bekam eine Brücke. Die meisten Personenzüge verkehrten zuletzt mit *MaK*-Großraumdieselmotorschienenwagen, die von Celle nach Wittingen durchschnittlich 75 Minuten brauchten.

Am 25.5.74 endete der Personenverkehr zwischen Wittingen und Steinhorst und am 24.6.76 auch auf dem Reststück bis Celle. Gelegentlich fuhren noch touristische Sonderzüge der *Braunschweigischen Landes-Museums-Eisenbahn-Gesellschaft* und der *Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg* (AVL).

Ende der 90er Jahre endeten die Rohöltransporte, 1999 wurde die Strecke im Bereich von Lachendorf für die Erweiterung eines Industriebetriebs nach Norden verlegt und am 8.11.05 wurde die Stichstrecke nach Habighorst endgültig stillgelegt. Im Herbst 2013 und Frühjahr 2014 wurde die Strecke mit einem 480 m langen Gleisneubau direkt ins Gleis 1 des Bahnhofs Wittingen eingeführt. Dazu wurden das Verbindungsgleis zwischen dem *OHE*-Bahnhof Wittingen-West und der DB sowie die ehemaligen *OHE*-Gleise 14-16 weitgehend zurückgebaut und das neue Gleis mit Einfahrsignal und vom Stellwerk Wittingen aus bedienter Weiche angeschlossen. Die alte Zufahrt zum Bahnhof Wittingen-West blieb als 400 m langes Abstellgleis mit Prellbock für die Abstellung von *erixx*-Triebwagen erhalten.

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb mit Zugleiter in Celle Nord nach der Fahrdienstvorschrift FV-NE betrieben. 2012 befuhr ein OHE-Güterzug dreimal wöchentlich die Gesamtstrecke. Zusätzlich verkehrte ein DB Cargo-Zug Montag bis Freitag zur Papierfabrik in Lachendorf. 2018 gab es regelmäßigen Güterverkehr noch montags bis freitags zwischen Celle und Groß Oesingen. Auch Wittingen und Knesebeck wurden von Hannover-Linden aus über Celle regelmäßig bedient.

6.39	7.39	8.39	<i>Hamburg Hbf</i>	10.21	11.21	12.21
7.31	8.31	9.31	<i>Uelzen</i>	9.29	10.29	11.29
7.59	8.59	9.59	<i>Celle 100</i>	9.01	10.01	11.01
7.41	8.41	9.41	<i>Hannover Hbf</i>	9.19	10.19	11.19
7.59	8.59	9.59	<i>Celle 100</i>	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Celle	8.57	9.57	10.57
8.06	9.06	10.06	2,0 Celle Vorstadt	8.53	9.53	10.53
8.09	9.09	10.09	4,0 Altenhagen	8.50	9.50	10.50
8.17	9.17	10.17	13,6 Lachendorf	8.42	9.42	10.42
8.20	9.20	10.20	16,0 Beedenbostel	8.39	9.39	10.39
8.24	9.24	10.24	20,4 Luttern	8.35	9.35	10.35
8.27	9.27	10.27	23,4 Eldingen	8.32	9.32	10.32
8.32	9.32	10.32	27,6 Steinhorst	8.27	9.27	10.27
8.36	9.36	10.36	32,0 Groß Oesingen	8.23	9.23	10.23
8.39	9.39	10.39	34,8 x Dedelstorf	8.20	9.20	10.20
8.41	9.41	10.41	36,8 x Repke	8.18	9.18	10.18
8.46	9.46	10.46	42,6 Hankensbüttel	8.13	9.13	10.13
8.51	9.51	10.51	47,1 Wittingen Hafen	8.08	9.08	10.08
8.56	9.56	10.56	52,1 Wittingen	8.04	9.04	10.04
9.05	10.05	11.05	<i>Wittingen</i>	7.55	8.55	9.55
9.35	10.35	11.35	<i>Dähre</i>	7.25	8.25	9.25
10.04	11.04	12.04	<i>Salzwedel</i>	6.56	7.56	8.56

Der **VD-T** hätte die KBS 109 zur elektrifizierten Hauptbahn mit bis zu 100 km/h ausgebaut. Der zweigleisige Begegnungsabschnitt Eldingen - Steinhorst erlaubt Zugkreuzungen ohne Zeitverlust.

Dadurch erreichen die Züge die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Celle und Wittingen. Zudem fahren sie als „Flügelzüge“ bis Hannover Hbf durch.

109 Celle - Plockhorst - Wendeburg - Braunschweig

Die bis Braunsch.-Gliesmarode 56,4 km lange eingleisige Nebenbahn wurde zwischen 1920 und 1923 eröffnet. Der Personenverkehr endete nördlich von Plockhorst 1962 und südlich davon 1971. Den Güterverkehr stellte die *DB* abschnittsweise von 1976 bis 1993 ein.

Nördlich von Harvesse wurden die Gleise größtenteils abgebaut und einige Grundstücke verkauft und überbaut. Für die Trasse in Braunschweig gibt es Überlegungen, sie bis Wipshausen in das Stadtbahnkonzept zu integrieren. Das scheiterte bisher zwar am Geldmangel, taucht aber immer wieder in Diskussionen auf.

Auf einer Rangliste möglicher Streckenreaktivierungen in Niedersachsen landeten die noch vorhandenen 11 km von Braunschweig bis Harvesse auf Platz 1. Bei der detaillierten Untersuchung erreichte das Projekt aber nur einen Kosten-Nutzen-Quotienten von 0,7 und wurde zurückgestellt. Der Landkreis Peine verabschiedete 2018 eine Resolution für die Reaktivierung des Personenverkehrs.

Der *Regionalverband Großraum Braunschweig* (RGB) möchte die Reaktivierung erneut untersuchen. Wenn das VW-Logistikzentrum bei Harvesse einen Gleisanschluss bekommt, verringern sich die Kosten für den Personenverkehr von 23,3 auf 19,5 Millionen Euro. Es soll jeweils ein Halbstunden- oder Stundentakt bis Wendeburg, Harvesse und Wipshausen untersucht werden.

Auch beim **VD-T** hätte der Wiederaufbau der KBS 109 nicht zu den Maßnahmen bis 2010 gehört. Er hätte aber schon 1985 die kompletten 56,4 km langfristig für Bahnzwecke gesichert und jedes Unternehmen unterstützt, das Interesse an regelmäßigem Güter- oder Personenverkehr zeigt.

110 Hamburg - Buchholz - Rotenburg (Wümme) - Bremen

Die *Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft* (CME) erbaute ihre 355 km lange Bahnlinie nach Hamburg von 1870 bis 1874. Als kürzeste Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der Millionenstadt Hamburg erreichte sie große Bedeutung und wurde bis 1908 durchgehend auf mindestens zwei Gleise ausgebaut. Die Elektrifizierung folgte bis 1968. Der Tag und Nacht rollende Güter- und Personenzüge sorgte für den Spitznamen *Rollbahn*.

1977 wurde Europas größter Rangierbahnhof in Maschen an der Hauptstrecke Hamburg - Hannover eröffnet. Die *Rollbahn* biegt weiter nördlich von der KBS 100 ab und Güterzüge von Maschen Richtung Bremen müssten in Harburg die Fahrt-

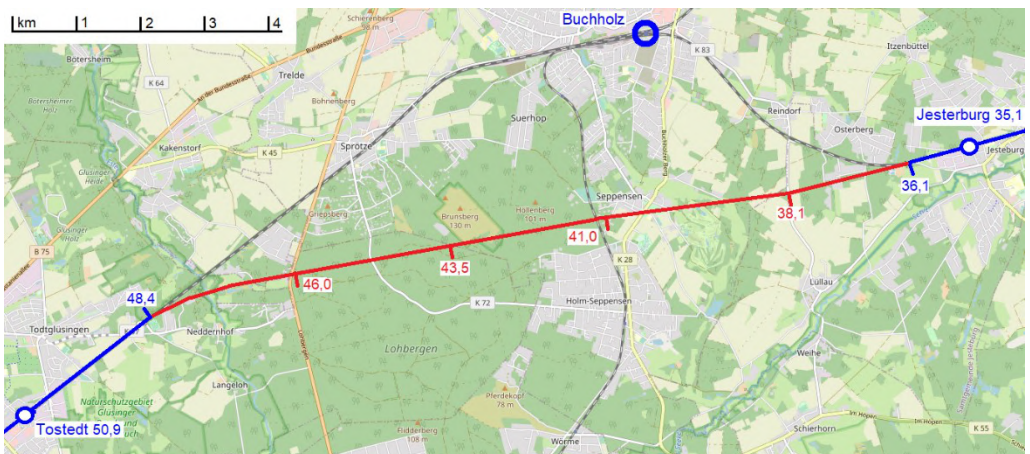
richtung wechseln. Um das zu vermeiden und die KBS 110 zu entlasten wurde die *Güterumgehungsbahn* von Maschen nach Buchholz gebaut. 23 km waren ganz neu und für die letzten 8 km ab Jesteburg Buchholz wurde die stillgelegte Nebenbahn Lüneburg - Buchholz zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Von 1978 bis 1985 ertüchtigte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die weitgehend geradlinigen 60 km zwischen Sprötze und Sagehorn schrittweise für 200 km/h. 1986 ging das dritte Gleis auf den 40 km von Buchholz bis Rotenburg (Wümme) in Betrieb, um die Güter- und Personenzüge besser zu trennen.

2010 fuhren zwischen Hamburg und Bremen den ganzen Tag über mindestens stündlich Fernverkehrszüge mit IC-Wendezuggarnituren und Lokomotiven der Baureihe 101. Vereinzelt *ICE-Sprinter* und private *Hamburg-Köln-Express-Züge* fuhren teilweise auf der 13 km kürzeren *Güterumgehungsbahn* an Bremen vorbei. Hinzu kamen in der Normalverkehrszeit jeweils stündliche RE und RB, die für die 116 km zwischen den beiden Hansestädten 69 bzw. 89 Minuten brauchten.

Der **VD-T** hätte die nördlichste Ost-West-Magistrale Deutschlands noch großzügiger als in der Realität ausgebaut:

➤ Die *Güterumgehungsbahn* ab Maschen ist 12 km länger und führt nicht nach Buchholz, sondern als *Südumfahrung für Buchholz* nach Tostedt. Die Fahrstrecke für Güterzüge verkürzt das um 3 km. Auch die ICE benutzen planmäßig diese Strecke mit 200 km/h. Sie ist zwar 7 km länger als über Buchholz, dort sind aber nur 160 km/h erlaubt. Beide Wege sind dadurch gleich schnell und erlauben ein flexibles Ausweichen bei Störungen.



➤ Auf rund 5 Gleis-km zwischen Jesterburg und Buchholz kann der **VD-T** verzichten. In Buchholz gibt es keine schnellen Zugdurchfahrten mehr und etwa die Hälfte der Bahnflächen wird nicht mehr gebraucht. Für die Personenzüge genügt ein Mittelbahnsteig und es ist kein Problem, wenn die RB Richtung Soltau stündlich das Gleis der Gegenrichtung kreuzen.

➤ Östlich von Tostedt sorgt eine Gleisbrücke bei km 49 dafür, dass sich ICE und Güterzüge von der *Südmufahrung Buchholz* und RB nach Zeven nicht in die Quere kommen.

➤ Die 30 km von Tostedt bis Rotenburg (Wümme) bekommen wie in der Realität drei Gleise. Allerdings bekommen alle Stationen „nur“ zwei leicht zugängliche Bahnsteige an den Außengleisen. In der Realität gibt es jeweils drei Bahnsteige, von denen immer zwei nur über eine Bahnsteigbrücke schwer zugänglich sind.

<i>Hamburg - Altona</i>	8.36					9.36					10.36
<i>Hamb. - Dammtor</i>	8.43					9.43					10.43
<i>Hamburg Hbf 140</i>	8.47					9.47					10.47
Zug	ICE	RE	RB	IR	RB	ICE	RE	RB	IR	RB	ICE
km Hamburg Hbf	8.50	9.04		9.24	9.44	9.50	10.04		10.24	10.44	10.50
12,0 Hamburg - Harburg	9.00	9.14		9.34	9.55	10.00	10.14		10.34	10.55	11.00
20,8 Hittfeld	>				10.01	>				11.01	>
26,2 Klecken	<				10.06	<				11.06	<
32,1 Buchholz	>	9.25		9.45	10.10	>	10.25		10.45	11.10	>
(Nordheide)	<	9.26		9.46	10.12	<	10.26		10.46	11.12	<
36,8 Sprötze	>				10.16	>				11.16	>
43,6 Tostedt		9.34			10.21		10.34			11.21	
57,7 Lauenbrück		9.43	↘		>		10.43	↘		>	
64,2 Scheeßel		9.48			Zeven		10.48			Zeven	
72,8 Rotenburg		9.54	Flügel	10.06			10.54	Flügel	11.06		
(Wümme)		9.56	9.58	10.07			10.56	10.58	11.07		
82,3 Sottrum			10.04					11.04			
90,2 Ottersberg (Han)			10.10					11.10			
97,8 Sagehorn			10.16	[19]				11.16			
> Bremen - Mahndorf		10.12	>				11.12	>			
103,5 Br.-Oberneuland		>	10.20	>			>	11.20	>		
108,4 Bremen-Horn		<	10.25	<			<	11.25	<		
115,6 Bremen Hbf	9.42	10.20	10.32	10.29		10.42	11.20	11.32	11.29		11.42
<i>Bremen Hbf 120</i>	9.44			10.31		10.44			11.31		11.44
<i>Osnabrück Hbf</i>	10.35			>		11.35			>		12.35
<i>Münster (Westf)</i>	10.58			>		11.58			>		12.58
<i>Dortmund Hbf</i>	11.26			Leer		12.26			Leer		13.26

➤ Die Gleisbelegung ist dadurch nicht so flexibel wie in der Realität. Deshalb sorgt eine neue Gleisbrücke im westlich vom Bahnhof Rotenburg (Wümme) dafür, dass sich Züge von Bremen und nach Verden (Aller) nicht in die Quere kommen.

➤ Die *Bremer Güterumgehungsbahn* wird durch eine neue Verbindungskurve bei Mahnsdorf häufiger als in der Realität genutzt: Die Fahrstrecke vom Hamburger zum Bremer Hauptbahnhof ist zwar 0,5 km länger, dank größerer Kurvenradien aber eine Minute schneller. Und der *InterRegio* (IR) Hamburg - Leer (Ostfriesl.) muss dadurch in Bremen nicht die Fahrtrichtung wechseln.

Für den Fernverkehr gäbe es beim **VD-T** zwischen Hamburg und Bremen neben dem stündlichen ICE nach Dortmund einen stündlichen IR nach Leer. Er benutzt in Bremen die neue Verbindungskurve bei Mahnsdorf und muss dadurch weder die Fahrtrichtung wechseln noch die voraus fahrende RB überholen.

Dortmund Hbf	6.34		Leer			7.34		Leer			8.34
Münster (Westf)	7.02		>			8.02		>			9.02
Osnabrück Hbf	7.25		>			8.25		>			9.25
Bremen Hbf 120	8.16		8.29			9.16		9.29			10.16
Zug	ICE	RB	IR	RB	RE	ICE	RB	IR	RB	RE	ICE
km Bremen Hbf	8.18		8.31	8.28	8.40	9.18		9.31	9.28	9.40	10.18
> Bremen-Horn			<	8.34	<			<	9.34	<	
< Br.-Oberneuland			>	8.39	>			>	9.39	>	
10,5 Bremen-Mahnsdorf				>	8.47				>	9.47	
18,3 Sagehorn			[40]	8.43					9.43		
25,9 Ottersberg (Han)				8.49					9.49		
33,8 Sottrum				8.55					9.55		
43,3 Rotenburg (Wümme)			8.52	9.01	9.03			9.52	10.01	10.03	
51,9 Schaeßel		Zeven		Flügel	9.05			9.53	Flügel	10.05	
58,4 Lauenbrück		>		↘	9.11		Zeven		↘	10.11	
					9.16		>			10.16	
72,5 Tostedt		8.38			9.25		9.38			10.25	
88,3 Jesterburg		>	>		>		>	>		>	
> Sprötze	<	8.43				<	9.43				<
< Buchholz (Nordheide)	>	8.47	9.13		9.33	>	9.47	10.13		10.33	>
> Klecken	<	8.49	9.14		9.34	<	9.49	10.14		10.34	<
< Hittfeld	>	8.53				>	9.53				>
111,4 Hamb.-Harburg	<	8.58				<	9.58				<
123,4 Hamburg Hbf	8.59	9.04	9.25		9.46	9.59	10.04	10.25		10.46	10.59
	9.10	9.16	9.36		9.57	10.10	10.16	10.36		10.57	11.10
Hamburg Hbf 140	9.13					10.13					11.13
Hamb. - Dammtor	9.17					10.17					11.17
Hamburg-Altona	9.24					10.24					11.24



Jörg Schäfer besuchte den Bahnhof Mahndorf am 27.3.17. Auf dem Bahnsteig der KBS 115 Richtung Bremen schoss er das Foto von der Wendeschleife für Straßenbahnen und Busse mit der Brücke der Bremer Güterumgehungsbahn im Hintergrund.

Für den Fernverkehr gäbe es beim **VD-T** zwischen Hamburg und Bremen neben dem stündlichen ICE nach Dortmund einen stündlichen IR nach Leer. Er benutzt in Bremen die neue Verbindungskurve bei Mahnsdorf und muss dadurch weder die Fahrtrichtung wechseln noch die voraus fahrende RB überholen.

Der RE fährt wie in der Realität stündlich, hält aber zwischen Tostedt und Rotenburg zwei mal und braucht 5 Minuten länger. Auch er benutzt die neue Verbindungskurve bei Mahnsdorf und bietet dort attraktive Anschlüsse zur KBS 115. In Rotenburg wird nachfragegerecht eine RB nach Bremen ab- bzw. angekuppelt, die den Zwischenstationen schnellere Verbindungen als in der Realität beschert.

Die stündlichen RB ab Hamburg werden beim **VD-T** in Buchholz „geflügelt“ und stellen dadurch stündliche Direktverbindungen über Soltau nach Hannover (→KBS 112) und über Tostedt nach Zeven (→KBS 113) her.

111 (Museumsbahn) **Winsen (Luhe) / Lüneburg - Hützel - Soltau**

Die *Kleinbahn Winsen-Evendorf GmbH* wurde 1906 eröffnet und 1910 bis Hützel verlängert. Dort hatte man ab 1913 Anschluss zur 57 km langen Kleinbahn Lüneburg - Soltau. Der Personenverkehr war mit drei bis vier täglichen Zugpaaren auf beiden Linien bescheiden. Ab 1933 war das *Niedersächsische Landeskleinbahnamt* für die Betriebsführung zuständig und beschaffte bis 1936 drei *Wismarer Schienenbusse*. Danach fuhren nur noch im Schüler- und Ausflugsverkehr lokbespannte Personenzüge. Am 11.7.44 wurde die *Osthannoversche Eisenbahn AG* gegründet und übernahm auch diese beiden Linien.

Ab 1950 gab es täglich fünf bis sechs Zugpaare, darunter auch Eiltriebwagen von Lüneburg nach Soltau oder Celle. Ab 28.5.61 steuerten die Züge in Soltau den *DB*-Bahnhof an, um das Umsteigen zu erleichtern. In Lüneburg konnten sich *DB* und *OHE* nicht einigen, weshalb es bei etwa zehn Minuten Fußweg blieb. Am 26.9.70 endete der Personenverkehr Lüneburg - Hützel, am 27.6.75 folgte Soltau - Schwindebeck und am 21.5.77 die übrigen Abschnitte.

Es fuhren aber weiterhin drei Güterzüge täglich: Die Saline in Lüneburg und das Volldüngerwerk in Embsen waren die wichtigsten Kunden. Letzteres verlud bis zur Produktionseinstellung 1989 bis zu einer Millionen Tonnen Dünger jährlich, das war fast ein Drittel des gesamten *OHE*-Frachtaufkommens. Die Zugzahlen gingen bis zur Jahrtausendwende auf drei pro Woche zurück, ab 2012 gab es keine regelmäßigen Züge mehr zwischen Lüneburg und Hützel. Seit 2017 fahren wieder Durchgangsgüterzüge mit Containern zum *Soltau Logistic Center* in Harber im Industriegebiet an der *Amerikalinie* (KBS 116).

Seit Ende 2008 wird der Ausbau der *Heidebahn* zur Entlastung der Hauptstrecke Hamburg - Hannover diskutiert. Anwohner protestieren dagegen und bekamen Ortsumfahrungen versprochen, falls es zu größeren Baumaßnahmen kommt. 2009 erklärte das Land Niedersachsen sich bereit, Geld zur Sanierung von Ausweichgleisen, Signalen und Sicherheitseinrichtungen bereitzustellen.

2014 kam Lüneburg - Soltau unter die acht Strecken in Niedersachsen, deren Reaktivierung des Personenverkehrs detailliert untersucht wurde. Aufgrund des negativen Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde daraus aber nichts. 2018 stellte der Landkreis Lüneburg 100.000 € für ein erneutes Gutachten bereit und 2021 signalisierte der niedersächsische Verkehrsminister „gute Chancen“ für den Abschnitt Lüneburg - Bispingen / Amelinghausen bis 2025.

Die Entwicklung wäre beim **VD-T** für „Hützeler Linien“ ähnlich verlaufen. Bis 2010 hätte er „nur“ die südlich anschließende KBS 113 Soltau - Bergen - Celle

reaktiviert, die ein größeres Fahrgastpotenzial hat und besser in den *Integralen Taktfahrplan* passt. Personenzüge von Lüneburg nach Soltau wären ab 2020 geplant – bis dahin gäbe es für die Fahrpläne aber mehr und besser vertaktete *Regiobusse*. Und natürlich den „Heide-Express“ der *Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V.*: Schon seit 1981 bietet sie an Wochenenden in den Sommermonaten und im Dezember auf den von Lüneburg ausgehenden *OHE*-Strecken Fahrten mit historischen Zügen an.

112 Uelzen - Munster - Soltau - Verden (Aller) (- Bremen)

Die Ost-West-Linie durch die Lüneburger Heide entstand 1873 als Teil der Verbindung von Berlin und Magdeburg mit den Nordseehäfen. Sie bekam den Spitznamen *Amerikalinie*, weil viele Auswanderer aus Preußen, Russland und anderen osteuropäischen Staaten mit den Zügen nach Bremerhaven fuhren und dort die Auswandererschiffe bestiegen. In der Gegenrichtung fuhren viele mit Frischfisch beladene Güterzüge in die Reichshauptstadt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrach die innerdeutsche Grenze die Verbindung nach Berlin und die früher zweigleisige Hauptbahn wurde schrittweise zur eingleisigen Nebenbahn zurückgebaut. Die *Deutsche Bundesbahn* schloss einige Haltepunkte und Bahnhöfe für Personenzüge, gab Güterverkehrsanlagen auf und ersetzte wärterbediente Schranken durch automatische Bahnübergänge.

Nach der deutschen Wiedervereinigung behielt die *Amerikalinie* geringe Bedeutung im Schienennetz. Erst im Frühjahr 2009 wurde endlich ihre Trasse zwischen Langwedel und Soltau saniert. Das *Eisenbahn-Bundesamt* (EBA) hatte der *DB* zuvor angedroht, den Betrieb sonst ganz zu untersagen. 2012 und 2013 folgte die Modernisierung der östlichen Streckenhälfte.

Seit Dezember 2011 pendelt die RB-Linie 37 der *erixx GmbH* täglich im Zwei-Stunden-Takt zwischen Bremen und Uelzen. Nur für den Berufs- und Schülerverkehr gibt es ein paar zusätzliche Züge.

Die schon lange geplante Elektrifizierung ist immer noch nicht in Sicht. Obwohl sie für den stetig zunehmenden Güterverkehr zu den Bremer Häfen und dem neuen *JadeWeserPort* bei Wilhelmshaven wichtig wäre. Immerhin enthält sie der *Bundesverkehrswegeplan 2030* im „vordringlichen Bedarf“. Der dritte Entwurf des Deutschlandtakts sieht sogar abschnittsweise den Wiederaufbau des zweiten Gleises und zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe vor. Das soll (zum Preisstand von 2015) etwa 110 Millionen Euro kosten. Hinzu kommen 55 Millionen für die kreuzungsfreie Anbindung bei Langwedel.

Der **VD-T** hätte die *Amerikalinie* schon bis 2010 so ausgebaut, dass die RB mit bis zu 100 km/h die *Integralen Taktknoten* in Uelzen (00), Munster (30) und Verden (30) stündlich verbinden können. Damit zusätzlich mindestens zwei Güterzüge pro Stunde und Richtung unterkommen, muss etwa die Hälfte der *Amerikalinie* (= knapp 50 km) wieder ein zweites Gleis bekommen.

Den größten Unterschied zur Realität gäbe es nördlich von Verden mit der völligen Neugestaltung der Verflechtungen zwischen den KBS 112, 115 und 118: Die RB aus Uelzen fahren nicht mehr an der Kreisstadt vorbei, sondern werden dort an den RE nach Bremen gekuppelt. Am gleichen Bahnsteig gegenüber kann man in den RE nach Hannover umsteigen.

7.11		8.11		9.11	<i>Hannover Hbf</i>	7.11		8.11		9.11
7.32		8.32		9.32	<i>Celle</i>	7.32		8.32		9.32
7.59		8.59		9.59	<i>Uelzen 100</i>	7.59		8.59		9.59
7.10		8.10		9.10	<i>Hamburg Hbf</i>	7.10		8.10		9.10
7.40		8.40		9.40	<i>Lüneburg</i>	7.40		8.40		9.40
7.59		8.59		9.59	<i>Uelzen 100</i>	7.59		8.59		9.59
RB	S	RB	S	RB	Zug	RB	S	RB	S	RB
8.05		9.05		10.05	km Uelzen	9.55		10.55		11.55
8.09		9.09		10.09	5,1 Westerweyhe	9.50		10.50		11.50
8.15		9.15		10.15	11,7 Ebstorf (Uelzen)	9.44		10.44		11.44
8.23		9.23		10.23	22,5 x Brockhöfe	9.36		10.36		11.36
31/32		31/32		31/32	33,6 Munster (Örtze)	27/28		27/28		27/28
8.38		9.38		10.38	41,4 x Emmingen	9.21		10.21		11.21
8.43		9.43		10.43	47,0 x Tiegen	9.16		10.16		11.16
8.48		9.48		10.48		9.12		10.12		11.12
8.53		9.53		10.53	52,1 Soltau	9.07		10.07		11.07
9.05		10.05		11.05	70,2 Visselhövede	8.54		9.54		10.54
9.08		10.08		11.08	73,8 x Jeddigen	8.51		9.51		10.51
9.13	ab	10.13	ab	11.13	79,1 x Bendingbostel	8.46	an	9.46	an	10.46
9.20	10.04	10.20	11.04	11.20	88,4 Kichlinteln	8.39	9.56	9.39	10.56	10.39
	10.07		11.07		91,7 Walle-Scharnh.		9.52		10.52	
9.27	>	10.27	>	11.27	97,3 Verden (Aller)	8.33	>	9.33	>	10.33
9.31	<	10.31	<	11.31	<i>Verden (Aller) 115</i>	8.29	<	9.29	<	10.29
9.41	10.21	10.41	11.21	11.41	<i>Achim</i>	8.19	9.38	9.19	10.38	10.19
9.51	10.36	10.51	11.36	11.51	<i>Bremen Hbf</i>	8.09	9.24	9.09	10.24	10.09
9.31		10.31		11.31	<i>Verden (Aller) 115</i>	9.31		10.31		11.31
9.46		10.46		11.46	<i>Nienburg</i>	9.46		10.46		11.46
10.20		11.20		12.20	<i>Hannover Hbf</i>	10.20		11.20		12.20

Für die RB Uelzen - Bremen reaktiviert der **VD-T** die 6 **grünen Stationen**. Hinzu kommt Walle-Scharnhorst für die stündlich in Kirchlinteln wendende S-Bahn aus Bremen (→ KBS 115).

113 Soltau - Bergen - Celle

1904 wurden die 32 km von Bergen zum Celler Nordbahnhof als Kleinbahn eröffnet und 1910 die Lücken zur KBS 112 zwischen Bergen und Soltau sowie Beckedorf und Munster geschlossen. Die Nachfrage wuchs von 1904 = 69.000 auf 2012 = 250.000 Fahrgäste. In beiden Weltkriegen sorgten mehrere Militärstandorte an der Strecke für viel zusätzlichen Verkehr und ab 1940 wurde die Kleinbahn zur „Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs“ aufgewertet. Ab 1944 übernahm die *Osthannoversche Eisenbahnen AG* (OEG) die Betriebsführung.

Mindestens 3 bis 4 Zugpaare verkehrten täglich zwischen Soltau und Celle und auf dem Abzweig von Beckedorf nach Munster. Ab 1950 gab es sogar Eilzüge Lüneburg - Soltau - Celle. Ab 1959 steuerten die Personenzüge in Celle den *DB*-Bahnhof an, was die Fußwege beim Umsteigen deutlich verkürzte. In den 1960er Jahren bekamen alle wichtigen Bahnhöfe Druckasten-Stellwerke und wurden ab 1969 aus Celle ferngesteuert. Dieser „Zentralblock mit Zugschlusssender“ war erst die zweite derartige Anlage bei deutschen Bahnstrecken.

Bis 1978 fuhren *DB*-Güterzüge über die teilweise kürzere KBS 113, um die Hauptstrecken zu entlasten. Ab 1967 setzte die *OHE* auch Busse ein, die den Schienenverkehr schrittweise ersetzten: Am 30.5.75 fuhr von Soltau nach Bergen und am 31.5.76 von Bergen nach Celle der letzte planmäßige Personenzug.

2013 schätzte die *Landesnahverkehrsgesellschaft*, dass die Reaktivierungen

6.44	7.44	8.44	Hamburg Hbf	10.16	11.16	12.16
7.14	8.14	9.14	Buchholz (Nordh)	9.45	10.45	11.45
7.59	8.59	9.59	Soltau 114	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.03	9.03	10.03	km Soltau	8.57	9.57	10.57
8.09	9.09	10.09	6,8 x Lührsbockel	8.50	9.50	10.50
8.14	9.14	10.14	11,6 Wietzendorf	8.45	9.45	10.45
8.20	9.20	10.20	17,9 x Becklingen	8.39	9.39	10.39
28/31	28/31	28/31	26,4 Bergen (b.Celle)	28/31	28/31	28/31
8.37	9.37	10.37	33,0 Sülze	8.22	9.22	10.22
8.40	9.40	10.40	35,2 x Eversen	8.19	9.19	10.19
8.48	9.48	10.48	44,9 x Scheuen	8.11	9.11	10.11
8.54	9.54	10.54	51,7 Celle Vorstadt	8.05	9.05	10.05
8.57	9.57	10.57	53,7 Celle	8.03	9.03	10.03
9.01	10.01	11.01	Celle 100	7.59	8.59	9.59
9.22	10.22	11.22	Hannover Hbf	7.38	8.38	9.38
9.01	10.01	11.01	Celle 100	7.59	8.59	9.59
9.29	10.29	11.29	Uelzen	7.31	8.31	9.31

von Soltau nach Celle rund 60 Millionen und von Munster nach Celle rund 51 Millionen Euro kosten würden. Das war günstig im Vergleich zu anderen Strecken, die nicht mehr regelmäßig von Güterzügen befahren wurden. Das Fahrgastpotenzial wurde allerdings als „mäßig“ bewertet, weshalb bis 2020 keine konkreten Schritte folgten.

Der **VD-T** hätte die über 13.000 Einwohner von Bergen positiver bewertet. Zumal man nur auf der Schiene die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Soltau und Celle verbinden kann. Dabei ist ein 6 km langer Neubauabschnitt von Bergen nach Sülze erforderlich, um den doppelt so langen Umweg über Beckedorf abzukürzen. Diesen 600-Einwohner-Ort bedient die ergänzende Buslinie Munster - Sülze.

114 (Hamburg -) **Buchholz - Soltau - Hannover**

Beim Bau der „Amerikalinie“ Berlin - Uelzen - Bremen (→ KBS 112) blieb Walsrode trotz großer Bemühungen „links liegen“. Erst 1885 beschloss man im fernen Berlin den Bau der Verbindung Hannover - Walsrode - Visselhövede und 1890 wurde sie feierlich eröffnet. Später wurde die Strecke über Rotenburg (Wümme), Zeven und Bremervörde nach Bremerhaven verlängert. Der erhoffte Durchgangsverkehr stellte sich dort aber nicht ein (→ KBS 117).

Die Zweigstrecke Walsrode - Fallingb. - Soltau ging am 1.10.1896 in Betrieb und am 30.9.1901 wurde die Lücke zur KBS 110 in Buchholz geschlossen. Diese 45 km haben deutlichen Nebenbahncharakter. Im Zweiten Weltkrieg war die *Heidebahn* für Transporte zum Truppenübungsplatz Bergen und der dort ansässigen Rüstungsindustrie sowie zu den Gefangenenlagern *Stalag XI B* und *Stalag XI D* in der Nähe von Fallingb. bedeutsam.

Von 1961 bis 1975 stellte die *Osthannoversche Eisenbahn* (OHE) den Personenverkehr auf den abzweigenden Nebenbahnen ein, die sie rund um Soltau betrieb. Auch die Stilllegung der Nord-Süd-Linie stand zwischen 1980 und 1995 immer wieder zur Diskussion, besonders gefährdet war der Abschnitt Buchholz - Soltau. Erst die Regionalisierung des Nahverkehrs 1996 sorgte für Sicherheit.

Zur *Expo 2000* erhielt Hannover eine S-Bahn-Netz, zu dem auch die 16 km von Langenhagen bis Bennemühlen gehörten. Bis Dezember 2012 musste man dort meist zu den RB nach Soltau - Buchholz umsteigen.

Von 2011 bis 2016 wurde die *Heidebahn* für über 100 Millionen Euro modernisiert und bis zu 120 km/h ausgebaut. Die Reisezeit von Buchholz nach Hannover verkürzte sich um eine halbe Stunde von mindestens 2:24 auf 1:53 bis 1:55 Stunden. Die RB-Linie 38 der *erixx GmbH* fährt dort seither täglich im Stundentakt, allerdings nur am Wochenende von und bis Hamburg-Harburg weiter.

Der **VD-T** hätte die *Heidebahn* schon bis zur *Expo 2000* modernisiert und die Abschnitte Buchholz - Handeloh und Langenloh - Lindwedel elektrifiziert. Das

erlaubt durchgehende „Flügelzüge“ von Hamburg über Soltau nach Hannover mit elektrischen Speichertriebwagen, die von Handeloh bis Lindwedel mit Strom aus Akkumulatoren fahren. (Der Energiebedarf ist auf diesen 90 km durch den großen Haltestellenabstand relativ gering.) In Soltau böte die neue Oberleitung der KBS 113 die Möglichkeit für eine kurze Zwischenladung.

7.44	8.44	9.44	<i>Hamburg Hbf 110</i>	10.16	11.16	12.16
7.55	8.55	9.55	<i>Hamburg-Harburg</i>	10.04	11.04	12.04
8.10	9.10	10.10	<i>Buchholz (Nordh)</i>	9.49	10.49	11.49
RB	RB(a)	RB	Zug	RB	RB(b)	RB
8.14	9.16	10.14	km Buchholz (Nordheid	9.46	10.43	11.46
8.17	9.19	10.17	2,4 Suerhop	9.43	10.40	11.43
8.21	9.23	10.21	6,1 Holm-Seppensen	9.39	10.36	11.39
8.23	9.26	10.23	8,0 Büsenbachtal	9.36	10.33	11.36
27/31	30/31	27/31	11,4 Handeloh	28/32	28/29	28/32
8.36	9.36	10.36	17,8 Wintermoor	10.23	11.23	12.23
8.43	9.43	10.43	27,7 Schneverdingen	10.16	11.16	12.16
8.50	9.50	10.50	37,7 Wolterdingen	10.09	11.09	12.09
8.53	9.53	10.53	40,8 Heide Park Soltau	10.06	11.06	12.06
8.58	9.58	10.58	45,1 Soltau	10.01	11.01	12.01
9.01	10.01	11.01	km	9.58	10.58	11.58
9.09	10.09	11.09	11,2 Dorfmark	9.50	10.50	11.50
9.15	10.15	11.15	17,7 Bad Fallingbostal	9.44	10.44	11.44
9.21	10.21	11.21	25,5 Walsrode	9.37	10.37	11.37
28/31	28/31	28/31	37,0 Hodenhagen	28/31	28/31	28/31
9.39	10.39	11.39	47,9 Schwarmstedt	9.20	10.20	11.20
9.46	10.46	11.46	57,4 Lindwedel	9.13	10.13	11.13
9.50	10.50	11.50	61,7 Bennemühlen	9.09	10.09	11.09
9.54	10.54	11.54	65,4 Mellendorf	9.05	10.05	11.05
10.03	11.03	12.03	78,1 Langenhag. Mitte	8.56	9.56	10.56
10.12	11.12	12.12	88,0 Hannover Hbf	8.48	9.48	10.48
10.30	11.30	12.30	<i>Hannover Hbf 340</i>	8.30	9.30	10.30
11.05	12.05	13.05	<i>Göttingen</i>	7.55	8.55	9.55
11.24	12.24	13.24	<i>Kassel-Wilhelmsh.</i>	7.36	8.36	9.36

(a) In Buchholz Anschluss vom IR aus Bremen (an Minute 13)

(b) In Buchholz Anschluss zum IR nach Bremen (ab Minute 46)

Die S-Bahn Hannover wendet beim **VD-T** schon in Mellendorf (6.700 Einwohner), weil für die 334 Bennemühlener ein RB-Stundentakt genügt. Wichtiger ist, dass es (anders als in der Realität seit 2012) am S-Bahn-Endpunkt Anschluss zur weiter fahrenden RB gibt.

115 Bremen - Verden (Aller) - Nienburg - Hannover

Am 12.12.1847 wurde die Bahnlinie von Bremen nach Wunstorf (an der KBS 380 Hamm -Hannover) eröffnet. Als Verbindung der Häfen von Niedersachsen und Bremen mit Süddeutschland wurde sie zu einer der wichtigsten deutschen Bahnlinien und bis 1870 durchgehend zweigleisig ausgebaut. Ihre Elektrifizierung wurde am 14.12.1964 abgeschlossen.

Zwischen Hamburg und Bremen fahren sehr viele Reise- und Güterzüge. Zur Entlastung des vorhandenen Gleispaars war ab 1990 die „Y-Trasse“ von Hannover nach Hamburg und Bremen geplant, sie wird aber nach langen Kontroversen nicht weiter verfolgt.

Der Fahrplan 2010 enthielt vier Linien im Zwei-Stunden-Takt, die sich zwischen Bremen und Hannover ungefähr stündlich ergänzten: ICE 25 Bremen - München und IC 56 Norddeich - Oldenburg - Bremen - Leipzig sowie RE 1 Norddeich - Oldenburg - Bremen - Hannover und RE 8 Bremerhaven - Bremen - Hannover.

Die *NordWestBahn* (NWB) betrieb die *Regional-S-Bahn*-Linie RS1 von Farge über Bremen nach Verden im 30-Minuten-Takt und *DB Regio* die S-Bahn von Hannover nach Nienburg im Stundentakt. Hinzu kamen zweistündliche RB der *Amerikalinie* Bremen - Uelzen, die in Langwedel und Achim hielten, an Wochenenden zweistündliche RB der „Weser-Aller-Bahn“ zwischen Verden und Nienburg Bremen (→ KBS 118 und 119) und im Berufsverkehr zusätzliche RE zwischen Nienburg und Hannover.

Der **VD-T** hätte seine KBS 115 schon bis 2010 so ausgebaut, dass neben den zahlreichen Güterzügen stündlich drei Personenzüge (ICE, RE und RB) attraktive Verbindungen zwischen den Großstädten Bremen und Hannover bieten. Dafür gäbe es etwas weniger S-Bahnen: Ab Bremen fährt sie nur bis Langwedel halbstündlich und dann abwechselnd nach Verden und Kirchlinteln und ab Hannover nur bis Neustadt (Rübenberge), die Stationen nördlich davon bedient die RB.

Den größten Unterschied zur Realität gäbe es nördlich von Verden: Die Gleise der KBS 112, 115 und 118 werden mit neuen Brücken so verknüpft, dass möglichst viele Zugfahrten gleichzeitig möglich sind. Die stündlichen „Flügelungen“ finden Richtung Süden auf Gleis 2 statt:

Minute 27 = Ankunft von Triebwagen 1 (Tw 1) aus Uelzen (→ KBS 112); Min. 29 = Ankunft Tw 2 + Tw 3 als RE aus Bremen; Tw 1 + Tw 2 werden zusammen gekuppelt, Tw 2 + Tw 3 werden getrennt; Min. 31 = Abfahrt Tw 1 + Tw 2 als RE nach Hannover; Min. 33 = Abfahrt Tw 3 als RB nach Rotenburg (Wümme) (→ KBS 118).

In der Gegenrichtung findet das gleiche sinngemäß auf Gleis 3 am gleichen Bahnsteig gegenüber statt. Für Relationen ohne „Flügelzüge“ entstehen dadurch kurze Fußwege beim Umsteigen.

➤ In der Realität pendeln 150 bis 200 Meter lange Wendezüge mit Doppelstockwagen auf den RE-Linien 1 und 8. In der Nähe von Hannover und Bremen sind sie in Spitzenzeiten oft voll, auf den Außenästen und in Schwachlastzeiten bleiben aber die meisten Sitzplätze ungenutzt. Der **VD-T** passt das Angebot mit

Oldenburg Hbf	8.02	8.05	Nordenh.	8.33	9.02	9.05	Nordenh.	9.33	10.02
Delmenhorst		8.24		8.48		9.24		9.59	
Bremen Hbf 130	8.27	8.34		8.58	9.13	9.27	9.34	9.58	10.13
Bremen - Farge	Brem.		8.10		8.40	Brem.		9.10	Brem.
Br.-Veegesack	-hav.		8.31		9.01	-hav.		9.31	-hav.
Bremen Hbf 136	8.25		8.51		9.21	9.25		9.51	10.21
Zug	ICE	RB	S2	RE	S1	ICE	RB	S2	RE
km Bremen Hbf	8.35	8.39	8.53	9.09	9.23	9.35	9.39	9.53	10.09
3,0 Bremen-Vahr			8.56		9.26			9.56	
5,6 Br.-Sebaldsbr.			8.59		9.29			9.59	
10,5 Br.-Mahndorf			9.03		9.33			10.03	
16,6 Achim			9.08	9.19	9.38			10.08	10.19
20,1 Baden (Kr.Verd.)			9.11					10.11	
23,1 Etelsen			9.14		9.43	[47]		10.14	
28,5 Langwedel		8.53	9.18		9.47		9.53	10.18	
32,5 Dauelsen			9.22		>			9.22	
35,7 Verden (Aller)		8.59	9.26	9.29	<		9.59	9.26	10.29
> Walle-Schanh.	>	9.00	an	9.31	>		10.01	an	10.31
< Kirchlinteln	<	<		F 9.39	9.56	<	<	F 10.39	10.56
44,1 Dörverden		9.07			an		10.07		an
51,3 Eysstrup		9.12					10.12		
61,1 Rohrsen		9.19					10.19		
67,0 Nienburg (Wes)		24/26		9.48			24/26		10.48
76,0 Linsburg		9.32					10.32		
82,7 Hagen (Han)		9.37					10.37		
86,2 Eilvese		9.40					10.40		
91,3 Neustadt (Rüb)		9.45		10.02			10.45		11.02
100,9 Wunstorf		9.52		10.09			10.52		11.09
111,2 Seelze									
122,3 Hannover Hbf	9.25	10.05		10.22		10.25	11.05		11.22
Hannover Hbf	9.30					10.30		F = Flügelzug von Verden üb Kirchlinteln nach Soltau (→ KBS 112)	
Göttingen	10.05					11.05			
Kassel-Wilhelm.	10.24					11.24			

kürzeren „Flügelzügen“ besser an die Nachfrage an. Ein Teil der Triebzüge kann zweistöckig sein, damit man zwischen Hannover und Bremen keine längeren Bahnsteige braucht.

➤ Wenn (wie in der Realität) alle S-Bahnen von Bremen nach Verden fahren, ergibt sich stündlich eine unnötige Angebotsüberlagerung mit der RB, die auch in Langwedel hält. Sinnvoller ist es, dass die S-Bahn nach Kirchlinteln (10.000 Einwohner) „abbiegt“ und dort wendet.

Kassel-Wilhelm. Göttingen Hannover Hbf	7.36 6.55 7.30					8.36 7.55 8.30					9.36 8.55 9.30
Zug	ICE	S1	RE	S2	RB	ICE	S1	RE	S2	RB	ICE
Hannover Hbf	7.35		7.38		7.55	8.35		8.38		8.55	9.35
Seelze											
Wunstorf			7.50		8.07			8.50		9.07	
Neustadt (Rüb)			7.57		8.14			8.57		9.14	
Eilvese					8.19					9.19	
Hagen (Han)					8.22					9.22	
Linsburg					8.27					9.27	
Nienburg (Wes)			8.11		34/36			9.11		24/26	
Rohrsen					8.40					9.40	
Eystrup					8.47					9.47	
Dörverden		ab			8.52		ab			9.52	
km Kirchlinteln	<	8.04	F 8.20		<	<	9.04	F 9.20	<	<	<
3,3 Walle - Scharnh.	>	8.07	>		>	>	9.07	>	>	>	>
> Verden (Aller)		<	8.29	ab	8.59		<	9.29	ab	9.59	
		>	8.31	8.34	9.00		>	9.31	9.34	10.01	
< Dauelsen		>		8.37			>		9.37		
8,3 Langwedel		10.12		8.41	9.06		11.12		9.41	10.06	
13,7 Etelsen		8.16		8.45		[47]	9.16		9.45		
16,7 Baden (Kr.Verd.)				8.48					9.48		
20,2 Achim		8.21	8.40	8.51			9.21	9.40	9.51		
26,3 Br.-Mahndorf		8.26		8.56			9.26		9.56		
31,2 Br.-Sebaldsbr.		8.30		9.00			9.30		10.00		
33,8 Bremen-Vahr		8.33		9.03			9.33		10.03		
36,8 Bremen Hbf	9.25	8.37	8.51	9.07	9.21	10.25	9.37	9.51	10.07	10.21	11.25
Bremen Hbf 136	9.35	8.39		9.09		10.35	9.39		10.09		11.35
Br.-Vegeack	Brem.	8.58		9.28		Brem.	9.58		10.28		Brem.
Bremen -Farge	-hav.	9.20		9.50		-hav.	10.20		10.50		-hav.
Bremen Hbf 130	9.33	8.47	9.02		9.26	10.33	9.47	10.02		10.26	11.33
Delmenhorst		9.00	9.11		9.35		10.00	10.11		10.35	
Oldenburg Hbf	9.58	9.27	Nordenh.		9.55	10.58	10.27	Nordenh.		10.55	11.58

➤ Als „kleine Lösung“ genügt der Neubau von einem zusätzlichen Gleis auf den 4 km zwischen Etelsen und Langwedel genügen. Beide Bahnhöfe haben schon drei Bahnsteiggleise. Die S-Bahn nach Kirchlinteln kann die Hauptstrecke schon in Etelsen verlassen und bremst den nachfolgenden ICE nicht aus.

➤ Natürlich ist es sinnvoller, Etelsen und Langwedel gleich auf vier Gleise zu erweitern. Zumal dann in Etelsen und Langwedel zwei Bahnsteige an den Außengleisen (statt der vorhandenen drei Bahnsteige) genügen und die von der Bahn benötigte Fläche nicht breiter wird.

116 (Hamburg -) Tostedt - Sittensen - Zeven - Bremervörde

Die Entwicklung zwischen Bremerhaven, Zeven und Rotenburg wird bei der KBS 117 beschrieben.

Die Bauarbeiten für die *Kleinbahn Wilstedt-Zeven-Tostedt GmbH* begannen am 1.4.1913 und schon im August war ein großer Teil der Strecke fertig. Der Erste Weltkrieg sorgte für Verzögerungen, sodass man erst im März 1915 auf den fertig gestellten Streckenteilen erste Wagenladungen befördern konnte. Am 2.1.17 wurde die Strecke für den Güter- und am 15.6.17 für den Personenverkehr eröffnet.

Ab 1934 übernahm das *Niedersächsische Landeskleinbahnamt* die Betriebsführung. Mit dem Einsatz von Triebwagen wurde das Angebot ab 1933 ausgeweitet und die Nachfrage wuchs dadurch von 34.470 Personen in 1932 auf 118.167 Personen in 1938. Die Güterzüge beförderten 83.800 t im Geschäftsjahr 1928.

Ab 1948 fuhren die Personenzüge in den Staatsbahnhof Tostedt ein und der Kleinbahnhof wurde aufgegeben. Die Güterzüge transportierten vor allem landwirtschaftliche Güter, Holz, Sand und Kies. 1950 fuhren die ersten Busse neben den Gleisen und schon bald fuhren nur noch Triebwagen für die Schüler nach Zeven und Sittensen. Am 27.9.64 fuhr der letzte Personenzug von Wilstedt nach Zeven und am 25.9.71 von Zeven nach Tostedt.

Zum 31.8.81 wurde die Bahngesellschaft mit der *Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn* zur *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser* (evb) fusioniert. Der Güterverkehr endete zum 14.12.03 und der Abschnitt Wilstedt - Zeven wurde am 10.4.07 stillgelegt und an die *Mittenwalder Eisenbahnimmobiliengesellschaft mbH* (MEIG) verkauft. Seit Ende 2008 nutzt sie ihn als Draisinenbahn.

Die drohende Entwidmung zwischen Zeven und Tostedt wurde verhindert. Ende 2010 setzte die evb die Strecke wieder instand und bietet seither durchgehende Güterzüge zwischen Bremerhaven und Hamburg an.

Der **VD-T** hätte schon bis zur Jahrtausendwende eine Bahnverbindung von Bremervörde zur KBS 110 Hamburg - Bremen reaktiviert. Als Anschluss kommen Tostedt und Rotenburg (Wümme) in Frage. Die Wahl fiel auf Tostedt, weil dort mehr Einwohner leben und „Flügelzüge“ nach Hamburg schneller sind. Attraktive Reisezeiten erfordern den Ausbau zur Hauptbahn mit bis zu 100 km/h – das erlaubt auch, dass mehr Güterzüge die KBS 116 zur Umfahrung von Hamburg nutzen.

In Zeven (knapp 14.000 Einwohner) halten die Züge am früheren Nordbahnhof. Von dort gibt es nur eine Verbindung nach Südwesten zum Bahnhof an der Strecke nach Rotenburg Wümme. Beim **VD-T** sorgt eine neue 400 Meter lange Verbindungskurve nach Norden dafür, dass die Züge ohne zeitraubenden Fahrtrichtungswechsel nach Bremervörde kommen.

7.43	8.43	7.44	<i>Hamburg Hbf</i>	10.17	11.17	12.17
7.54	8.54	7.55	<i>Hamburg-Harburg</i>	10.05	11.05	12.05
8.11	9.11	8.14	<i>Buchholz (Nordh)</i>	9.48	10.48	11.48
8.21	9.21	8.24	<i>Tostedt 110</i>	9.38	10.38	11.38
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.22	9.22	10.22	km Tostedt	9.37	10.37	11.37
8.25	9.25	10.25	2,7 Tostedt West	9.34	10.34	11.34
30/31	30/31	30/31	7,6 Heidenau	28/29	28/29	28/29
8.37	9.37	10.37	14,8 Tiste	9.22	10.22	11.22
8.41	9.41	10.41	18,0 Sittensen	9.18	10.18	11.18
8.49	9.49	10.49	26,8 Weertzen	9.10	10.10	11.10
8.53	9.53	10.53	30,1 Heeslingen	9.06	10.06	11.06
8.58	9.58	10.58	34,2 Zeven	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.58	9.58	10.58
9.07	10.07	11.07	40,1 Godenstedt	8.52	9.52	10.52
9.12	10.12	11.12	44,8 Selsingen	8.47	9.47	10.47
9.20	10.20	11.20	53,7 Bevern	8.39	9.39	10.39
9.26	10.26	11.26	58,5 Bremervörde	8.34	9.34	10.34
9.31	10.31	11.31	<i>Bremervörde 137</i>	8.29	9.29	10.29
9.56	10.56	11.56	<i>Stade</i>	8.04	9.04	10.04
9.34	10.34	11.34	<i>Bremervörde 138</i>	8.26	9.26	10.26
10.12	11.12	12.12	<i>Buxtehude</i>	7.48	8.48	9.48
10.46	11.46	12.46	<i>Hamburg Hbf</i>	7.14	8.14	9.14

Mit längeren zweigleisigen Begegnungsabschnitten sind Bedarfshalte auch möglich in: km 4,6 Wüstenhofen, 10,8 Herwigshof, 22,2 Kuhmühlen, 49,0 Deinstedt

117 Rotenburg (Wümme) - Mulmshorn - Zeven

Am 3.10.1906 wurde der Abschnitt Rotenburg - Zeven und am 16.5.08 die Verlängerung nach Bremervörde eröffnet. Eine Fortsetzung über Bederkesa nach Cuxhaven wurde in den 1920er Jahren diskutiert, aber nie verwirklicht. Die Strecke spielte eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Region, beim Transport landwirtschaftlicher Güter, im Schülerverkehr und für den Tourismus.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Nachfrage wie auf vielen anderen Zweigstrecken kontinuierlich zurück und am 29.9.68 fuhr der letzte Personenzug. 1991 übernahm die *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser* (evb) die Infrastruktur und die Güterzüge.

Im März 2021 gab das Bundesverkehrsministerium bekannt, dass die Achse Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (Wümme) beim Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ eine Oberleitung bekommen soll. Der dritte Entwurf des *Deutschlandtakts* enthält die Elektrifizierung Bremervörde - Rotenburg mit einer neuen Kurve von Waffensen nach Unterstedt für 114 Millionen Euro. Außerdem soll Elsdorf für 11 Millionen Euro zum 740 m langen Kreuzungsbahnhof werden.

Der **VD-T** hätte schon bis zur Jahrtausendwende eine Bahnverbindung von Bremervörde zur KBS 110 Hamburg - Bremen reaktiviert. Als Anschluss kommen Tostedt und Rotenburg (Wümme) in Frage. Die Wahl fiel auf Tostedt, weil dort mehr

7.40	8.40	9.40	Bremen Hbf		9.20	10.20	11.20
7.47	8.47	9.47	Br.-Mahnndorf		9.12	10.12	11.12
8.03	9.03	10.03	Rotenburg (W) 110		8.56	9.56	10.56
7.24	8.24	9.24	Hamburg Hbf		9.36	10.36	11.36
7.46	8.46	9.46	Buchholz (Nordheide)		9.13	10.13	11.13
8.06	9.06	10.06	Rotenburg (W) 110		8.53	9.53	10.53
			Bus				
8.11	9.11	10.11	km	km	8.49	9.49	10.49
8.15	9.15	10.15	3	3	8.44	9.44	10.44
>	9.20	>	>	6	8.39	>	10.39
8.18	<	10.18	5	<	<	9.41	<
>	9.24	>	>	9	8.35	>	10.35
8.28	9.32	10.28	12	14	8.27	9.31	10.31
8.36	9.40	10.36	17	19	8.19	9.23	10.23
8.42	<	10.42	21	<	<	9.17	<
>	9.48	>	>	25	8.11	>	10.11
8.49	<	10.49	26	<	<	9.10	<
8.56	9.56	10.56	30	30	8.04	9.04	10.04

Einwohner leben und „Flügelzüge“ nach Hamburg schneller sind. Zwischen Rotenburg und Zeven gibt es keine größeren Städte, daher fahren dort „nur“ stündliche *Regiobusse* – mit teilweise abwechselnden Routen erschließen sie möglichst viele Orte im Zweistudentakt.



Blick nach Westen auf den Bahnhof Rotenburg (Wümme) am 19.5.09 (Frank Vincentz). 1984 wurde er beim dreigleisigen Ausbau der KBS 110 Hamburg - Bremen erheblich verändert und hat nur noch einen Seitenbahnsteig neben Gleis 6 (am südlich liegenden Empfangsgebäude und einen Inselbahnsteig zwischen den Gleisen 4 und 5.

118 Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller) (- Hannover)

Die *Preußische Staatsbahn* erhielt 1914 die Konzession für die Verbindung von Rotenburg nach Verden (Aller). Der Erste Weltkrieg verzögerte jedoch den Bau und sie wurde erst am 1.7.1928 eröffnet. Der Güterverkehr spielte als Entlastung für die KBS 100 immer eine größere Rolle als der Personenverkehr.

Wie auf vielen anderen Strecken wurde das Nahverkehrsangebot ab 1960 verringert und am Wochenende ganz eingestellt. Das änderte sich erst 2001 durch das sehr günstige *Wochenend-Ticket*: Die KBS 118 war nämlich Teil der schnellsten damit erlaubten Verbindung zwischen Hamburg, Minden und dem Ruhrgebiet.

Dennoch bestand nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel Ende 2007 die Gefahr, dass überhaupt keine Reisezüge mehr fahren: Unter der Woche nutzten rund 380 Fahrgäste und an Wochenenden rund 950 Fahrgäste pro Tag die Züge. Die Verantwortlichen begnügten sich aber damit, dass die Züge montags bis freitags in Verden wenden und nur am Wochenende über die KVS 115 und 119 nach Minden durchfahren. Bei der Übernahme durch die *Eurobahn* 2017 entfiel die Durchbindung auch am Wochenende und man musste immer in Verden und Nienburg umsteigen.

Durch die zunehmende Überlastung der KBS 100 spielt die KBS 118 eine immer größere Rolle als Entlastungs- und Umleitungsstrecke. Schon der Bundesverkehrswegeplan 2003 enthielt ihren durchgehenden zweigleisigen Ausbau und ein Überwerfungsbauwerk nördlich von Verden, um möglichst viele gleichzeitige Zugfahrten zu ermöglichen. Die Vorplanung wurde 2019 abgeschlossen, ein konkreter Baubeginn steht noch nicht fest.

Der **VD-T** hätte die KBS 118 schon bis 2010 durchgehend zweigleisig ausgebaut. Das Überwerfungsbauwerk bei Verden würde so gestaltet, dass auch die Züge der KBS 112 in den Bahnhof der Kreisstadt kommen. Die RE können in Rotenburg wenden oder als „Flügelzüge“ an die IR von/nach Hamburg gekuppelt werden – ausreichende Nachfragedaten dafür waren nicht erhältlich.

In Verden kuppelt der **VD-T** die Züge der KBS 118 als „Flügelzüge“ an die RE von/nach Hannover und schafft dadurch sehr attraktive Verbindungen in die Landeshauptstadt. Die Anschlüsse nach Minden sind in Verden leider nicht gut und man kommt mit Umsteigen in Wunstorf schneller ans Ziel.

15.40		16.40		17.40	Bremen Hbf 110	16.20		17.20		18.20
15.47		16.47		17.47	Brem. - Mahndorf	16.12		17.12		18.12
16.03		17.03		18.03	Rotenburg (Wü.)	15.56		16.56		17.56
15.25		16.25		17.25	Hamburg Hbf 110	16.35		17.35		18.35
15.35		16.35		17.35	Hamburg-Harburg	16.24		17.24		18.24
15.47		16.47		17.47	Buchholz (Nordh)	16.12		17.12		18.12
16.07		17.07		18.07	Rotenburg (Wü.)	15.52		16.52		17.52
RE		RE		RE	Zug	RE		RE		RE
16.11	16.15	17.11	17.15	18.11	km Rotenburg (Wümme)	15.49	16.45	16.49	17.45	17.49
	16.23		17.23		6,1 Unterstedt		16.36		17.36	
	16.31		17.31		11,5 Westerwalsede		16.28		17.28	
	16.38		17.38		16,4 Holtum		16.21		17.21	
	16.45		17.45		21,3 Walle (Kr. Verden)		16.14		17.14	
16.27	16.55	17.27	17.55	18.27	27,1 Verden (Aller)	15.33	16.05	16.33	17.05	17.33
16.31	17.00	17.31	18.00	18.31	Verden (Aller) 115	15.29	16.00	16.29	17.00	17.29
16.48	17.23	17.48	18.23	18.48	Nienburg	15.11	16.23	16.11	17.23	17.11
17.02	17.43	18.02	18.43	19.02	Neustadt (Rüb)	14.57	16.43	15.57	17.43	16.57
17.22	18.03	18.22	19.03	19.22	Hannover Hbf	14.38	17.03	15.38	18.03	16.38

Die blau dargestellten Busse fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

119 Nienburg (Weser) - Leese-Stolzenau - Minden (Westf)

Die eingleisige Strecke ist (mit der KBS 118) Teil einer direkten Verbindung von Hamburg ins Ruhrgebiet, die insbesondere im Güterverkehr die Strecke über Bremen, Osnabrück und Münster entlastet. Auch Züge von Hamburg nach Hannover werden bei Störungen umgeleitet. Um Platz zu schaffen, ersetzen dann Busse die Regionalbahnen.

Wie bei der KBS 118 wurde wegen der Kürzung der Regionalisierungsmittel Ende 2007 überlegt, den Nahverkehr auf der Schiene einzustellen – obwohl nur wenige Jahre zuvor erheblich in die Bahnsteige von Petershagen-Lahde investiert worden war. Die Verantwortlichen begnügten sich aber damit, dass die Züge montags bis freitags in Nienburg wenden und nur am Wochenende über die KVS 115 und 118 nach Rotenburg (Wümme) durchfahren. Bei der Übernahme durch die *Eurobahn* 2017 entfiel die Durchbindung auch am Wochenende und man musste immer in Nienburg und Verden umsteigen.

Seit Ende 2017 fährt die RE-Linie 78 Nienburg - Bielefeld täglich im Zweistundentakt. Vorher verkehrte diese nur werktags, während die Züge am Wochenende von Rotenburg (Wümme) nach Minden durchfuhren. Die *eurobahn* setzt fünfteilige Stadler-Flirt-Triebwagen der Baureihe 429 ein. In Nienburg besteht direkt Anschluss an die RE-Linien 1 und 8 Richtung Bremen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Minden und Nienburg beträgt 66 km/h und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.

Güterzüge verkehren u. a. zum Kraftwerk Heyden in Petershagen-Lahde. Zugkreuzungen sind auf der eingleisigen Strecke nur in Windheim, Leese-Stolzenau und Estorf möglich. Der Bahnhof Heimsen ist dauerhaft betrieblich durchgeschaltet und nicht mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Die Strecke ist durchgängig mit mechanischer Sicherungstechnik samt Formsignalen ausgerüstet. Einige unbeschränkte Bahnübergänge müssen die Züge noch mit Warnpfeifen sichern. Eine Reihe für den Personenverkehr stillgelegter Bahnhöfe und Haltepunkte ist noch durch Reste von Bahnsteigkanten, charakteristische Empfangsgebäude, historische Aufschriften und alte Güterverkehrsanlagen erkennbar.

Zukunft: Der zweigleisige Ausbau war Bestandteil des Zielnetzes, das zusammen mit der Y-Trasse Hamburg/Bremen–Hannover definiert wurde. Die Strecke steht als vordringlicher Bedarf im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege. Als Investitionsvolumen der 77 km langen Gesamtmaßnahme bis Verden-Rotenburg und einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h stehen im BVWP 348 Mio. Euro.

Der **VD-T** hätte seine KBS 119 schon bis 2010 durchgehend zweigleisig ausgebaut und elf Stationen mit jeweils zwei Außenbahnsteigen ausgerüstet. Die RB

7.39 8.01 8.24	8.39 9.01 9.24	9.39 10.01 10.24	Bremen Hbf Verden (Aller) Nienburg 115	10.21 9.59 9.36	11.21 10.59 10.36	12.21 11.59 11.36
7.55 8.14 8.34	8.55 9.14 9.34	9.55 10.14 10.34	Hannover Hbf 115 Neustadt (Rübenb) Nienburg 115	10.05 9.45 9.26	11.05 10.45 10.26	12.05 11.45 11.26
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.38 8.42 8.47 8.51	9.38 9.42 9.47 9.51	10.38 10.42 10.47 10.51	km Nienburg 4,4 Langendamm 11,1 Estorf 14,9 Landesbergen	9.22 9.17 9.12 9.08	10.22 10.17 10.12 10.08	11.22 11.17 11.12 11.08
8.56 8.59 9.03 9.07 9.10	9.56 9.59 10.03 10.07 10.10	10.56 10.59 11.03 11.07 11.10	20,8 Leese-Stolzenau 24,9 x Schlüsselburg 28,9 Heimsen 33,0 Döhren (Weser) 36,3 Windheim	9.03 9.00 8.56 8.52 8.49	10.03 10.00 9.56 9.52 9.49	11.03 11.00 10.56 10.52 10.49
9.14 9.18 9.22 9.26	10.14 10.18 10.22 10.26	11.14 11.18 11.22 11.26	40,8 Petershag.-Lahde 45,1 x Frille 50,0 Dankersen 53,0 Minden (Westf.)	8.45 8.41 8.37 8.34	9.45 9.41 9.37 9.34	10.45 10.41 10.37 10.34
9.31 9.48 10.13	10.31 10.48 11.13	11.31 11.48 12.13	Minden (Wf) 380 Stadthagen Hannover Hbf	8.29 8.11 7.47	9.29 9.11 8.47	10.29 10.11 9.47
9.33 9.59 10.10	10.33 10.59 11.10	11.33 11.59 12.10	Minden (Wf) 380 Herford Bielefeld Hbf	8.29 8.04 7.50	9.29 9.04 8.50	10.29 10.04 9.50

halten an allen Stationen und verkehren Montag bis Sonntag stündlich.

In Nienburg kuppelt man sie als „Flügelzüge“ an die RE von bzw. nach Hannover und schafft sehr attraktive Verbindungen in die Landeshauptstadt. Dafür muss man Richtung Bremen in Nienburg 14 Minuten warten, wodurch man ab Minden mit den KBS 380 und 385 (und Umsteigen in Lübbecke) schneller ans Ziel kommt.

120 (Hamburg -) Bremen - Bassum - Ostercappeln - Osnabrück

Die *Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft* (CME) erbaute ihre 355 km lange Bahnlinie nach Hamburg von 1870 bis 1874. Als kürzeste Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der Millionenstadt Hamburg erreichte sie große Bedeutung und wurde bis 1908 durchgehend auf mindestens zwei Gleise ausgebaut. Die Elektrifizierung folgte bis 1968. Der Tag und Nacht rollende Güter- und Personenzüge sorgte für den Spitznamen *Rollbahn*.

Von 1983 bis 1986 ertüchtigte die Deutsche *Bundesbahn* (DB) die geradlinigen 86 km von Dreye bis Bohmte für 200 km/h. Im folgenden kurvigen Abschnitt durch das Wiehengebirge müssen die Züge auf bis zu 110 km/h bremsen.

2010 fuhren zwischen Bremen und Osnabrück den ganzen Tag über mindestens stündlich Fernverkehrszüge mit IC-Wendezuggarnituren und Lokomotiven der Baureihe 101. Vereinzelt *ICE-Sprinter* und private *Hamburg-Köln-Express*-Züge fuhren teilweise auf der 13 km kürzeren *Güterumgehungsbahn* an Bremen vorbei. Hinzu kamen in der Normalverkehrszeit jeweils stündliche RE (Bremen - Osnabrück in 78 Minuten) und RB (Bremen - Twistringen in 37 bis 41 Minuten).

Der **VD-7** hätte die nördlichste Ost-West-Magistrale Deutschlands noch großzügiger als in der Realität ausgebaut. Zwischen Bohmte und Belm würde ein 12 km langer Neubauabschnitt die kurvenreichen 15 km durch das Wiehengebirge mit

<i>Hamburg Hbf</i>	7.24			8.04	8.50		8.24			9.04
<i>Hamb.-Harburg</i>	7.34	Nor-		8.14	9.00		8.34	Nor-		9.14
<i>Buchholz (Nordh.)</i>	7.46	denh.		8.26			8.46	denh.		9.26
<i>Rotenburg (Wüm)</i>	8.07	>		8.56			9.07	>		9.56
<i>Bremen Hbf 110</i>	8.29	8.58		9.20	9.43		9.29	9.58		10.20
Zug	RB	RE	RB	RE	ICE	RB	RB	RE	RB	RE
km Bremen Hbf	8.48	9.03		9.23	9.45		9.48	10.03		10.23
3,0 Bremen-Vahr	8.51			9.26			9.51			10.26
6,3 Br.-Hemelingen	8.54			9.29			9.54			10.29
11,1 Dreye	8.59			9.34			9.59			10.34
15,2 Kirchweyhe	9.03	9.13		9.38			10.03	10.13		10.38
19,7 Barrien	9.07						10.07			
23,2 Syke	9.10	9.19		9.44			10.10	10.19		10.44
28,4 Bramstedt	9.15						10.15			
32,9 Bassum	9.19			9.51	[01]		10.19			10.51
41,9 Twistringen	9.26	9.30		<		Min-	10.26	10.30		<
55,0 Barnstorf	an	9.38	↘	>		den	an	10.38	↘	>
> <i>Rahden 122,385</i>		>	Flügel	10.42	>	10.14		>	Flügel	11.42
69,4 Diepholz		46/48	9.50	<		<		47/49	10.50	<
78,7 Lembruch			9.56	Bünde		>			10.56	Bünde
85,8 Lemförde			10.01			<			11.01	
91,2 Drohne			10.06			>			11.06	
97,6 Bohmte		10.03	10.11			<		11.03	11.11	
105,5 Ostercappeln		10.09	10.17			10.43		11.09	11.17	
111,9 Belm			10.22			10.48			11.22	
116,0 Osn.-Widukindl.			10.25			10.51			11.25	
119,0 Osnabrück Hbf		10.18	10.29		10.33	10.55		11.18	11.29	
		10.20			10.35		11.01	11.20		
		10.55			10.58		11.27	11.55		
					11.26		11.56			

zwei Tunneln (1,5 + 4 km lang) abkürzen. Die ICE könnten dadurch länger 200 km/h fahren und wären 3 Minuten schneller. Südlich von Ostercappeln läge ein neuer Bahnhof mit einer kreuzungsfreien Ausfädelung für die KBS 385 nach Rahden.

Auch der RE Bremen - Osnabrück ist dank diesem Neubauabschnitt 3 Minuten schneller als in der Realität. Er hält in Ostercappeln statt Bassum, weil man dort Anschluss „übers Eck“ nach Rahden bekommt. Bassum bekommt Ersatz durch den zusätzlichen RE von Bremen über Rahde nach Bünde (→ KBS 122). Neu sind auch die RB von Osnabrück nach Diepholz und Rahden, für die der **VD-T** an der KBS 120 fünf Stationen reaktivieren würde.

<i>Dortmund Hbf</i>	7.34				11.56		8.34			
<i>Münster (Westf)</i>	8.02			8.05	11.27		9.02			9.05
<i>Osnabrück Hbf</i>	8.25			8.40	11.01		9.25			9.40
Zug	ICE	RE	RB	RE	RB	RB	ICE	RE	RB	RE
km Osnabrück Hbf	8.27		8.31	8.42		9.05	9.27		9.31	9.42
3,0 <i>Osn.-Widukindl.</i>			8.34			9.08			9.34	
7,1 <i>Belm</i>			8.37			9.11			9.37	
13,5 Ostercappeln			8.42	8.50		9.16			9.42	9.50
21,4 <i>Bohnte</i>			8.48	8.56		<			9.48	9.56
27,8 <i>Drohne</i>			8.53			>			9.53	
33,2 <i>Lemförde</i>			8.58			<			9.58	
40,3 <i>Lembruch</i>		Bünde	9.03			>		Bünde	10.03	
49,6 <i>Diepholz</i>		<	9.09	11/13		<		<	10.09	11/13
> <i>Rahden 122,385</i>	>	8.17	Flügel	>		9.45	>	9.17	Flügel	>
64,0 <i>Barnstorf</i>		>		9.21	ab	Min-		>		10.21
77,1 <i>Twistingen</i>		<		9.29	9.34	den		<		10.29
86,1 Bassum	[59]	9.08			9.40		[01]	10.08		
90,6 <i>Bramstedt</i>					9.44					
95,8 <i>Syke</i>		9.15		9.40	9.49			10.15		10.40
99,3 <i>Barrien</i>					9.52					
103,8 <i>Kirchweyhe</i>		9.21		9.46	9.59			10.21		10.46
107,9 <i>Dreye</i>		9.25			10.00			10.25		
112,7 <i>Br.-Hemelingen</i>		9.30			10.05			10.30		
116,0 <i>Bremen-Vahr</i>		9.33			10.08			10.33		
119,0 Bremen Hbf	9.15	9.37		9.57	10.12		10.15	10.37		10.57
<i>Bremen Hbf 110</i>	9.17	9.40		10.02	10.31		10.17	10.40		11.02
<i>Rotenburg (Wüm)</i>		10.03		>	10.52			11.03		>
<i>Buchholz (Nordh.)</i>		10.33		Nor-	11.13			11.33		Nor-
<i>Hamb.-Harburg</i>	9.59	10.45		denh.	11.25		10.59	11.45		denh.
<i>Hamburg Hbf</i>	10.10	10.56			11.36		11.10	11.56		

121 (Museumsbahn) Syke - Bruchhausen-Vilsen - Eystrup

Die *Hoyaer Eisenbahn* fuhr ab 1881 von Eystrup an der KBS 115 bis Hoya. Die von der Landwirtschaft geprägte Gegend am anderen Weserufer blieb noch jahrelang ohne Gleisanschluss. Erst 1900 eröffnete die *Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf GmbH* (HSA) die 29 km lange Kleinbahn Syke - Hoya mit der 8 km langen Zweigbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf. 1905 vervollständigten die 3 km von Hoya nach Bücken das 40 km lange Meterspurnetz.

Erst 1912 erreichte die *Hoyaer Eisenbahn* über eine neue (von der HSA erbaute) Brücke den neuen Gemeinschaftsbahnhof Hoya 2 km auf dem linken Weserufer. Durchgehende Züge gab es aber erst 50 Jahre später nach dem Umbau der HSA-Strecke nach Syke auf Normalspur.

1956 pendelten zwischen Hoya und Eystrup werktags 7 und sonntags 5 Zugpaare. Bruchhausen-Vilsen - Asendorf hatte werktags 5 und sonntags 3 Zugpaare und zwischen Hoya und Bücken gab es nur werktags drei Fahrtmöglichkeiten je Richtung. Alle Personenzüge wurden mit Triebwagen gefahren.

Der Personenverkehr wanderte mehr und mehr auf die Straße ab – teils auch auf den 1951 eröffneten eigenen Omnibusbetrieb. Am 31.5.59 fuhr zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf und am 1.8.60 zwischen Hoya und Bücken der letzte planmäßige Personenzug. Auf dem Bückener Zweig endete der Güterverkehr am 20.5.63 und das Gleis wurde danach abgebaut.

Am 20.6.63 wurden (unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse) beide Gesellschaften zu den *Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya GmbH* (VGH) fusioniert. In dieser Zeit war auch die Osthälfte der Stammstrecke (mit Hilfe der Bundeswehr) umgespurt. Am 25.5.63 fuhr der erste normalspurige Zug nach Bruchhausen-Vilsen. Ab 17.1.66 fuhren normalspurige Personenzüge von Eystrup nach Syke. Das Angebot hielt sich aber nur wenige Jahre, denn am 1.10.72 endete auch auf der Stammstrecke Eystrup - Hoya - Syke der Personenverkehr.

Im August 1971 fuhr der letzte Güterzug auf der Asendorfer Zweigstrecke. Der Kreis Grafschaft Hoya und die Anliegergemeinden übernahmen ihn 1973, um ihn als letztes Schmalspurrelikt zu erhalten. Schon 1966 hatte der *Deutsche Eisenbahn-Verein* (DEV) dort die erste Museums-Eisenbahn in Deutschland eröffnet.

Zwischen Syke, Hoya und Eystrup fahren noch regelmäßig Züge. 2005 wurde der Abschnitt bis Heiligenfelde erneuert und anschließend auch touristischer Bahnbetrieb geboten. 2008 wurde die Weserbrücke in Hoya komplett erneuert.

Seit 2007 wird der touristische Verkehr zwischen Syke und Eystrup mit dem historischen MaK GDT-Dieselmotortriebwagen als *Kaffkieker* vermarktet. Von Mai bis September fährt er sonn- und feiertags nach Fahrplan und braucht für die 36,7 km rund 1 ½ Stunden. Bei Bedarf hält er an allen Stationen.

Die Entwicklung wäre beim **VD-T** ähnlich verlaufen und der *Kaffkieker* würde von besseren Anschlüssen in Syke und Eystrup profitieren.

122 (Bremen -) **Bassum - Sulingen - Rahden - Bünde** (Westf)

Schon 1872 gab es Pläne für eine Bahn von Bünde nach Rahden, aber erst 20 Jahre später genehmigte der preußischen Minister für öffentliche Arbeiten eine eingleisige Nebenbahn. Nach weiteren fünf Jahren erfolgte der erste Spatenstich und am 30.9.1899 wurde die Bahn mit zwei kostenlos benutzbaren Sonderzügen eröffnet. Am 29.9.1900 wurde sie bis Sulingen verlängert und ab 1.8.1901 konnte man bis Bassum an der „Rollbahn“ Bremen - Münster durchfahren.

Ab 1950 benutzten „Heckeneilzüge“ von Bremerhaven nach Frankfurt (Main) über Bremen, Herford, Paderborn, Korbach und Marburg die KBS 122. 1975 wurden die Nahverkehrszüge zwischen Bassum und Rahden eingestellt, die beiden Eilzugpaare fuhren noch bis 1.6.94. Nördlich von Rahden endete damit der Personenverkehr und die DB legte am 31.12.97 knapp 50 km bis Bassum offiziell still. Nur 4 km vom Barenburger *ExxonMobil*-Lager nach Sulingen werden noch bedient, die Güterzüge von *DB Cargo* fahren über Freistatt nach Diepholz weiter.

In Lübbecke zweigt das Anschlussgleis zur am Mittellandkanal gelegenen *BESTA Eisen- und Stahlhandelsgesellschaft mbH* ab. Montags bis freitags wird es zum Teil mit Drahtrollen-Ganzzügen bedient. Zwischen Rahden und Ströhen gibt es touristischen Draisinenverkehr und in Ströhen eine ehemalige Moorbahn.

Im Herbst 2009 wurde die als Engpass geltende Bahnbrücke über die B 61 bei Bassum beseitigt und der Bahndamm teilweise abgetragen. Rund um Sulingen wurden mehrere Bahnübergänge beim Bau von Entlastungsstraßen beseitigt und bei Ströhen die Bahntrasse mit einer Halle überbaut.

Der westfälische Abschnitt Bünde - Rahden gehört inzwischen zum *DB-Regionalnetz Münster-Ostwestfalen*. Er soll in ein Elektronisches Stellwerk eingebunden und die Bahnübergänge technisch gesichert werden, um das Tempo zu erhöhen. Die *Eurobahn* bedient die RB 71 Bielefeld - Herford - Bünde - Rahden stündlich mit *Talent*-Dieselmotortriebwagen, die Zugkreuzungen finden in Bad Holzhausen statt.

Es gibt Bestrebungen, den Abschnitt Bassum - Rahden für den Personen- und Güterverkehr zu reaktivieren. Vor allem das lokale „Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum-Bünde e.V.“ setzt sich dafür ein. Der *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen* ihn auf seine Reaktivierungsliste.

Das große Pech der KBS 122 ist die Grenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen südlich von Ströhen bei km 41. Nach der Regionalisierung des Schienen-Personennahverkehrs achtete niemand mehr auf ihre überregionale Bedeutung. Für ziemlich geringe Einsparungen wurde ohne Not eine wichtige Zukunftsperspektive zerstört, der man inzwischen schon nachtrauert.

Beim **VD-T** hätte es solche kleingeistigen Aktionen natürlich nicht gegeben. Mit dem erforderlichen „Blick aufs Ganze“ hätte er die KBS 122 schon bis 2010 zur eingleisigen Hauptbahn mit bis zu 100 km/h ausgebaut. Nördlich und südlich vom Bahnhof Rahden hätte er das Ausweichgleis jeweils etwa 1,5 km verlängert, damit die Zugkreuzungen nur einen kurzen Aufenthalt erfordern.

8.23		9.23		10.23	<i>Bremen Hbf</i>	10.37		11.37		12.37
8.38		9.38		10.38	<i>Kirchweyhe</i>	10.21		11.21		12.21
8.44		9.44		10.44	<i>Syke 120</i>	10.15		11.15		12.15
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.51		9.51		10.51	km Bassum	9.08		10.08		11.08
					5,1 Apelstedt					
					8,0 Neuenkirchen					
58/01		58/01		58/01	10,4 Scholen	58/01		58/01		58/01
					14,2 Schwaförden					
9.08		10.08		11.08	20,4 Sulingen	8.51		9.51		10.51
					30,9 Varrel (Han)					
9.20		10.20		11.20	39,4 Ströhen (Han)	8.39		9.39		10.39
					45,2 Ströh.-Wagenfeld					
9.29		10.29		11.29	53,8 Rahden	8.30		9.30		10.30
9.30		10.30		11.30		8.29		9.29		10.29
9.35		10.35		11.35	59,9 Espelkamp	8.24		9.24		10.24
	ab		ab		63,2 Gestringen		an		an	
9.42	10.04	10.42	11.04	11.42	68,3 Lübbecke (Westf)	8.17	8.56	9.17	9.56	10.17
	10.07		11.07		71,0 Blasheim		8.52		9.52	
9.47	10/14	10.47	10/14	11.47	72,9 Bad Holzhausen	8.12	45/49	9.12	10/14	10.12
	10.20		11.20		79,7 Bieren-Rödingh.		8.39		9.39	
9.59	10.26	10.59	11.26	11.59	86,8 Bünde (Westf)	8.01	8.34	9.01	9.34	10.01
10.01		11.01		12.01	<i>Bünde (Westf)</i>	7.59		8.59		9.59
10.12		11.12		12.12	<i>Herford</i>	7.47		8.47		9.47
10.25		11.25		12.25	<i>Bielfeld Hbf</i>	7.35		8.35		9.35

123 (Museumsbahn) **Nienburg - Uchte - Rahden**

Die *Preußischen Staatseisenbahnen* eröffneten am 15.1.1910 die 58,8 km lange eingleisige Nebenbahn von Nienburg über Uchte durch dünn besiedeltes Moor-gebiet nach Rahden. Der letzte planmäßige Personenzug fuhr schon am 26.5.68. Zwischen Nienburg und Lemke fuhren auch danach noch Personenzüge bei Weserhochwasser, da die B6 als einzige Straßenverbindung im Überschwemmungsgebiet lag und nicht befahren werden konnte.

Die 11 km Steyerberg - Uchte wurden bereits 1970 entwidmet und die Gleise danach entfernt. Zwischen Liebenau und Steyerberg fuhr am 29.5.94 der letzte Güterzug, die Stilllegung folgte am 1.1.96. Das betraf auch den Anschluss zum Liebenauer Hafen, der eigens für die *Eibia-Pulverfabrik* gebaut wurde. Befahrbar und in Betrieb sind noch 25 km zwischen Rahden und Uchte sowie 15 km von Nienburg nach Liebenau, letztere zur Versorgung der Firma *Oxxynova* in Steyerberg mit Kesselwagen.

Seit 1991 fahren verschiedene historische Dieseltrieb- und Beiwagen als Museumszüge zwischen Uchte und Rahden. Bis 2002 übernahm die *Ortsgruppe Rahden* der *Museums-Eisenbahn Minden* (MEM) den Betrieb. Dann trennte sich die Gruppe vom Mindener Verein und gründete die *Museumseisenbahn Rahden-Uchte e. V.* (MRU). Meistens fährt man mit eigenen Zügen, z. B. einer dreiteiligen Schienenbus-Garnitur. Zu besonderen Anlässen kommen Fahrzeuge anderer Museumsbahnen, zu denen auch die *MEM* gehört.

Eigentümer der Bahnstrecke sind die Stadt Rahden und die Gemeinde Uchte. Eisenbahninfrastrukturunternehmer ist seit 1999 die *Rhein-Sieg-Eisenbahn*.

124 (Museumsbahn) **Delmenhorst - Harbstedt**

Die *Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt GmbH* wurde 1912 eröffnet. Von 1922 bis 1959 war das *Landeskleinbahnamt Hannover* Betriebsführer. Der letzte Personenzug fuhr am 23.9.67, den Ersatz übernahm der 1949 gegründete eigene Omnibusbetrieb. Seit 1985 sind die Stadt Delmenhorst, der Landkreis Oldenburg sowie die Gemeinden Harpstedt, Stuhr, Kirchseelte und Dünsen die Gesellschafter.

Von Harpstedt aus veranstalten die *Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde* (DHEF) seit ihrer Gründung 1976 an mehreren Wochenenden im Sommerhalbjahr Fahrten des Museumszugs „Jan Harpstedt“ nach Delmenhorst. Sie setzen vor allem ihre 1955 von der Firma Krupp gebaute *Dampflokomotive 2* und den 1940 gebauten *WUMAG*-Dieseltriebwagen T 121 ein.



Osnabrück besitzt einen Turmbahnhof, in dem die Bahnsteige auf zwei Ebenen fast rechtwinklig zueinander liegen: Oben von Nord nach Süd die Gleise 1 bis 5 an der KBS 120 von Bremen ins Ruhrgebiet und unten von West nach Ost die Gleise 11 bis 14 an der KBS 385 (Hannover -) Löhne -Rheine. Über einen Ring durch den Stadtteil Schinkel sind die Gleise miteinander verbunden.

125 Bremen - Delmenhorst - Vechta - Osnabrück

1888 eröffnete die *Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn* die 8 km von Vechta nach Lohne als Verlängerung der Strecke von Ahlhorn an der *Oldenburger Südbahn*. Nach langen Diskussionen um Trasse und Finanzierung gingen die weitaus längeren Abschnitte Delmenhorst - Wildeshausen - Vechta am 1.5.1898, Lohne - Neuenkirchen (1.11.1899) und Neuenkirchen - Hesepe (1.5.1900) in Betrieb. Der Verkehr blieb hinter den Erwartungen zurück. Vor allem erfüllte sich (auch aus topographischen Gründen) die Hoffnung nicht, eine Alternative zur Hauptstrecke Bremen - Osnabrück zu werden.

In den 1960er Jahren begann, wie auf vielen Nebenstrecken, der Niedergang: Die *DB* reduzierte den Personenverkehr auf wenige Fahrten pro Werktag und nur noch wenige Güterzüge kamen hinzu. Die Bahnhofsgebäude verfielen oder wurden

zu anderen Zwecken genutzt. Zeitweise durften die Züge nur noch 50 km/h fahren – das machte das Angebot (vor allem im Vergleich zur Autobahn A1) unattraktiv. Eine Zeit lang war sogar die komplette Stilllegung mit Demontage der Gleisanlagen im Gespräch.

Die KBS 125 wurde als eine der ersten Linien in Niedersachsen mit dem Netz „Weser-Ems“ ausgeschrieben und die Landesnahverkehrsgesellschaft bestellte ein deutlich verdichtetes Angebot bei der *NordWestBahn*. Ab 1997 fuhren die Züge im Zweistundentakt über Delmenhorst hinaus bis Bremen. Die stark steigende Nachfrage weckte schon bald den Wunsch nach weiteren Verbesserungen.

Bis 2003 wurden die Gleisanlagen erneuert und veraltete mechanische Signale durch elektronische Anlagen ersetzt. Ausweichgleise behielten nur noch die Bahnhöfe Wildeshausen, Vechta, Lohne und Neuenkirchen. Etliche Bahnübergänge wurden umgebaut, Schrankenanlagen modernisiert und das zulässige Tempo auf 80 km/h erhöht. Überwacht wird die Strecke seither vom *Elektronischen Stellwerk* in Bramsche.

Seit 2003 gibt es Montag bis Freitag einen Stundentakt zwischen Bremen und Osnabrück, die Fahrt dauert genau zwei Stunden. Die Nachfrage explodierte förmlich von 1.040 Fahrgästen/Tag in 1998 auf 6.900 Fahrgäste/Tag in 2008. Die *NordWestBahn* setzt vorwiegend Dieseltriebwagen des Typs LINT 41 ein.

Wegen der wenigen Kreuzungsmöglichkeiten, geringen Geschwindigkeit und der gleichzeitig hohen Auslastung der Strecke ist der Verkehr chronisch instabil. Das verursacht oft Verspätungen, die an Folgezüge weitergegeben werden. Der weitere Ausbau für einen Halbstundentakt wird schon seit längerem gefordert.

Das reale Angebot für die knapp 33.000 Einwohner der Kreisstadt Vechta und die anderen großen Städte entlang der KBS 125 ist nicht befriedigend. Der **VD-T** hätte die 88 km Delmenhorst - Hesepe (an der KBS 126) schon bis 2010 zur eingleisigen Hauptbahn mit bis zu 100 km/h ausgebaut. 3 km zwischen Mühlen und Steinfeld bekämen ein zweites Gleis, damit sich RB und RE ohne Zeitverlust ausweichen können. Von Neuenkirchen bis Hesepe würden 10 km elektrifiziert, damit elektrische Speichertriebwagen nur 78 km ab Delmenhorst ohne Fahrdraht mit Strom aus eingebauten Akkumulatoren überbrücken müssen.

Die RE sind dadurch 20 Minuten schneller als in der Realität und brauchen von Bremen nach Osnabrück 111 Minuten. Die direkte KBS 120 über Diepholz verbindet die beiden Großstädte natürlich in noch kürzerer Zeit. Aber von keiner

Zwischenstation an der KBS 125 kommt auf anderen Wegen mit Umsteigen schneller dorthin. Der zu erwartende Nachfrageschub erlaubt zusätzliche Angebote im Stundentakt, nördlich von Vechta Busse und südlich davon RB. Damit die Wendezeit in Vechta sechs Minuten beträgt, bekommen 3 km von Mühlen bis Steinfeld ein zweites Gleis für „fliegende“ Zugkreuzungen.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
7.35 7.44		8.35 8.44		9.35 9.44	km Bremen Hbf 2,6 Bremen-Neustadt 13,7 Delmenhorst	10.25 10.15		11.25 11.15		12.25 12.15
 7.50 58/01		 8.50 58/01		 9.50 58/01	16,3 Dwoberg 20,1 Ganderkese 23,3 Immer 33,7 Döttingen 30,1 Brettorf	 10.09 58/01		 11.09 58/01		 12.09 58/01
8.08 8.14 8.18		9.08 9.14 9.18		10.08 10.14 10.18	38,2 Wildeshausen 42,9 Dügstrup 45,5 Rechterfeld 49,6 Goldenstedt	9.51 9.45 9.41		10.51 10.45 10.41		11.51 11.45 11.41
8.23 8.28 8.30		9.23 9.28 9.30		10.23 10.28 10.30	54,8 Lutten 57,3 Holzhausen 60,0 Vechta-Insel	9.36 9.31 9.29		10.36 10.31 10.29		11.36 11.31 11.29
8.32 8.38 8.45 8.49	9.03 9.09 9.14 9.17 	9.32 9.38 9.45 9.49	10.03 10.09 10.14 10.17 	10.32 10.38 [42] 10.45 10.49	61,5 Vechta 69,6 Lohne (Oldenb) 74,9 Mühlen (Oldenb) 78,0 Steinfeld (Oldenb) 82,4 Holdorf (Oldenb)	9.27 9.21 [17] 9.14 9.10	9.56 9.49 9.45 9.42 	10.27 10.21 10.14 10.10	10.56 10.49 10.45 10.42 	11.27 11.21 11.14 11.10
8.53 58/01 9.11	 28/31 9.35 9.40 9.44	9.53 58/01 10.11	 28/31 10.35 10.40 10.44	10.53 58/01 11.11	87,3 Nellinghof 92,0 Neuenkirchen (Oldb) 96,2 Rieste 102,2 Hesepe 105,4 Bramsche	9.06 58/01 8.49	 28/31 9.23 9.18 9.15	10.06 58/01 9.49	 28/31 10.23 10.18 10.15	11.06 58/01 10.49
 9.26	9.48 9.53 9.58 10.01 10.04	 10.26	10.48 10.53 10.58 11.01 11.04	 11.26	109,1 Achmer 114,9 Halen 120,9 ? Osnabr.- Eversburg 124,6 Osnabrück Altstadt 125,9 Osnabrück Hbf	 8.34	9.11 9.06 9.01 8.58 8.56	 9.34	10.11 10.06 10.01 9.58 9.56	 10.34
9.36 9.58 10.26	10.19 10.55	10.36 10.58 11.26	11.19 11.55	11.36 11.58 12.26	Osnabrück Hbf Münster (Westf) Dortmund Hbf	8.24 8.02 7.34	8.41 8.05	9.24 9.02 8.34	9.41 9.05	10.24 10.02 9.34

Gesamtverkehr Hesepe - Bramsche - Osnabrück → KBS 126

126 Oldenburg - Cloppenburg - Bramsche - Osnabrück

Die *Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn* (GOE) erbaute von 1870 bis 1876 die 113 km lange *Oldenburger Südbahn*. Sie war mit 113 km die längste Strecke des Herzogtums, wobei knapp 50 km (zwischen Quakenbrück und Eversburg) auf preußischem Gebiet lagen. 1918 übernahm die Reichsbahndirektion Oldenburg die Verwaltung und die GOE wurde aufgelöst.

Beim Bahnhof Eversburg wurde am 23.10.89 die Einfädelung zur *Tecklenburger Nordbahn* geändert. Die bislang im Bahnhof Eversburg liegende Weiche wurde mehr als einen Kilometer nach Norden verschoben und die parallele Gleisführung der Bahnstrecken bis zum Bahnhof aufgegeben. Bis Mitte der 1990er Jahre gab es mit einem täglichen Schnellzugpaar (Koblenz-) Köln - Wilhelmshaven und einem (primär Wochenendheimfahrten von Bundeswehrsoldaten dienenden) Schnellzug Mönchengladbach - Wilhelmshaven ein bescheidenes Fernverkehrsangebot.

Die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau wurden diskutiert, von *DB Netz* aber im Frühjahr 1994 abgelehnt. Bis 2000 baute der Staatskonzern immerhin die Infrastruktur für ein Nahverkehrskonzept mit kürzeren Fahrzeiten und besseren Anschlüssen aus: Die Höchstgeschwindigkeit stieg auf 120 km/h und schwach frequentierte Stationen wurden geschlossen, wodurch sich die Reisezeit von Oldenburg nach Osnabrück um 22 Minuten auf 87 Minuten verkürzte. Bis auf drei kurze Teilstücke blieb die Strecke eingleisig: Oldenburg Hbf - Überleitstelle Osternburg, Bramsche - Achmer und Eversburg (Keilbahnhof) - Osnabrück Hbf. Der letzte Abschnitt gehört zur KBS 129 Löhne - Rheine.

Das „Weser-Ems-Netz“ war das erste, das die *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen* (LNVG) ausschrieb. Den Zuschlag erhielt die *NordWestBahn* (NWB) und nahm am 5.11.00 den Betrieb mit LINT-Dieseltriebzügen aus dem LNVG-Fahrzeugpool auf, die je nach Tageszeit solo oder in Mehrfachtraktion fuhren. Wegen ihrer hohen Reisegeschwindigkeit von 73 km/h und der Verbindung der drei Oberzentren Osnabrück, Oldenburg und Wilhelmshaven wurde das Angebot Expresslinie RE 18 genannt. (Bramsche = 31.000, Cloppenburg = 36.000 und Quakenbrück = 13.500 Einwohner)

Durch das verbesserte Angebot verdoppelte sich die Nachfrage zwischen 2000 und 2008. 2009 nutzten durchschnittlich 11.800 Fahrgäste die Züge zwischen Wilhelmshaven, Oldenburg und Osnabrück. 2005 verlängerte die LNVG den Verkehrsvertrag „freihändig“ um zwölf Jahre und Ende 2014 gewann die NWB nächste Ausschreibung für das „Weser-Ems-Netz“ und somit auch den RE 18.

Güterzüge transportieren flüssigen Schwefel in Kesselwagen von der Erdgasaufbereitungsanlage in Großenkneten zum Hafen Brake zuerst nach Osnabrück nach Süden und dann auf dem Umweg über Bremen nach Norden. Das Futtermittelwerk Höltinghausen versorgen ein bis zwei Züge pro Woche und das Tanklager in Hesepe wird unregelmäßig bedient. Nach der Jahrtausendwende nahmen die Beförderungsleistungen vor allem bei Sand und Kies zu.

Für die erwartete Verkehrszunahme zum *Jade-Weser-Port* in Wilhelmshaven soll die KBS 126 die KBS 130 zwischen Oldenburg und Bremen entlasten und dafür zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Die angedachte östliche Bahnumfahrung Oldenburgs stieß auf heftigen Widerstand der Anwohner. Der *Bundesverkehrswegeplan 2030* lehnte alle drei eingereichten Varianten trotz der Forderungen der Bundesländer und zahlreicher Wirtschaftsverbände ab, weil die Prognosen keine entsprechenden Zunahmen ergaben.

Der **VD-T** hätte die KBS 126 schon bis 2010 elektrifiziert und für bis zu 120 km/h ausgebaut. Die 24 km von Hesepe bis Osnabrück bekämen durchgehend zwei Gleise, um auch die Züge der KBS 125 ohne Wartezeiten unterzubringen. Hinzu kommen zweigleisige Begegnungsabschnitte von Höltinghausen bis Cloppenburg (6 km) und Quakenbrück bis Badbergen (5 km).



Niels Lehmkuhl fotografierte die NWB-Triebwagen 648 083 und 648 ? am 27.12.12 in Bramsche. Beim **VD-T** hinge im Bahnhof eine Oberleitung und zweimal pro Stunde gäbe es gute Anschlüsse „übers Eck“ von Vechta (KBS 125) nach Quakenbrück (KBS 126).

Die RE brauchen dadurch nur noch knapp 1 ½ Stunden von Oldenburg nach Osnabrück und fahren als „Flügelzüge“ über Münster nach Dortmund weiter. Den zu erwartenden Nachfrageschub nutzt der **VD-T** für zusätzliche Angebote

<i>Wilhelmshaven</i>	7.40	8.31			8.40	9.31			9.40	
<i>Leer (Ostfriesl.)</i>	>	>		8.31	>	>		9.31	>	
<i>Bad Zwischenahn</i>	<	<		8.50	<	<		9.50	<	
<i>Oldenburg Hbf 130</i>	8.28	8.57		8.59	9.28	9.57		9.59	10.28	
Zug	RE		RB		RE		RB		RE	Gz.
km Oldenburg Hbf	8.31			9.05	9.31			10.05	10.31	<i>x.02</i>
> Kreyenbrück	>			9.12	>			10.12	>	>
< Wardenburg	<			9.19	<			10.19	<	<
10,5 Sandkrug	8.39			<	9.39			<	10.39	<
17,9 Huntlosen				9.35				10.35		<i>100</i>
23,3 Großenkneten	8.48			9.44	9.48			10.44	10.48	<i>km/h</i>
28,9 Ahlhorn	8.53			9.56	9.53			10.56		
> Langförden				10.14				11.14		
35,0 Höttinghausen				>	[58]			>		<i>x.28</i>
	9.02		ab	(V)	10.02		ab	(V)	11.02	
41,2 Cloppenburg	9.03		9.13		10.03		10.13		11.03	
45,4 Tegelrieden			9.17				10.17			<i>stündliche Gü- terzugtrasse</i>
49,2 Hemmelte			9.21				10.21			
56,6 Essen (Oldenb)	9.14		27/31		10.14		27/31		11.14	
60,0 Arkenstede			9.34				10.34			
62,7 Quakenbrück	9.20	RB	9.38	RE	10.20	RB	10.38	RE	11.20	
67,6 Badbergen			9.42	Bre-			10.42	Bre-		<i>58/02</i>
71,2 Bers.-Langen			9.46	men			10.46	men		
76,8 Bersenbrück	29/31	ab	9.51	<	29/31	ab	10.51	<		
> <i>Vechta</i> 125	>	9.05	>	9.31	>	10.05	>	10.31	>	>
82,3 Alfhausen		<	9.56	<		<	10.56	<		
89,4 Hesepe		9.42	9.59			10.42	10.59			<i>y.12</i>
92,6 Bramsche	9.42	9.46	10.03	10.10	10.42	10.46	11.03	11.10	11.42	
96,3 Achmer		9.50	10.07			10.50	11.07			
102,1 Halen		9.55	10.12			10.55	11.12			
108,1 <i>Osn.-Eversburg</i>		10.00	10.17			11.00	11.17			<i>y.25</i>
111,8 Osnabr.-Altstadt		10.03	10.20			11.03	11.20			>
113,1 Osnabrück Hbf	9.58	10.06	10.23	10.26	10.58	11.06	11.23	11.26	11.58	<
<i>Osnabrück Hbf 3xx</i>	10.01	10.19		10.36	11.01	11.19		11.36	12.01	
<i>Münster (Westf)</i>	10.27	10.55		10.58	11.27	11.55		11.58	12.27	
<i>Dortmund Hbf</i>	10.56			11.26	11.56			12.26	12.56	

(V) Bus hat in Großenkneten Anschluss zum RE nach Osnabrück, in Ahlhorn vom RE aus Oldenburg und in Vechta (an Min. 26) zu den RE nach Bremen und Osnabrück.

im Stundentakt, nördlich von Cloppenburg sind es Busse und südlich davon Regionalbahnen (RB). Sie halten auch an den sechs grün dargestellten Stationen, die zwischen 1980 und 1990 geschlossen wurden.

<i>Dortmund Hbf</i>	7.04	7.34			8.04	8.34			9.04	
<i>Münster (Westf)</i>	7.33	8.02		8.05	8.33	9.02		9.05	9.33	
<i>Osnabrück Hbf 3xx</i>	7.59	8.24		8.41	8.59	9.24		9.41	9.59	
Zug	RE	RE	RB	RB	RE	RE	RB	RB	RE	Gz.
113,1 Osnabrück Hbf	8.02	8.34	8.37	8.54	9.02	9.34	9.37	9.54	10.02	<
111,8 Osnabr.-Altstadt			8.39	8.56			9.39	9.56		>
108,1 Osn.-Eversburg			8.42	8.59			9.42	9.59		x.35
102,1 Halen			8.47	9.04			9.47	10.04		
96,3 Achmer			8.52	9.09			9.52	10.09		
92,6 Bramsche	8.17	8.49	8.56	9.13	9.17	9.49	9.56	10.13	10.17	
89,4 Hesepe			9.00	9.17			10.00	10.17		x.48
82,3 Alfhausen		<	9.03	<		<	10.03	<		
> Vechta 125	>	9.29	>	9.55	>	10.29	>	10.55	>	>
76,8 Bersenbrück	29/31	<	9.08	an	29/31	<	10.08	an		58/02
71,2 Bers.-Langen		Bre-	9.13			Bre-	10.13			
67,6 Badbergen		men	9.17			men	10.17			
62,7 Quakenbrück	8.40		9.22		9.40		10.22		10.40	
60,0 Arkenstede			9.25				10.25			stündliche Gü- terzugstrasse
56,6 Essen (Oldenb)	8.46		29/33		9.46		29/33		10.46	
49,2 Hemmelte			9.39				10.39			
45,4 Tegelrieden			9.43				10.43			
	8.57		9.47		9.57		10.47		10.57	
41,2 Cloppenburg	8.58	(V)	an		9.58	(V)	an		10.58	
35,0 Höltinghausen		>			[58]	>				y.32
> Langförden		8.45				9.45				
28,9 Ahlhorn	9.06	9.03			10.06	10.03				
23,3 Großenkneten	9.11	9.15			9.48	10.15			10.48	100
17,9 Huntlosen		9.24				10.24				km/h
10,5 Sandkrug	9.20	<			10.20	<			11.20	km/h
> Wardenburg	>	9.40			>	10.40			>	<
< Kreyenbrück	<	9.47			<	10.47			<	>
km Oldenburg Hbf	9.29	9.55			10.29	10.55			11.29	y.58
<i>Oldenburg Hbf 130</i>	9.32	10.01		8.57	10.32	11.01		9.57	11.32	
<i>Bad Zwischenahn</i>	>	10.09		>	>	11.09		>	>	
<i>Leer (Ostfriesl.)</i>	<	10.29		<	<	11.29		<	<	
<i>Wilhelmshaven</i>	10.20			8.31	11.20			9.31	12.20	

(V) Bus hat in Vechta (ab Min. 34) Anschluss von den die RE aus Bremen und Osnabrück, in Ahlhorn zum RE nach Oldenburg und in Großenkneten vom RE aus Osnabrück.

127 Cloppenburg - Friesoythe - Papenburg

Die *Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn* (GOE) eröffnete die 62,5 km von Cloppenburg über Friesoythe nach Ocholt (an der KBS 130) in drei Schritten von 1906 bis 1908. 1950 verkehrten noch täglich fünf Zugpaare über die ganze Strecke, Anfang der 1960er Jahre gab es nur noch ein Zugpaar an Werktagen und am 29.9.68 fuhr schließlich der letzte planmäßige Personenzug.

1973 wurde die kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke über den Küstenkanal zwischen Friesoythe und Sedelsberg für dessen Verbreiterung abgebrochen. Für die wenigen Güterzüge lohnte sich ein Ersatz nicht mehr und der Neubau dient seither nur noch den Kraftfahrzeugen. Den Abschnitt Cloppenburg - Friesoythe bedienen Güterzüge von DB Cargo bis Ende 1998.

Am 1.4.01 übernahm die *Emsländische Eisenbahn* die 27 km von Ocholt nach Sedelsberg für den symbolischen Preis von 1 DM. Seither verkehrt täglich ein Güterzug, das häufigste Frachtgut ist nach wie vor Torf. Die Strecke Cloppenburg - Friesoythe gehört seit 2004 der von der Stadt gegründeten *Friesoyther Eisenbahngesellschaft*, die vor allem Holz befördert. Seit 2006 finden zudem mehrmals im Jahr Museumsbahnfahrten statt. In Ocholt siedelte sich 2013 die *Museumseisenbahn Ammerland-Barßel-Saterland* an.

7.36	8.36	9.36	<i>Osnabrück Hbf</i>	10.24	11.24	12.24
8.21	9.21	10.21	<i>Quakenbrück</i>	9.38	10.38	11.38
8.48	9.48	10.48	<i>Cloppenburg 126</i>	9.12	10.12	11.12
8.35	9.35	10.35	<i>Oldenburg Hbf</i>	10.25	11.25	12.25
8.59	9.59	10.59	<i>Edewecht</i>	9.00	10.00	11.00
9.20	10.20	11.20	<i>Friesoythe </i>	8.39	9.39	10.39
			BUS 2010			
8.52	9.52	10.52	am Cloppenburg	9.08	10.08	11.08
9.01	10.01	11.01	6 Varrelbusch	8.58	9.58	10.58
9.13	10.13	11.13	15 Mittelsten Thüle	8.46	9.46	10.46
9.23	10.23	11.23	22 Friesoythe	8.36	9.36	10.36
9.32	10.32	11.32	29 Sedelsberg	8.27	9.27	10.27
9.40	10.40	11.40	35 Abzw. Esterwegen	8.19	9.19	10.19
9.51	10.51	11.51	45 Börgermoor	8.08	9.08	10.08
10.01	11.01	12.01	54 Pa. Mühlenbrücke	7.58	8.58	9.58
10.07	11.07	12.07	57 Papenburg	7.53	8.53	9.53
10.13	11.13	12.13	<i>Papenburg 129</i>	7.46	8.46	9.46
10.26	11.26	12.26	<i>Leer (Ostfriesl.)</i>	7.34	8.34	9.34
10.11	11.11	12.11	<i>Papenburg 129</i>	7.49	8.49	9.49
10.35	11.35	12.35	<i>Meppen 129</i>	7.25	8.25	9.25
11.04	12.04	13.04	<i>Rheine</i>	6.56	7.56	8.56

Ein Blick auf die Streckenkarte des nordwestlichen Niedersachsens lässt durch fehlende Ost-West-Bahnlinien bis heute die Grenzen des Großherzogtums Oldenburg erahnen. Vor allem fehlt eine Verbindung zwischen Cloppenburg und Papenburg, die beide weit über 30.000 Einwohner haben. Der **VD-T** hätte zwar baldmöglichst eine Trasse gesichert, zunächst aber „nur“ vertaktete *Regiobuslinien* eingerichtet.

7.02	8.02	9.02	Osnabrück Hbf	9.58	10.58	11.58
7.39	8.39	9.39	Quakenbrück	9.20	10.20	11.20
7.57	8.57	9.57	Cloppenburg 126	9.03	10.03	11.03
7.31	8.31	9.31	Oldenburg Hbf	9.29	10.29	11.29
8.02	9.02	10.02	Cloppenburg 126	8.58	9.58	10.58
RB	RB	RB	ZUG 2020	RB	RB	RB
8.06	9.06	8.05	km Cloppenburg	8.54	9.54	10.54
8.11	9.11	8.12	6,2 Varrelbusch	8.48	9.48	10.48
8.16	9.16	8.12	12,6 Garrel	8.43	9.43	8.12
8.22	9.22	10.22	19,8 Bösel	8.37	9.37	10.37
28/31	28/31	28/31	26,3 Friseoythe	28/31	28/31	28/31
8.37	9.37	10.37	34,9 Sedelsberg	8.22	9.22	10.22
8.41	9.41	10.41	39,0 Scharrel	8.18	9.18	10.18
8.50	9.50	10.50	50,5 Klostermoor	8.09	9.09	10.09
8.55	9.55	10.55	56,5 Papenburg Ost	8.04	9.04	10.04
8.59	9.59	10.59	59,7 Papenburg	8.01	9.01	10.01
9.02	9.02	9.02	Papenburg 129	7.58	7.58	7.58
9.14	9.14	9.14	Leer (Ostfriesl.)	7.46	7.46	7.46
10.11	10.11	10.11	Papenburg 129	7.49	7.49	7.49
10.35	10.35	10.35	Meppen 129	7.25	7.25	7.25
11.04	11.04	11.04	Rheine	6.56	6.56	6.56

Bis 2020 hätte der **VD-T** die vorhandenen 39 km von Cloppenburg bis Scharrel für bis zu 100 km/h ausgebaut und über einen 20 km langen Neubauabschnitt mit Papenburg verbunden.

Dort reichen 2 Minuten zwischen Ankunft und Abfahrt nicht für die Wende zur Rückfahrt. Es bietet sich an, die RB nach Leer zu verlängern und dort 12 Minuten vor dem Anschlusszug anzukommen.

128 Essen (Odenb) - Lönigen - Haselünne - Meppen

Die Gemeinde Lönigen finanzierte die Bahnlinie nach Essen (Oldenb) und eröffnete sie 1888. Die Betriebsführung lag bei der *Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn* (GOE), die 1895 auch Eigentümerin wurde. Der Landkreis Meppen eröffnete 1894 seine Bahnlinie nach Haselünne und verlängerte sie 1902 nach Herzlake. 1907 wurde die verbliebene Lücke geschlossen.

Ungewöhnlich für eine Nebenbahn sind zwei Neutrassierungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts: In Meppen führte das Gleis ursprünglich durch einige Ortsteile. Beim Bau des *Ems-Seitenkanals* wurde es 1954 nach Norden verlegt, da das Anschlussgleis der *Wehrtechnischen Dienststelle 91* der Bundeswehr (umgangssprachlich *Erprobungsstelle*) schon Brücken für den Kanal hatte. Hinter dem Bahnhof Vormeppen, den die Erprobungsstelle zu beiden Seiten einschließt, führt das eingezäunte Gleis noch einige Kilometer durch Bundeswehrgelände.

In Herzlake wird der Ort seit 1989 nicht mehr durchfahren, denn beim Bau der Umgehungsstraße wurde auch die Bahntrasse begradigt. Da der Gleisanschluss aber weiterhin bedient wurde, entstand beim neuen Haltepunkt Herzlake (B 213) eine Stichstrecke zum alten Bahnhof, die noch sporadisch genutzt wird.

Der Personenverkehr wurde schrittweise auf Busse umgestellt: 1962 Essen - Lewinghausen 1966 Lewinghausen - Herzlake und 1970 Herzlake - Meppen. Bei den Güterzügen nahm die Tonnage seit Ende der 1970er Jahre wieder zu, neben den Bundeswehrtransporten vor allem Dünger, Holz und Kies. Am Bahnhof Meppen liegt eine Sammelstelle für Hausmüll zur Müllverbrennungsanlage in Salzbergen. Das Mischfutterwerk Bröring in Lönigen erhält regelmäßig Ganzzüge.

Seit 1989 kommen im Sommerhalbjahr jeden zweiten Samstag Museumszüge der *Eisenbahnfreunde Hasetal e. V.* hinzu. In Kooperation mit dem Tourismusverband Hasetal bieten sie auf Bestellung zusätzlich Touren mit Fahrrad und Dampfzug an, wobei der Zug die Räder auf Teilstrecken befördert.

Der **VD-T** hätte die *Hasetalbahn* als erste Querverbindung zwischen seinen KBS 125 und 129 schon bis 2010 reaktiviert. Zwischen Vormeppen und Meppen braucht er eine zusätzliche Gleisverbindung zur Strecke nach Leer, damit sich die RB während der Fahrt begegnen können. Die lange Wendezeit in Meppen

7.31 8.14 8.28	8.31 9.14 9.28	9.31 10.14 10.28	Oldenburg Hbf Cloppenburg Essen (Oldb) 126	9.29 8.45 8.31	10.29 9.45 9.31	11.29 10.45 10.31
7.37 8.21 8.29	8.37 9.21 9.29	9.37 10.21 10.29	Osnabrück Hbf Quakenbrück Essen (Oldb) 126	10.23 9.38 9.31	11.23 10.38 10.31	12.23 11.38 11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.31 8.35 8.39 8.45	9.31 9.35 9.39 9.45	10.31 10.35 10.39 10.45	km Essen (Oldenb) 3,1 Sandloh 7,3 Bunnan 13,8 Lönigen	9.29 9.24 9.20 9.14	10.29 10.24 10.20 10.14	11.29 11.24 11.20 11.14
8.49 8.54 58/01 9.06	9.49 9.54 58/01 10.06	10.49 10.54 58/01 11.06	17,5 Helmighausen 21,2 Lewinghausen 24,7 Herzlake 29,4 Flechum	9.10 9.05 58/01 8.53	10.10 10.05 58/01 9.53	11.10 11.05 58/01 10.53
9.11 9.17 9.23 9.28 9.32	10.11 10.17 10.23 10.28 10.32	11.11 11.17 11.23 11.28 11.32	33,6 Haselünne 38,9 Schleper 44,4 Bokeloh 48,6 Vormeppen 51,3 Meppen	8.48 8.42 8.36 8.31 8.27	9.48 9.42 9.36 9.31 9.27	10.48 10.42 10.36 10.31 10.27
8.36 8.48 9.04	9.36 9.48 10.04	10.36 10.48 11.04	Meppen 129 Lingen Rheine	8.23 8.11 7.56	9.23 9.11 8.56	10.23 10.11 9.56
9.38 10.13 10.26	10.38 11.13 11.26	11.38 12.13 12.26	Meppen 129 Papenburg Leer (Ostfriesl.)	8.21 7.46 7.34	9.21 8.46 8.34	10.21 9.46 9.34

kann man in Zeiten starker Nachfrage für Angebotsverdichtungen nach Lingen nutzen (→ blaue Züge bei der KBS 129).

Durch die „Flügelung“ der Züge in Essen entstehen attraktive Direktverbindungen nach Quakenbrück und Osnabrück. Und in die RB nach Cloppenburg kann man in Essen bequem umsteigen.

129 (Norddeich -) **Leer - Meppen - Rheine - Münster** (- Dortmund)

Die *Emslandstrecke* entstand als Teil der *Hannoverschen Westbahn* zur Erschließung der westlichen Gebiete des damaligen Königreichs Hannover. Der 1854 eröffnete erste Abschnitt Emden - Papenburg hatte noch keinen Anschluss an das bestehende Eisenbahnnetz. 1855 folgte Löhne - Osnabrück und nochmals ein Jahr später begann der durchgehende Verkehr zwischen Löhne, Rheine und Emden.

Aus den zentralen Werkstätten in Lingen wurde später das *Ausbesserungswerk Lingen*, das bis 1972 Dampflokomotiven und bis 1983 Waggon unterhielt. In Rheine stieß die Bahnlinie der *Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft* (KWE) aus Münster auf die *Westbahn* und in den folgenden Jahrzehnten entstand dort ein großer Eisenbahnknoten. 1868 übernahm die KWE die *Westbahn* zwischen Rheine und Emden.

1883 ging die *Ostfriesische Küstenbahn* von Emden über Norden, Esens und Wittmund nach Jever in Betrieb (→ KBS 133). Diese bekam 1892 einen Abzweig von Norden nach Norddeich und 1895 wurde dort ein Gleis bis zum Kopf der damaligen Hafenmole verlegt. 1906 legte die KWE die als Nebenbahn entlang der Landstraße trassierte Strecke von Emden nach Norden still und eröffnete zeitgleich eine 1,1 km kürzere Neubaustrecke westlich davon als Hauptbahn.

Im September 1971 ersetzte der neue Emder Hauptbahnhof den Westbahnhof an der gleichen Stelle und fortan fuhren auch die Züge von Rheine diesen an. Im Südbahnhof gab es noch einige Jahre einen Notbahnsteig für den Fall, dass der Hauptbahnhof nicht erreichbar wäre. Zum Beispiel bei Problemen mit der Klappbrücke über das *Emder Fahrwasser*.

Zwischen Rheine und Norddeich setzte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) ihre letzten planmäßigen Dampflokomotiven ein. Bis 1975 beförderte die Baureihe 012 Schnellzüge und bis Herbst 1977 die Baureihen 042, 043 und 044 noch Güterzüge. Unter Eisenbahnfreunden besonders bekannt waren ihre Einsätze vor schweren Erzzügen ins Ruhrgebiet, die den Spitznamen *Langer Heinrich* hatten.

Am 26.10.77 wurden zwei der verbliebenen Loks das letzte Mal eingesetzt und abends endgültig abgestellt. Wenige Tage später erließ die *DB* das sogenannte „Dampflokkverbot“, das sie erst acht Jahre später für das Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ wieder lockerte.

1972 elektrifizierte die *DB* das Gleispaar von Münster bis Rheine und bis 1980 erreichte der Fahrdraht Leer und Emden. Ab 2006 fuhren Wendezüge mit modernen Doppelstockwagen als *Emsland-Express*, wodurch die Nachfrage bis 2009 um 15 % auf durchschnittlich 6.400 Fahrgäste pro Tag zunahm.

2012 gewann die *Westfalenbahn* (eine Tochter der niederländischen Staatsbahn) die Ausschreibung für den Betrieb von 2015 bis 2030. Die vierteiligen „Flirt 3“-Elektrotriebzüge des Leasingunternehmens *Alpha Trains* verkehren stündlich und

Nordeich Mole	12.11		Wilh.	13.11		Wilh.	14.11		Wilh.	15.11
Aurich	>		12.34	>		13.34	>		14.34	>
Emden	12.43		13.01	13.43		14.01	14.43		15.01	15.43
Leer (Ostfriesl.) 133	12.59		13.25	13.59		14.25	14.59		15.25	15.59
Zug	IR	RB	RB	IR	RB	RB	IR	RB	RB	IR
km Leer (Ostfriesl.)	13.01		13.34	14.01		14.34	15.01		15.34	16.01
7,6 Ihrhove	I		13.39	I		14.39	I		15.39	I
17,0 Papenburg	13.11		13.46	14.11		14.46	15.11		15.46	16.11
22,3 Aschendorf	I		13.50	I		14.50	I		15.50	I
32,9 Dörpen	I		13.57	I		14.57	I		15.57	I
44,1 Lathen	I		14.05	I		15.05	I		16.05	I
52,7 Haren (Ems)	I		14.11	I		15.11	I		16.11	I
63,0 Meppen	13.35	ab	14.18	14.35	ab	15.18	15.35	ab	16.18	16.35
	13.36	13.40	14.19	14.36	14.40	15.19	15.36	15.40	16.19	16.36
74,3 Osterbrock	I	13.48	14.27	I	14.48	15.27	I	15.48	16.27	I
79,5 Holthausen	I	13.52	A	I	14.52	A	I	15.52	A	I
83,3 Lingen (Ems)	13.48	13.56	14.34	14.48	14.56	15.34	15.48	15.56	16.34	16.48
91,1 Elbergen	I	14.02	A	I	15.02	A	I	16.02	A	I
97,5 Leschede	I	14.07	14.43	I	15.07	15.43	I	16.07	16.43	I
106,4 Salzbergen	I	14.14	14.50	I	15.14	15.50	I	16.14	16.50	I
	14.04	14.20	14.56	15.04	15.20	15.56	16.04	16.20	16.56	17.04
114,2 Rheine	14.06	14.22	14.58	15.06	15.22	15.58	16.06	16.22	16.58	17.06
6,9 Rheine-Mesum	I	14.27	I	I	15.27	I	I	16.27	I	I
13,4 Emsdetten	I	14.33	15.06	I	15.33	16.06	I	16.33	17.06	I
18,3 Reckenfeld	I	14.37	I	I	15.37	I	I	16.37	I	I
23,7 Greven	I	14.42	15.13	I	15.42	16.13	I	16.42	17.13	I
29,3 Münster-Sprakel	I	14.47	I	I	15.47	I	I	16.47	I	I
35,8 Mü.-Zentrum Nord	I	14.52	15.21	I	15.52	16.21	I	16.52	17.21	I
38,6 Münster Hbf	14.29	14.56	15.25	15.29	15.56	16.25	16.29	16.56	17.25	17.29
Münster Hbf	14.31	10.01		15.31	10.01		16.31	10.01		17.31
Dortmund Hbf	14.56	10.26		15.56	10.26		16.56	10.26		17.56

(A) RB hält nur bei Bedarf oder abwechselnd, wenn die blauen RB nicht verkehren;
Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

zur Hauptverkehrszeit in Doppeltraktion. Hinzu kommen zweistündliche *InterCity* (IC) von Emden über Leer nach Münster. Die RE brauchen von Leer nach Münster 105 und die IC 90 bis 96 Minuten.

Das **VD-T**-Angebot ist ähnlich, allerdings heißen die überall haltenden Züge RB und brauchen 110 Minuten. Die schnelleren *InterRegio* (IR) schaffen es in 88 Minuten und erreichen dadurch *Integrale Taktknoten* in Leer und Münster. Bei Meppen und Rheine begegnen sich IR und RB und bieten dadurch gute Anschlüsse für Buslinien ins Umland. Im Gegensatz zur Realität fährt der *IR* mit kürzeren Triebzügen stündlich und wird in Münster mit dem RE aus Oldenburg vereinigt.

<i>Dortmund Hbf</i>	12.04		12.34	13.04		10.26	14.04		10.26	15.04
<i>Münster Hbf</i>	12.29		12.59	13.29		10.01	14.29		10.01	15.29
Zug	IR	RB	RB	IR	RB	RB	IR	RB	RB	IR
km Münster Hbf	12.31	12.35	13.04	13.31	13.35	14.04	14.31	14.35	15.04	15.31
2,8 Mü.-Zentrum Nord		12.38	13.07		13.38	14.07		14.38	15.07	
9,3 Münster-Sprakel			13.12			14.12			15.12	
14,9 Greven		12.46	13.12		13.46	14.12		14.46	15.12	
20,3 Reckenfeld			13.22			14.22			15.22	
25,2 Emsdetten		12.53	13.26		13.53	14.26		14.53	15.26	
31,7 Rheine-Mesum			13.32			14.32			15.32	
38,6 114,2 Rheine	12.54	13.02	13.38	13.54	14.02	14.38	14.54	15.02	15.38	15.54
km	12.56	13.04	13.40	13.56	14.04	14.40	14.56	15.04	15.40	15.56
7,8 Salzbergen		13.09	13.45		14.09	14.45		15.09	15.45	
16,7 Leschede		13.16	13.52		14.16	14.52		15.16	15.52	
23,1 Elbergen		A	13.57		A	14.57		A	15.57	
30,9 Lingen (Ems)	13.11	13.25	14.03	14.11	14.25	15.03	15.11	15.25	16.03	16.11
34,7 Holthausen		A	14.07		A	15.07		A	16.07	
39,9 Osterbrock		13.32	14.11		14.32	15.11		15.32	16.11	
51,2 Meppen	10.23	13.40	14.20	11.23	14.40	15.20	12.23	15.40	16.20	13.23
	13.24	13.41	an	14.24	14.41	an	15.24	15.41	an	16.24
61,5 Haren (Ems)		13.48			14.48			15.48		
70,1 Lathen		13.54			14.54			15.54		
81,3 Dörpen		14.02			15.02			16.02		
91,9 Aschendorf		14.09			15.09			16.09		
97,2 Papenburg	13.48	14.13		14.48	15.13		15.48	16.13		16.48
106,6 Ihrhove		14.20			15.20			16.20		
114,2 Leer (Ostfriesl.)	13.59	14.26		14.59	15.26		15.59	16.26		16.59
<i>Leer (Ostfriesl.)</i> 133	14.01	14.35		15.01	15.35		16.01	16.35		17.01
<i>Emden</i>	14.16	14.59		15.16	15.59		16.16	16.59		17.16
<i>Aurich</i>	>	15.26		>	16.26		>	17.26		>
<i>Norddeich Mole</i>	14.49	<i>Wilh.</i>		15.49	<i>Wilh.</i>		16.49	<i>Wilh.</i>		17.49

130 (Hamburg -) **Bremen - Oldenburg - Leer - Groningen**

a) Bremen - Oldenburg - Leer

Die Strecke Bremen - Oldenburg - Wilhelmshaven wurde am 14.7.1867 eröffnet. Zwei Jahre später folgte die Verbindung von Oldenburg nach Leer und 1875 die nach Nordenham (→ KBS 131). Seitdem erschließt diese wichtige Achse im nord-deutschen Schienennetz die Seehäfen zwischen Weser und Ems. Im Zweiten Weltkrieg war sie mehrfach das Ziel feindlicher Luftangriffe. Bis 1992 elektrifizierte die *Deutsche Bundesbahn* die Strecke Bremen - Leer und baute sie bis Oldenburg zweigleisig für bis zu 160 km/h aus.

Fast zehn Jahre lang gab es nur sporadischen Fernverkehr westlich von Bremen. Seit Ende 2013 verkehren wieder Intercity-Züge im Zweistundentakt nach Emden bzw. Norddeich. Dank eines Vertrags zwischen Niedersachsen und der *DB Fernverkehr AG* gelten dort alle Fahrscheine des Nahverkehrs, im Gegenzug leistet das Land Ausgleichszahlungen. Nach Verzögerungen in der Produktion und der Zulassung beim Hersteller *Bombardier Transportation* fahren seit Dezember 2015 Doppelstockzüge als IC nach Leipzig oder Dresden. Hinzu kommen einzelne ICE am Morgen und Abend nach München, Berlin oder Frankfurt (Main).

Zeitlich versetzt zu den IC fährt die RE-Linie Hannover - Norddeich zweistündlich mit Halt in Delmenhorst und Hude. Von Bad Zwischenahn bis Leer bieten sie zusammen einen exakten Stundentakt und halten in Westerstede-Ocholt und Augustfehn. Ergänzende RB gibt es auf diesem eingleisigen Abschnitt nicht.

2010 ersetzte die *Regio-S-Bahn*-Linie S 3 zwischen Oldenburg und Bremen die im Stundentakt fahrenden Regionalbahnen und bedient alle Unterwegsstationen. Zwischen Bremen und Hude kommt die S 4 nach Nordenham dazu, die nur in Delmenhorst hält (→ KBS 131).

Der *JadeWeserPort* in Wilhelmshaven soll zur deutlichen Zunahme des Güterverkehrs führen. Der dritte Entwurf des Deutschlandtakts enthält den zweigleisigen Ausbau Bad Zwischenahn - Westerstede-Ocholt für rund 60 Millionen Euro, hinzu kommt ein drittes Gleis in Stickhausen-Velde für rund 17 Millionen Euro.

b) Leer - Winschoten - Groningen

Die *Niederländischen Staatsbahnen* stellten bis 1868 ihre Bahnlinie von Groningen zur deutschen Grenze bei Neuschans (Nieuweschans) fertig. Die Verbindung nach Leer folgte 1876 – ihr lagen Staatsverträge zwischen Oldenburg, Preußen und den Niederlanden zugrunde.

Wegen unterschiedlicher Signalsysteme und älterer, nur in jeweils einem Staat zugelassener Triebwagen musste man bis zum Ende des 20. Jahrhunderts an der Grenze umsteigen. Der deutsche Abschnitt war mit dem geringen grenzüberschreitenden Zugverkehr lange stilllegungsgefährdet und von Mitte der 1990er Jahre bis 2002 gab es keine planmäßigen Personenzüge.

Bei einer der ersten internationalen Ausschreibungen gewann das britische Unternehmen *Arriva* 2006 den Betrieb des Nahverkehrs westlich von Leer: Von Groningen bis Zuidbroek im 15-Minuten-Takt, bis Winschoten halbstündlich und östlich davon meist im Stundentakt. Die Nachfrage zwischen Bad Neuschanz und Leer stieg durch das attraktivere Angebot in zwei Jahren von täglich 120 auf 450 Personenkilometer je Kilometer Betriebslänge.

Das bedeutendste Bauwerk der Strecke ist die *Friesenbrücke* über die Ems östlich von Weener. Dort gab es mehrfach schwere Unfälle. Am 3.12.2015 rammte das Frachtschiff *Emsmoon* die Brücke und zerstörte ihren Klappteil. Der Bahnverkehr endete zwangsläufig und wurde bisher nicht wieder aufgenommen.

Die Niederlande strebt den baldigen Neubau der *Friesenbrücke* und ein besseres Angebot auf der nördlichsten Bahnverbindung zu Deutschland an. Langfristiges Ziel sind Fernzüge, die von Groningen in zwei Stunden nach Bremen kommen. Anfang 2019 einigten sich die Bundesländer Niedersachsen und Bremen mit der Provinz Groningen auf Investitionen von 128 Millionen Euro zwischen Groningen und Leer. Die ganze Strecke soll (mit Ausnahme der 12 km Winschoten - Bad Neuschanz) zweigleisig werden und 130 km/h (i.d.Niederlanden) bzw. 120 km/h (in Deutschland) ermöglichen.

c) Maßnahmen beim **VD-T**

Der **VD-T** hätte seine KBS 130 schon bis 2010 so ausgebaut, dass die *IR* die *Integralen Taktknoten* in Bremen (30), Oldenburg (00) und Leer (30) stündlich verbinden können. Sie halten zudem nur noch in Bad Zwischenahn. Westerstetten-Ocholt, Augustfehn und fünf reaktivierte Stationen übernehmen zusätzliche RB im Stundentakt. Die jeweils 3 km langen zweigleisigen Abschnitte Apen - Augustfehn und Stickhausen-Felde - Filsum sorgen dafür, dass sie bei den Zugkreuzungen nicht lange warten müssen.

Die grenzüberschreitende Strecke zu den Niederlanden hätte der **VD-T** schon bis 2010 modernisiert und für 120 km/h ausgebaut. Eine Oberleitung bekämen nur die 8 km von Ihrhove nach Weener, die 57 km von dort nach Groningen würden die

elektrischen Triebwagen mit Strom aus ihren Akkumulatoren zurück legen. Das wäre kostengünstiger als die Oberleitung für diesen Abschnitt und Triebzüge, die sowohl das deutsche als auch das niederländische Stromsystem „vertragen“.

Für flotte Zugkreuzungen sorgt ein zweigleisiger Abschnitt östlich von Weener. Die Zielfahrzeit von zwei Stunden von Groningen nach Bremen könnte er deutlich unterbieten und auch im Nahverkehr attraktive Reisezeiten bieten.

7.25		8.05	8.25		Hamburg Hbf		10.35	10.55		11.35
7.35		8.15	8.35		Hamburg-Harburg		10.24	10.44		11.24
7.47		8.27	8.47		Buchholz (Nordh)		10.12	10.32		11.12
8.07		8.57	9.07		Rotenburg (Wü.)		9.52	10.02		10.52
8.30		9.21	9.30		Bremen Hbf 110		9.30	9.39		10.30
IR	RB	RE	IR	RB	Zug	RB	IR	RE	RB	IR
8.33		9.26	9.33		km Bremen Hbf		9.27	9.34		10.27
		9.35			13,7 Delmenhorst			9.24		
		9.44			27,7 Hude			9.15		
8.58	ab	9.55	9.58	ab	44,4 Oldenburg Hbf	an	9.02	9.05	an	10.02
9.01	9.04	an	10.01	10.04	47,4 Oldenb.-Wechloy	8.56	8.59	ab	9.56	9.59
	9.07			10.07	55,2 Kayhauserfeld	8.52			9.52	
	9.13			10.13	59,6 Bad Zwischenahn	8.46			9.46	
9.10	9.17		10.10	10.17	67,6 Westerst.-Ocholt	8.42	8.49		9.42	9.49
	9.23			10.23	73,9 Apen	8.38			9.38	
	9.28			10.28	76,6 Augustfehn	8.31			9.31	
	9.31			10.31	84,0 Stickhausen-Velde	8.28			9.28	
	9.37		[20,5]	10.37	87,2 Filsum	8.22			9.22	[20,5]
[22]	9.40	RB		10.40	92,3 Nortmoor	8.19	[38]	RB	9.19	
	9.44			10.44	96,6 Leer-Loga	8.15			9.15	
	9.48			10.48	99,4 Leer (Ostfriesland)	8.11			9.11	
9.29	9.52	ab	10.29	10.52	km Ihrhove	8.08	8.31	an	9.08	9.31
9.32	an	10.04	10.32	an	7,6 Hilkenborg	ab	8.28	8.56	ab	9.28
		10.10			13,3 Weener			8.50		
[43]		10.15			15,6 Bunde			8.45		[17]
9.45		10.18	10.45		20,8 Bad Neuschanz		8.15	8.42		9.15
		10.23			25,9 Winschoten			8.37		
		28/31			38,1 Zuidbroek			8.20		
10.00		10.40	11.00		50,5 Hoogezand		8.00	8.10		9.00
		10.50			57,1 Groningen			8.03		
		10.57			72,3			7.48		
10.20		11.12	11.20				7.40			8.40

Gesamtverkehr Bremen - Hude - Oldenburg → KBS 131

131 Bremen - Delmenhorst - Hude - Oldenburg / Nordenham

Die Entwicklung der 1867 eröffneten Strecke Bremen - Hude - Oldenburg wird bei der KBS 130 beschrieben. Der Abzweig von Hude nach Brake ging 1873 und die Verlängerung bis Nordenham 1875 in Betrieb. Dort sorgte der Hafenumschlag für hohes Frachtaufkommen – von 1890 bis 1897 fuhren in Nordenham auch die Transatlantikdampfer des *Norddeutschen Lloyd* ab, bevor diese endgültig nach Bremerhaven wechselten. 1904 kamen noch 7 km von Nordenham nach Blexen dazu, wo man die Weserfähre nach Bremerhaven erreichte.

Vor Elsfléth liegt die 1927 erbaute Drehbrücke über die Hunte, auf der die Züge nach Norden ihren Stromabnehmer absenken müssen. In Brake und Nordenham liegen zahlreiche Gleise für den Güterverkehr und zwischen Golzwarden und

<i>Hamburg Hbf</i>			15.05	15.25		15.50			16.05	16.25
<i>Hamburg-Harburg</i>			15.15	15.35		16.00			16.15	16.35
<i>Buchholz (Nordh)</i>			15.27	15.47					16.27	16.47
<i>Rotenburg (Wü.)</i>			15.57	16.07					16.57	17.07
<i>Bremen Hbf 110</i>			16.21	16.30		16.42			17.21	17.30
Zug	RE	RB	RE	IR	RB	RB	RB	RB	RE	IR
km Bremen Hbf	16.02	16.11	16.26	16.33	16.36	16.47	17.02	17.11	17.26	17.33
2,6 Bremen-Neustadt		16.14			16.39	16.50		17.14		
7,4 Bremen-Huchting		16.18				16.54		17.18		
10,3 Heidkrug		16.21				16.57		17.21		
13,7 Delmenhorst	16.11	16.24	16.35		16.47	17.00	17.11	17.24	17.35	
16,9 Hoykenkamp					>	17.03				
19,0 Schierbrok					Vech	17.06				
22,6 Bookholzberg		16.31			-ta	17.09		17.31		
27,7 Hude	16.20	16.35	16.44			17.13	17.20	17.35	17.44	
> Wüstring	>	16.41				17.19	>	17.41		
< Oldenb.-Drielake	<					17.24	<			
> Oldenburg Hbf	>	16.48	16.55	16.58		17.27	>	17.48	17.55	17.58
36,3 Berne	16.27	>	an	Leer		an	17.27	>	an	Leer
42,4 Elsfléth	16.32	Varel					17.32	Varel		
47,5 Oberhammelwarden										
53,2 Brake (Unterweser)	16.40						17.40			
56,2 Golzwarden										
61,6 Rodenkirchen (oldb)	16.46						17.46			
66,5 Kleinensiel	16.51						17.51			
71,3 Nordenham	16.56	17.02					17.56	18.02		
<i>Einswarden</i>		17.10						18.10		
<i>Blexen Fähre</i>		17.15						18.15		

Weitere frühere Stationen: 32,0 Neuenkoop, 50,5 Kirchhammelwarden, 59,2 Sürwürden

Rodenkirchen ein zweigleisiger Abschnitt für Zugkreuzungen. 1980 elektrifizierte die *DB* die Strecke bis Nordenham, wo die Personenzüge seither wenden.

Bis 1980 setzte die *DB* Dieseltriebzüge der Baureihe 624 ein, dann E-Loks der Baureihe 141 mit „Silberlingen“ und ab Ende 2004 Triebzüge der Baureihe 425. Sie fuhren im Zweistundentakt als RE nach Bremen und hielten zwischen Hude und Bremen nur in Delmenhorst. In den Hauptverkehrszeiten wurde das Angebot zum Stundentakt verdichtet.

Bei der Ausschreibung ab Ende 2010 erhielt die *NordWestBahn* den Zuschlag und betreibt die *Regio-S-Bahn-Linie* RS4 an allen Wochentagen im Stundentakt. Montag bis Freitag setzt sie fünfteilige und an Wochenenden dreiteilige *Coradia-Continental-Triebzüge* von Alstom ein, die für die 71 km 63 Minuten brauchen.

<i>Blexen Fähre</i> <i>Einswarden</i>	15.45 15.50						16.45 16.50			
Zug		RE	RB	RB	IR	RE		RE	RB	RB
Nordenham Kleinensiel Rodenkirchen (oldb) Golzwarden	15.58 an 	16.04 16.08 16.13 					16.58 an 	17.04 17.08 17.13 		
Brake (Unterweser) Oberhammelwarden Elsfleth Berne	RB Varel >	16.19 16.27 16.32					RB Varel >	17.19 17.27 17.32		
km Oldenburg Hbf 1,8 Oldenb.-Drielake 8,4 Wüstring 16,7 Hude	16.12 16.18 16.24	> < > 16.39	16.33 16.35 16.40 16.46		17.02 	16.55 16.44	17.12 17.18 17.24	> < > 17.39	17.33 17.35 17.40 17.46	
21,8 Bookholzberg 25,4 Schierbrok 27,5 Hoykenkamp 30,7 Delmenhorst	16.28 16.35	 16.48	16.50 16.53 16.56 16.59	Vech -ta > 17.12	 	 16.35	17.28 17.35	 17.48	17.50 17.53 17.56 17.59	Vech -ta > 18.12
34,1 Heidkrug 37,0 Bremen-Huchting 41,8 Bremen-Neustadt 44,4 Bremen Hbf	16.38 16.41 16.45 16.49	 16.58	17.02 17.05 17.09 17.13	 17.20 17.24	 17.27	 16.26	17.38 17.41 17.45 17.49	 17.58	18.02 18.05 18.09 18.13	 18.20 18.24
<i>Bremen Hbf</i> 110 <i>Rotenburg (Wü.)</i> <i>Buchholz (Nordh)</i> <i>Hamburg-Harburg</i> <i>Hamburg Hbf</i>			17.18 17.59 18.10		17.30 17.52 18.12 18.24 18.35	16.21 15.57 15.27 15.15 15.05		18.18 18.59 18.10		

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

Zusätzlich fahren viele Güterzüge verschiedener Bahnunternehmen, oft mit dem Hafen Brake als Ziel- oder Ausgangspunkt. Ab dem Hafen Nordenham verkehren regelmäßig Kohlezüge ins Binnenland. Hinter Nordenham waren 2010 nur noch knapp 2 km bis zur *Friedrich-August-Hütte* nutzbar. Die *Hanseatische Infrastrukturgesellschaft* kaufte die 5 km bis Blexen, um sie für Güterzüge zu reaktivieren.

Der **VD-T** hätte die KBS 131 schon bis 2010 für bis zu 120 km/h ausgebaut, damit die RE von Bremen nach Nordenham nur noch 55 Minuten brauchen. Sie können dafür nicht mehr in Kirchhammelwarden halten und brauchen zwei Gleise von Berne nach Elsfleth (6 km) statt von Golzwarden nach Rodenkirchen (5,5 km).

Während die Züge in der Realität in Nordenham 35 Minuten auf die Rückfahrt warten, sind es beim **VD-T** nur 6 Minuten. Das erlaubt einen effektiveren Personal- und Fahrzeugeinsatz für die Bahnlinie und die Anschlüsse nach Blexen. Diese können auf die Fähre nach Bremerhaven fahren und dadurch attraktive umsteigefreie Anschlüsse bieten.

132 Oldenburg - Varel - Wilhelmshaven

Die *Königlich Preußische* und die *Großherzoglich Oldenburgische* Staatsbahn planten und erbauten bis 1867 die KBS 132 gemeinsam, um den preußischen Marinehafen in Heppens (= heute Wilhelmshaven) und den Norden Oldenburgs zu erschließen. Die Fahrt von Heppens nach Oldenburg dauerte 105 Minuten und nach Bremen fast 3 ½ Stunden.

1886 errichtete die Kaiserliche Marinewerft bei Mariensiel eine Drehbrücke über den neuen *Ems-Jade-Kanal*. 1911 vereinigten sich die oldenburgischen Gemeinden Bant, Heppens und Neuende zur Stadt *Rüstringen*, die das preußische Wilhelmshaven umschloss. Im Zusammenhang mit dem *Groß-Hamburg-Gesetz* wurde Rüstringen 1937 ein Stadtteil vom viel kleineren Wilhelmshaven.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das zweite Streckengleis weitgehend abgebaut. 1969 verkehrten 19 Personen- und diverse Güterzüge auf der KBS 132. In den 1970er Jahren pendelten täglich vier *DC*-Zugpaare zwischen Wilhelmshaven und Bremen und stellten dort Anschluss ans IC-Netz her. Ab Mitte der 1990er Jahre bis 2002 gab es *InterRegio*-Verbindungen im Zweistundentakt.

Am 5.11.00 übernahm die *NordWestBahn* den Regionalverkehr Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven mit LINT-Dieselmotoren aus dem Fahrzeugpool der *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen* (LNVG). Die Fahrzeit zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven verkürzten sie durch bessere Beschleunigung

und Bedienung von weniger Stationen von 55 bis 65 auf 46 Minuten. Durch das verbesserte Angebot verdoppelte sich die Nachfrage von 2000 bis 2008 auf rund 11.500 Fahrgäste täglich.

Die meisten Güterzüge haben Wilhelmshaven als Start- und Zielpunkt: Neben Containern im 2012 eröffneten *JadeWeserPort* sind es vor allem Kohlen vom *Bulk Terminal* und Mineralöl vom Tanklager im ehemaligen Raffineriegelände.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 enthielt die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der KBS 132 im „vordringlichen Bedarf“. Die Arbeiten begannen aber erst im August 2011 mit einer 16-monatigen Komplettspernung zwischen Rastede und Wilhelmshaven. Die übrigen Abschnitte folgten bis 2020 mit wesentlich kürzeren Sperrpausen. Die Elektrifizierung wurde „zunächst zurückgestellt“ und erst im Sommer 2022 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt wurden als Investitionen zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven 1,1 Milliarden Euro genannt.

	8.02			9.02	Osnabrück Hbf	16.58			17.58	
	8.58			9.58	Cloppenburg	16.01			17.01	
	9.29			10.29	Oldenburg (Old) 126	15.31			16.31	
13.25	7.50		14.25	8.50	Hamburg Hbf	17.10	17.35		18.10	18.35
14.33	8.47	15.10	15.33	9.47	Bremen Hbf	16.13	16.27	16.49	17.13	17.27
I	9.00	15.24	I	10.00	Delmenhorst	15.59	I	16.35	16.59	I
14.58	9.27	15.48	15.58	10.27	Oldenburg (Old) 131	15.33	16.02	16.12	16.33	17.02
IR	RB	RB	IR	RB	Zug	RB	IR	RB	RB	IR
15.03	15.32	15.50	16.03	16.32	km Oldenburg (Oldenb)	15.28	15.57	16.10	16.28	16.57
I	15.35	15.53	I	16.35	3,3 Oldenb.-Bürgerfelde	15.24	I	16.06	16.24	I
I	15.38	15.56	I	16.38	5,6 Oldenb.-Ofenerdiek	15.21	I	16.03	16.21	I
I	15.41	I	I	16.41	8,6 x Neusüdende	15.18	I	I	16.18	I
I	15.44	16.02	I	16.44	12,2 Rastede	15.15	I	15.57	16.15	I
I	15.48	I	I	16.48	17,6 x Hahn (Oldenb)	15.11	I	I	16.11	I
I	15.53	16.10	I	16.53	23,9 Jaderberg	15.06	I	15.49	16.06	I
I	15.59	16.16	[19]	16.59	30,8 Varel (Oldenb)	15.00	[41]	15.44	16.00	[41]
I	16.05	an	I	17.05	38,9 x Ellenserdamm	14.54	I	ab	15.54	I
I	16.10		I	17.10	45,0 Sande	14.49	I		15.49	I
I	16.13		I	17.13	48,1 Mariensiel	14.46	I		15.46	I
15.31	16.18		16.31	17.18	52,4 Wilhelmshaven	14.42	15.29		15.42	16.29
15.35			16.35		Wilhelmshaven 133		15.25			16.25
15.58			16.58		Wittmund		15.02			16.02
16.28			17.28		Aurich		14.32			15.32
16.58			17.58		Emden		14.02			15.02

Gesamtverkehr Wilhelmshaven - Mariensiel → KBS 133

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag

Der **VD-T** hätte seine KBS 132 schon bis 2010 zweigleisig für bis zu 140 km/h ausgebaut und elektrifiziert. Dadurch schaffen *InterRegios* (IR) die 52 km von Wilhelmshaven nach Oldenburg nonstop in 28 Minuten und erreichen an beiden Stationen *Integrale Taktknoten*. In Oldenburg werden die *IR* mit einem Zugteil aus Leer vereinigt (→ KBS 130) und fahren über Bremen nach Hamburg weiter.

Das Angebot wäre so attraktiv (z.B. Wilhelmshaven - Hamburg Hbf in 126 Minuten), dass die IR ganztägig im Stundentakt fahren können. Hinzu kommen stündliche RB mit Angebotsverdichtungen in den Spitzenzeiten. Für sie hätte der **VD-T** die sechs grün dargestellten Stationen reaktiviert.

133 Leer - Emden - Norddeich / Aurich - Wittmund - Wilhelmshav.

Am 15.6.1883 wurde die *Ostfriesische Küstenbahn* von Emden über Norden, Esens und Wittmund bis zur damaligen Landesgrenze bei Asel eröffnet. Dort gab es Anschluss zur *Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn* nach Jever. Die Provinzhauptstadt Aurich bekam die 13,2 km lange Stichstrecke nach Abelitz. 1899 kam die meterspurige *Kreisbahn Aurich GmbH* nach Wittmund hinzu, die ihr Streckennetz bis 1909 auf 85 km erweiterte.

Der zunehmende Bäderverkehr brachte die zum Teil am Straßenrand liegenden Gleise schon bald an ihre Kapazitätsgrenzen. Von 1903 bis 1906 bekam die *Küstenbahn* daher zwischen Emden und Norden eine separate Trasse.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung nahm die Nachfrage in allen Zügen stetig ab. Die Schmalspurbahnen wurden schon ab 1951 stillgelegt, der letzte Personenzug von Abelitz nach Aurich fuhr 1967 und der letzte Güterzug am 31.12.93. Auf der *Küstenbahn* endete der Betrieb zwischen Norden und Esens am 29.5.83 bzw. 23.9.89. Schon am 27.9.85 wurden die 12 km von Dornum nach Esens stillgelegt und 1986 abgebaut. Seit 1990 liegt dort ein Radweg auf der Trasse.

Auf den 17 km von Norden nach Dornum verkehrt seit 1987 die *Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland* (MKO). 1991 kauften die Anliegergemeinden die Trasse und verpachteten sie an die *MKO*. Sie fährt im Sommerhalbjahr an Sonn- und Feiertagen mit Diesellokomotiven der DB-Baureihe V 60 und gemischten Garnituren aus Gepäck-, Güter-, Personen- und Buffetwagen.

In den 1990er Jahren drohte auch den verbliebenen 33 km Esens - Sande die Stilllegung. Erst das „SPNV-Konzept“ von 1997 brachte mit der grundlegenden Sanierung und dem Ausbau für 80 km/h langfristige Sicherheit. Bis 2000 wurde



*Die Kreisstadt Wittmund besitzt ein beeindruckendes Bahnhofsgebäude. Die umfangreichen Gleis- und Signalanlagen davor wurden aber bis zur Jahrtausendwende auf ein Gleis und einen Bahnsteig zurück gebaut. Beim **VD-T** fänden hier stündlich Zugkreuzungen mit Busanschlüssen in die Umgebung statt. (Fotograf unbekannt, ca.1975)*

die Fahrzeit um 13 Minuten verkürzt und ein wirtschaftlicherer Betrieb mit zwei Triebwagen bis zum Oberzentrum Wilhelmshaven möglich.

Um den Bahnübergang in Esens zu beseitigen, wurde ein neuer Haltepunkt angelegt und der alte Bahnhof aufgegeben. Auf einem kombinierten Bahnsteig für Zug und Bus können die Fahrgäste mit kurzen Wegen schnell umsteigen. Alle Stationen wurden erneuert und mit Ausnahme vom Kreuzungsbahnhof Schortens-Heidmühle zu Haltepunkten mit einem Seitenbahnsteig zurückgebaut.

Im Rahmen der ersten Ausschreibung bekam die *NordWestBahn* den Zuschlag für das Netz „Weser-Ems“. Seit November 2000 fährt sie im Stundentakt mit LINT-Dieseltriebwagen und konnte bis 2005 die Nachfrage um 145 % steigern.

2006 machte das größte Auricher Unternehmen Enercon weitere Investitionen an diesem Standort ausdrücklich von der Bahnreaktivierung abhängig. Als es bereit war, 2 der benötigten 7,5 Millionen Euro beizusteuern, stimmte auch das Land Niedersachsen der Finanzierung zu. Zur offiziellen Wiedereröffnung des Güterverkehrs kam am 4.4.08 sogar der Ministerpräsident. Auch Personenzüge sollen wieder fahren, aber die Diskussionen dauerten 12 Jahre später immer noch an.

Der **VD-T** hätte den Güterverkehr zwischen Abelitz und Aurich 1993 natürlich nicht eingestellt. Stattdessen hätte er möglichst weite Bereiche der Schmalspurstrecke Aurich - Wittmund gesichert und bis zur Jahrtausendwende in der Normalspur von 1435 mm wieder aufgebaut.

6.27		7.27		8.27	Hamburg Hbf	12.33		13.33		14.33
7.31		8.31		9.31	Bremen Hbf	11.29		12.29		13.29
8.01		9.01		10.01	Oldenburg	10.59		11.59		12.59
8.29		9.29		10.29	Leer (Ostfriesl) 130	10.31		11.31		12.31
6.35	7.31	7.35	8.31	8.35	Münster (Westf)	12.25	12.29	13.25	13.29	14.25
7.41	8.24	8.41	9.24	9.41	Meppen	11.19	11.36	12.19	12.36	13.19
8.26	8.59	9.26	9.59	10.26	Leer (Ostfriesl) 129	10.34	11.01	11.34	12.01	12.34
RB	IR	RB	IR	RB	Zug Einw.	RB	IR	RB	IR	RB
8.35	9.01	9.35	10.01	10.35	km Leer (Ostfriesl) 35,0	10.25	10.59	11.25	11.59	12.25
8.41	I	9.41	I	10.41	8,4 Neermoor	10.18	I	11.18	I	12.18
8.47	I	9.47	I	10.47	16,3 Oldersum	10.12	I	11.12	I	12.12
8.52	I	9.52	I	10.52	21,3 Petkum	10.07	I	11.07	I	12.07
8.58	9.17	9.58	10.17	10.58	27,2 Emden 50,0	10.01	10.43	11.01	11.43	12.01
9.01	9.19	10.01	10.19	11.01	32,4 Suurhusen	9.58	10.41	10.58	11.41	11.58
9.06	>	10.06	>	11.06	37,6 Abelitz	9.53	>	10.53	>	11.53
9.11	<	10.11	<	11.11		9.48	<	10.48	<	11.48
>	9.31	>	10.31	>	45,0 Marienhaf	>	10.29	>	11.29	>
<	9.38	<	10.38	<	53,2 Norden	<	10.22	<	11.22	<
>	9.44	>	10.44	>	59,0 Norddeich Bf	>	10.16	>	11.16	>
<	9.49	<	10.49	<	59,5 Norddeich Mole	<	10.11	<	11.11	<
9.15	an	10.15	an	11.15	41,6 Uthwerdum	9.44	ab	10.44	ab	11.44
9.20		10.20		11.20	45,9 Moordorf	9.39		10.39		11.39
9.26		10.26		11.26	50,8 Aurich 42,0	9.34		10.34		11.34
9.32		10.32		11.32	0,0	9.28		10.28		11.28
9.40		10.40		11.40	6,8 Plaggenburg	9.19		10.19		11.19
9.47		10.47		11.47	13,3 Ogenbargen	9.12		10.12		11.12
9.54		10.54		11.54	21,2 Angelsburg	9.05		10.05		11.05
58/01	RB	58/01	RB	58/01	25,2 Wittmund 20,0	58/01	RB	58/01	RB	58/01
10.07	Ol-	11.07	Ol-	12.07	32,5 Jever 14,5	8.52	Ol-	9.52	Ol-	10.52
10.11	denb.	11.11	denb.	12.11	37,2 Schortens-Heidm 20,5	8.48	denb.	9.48	denb.	10.48
10.16	>	11.16	>	12.16	43,2 Sanderbusch	8.43	>	9.43	>	10.43
10.20	11.13	11.20	12.13	12.20	47,2 Mariensiel	8.39	8.46	9.39	9.46	10.39
10.25	11.18	11.25	12.18	12.25	51,7 Wilhelmshaven 75,0	8.35	8.42	9.35	9.42	10.35
10.29		11.29		12.29	Wilhelmshaven	8.31		9.31		10.31
10.57		11.57		12.57	Oldenburg	8.03		9.03		10.03
11.27		12.27		13.27	Bremen Hbf	7.33		8.33		9.33
12.35		13.35		14.35	Hamburg Hbf	6.25		7.25		8.25

Um Wilhelmshaven ohne den zeitraubenden Fahrtrichtungswechsel in Sande zu erreichen, gäbe es (statt der überdimensionierten *Bahnumfahrung Sande*) eine 1,5 km lange neue Verbindung von Sanderbusch nach Mariensiel. In Wilhelmshaven steht am Bahnsteig gegenüber der *InterRegio* (IR) über Oldenburg nach Hamburg bereit – das wäre attraktiver als (wie in der Realität) in Sande auf die RB zu warten.

Das Bessere ist der Feind des Guten – in diesem Sinne hätte der **VD-T** mit der Inbetriebnahme der RB Aurich - Wittmund den Personenverkehr auf den 13 km zwischen Wittmund und Esens eingestellt. Pendelnde Triebwagen hätten sich dort bis 2010 nicht gelohnt und die Region mehr davon, dass die *Küstenbusse* der KBS 134 nach Wittmund durchfahren. Als langfristige Perspektive hätte der **VD-T** die Bahntrasse Wittmund - Jever - Bensersiel für *Flügelzüge* von Wilhelmshaven bis zum Fähranleger der Schiffe nach Langeoog gesichert.

Die RB brauchen für die 102,5 km von Leer nach Wilhelmshaven 110 Minuten. Diese Gesamtstrecke würden sicher nur wenige Fahrgäste zurücklegen. Dank zahlreicher guter Anschlüsse wären die RB aber auf vielen Teilstrecken interessant: In Leer und Wilhelmshaven erreicht man in den *Integralen Takt-knoten* zur Minute 30 viele andere Züge und in Emden (Minute 00), Aurich (30) und Wittmund (00) gute Anschlüsse zu Buslinien ins Umland.

134 Wittmund - Esens / Funnix - Harlesiel

Zu dem bei der KBS 133 Streckennetz der meterspurigen *Kreisbahn Aurich GmbH* gehörte auch die Verbindung von Leer über Aurich und Esens nach Bensersiel. Nach der Stilllegung am 31.12.69 wurden die Gleisanlagen im Laufe der 1970er Jahre entfernt und ein Busliniennetz aufgebaut.

2010 fuhr die *Küstenbus*-Linie K1 stündlich von Harlesiel über Neuharlingersiel und Esens nach Norden. Der **VD-T** übernimmt ihre Fahrzeiten, lenkt sie allerdings ab Esens als „Schienenersatzverkehr“ für die KBS 133 nach Wittmund. Ebenfalls stündlich steuern die Busse der realen Buslinie 343 den Bahnhof der Kreisstadt auf dem direkten Weg an. Die Anschlüsse dort sind attraktiver als in der Realität, weil gleichzeitig Züge Richtung Leer und Wilhelmshaven starten.

Im überregional orientierten **VD-T**-Kursbuch genügt bei den Anschlussbussen von Esens nach Norden die Angabe der wichtigsten Stationen. Analog zur realen *Küstenbus*-Linie K1 ergäbe sich der darunter stehende Detailfahrplan:

7.01		8.01		9.01		Emden		9.58		10.58	
7.32		8.32		9.32		Aurich		9.28		10.28	
>	7.35	>	8.35	>		Wilhelmshaven	9.25	>	10.25	>	11.25
7.58	7.58	8.58	9.58	10.58		Wittmund 133	9.01	9.01	10.01	10.01	11.01
						Bus					
8.02	8.03	9.02	9.03	10.02	km km	Wittmund	8.56	9.57	9.56	10.57	10.56
>	8.07	>	9.07	>	3 >	Nenndorf	8.51	>	9.51	>	10.51
<	8.12	<	9.12	<	7 <	Funnix-Berdum	8.47	<	9.47	<	10.47
8.11	>	9.11	>	10.11	> 6,5	Burhufe	>	9.48	>	10.48	>
8.17	<	9.17	<	10.17	< 10,5	Stedesdorf	<	9.42	<	10.42	<
8.26	>	9.26	>	10.26	> 16	Esens Herdetor	>	9.33	>	10.33	>
8.35	>	9.35	>	10.35		<i>Esens Herdetor</i>	>	9.25	>	10.25	>
8.54	<	<	<	10.54		<i>Dornum</i> 	<	<	<	10.05	<
>	>	9.51	>	>		<i>Westerholt</i>	>	9.08	>	>	>
9.16	<	10.16	<	11.16		<i>Norden</i>	<	8.43	<	9.43	<
8.27	>	9.27	>	10.27	> 16	Esens Herdetor	>	9.32	>	10.32	>
8.34	<	9.34	<	10.34	< 21	Bensersiel	<	9.25	<	10.25	<
8.39	>	9.39	>	10.39	> 24	Ostbense	>	9.20	>	10.20	>
8.49	<	9.49	<	10.49	< 31	Neuharlingersiel	<	9.10	<	10.10	<
8.53	>	9.53	>	10.53	> 34	Abzw. Altharling.	>	9.06	>	10.06	>
>	8.18	>	8.18	>	11,5 <	Neufunnixsiel	8.41	>	9.41	>	10.41
8.59	8.23	9.59	8.23	10.59	14,5 38	Carolinensiel	8.36	9.00	9.36	10.00	10.36
an	8.26	an	8.26	an	17	Harlesiel	8.33	ab	9.33	ab	10.33

8.01	9.01	10.01	11.01	12.01		<i>Leer (Ostfriesl)</i>	9.59	10.59	11.59	12.59	13.59
8.19	9.19	10.19	11.19	12.19		<i>Emden</i>	9.41	10.41	11.41	12.41	13.41
8.38	9.38	10.38	11.38	12.38		<i>Norden 133</i>	9.22	10.22	11.22	12.22	13.22
						Bus					
8.43	9.43	10.43	11.43	12.43	km	Norden	9.17	10.17	11.17	12.17	13.17
8.51	9.51	10.51	11.51	12.51	5,5	Hage	9.08	10.08	11.08	12.08	13.08
8.58	>	10.58	>	12.58	10,5 >	Westerende	>	10.01	>	12.01	>
9.08	<	11.08	<	13.08	19 >	Westerholt	<	9.51	<	11.51	<
9.15	<	11.15	<	13.15	25 >	Ostochtersum	<	9.44	<	11.44	<
>	9.59	>	11.59	>	> 11,5	Ostdorf	9.00	>	11.00	>	13.00
<	10.05	<	12.05	<	> 18,5	Dornum	8.54	<	10.54	<	12.54
>	10.16	>	12.16	>	> 26,5	Fulkum	8.43	>	10.43	>	12.43
9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	30	Holtgast	8.39	9.39	10.39	11.39	12.39
9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	33	Esens	8.35	9.35	10.35	11.35	12.35
9.33	10.33	11.33	12.33	13.33		<i>Esens 134</i>	8.27	9.27	10.27	11.27	11.27
9.57	10.57	11.57	12.57	13.57		<i>Wittmund (U)</i>	8.02	9.02	10.02	11.02	11.02
10.25	11.25	12.25	13.25	14.25		<i>Wilhelmshaven</i>	7.35	8.35	9.35	10.35	10.35

(U) Nach Wilhelmshaven in Wittmund vom Bus in den Zug umsteigen

135 (Hannover -) **Bremen - Bremerhaven - Cuxhaven**

Die Strecke von Cuxhaven nach Wesermünde (wie der Bahnhof Bremerhaven-Lehe damals hieß) wurde am 1.6.1896 eröffnet. Der Fernverkehr endete 2001 mit den letzten *InterRegios* nach Luxemburg und Saarbrücken. Schon zuvor hatte die *DB* Kurswagenverbindungen nach Aachen oder Stuttgart eingestellt.

Von Ende 2003 bis Ende 2011 betrieb die *Nordseebahn*, eine Kooperation der *DB Regio AG* und der *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (EVB), den Regionalverkehr. Bei der gemeinsamen Ausschreibung mit der Strecke Bremerhaven - Buxtehude erhielt die *EVB* den Zuschlag und führt seit dem 11.12.11 den Verkehr alleine durch. Sie mietete dafür fünf LINT-41- Dieselelektrowagen aus dem niedersächsischen Fahrzeugpool an und löste die 30 bis 40 Jahre alten Triebwagen der Baureihen 614 und 624 ab.

Seit 2012 fahren die Regionalbahnen an allen Tagen der Woche im Stundentakt und halten in Bremerhaven Hbf, Bremerhaven-Lehe, Wremen, Dorum (Wesermünde), Nordholz und Cuxhaven. Seit September 2018 fahren auch zwei mit Wasserstoff betankte iLint-Triebwagen.

Da es keine Ausweichmöglichkeiten gab, konnten Güterzüge nur nachts fahren. Im Herbst 2014 wurde deshalb im Bahnhof Nordholz ein Ausweichgleis reaktiviert und auf 1.000 m verlängert. Seither haben Transporte ins Bremer Umland auch tagsüber Platz und müssen nicht mehr über den Großraum Hamburg fahren.

Es ist geplant, die 2001 zurückgebauten Bahnsteige in Speckenbüttel wieder zu errichten. Weitere neue bzw. reaktivierte Haltepunkte sind für Altenwalde-Franzenburg und Cappel-Midlum (alternativ Spieka) vorgesehen.

Der **VD-T** hätte seine KBS 135 durch gezielte Maßnahmen attraktiver gemacht:

- Ausbau der geradlinig trassierten 20 km zwischen Osterholz-Scharmbeck und Stubben für 140 km/h und Beschleunigung der RE um 2 Minuten.
- Reaktivierung des Bahnhofs Speckenbüttel und 1,6 km der Nebenbahn nach Bederkesa bis zum Bahnhof Langen (Han) für ein S-Bahn-ähnliches Angebot im langgezogenen Stadtgebiet von Bremerhaven.
- Elektrifizierung der 37 km von Speckenbüttel nach Cuxhaven und Ausbau zur eingleisigen Hauptstrecke für bis zu 120 km/h.
- Zweigleisiger Ausbau von Dorum nach Cappel-Midlum für Zugkreuzungen ohne Zeitverlust und Reaktivierung der Stationen Cappel-Midlum und Altenwalde.

7.35 8.25				8.35 9.25	Hannover Hbf Bremen Hbf 115	10.25 9.35				11.25 10.35
RE	RB	RB	RB	RE	Zug	RE	RB	RB	RB	RE
8.35		8.49	9.19	9.35	km Bremen Hbf	9.25	9.41	10.11		10.25
		8.57	9.27		11,3 Bremen-Burg		9.32	10.02		
		9.01	9.31		15,9 Ritterhude		9.28	9.58		
8.48		9.06	9.36	9.48	21,1 Osterh.-Scharmb.	9.11	9.23	9.53		10.11
		9.10	>		25,0 Sandhausen		>	9.49		
		9.13	>		28,0 Oldenbüttel		>	9.46		
	Brem.	9.19	Brem.		34,9 Lübberstedt		Brem.	9.40	Brem.	
	vörde	9.25	vörde		41,9 Stubben		vörde	9.34	vörde	
	>	9.30			47,1 Lunestedt			9.29	>	
	<	9.36			54,0 Loxstedt			9.23	<	
	9.10	9.40			58,8 Bremerh.-Wulsdorf			9.19	9.49	
9.10	9.14	9.44		10.10	62,0 Bremerhaven Hbf	8.49		9.15	9.45	9.49
9.11	9.15	9.45		10.11		8.48		9.14	9.44	9.48
9.15	9.19	9.49		10.15	65,5 Bremerh.-Lehe	8.44		9.10	9.40	9.44
	9.22	9.52			68,4 Brh.-Speckenbüttel			9.07	9.37	
>	9.25	9.55		>	> 70,0 Langen (Han)	>		9.05	9.35	>
9.22	an	an		10.22	77,1 Wremen	8.37		ab	ab	9.37
9.27				10.27	83,1 Dorum	8.32				9.32
9.31				10.31	87,5 Cappel-Midlum	8.28				9.28
9.37				10.37	93,9 Nordholz	8.22				9.22
9.42				10.42	100,0 Altenwalde	8.17				9.17
9.48				10.48	106,1 Cuxhaven	8.12				9.12

136 Bremen - Burg - Vegesack - Farge

Die 5,9 km von Bremen-Burg nach Grohn-Vegesack wurden 1862 eröffnet. 1889 ging die 10,4 km lange Verlängerung nach Farge in Betrieb – wegen der Begrenzung durch die Weser im Westen müssen die Züge in Vegesack die Fahrtrichtung wechseln. Das Güteraufkommen dort war sehr groß, unter anderem gab es eine Gleisverbindung zum Vegesacker Hafen. Hinzu kamen die *Norddeutsche Steingut*, die Werft Bremer Vulkan, die Bremer Woll-Kämmerei, Tanklager und Kraftwerk Farge sowie die Schwaneweder Lützw-Kaserne.

1961 stellte die *Deutsche Bundesbahn* den Personenverkehr zwischen Vegesack und Farge, da die *Bremer Straßenbahn AG* parallele Busse und Straßenbahnen zu günstigeren Tarifen anbot. 1967 wurde der Abschnitt Burg - Vegesack elektrifiziert. Ab 1990 nahm das Transportvolumen der Güterzüge stetig ab und der Anschluss zum Vegesacker Hafen wurde geschlossen. Auf dem ehemaligen Bahngelände entstand bis 2003 das *Haven Hööv*t gebaut.



Am 27.3.17 trafen sich in Bremen-Vegesack die Triebwagen 440 335 und 440 216 (J. Schäfer)

Hannover Hbf			15.38	ab		16.35			16.38	ab
Verden (Aller)	ab		16.31	16.34			ab		17.31	17.34
Kirchlinteln	16.04		>	>			17.04		>	>
Achim	16.21		16.40	16.51			17.21		17.40	17.51
Bremen Hbf 115	16.37		16.51	17.07		17.25	17.37		17.51	18.07
Zug	S	RB	S ↘	S	RB	S ↘	S	RB	S ↘	S
km Bremen Hbf	16.39	16.49	16.53	17.09	17.19	17.23	17.39	17.49	17.53	18.09
3,0 Bremen-Walle	16.42		16.56	17.12		17.26	17.42		17.56	18.12
7,8 Br.-Oslebshausen	16.46		17.00	17.16		17.30	17.46		18.00	18.16
11,3 Bremen-Burg	16.50	16.57	17.04	17.20	17.27	17.34	17.50	17.57	18.04	18.20
13,2 Bremen-Lesum	16.53	>	17.07	17.23	>	17.37	17.53	>	18.07	18.23
14,3 Br.-St Magnus	16.55	Bre-	17.09	17.25	Bre-	17.39	17.55	Bre-	18.09	18.25
15,7 Br.-Schönebeck	16.57	mer-	17.11	17.27	mer-	17.41	17.57	mer-	18.11	18.27
17,2 Bremen-Vegesack	16.59	vörd.	17.13	17.29	hav.	17.43	17.59	vörd.	18.13	18.29
	17.02		an	17.32		an	18.02		an	18.32
19,8 Bremen-Aumund	17.05			17.35			18.05			18.35
21,4 Klinikum Br.-Nord	17.07			17.37			18.07			18.37
22,3 Br.-Blumenthal	17.09			17.39			18.09			18.39
23,2 Br.-Mühlenstr.	17.11			17.41			18.11			18.41
24,0 Br.-Kreinsloger	17.13			17.43			18.13			18.43
25,0 Bremen-Turnerstr.	17.15			17.45			18.15			18.45
26,2 Br.-Eymannstr.	17.17			17.47			18.17			18.47
27,6 Bremen-Farge	17.20			17.50			18.20			18.50

1996 übernahmen Doppelstock-Wendezüge die *Stadt-Express*-Linie Vegesack - Bremen - Verden. 2007 wurde der Personenverkehr zwischen Vegesack und Farge reaktiviert, bis 2010 pendelten dort Dieseltriebwagen der *NordWestBahn*.

Seit der Elektrifizierung dieses Abschnitts fährt die Linie RS 1 (Farge - Vegesack - Bremen - Verden) der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ganztägig im Halbstundentakt, den man in den Hauptverkehrszeiten zwischen Vegesack und Bremen zum Viertelstundentakt verdichtet.

Im 20. Jahrhundert gab es auf der KBS 136 viel Güterverkehr, vor allem für die *Norddeutsche Steingut*, den Hafen Vegesack, die Werft *Bremer Vulkan*, die Bremer *Woll-Kämmerei*, das Tanklager und das Kraftwerk in Farge sowie die Schwaneweder *Lützw-Kaserne*. 2010 fuhren nur noch wenige Güterzüge in den Verkehrszeiten ohne Viertelstundentakt.

Zug	S	S	RB	S	S	RB	S	S	RB	S
km Bremen - Farge	16.10			16.40			17.10			17.40
1,4 Br.-Eymannstr.	16.12			16.42			17.12			17.42
2,6 Bremen - Turnerstr.	16.14			16.44			17.14			17.44
3,6 Br.-Kreinsloger	16.16			16.46			17.16			17.46
4,4 Br.-Mühlenstr.	16.18			16.48			17.18			17.48
5,3 Br.-Blumenthal	16.20			16.50			17.20			17.50
6,2 Klinikum Br.-Nord	16.22			16.52			17.22			17.52
7,8 Bremen - Aumund	16.24			16.54			17.24			17.54
10,4 Bremen - Vegesack	16.28	ab		16.58	ab		17.28	ab		17.58
16,31 Br.-Schönebeck	16.31	16.47	Bre-	17.01	17.17	Bre-	17.31	17.47	Bre-	18.01
11,9 Br.-St Magnus	16.33	16.49	mer-	17.03	17.19	mer-	17.33	17.49	mer-	18.03
13,3 Bremen - Lesum	16.35	16.51	hav.	17.05	17.21	vörd.	17.35	17.51	hav.	18.05
14,4 Bremen - Burg	16.37	16.53	>	17.07	17.23	>	17.37	17.53	>	18.07
16,3 Bremen - Oslebshausen	16.40	16.56	17.02	17.10	17.26	17.32	17.40	17.56	18.02	18.10
19,8 Bremen - Walle	16.43	17.00		17.13	17.30		17.43	18.00		18.13
24,6 Bremen Hbf	16.47	17.04		17.17	17.34		17.47	18.04		18.17
27,6 Bremen Hbf	16.51	17.08	17.11	17.21	17.38	17.41	17.51	18.08	18.02	18.21
Bremen Hbf 115	16.53	17.09		17.23	17.35		17.53	18.09		18.23
Achim	17.08	17.19		17.38			18.08	18.19		18.38
Kirchlinteln	>	>		17.56	>		>	>		18.56
Verden (Aller)	17.26	17.29	an	an			18.26	18.29	an	an
Hannover Hbf	an	18.22			18.25		an	19.22		

Blau dargestellte S-Bahnen fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

Der Abschnitt Farge - Vegesack ist eingleisig. Südlich der Turnerstr. liegt auf ca. 700 m schon mindestens ein zusätzliches (Güter-) Gleis. Der **VD-T** hätte es um 400 m bis Kreinsloger verlängert und schnelle Zugkreuzungen ermöglicht.

Beim **VD-T** gibt es wie in der Realität einen ganztägigen 30-Minuten-Takt zwischen Bremen Hbf und Farge, den man bis Vegesack zeitweise zum 15-Minuten-Takt verdichtet. Zwischen Bremen Hbf und Burg kommen durch die KBS 135 und 137 halbstündliche RB nach Bremerhaven - Cuxhaven und Bremervörde - Stade dazu.

137 (Bremen -) Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde - Stade

1898 ging die Staatsbahnstrecke nach Stade als erster Bahnanschluss für Bremervörde in Betrieb. Die *Kleinbahn Bremervörde-Osterholz* (KBO) folgte 1911 mit täglich fünf Zugpaaren. Dafür besaß die KBO vier zweiachsige Dampflok, neun Personenwagen, zwei Post-/Gepäckwagen und 15 Güterwagen. Bis zu zwei Drittel der Fracht waren Torf, hinzu kamen Produkte der Ziegeleien und

8.20	9.20	10.20	Bremen Hbf 135	9.40	10.40	11.40
8.27	9.27	10.27	Bremen-Burg	9.32	10.32	11.32
8.35	9.35	10.35	Osterh.-Scharmb.	9.24	10.24	11.24
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.36	9.36	10.36	km Osterh.-Scharmb.	9.12	10.12	11.12
8.39	9.39	10.39	2,3 Ahrensfelde	9.20	10.20	11.20
8.45	9.45	10.45	9,5 Worpswede	9.14	10.14	11.14
8.49	9.49	10.49	12,5 Neu St.Jürgen	9.10	10.10	11.10
8.53	9.53	10.53	16,2 Hüttenbusch	9.06	10.06	11.06
8.58	9.58	10.58	21,1 Osterode	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01	23,1 Nordsode	8.58	9.58	10.58
9.05	10.05	11.05	26,3 Karlshöfen	8.54	9.54	10.54
9.08	10.08	11.08	29,3 Gnarrenburg	8.51	9.51	10.51
9.13	10.13	11.13	33,3 Brillit	8.46	9.46	10.46
9.18	10.18	11.18	37,2 Basdahl	8.41	9.41	10.41
9.23	10.23	11.23	42,3 Oerel Süd	8.36	9.36	10.36
9.29	10.29	11.29	48,0 Bremervörde	8.31	9.31	10.31
9.31	10.31	11.31		8.29	9.29	10.29
9.35	10.35	11.35	51,9 Hesedorf	8.25	9.25	10.25
9.41	10.41	11.41	60,0 Mulsum-Essel	8.19	9.19	10.19
9.46	10.46	11.46	66,3 Freudenbeck	8.14	9.14	10.14
9.51	10.51	11.51	72,3 Hagen (Kr Stade)	8.09	9.09	10.09
9.56	10.56	11.56	77,5 Stade	8.04	9.04	10.04
10.01	11.01	12.01	Stade 139	7.59	8.59	9.59
10.15	11.15	12.15	Buxtehude	7.45	8.45	9.45
10.45	11.45	12.45	Hamburg Hbf	7.15	8.15	9.15
10.01	11.01	12.01	Stade 139	7.59	8.59	9.59
10.26	11.26	12.26	Cadenberge	7.42	8.42	9.42
10.46	11.46	12.46	Cuxhaven	7.14	8.14	9.14

Glasfabriken sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse.

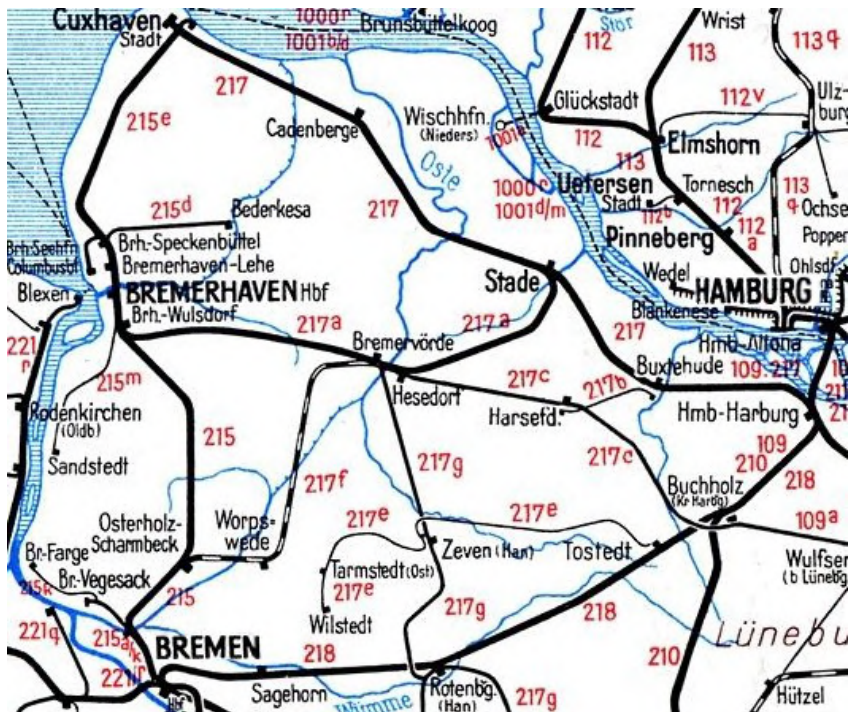
Von 1952 bis 71 gab es gemeinsam mit der *Deutschen Bundesbahn* (DB) den *Städteschnellverkehr* Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck - Bremen. Am 18.3.78 ersetzten Busse die letzten Personenzüge.

1981 übernahm die *Eisenbahnen u. Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (evb) die Gleise südlich von Bremervörde mit ihrem spärlichen Güterverkehr und belebte sie mit touristischen Sonderzügen in den Sommermonaten.

1992 kam auch der Abschnitt Bremervörde - Stade zur evb. Da die Anliegergemeinden nicht bereit waren, Zuschüsse zu den Personenzügen zu zahlen, fuhren sie ab 25.9.93 über Harsefeld (→ KBS 138).

Während der *EXPO 2000* in Hannover verkehrten wieder täglich Personenzüge, danach an den Wochenenden von Mai bis Oktober. Seit Mai 06 fahren sie unter dem Markennamen „*Moorexpress*“ (durch das *Teufelsfelsmoor*) bis Bremen. Der Landkreis Rotenburg nahm die tägliche Reaktivierung in sein Raumordnungsprogramm auf.

Der **VD-T** hätte den *Moorexpress* schon ab der *EXPO 2000* für täglichen Personenverkehr reaktiviert. Natürlich würde er von Stade nach Bremen durchfahren und wäre mit 96 Minuten schneller als die Umsteigeverbindungen über Cuxhaven und Buxtehude. Hinzu kämen zahlreiche attraktive Zug- und Busanschlüsse beim *Integralen Taktknoten* in Bremervörde zur Minute 30.



Auszug aus dem DB-Kursbuch 1956: Personenzüge befuhren noch regelmäßig fast alle Strecken im dichten Schienennetz zwischen Bremen und Hamburg.

138 Hamburg - Buxtehude - Bremervörde - Bremerhaven

Die *Königlich Preußischen Staatseisenbahnen* eröffneten 1898 die Strecke von Stade nach Bremervörde und verlängerten sie ein Jahr später nach Wulsdorf an der Hauptbahn Bremen - Bremerhaven (→ KBS 135). Für Jahrzehnte wurde dies der übliche Laufweg der von den Staatsbahnen betriebenen Personenzüge.

Erst 1928 nahm die *Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn GmbH* ihre 15 km lange Verbindung von der Hauptbahn Hamburg - Stade - Cuxhaven (→ KBS 139) nach Harsefeld an der 1902 eröffneten Nebenbahn Buchholz - Bremervörde in Betrieb. Die Verantwortung lag ab 1933 beim *Hannoverschen* bzw. *Niedersächsischen Landeseisenbahnamt* und nach dessen Schließung ab 1959 bei der *Osthannoverschen Eisenbahnen AG* (OHE).

Der Personenverkehr zwischen Buchholz und Harsefeld endete 1968, der Güterverkehr folgte in mehreren Abschnitten bis 1991. Zwischen Buxtehude, Harsefeld und Hesedorf fuhr 1969 der letzte planmäßige Personenzug. Allerdings veranstal-

7.44	8.14	8.44	9.14	9.44	Hamburg Hbf	10.16	10.46	11.16	11.46	12.16
7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	Hamburg - Harburg	10.02	10.32	11.02	11.32	12.02
8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	Buxtehude 139	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.16	8.48	9.16	9.48	10.16	0,0 Buxtehude	9.44	10.12	10.44	11.12	11.44
	8.53		9.53		6,7 Apensen		10.06		11.06	
	8.58		9.58		11,3 Ruschwedel		10.01		11.01	
	9.01		10.01		14,3 Harsefeld		9.58		10.58	
8.28	9.06	9.28	10.06	10.28	18,8 Bargstedt (Nieders)	9.31	9.53	10.31	10.53	11.31
[31]	9.10		10.10		22,2 Brest-Aspe		9.49	[28]	10.49	
	9.14		10.14		27,0 Kutenholz		9.45		10.45	
	20/22	[38]	20/22		34,8 Hesedorf	[21]	37/39		37/39	
8.41	9.27	9.41	10.27	10.41	38,7 Bremervörde	9.18	9.33	10.18	10.33	11.18
8.42	an	9.42		10.42		9.17	ab	10.17		11.17
8.48		9.48		10.48	46,4 Oerel	9.11		10.11		11.11
8.52		9.52		10.52	50,3 Heinschenwalde	9.07		10.07		11.07
8.56		9.56		10.56	55,1 Frelsdorf	9.03		10.03		11.03
9.01		10.01		11.01	61,6 Wehdel	8.58		9.58		10.58
9.06		10.06		11.06	67,3 Sellstedt	8.53		9.53		10.53
9.12		10.12		11.12	74,8 Bremerh.-Wulsdorf	8.47		9.47		10.47
9.15		10.15		11.15		8.44		9.44		10.44
9.16		10.16		11.16	78,0 Bremerhaven Hbf	8.43		9.43		10.43
9.20		10.20		11.20	81,5 Bremerh.-Lehe	8.39		9.39		10.39
9.23		10.23		11.23	84,4 Brh.-Speckenbüttel	8.36		9.36		10.36
9.26		10.26		11.26	86,0 Langen (Han)	8.34		9.34		10.34

teten die *Buxtehude - Harsefelder Eisenbahnfreunde* regelmäßig Sonderfahrten mit ihrem historischen WUMAG-Triebwagen T 175.

Bis 1992 übernahm die *Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH* (evb) alle Strecken im Bremervörder Umland. Am 26.9.93 stellte sie den Personenverkehr zwischen Bremervörde und Stade ein (→ KBS 137) und fuhr stattdessen über von Bremerhaven über Bremervörde, Harsefeld und Buxtehude nach Hamburg-Neugraben. Dort bestand Anschluss zur Hamburger S-Bahn-Linie S3. Ende 2007 wurde die S 3 über Buxtehude nach Stade verlängert und die evb-Züge enden seither in Buxtehude. Seit Ende 2017 fahren die LINT-Dieseltriebwagen der Baureihe 648 an allen Tagen der Woche im Stundentakt.

Der **VD-T** hätte 1993 die Strecke von Bremervörde nach Buxtehude nicht anstelle, sondern zusätzlich zur Strecke nach Staden wiedereröffnet. 2010 entspräche das Angebot nur zwischen Bremervörde und Bremerhaven der Realität: Nach Osten gäbe es den ganzen Tag über zwei Züge pro Stunde, die als „Flügelzüge“ über Buxtehude hinaus nach Hamburg fahren und dadurch wesentlich attraktiver sind. Zweigleisige Begegnungsabschnitte bei Bargstedt und Hesedorf würden dafür sorgen, dass die Zugkreuzungen wenig Wartezeit erfordern.

139 Hamburg - Buxtehude - Stade - Cuxhaven

Die *Unterebbebahn* wurde von 1880 bis 1882 gebaut. In den 1930er Jahren wurde die Strecke bis Neugraben in den Tarif der Hamburger S-Bahn einbezogen. Nach Gründung des *Hamburger Verkehrsverbundes* (HVV) 1965 wurde die weiterhin mit lokbespannten Zügen betriebene Linie als S3 bezeichnet. Obwohl die Bevölkerung in den Hamburger Stadtteilen Hausbruch und Neugraben-Fischbek in den 1960er und 70er Jahren durch den Bau neuer Großsiedlungen stark anwuchs, blieb die Verbindung zum Hauptbahnhof mäßig attraktiv: Es gab keinen Taktfahrplan und in Harburg war ein zeitraubender Fahrtrichtungswechsel der Züge erforderlich.

Seit 1968 ist die *Unterebbebahn* zwischen Hamburg und Stade mit Oberleitung elektrifiziert. Erst 1984 wurden die Linien S 3 und S 31 (mit Gleichstrom aus Stromschienen) von der Harburger Innenstadt nach Neugraben verlängert. Ab Heimfeld liegt ihre Trasse auf ca. 7 km südlich neben der *Unterebbebahn*. Der neue S-Bahn-Endbahnhof wurde auf fünf Gleise nebst Abstellanlage erweitert und eine Umsteigeanlage im „modernen Betonstil“ der 1980er Jahre ersetzte das gründerzeitliche Empfangsgebäude. Auf eine Verlängerung der S-Bahn in das ebenfalls dicht besiedelte Fischbek wurde verzichtet, um die Bedeutung des neu entstandenen (Einkaufs-)Zentrums in Neugraben nicht zu schmälern.

Die meisten Nahverkehrszüge endeten fortan in Neugraben, nur wenige fuhren noch bis Hamburg Hbf durch. Die *Deutsche Bundesbahn* setzte ab 1987 modernisierte „Silberlinge“ mit E-Loks der Baureihe 141 als *City-Bahnen* (CB) ein. Als Eilzüge von und nach Cuxhaven fuhren bis in die 1980er Jahre Dieselloks der Baureihe 220 mit „Silberlingen“ und bis zum 8.12.07 Loks der Baureihe 218 mit modernisierten „Silberlingen“.

Bei der Erweiterung des Verkehrsverbundgebietes auf die *Metropolregion Hamburg* im Dezember 2004 kamen die Bahnhöfe bis Himmelpforten (im Landkreis Stade) als R 50 in den Tarif des HVV. Seit Dezember 2014 heißt die Linie RE 5.

Ab Dezember 2007 übernahm die *metronom Eisenbahngesellschaft* den Verkehr nach Cuxhaven. Sie setzte moderne Doppelstockwagen und Loks der Baureihe 246 aus dem Fahrzeugbestand der *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen* (LNVG) ein. Die Züge fuhren in der Regel stündlich bis Hamburg Hbf.

Gleichzeitig wurde die Hamburger S-Bahn von Neugraben über Buxtehude nach Stade verlängert. Möglich machten das die neu- bzw. umgebauten Zweisystem-Triebwagen der Baureihe 474.3: Sie können Strom aus der seitlichen Stromschiene und der Oberleitung entnehmen und dadurch ab Neugraben im Mischbetrieb mit den Güter- und Personenzügen fahren. In den folgenden zehn Jahren nahmen die Fahrgastzahlen zwischen Hamburg und Stade 65 % zu.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	km Hamburg Hbf	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40
8.35	9.05	9.35	10.05	10.35	21,3 HH-Neugraben	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24
8.45	9.15	9.45	10.15	10.45	32,2 Buxtehude	9.14	9.44	10.14	10.44	11.14
					41,0 Horneburg					
8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	53,2 Stade	9.01	9.31	10.01	10.31	11.01
9.01	9.33	10.01	10.33	11.01	56,5 Hadorf	8.59	9.27	9.59	10.27	10.59
	9.36				60,7 Hammah		9.23			
	9.40				64,6 Himmelpforten		9.19			
9.09	9.44	10.09	10.44	11.09		10.36	9.15	11.36	10.15	12.36
	9.49		10.49		70,4 Hechthausen		9.10		10.10	
9.18	9.54	10.18	10.54	11.18	77,0 Hemmoor	10.27	9.05	11.27	10.05	12.27
	9.57		10.57		80,2 Warstade		9.02		10.02	
	10.01		11.01		85,2 Wingst		8.58		9.58	
9.26	10.05	10.26	11.05	11.26	89,0 Cadenberge	10.19	8.54	11.19	9.54	12.19
	10.09		11.09		92,9 Neuhaus (Oste)		8.50		9.50	
9.35	10.15	10.35	11.15	11.35	100,9 Otterndorf	10.10	8.44	11.10	9.44	12.10
	10.21		11.21		109,1 Altenbruch		8.38		9.38	
9.46	10.26	10.46	11.26	11.46	115,0 Cuxhaven	10.00	8.34	11.00	9.34	12.00

Seit Eröffnung der S-Bahn bis Stade fahren die Züge aus Bremerhaven nicht mehr bis Neugraben (→ KBS 138). Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 betreibt die *DB Regio*-Tochter *Start Unterelbe* den Personenverkehr mit dem selben Fahrzeugmaterial wie *metronom*.

Die Strecke hat (außer zwischen Himmelpforten und Hechthausen) durchgehend mindestens zwei Gleise. Die rund 5 km sind zwar zweigleisig trassiert, die Behelfsbrücke über die Oste (1945 durch englische Pioniere errichtet) ist jedoch nur eingleisig, ebenso die südöstlich gelegene Brücke über die Bundesstraße 73.

Zwischen Stade und Cuxhaven gibt es mit Cadenberge nur noch einen Bahnhof mit Überholgleisen sowie zwei Überleitstellen in Hechthausen und Himmelpforten. Das hat zur Folge, dass es bei Bauarbeiten zu Fahrplanänderungen und Zugausfällen kommt und bei Arbeiten am eingleisigen Abschnitt der Betrieb komplett eingestellt wird. Güterzüge werden dann über Bremerhaven umgeleitet.

140 - 149 GROSSRAUM HAMBURG

1866 ging die *Verbindungsbahn* vom hamburgischen Bahnhof Klosterthor zum preußischen Altonaer Bahnhof in Betrieb. Sie wurde 1867 bis Blankenese und 1883 bis Wedel verlängert. Wegen dem sprunghaft gewachsenen Mobilitätsbedarf von Bevölkerung und Wirtschaft folgte ab 1893 die Erweiterung auf vier Gleise, wobei ein Gleispaar dem städtischen Nahverkehr diente. Die Trasse wurde dabei höher gelegt und Brücken ersetzten alle niveaugleichen Kreuzungen mit dem Straßenverkehr. 1898 schlossen Hamburg und Preußen einen Vertrag, der unter anderem die Ablösung der vier bisherigen Hamburger Kopfbahnhöfe durch einen neuen Zentralbahnhof festlegte.

Die preußische Eisenbahndirektion Altona eröffnete am 5.12.1906 die *Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn* zwischen Blankenese, Altona und Hamburg mit dampfbespannten Zügen. Am selben Tag wurde der neue Hamburger Hauptbahnhof eröffnet. Ab 1.10.07 fuhren erste Elektrotriebzüge unter der neuen Oberleitung mit 6,3 kV und 25 Hz und ab 29.1.08 verkehrte die *Vorortbahn* zwischen Blankenese und Ohlsdorf ausschließlich elektrisch. Dies gilt als Beginn der eigentlichen Hamburger S-Bahn.

In Berlin entstand ab 1924 ein ähnliches System elektrischer Stadtschnellbahnen und bekam 1930 den prägnanten Namen „S-Bahn“. Ab 1934 wurde er in Hamburg übernommen – neben der *Vorortbahn* auch für die überwiegend mit Dampfzügen betriebenen Strecken, die man zum „Vororttarif“ benutzen konnte.

Nach knapp 30 Jahren waren die Fahrzeuge und Anlagen der Hamburger S-Bahn erneuerungsbedürftig. Die *Deutsche Reichsbahn* entschied 1937, die in Berlin bewährte Stromversorgung über eine seitliche Stromschiene zu übernehmen und auf die Oberleitung zu verzichten. Für eine bessere Anfahrbeschleunigung wurde die Spannung von 1.200 auf 750 Volt erhöht – die Berliner und Hamburger Fahrzeuge können daher bis heute nicht getauscht werden.

Am 22.4.40 begann der fahrplanmäßige Mischbetrieb mit neuen und alten Fahrzeugen. Ab 10.4.41 stand die Stromschiene zwischen Blankenese und Poppenbüttel unter Strom und bis 1943 wurden 47 Gleichstrom-Triebwagen der Baureihe ET 171 ausgeliefert.

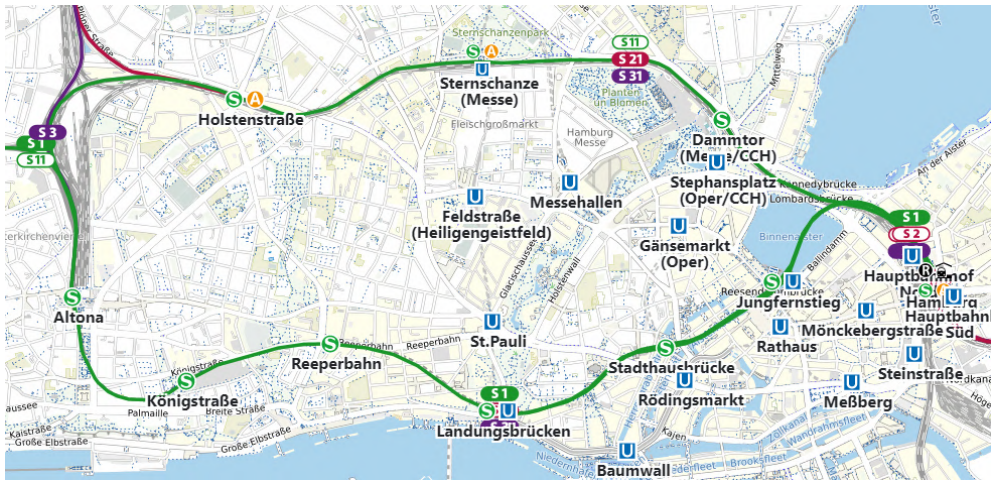
Hamburg wurde im Zweiten Weltkrieg ab 1943 häufig bombardiert: Am Ende waren 55 der 145 Wechselstrom-Wagen zerstört und der Rest stark beschädigt. Von den 47 ET 171 erlitten hingegen nur vier erhebliche Beschädigungen – drei davon konnte man wieder herstellen.

1954 wurde die Gleichstrom-S-Bahn nach Wedel verlängert. Da der Fernverkehr nach Berlin durch die deutsche Teilung drastisch zurück ging, erhielt die KBS 160 bis Bergedorf seitliche Stromschienen und höhere Bahnsteige. Ab 1958 gab es dort erstmals S-Bahn-Mischbetrieb mit Fern- und Güterzügen, die von Dampf- oder Dieselloks gezogen wurden.

1962 bekam die S-Bahn eine Verbindung vom Bahnhof Holstenstraße zur *Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn* (AKN), die man dafür bis Langenfelde verkürzte. Ab 1965 fuhr die S-Bahn auf der Trasse der AKN bis Eidelstedt und weiter westlich neben der KBS 150 nach Husum zum Bahnhof Elbgaustraße.

Am 29.11.65 gründeten die *Deutsche Bundesbahn* (DB), die *Hamburger Hochbahn* (HHB), die *Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein* (VHH) und die HADAG den *Hamburger Verkehrsverbund* (HVV) als weltweit ersten Verkehrsverbund. Ab Ende 1966 kamen auch die bislang zum Hamburger Vororttarif nutzbaren DB-Strecken in das HVV-Tarifsystem. Am 2.1.67 führte man die Linienbezeichnungen S 1 Wedel - Poppenbüttel und S 2 Bergedorf - Elbgaustraße ein.

Zur Entlastung der *Verbindungsbahn* und zur besseren Erschließung des Hamburger Zentrums entstand ab 1967 mit der *City-S-Bahn* eine zweite Stammstrecke mit einem Tunnel durch die Innenstadt: 1975 wurde der Abschnitt Hauptbahnhof - Landungsbrücken eröffnet, 1979 bis Altona verlängert und 1981 die Lücke bis Diebsteich geschlossen.



Ausschnitt aus dem Hamburger Stadtplan mit den beiden S-Bahn-Stammstrecken

1983 bekam die S-Bahn mit der Linie S 3 einen neuen Südast entlang der KBS 100: Bis Wilhelmsburg liegt sie größtenteils neben den Fernbahngleisen, bei Hammerbrook auf einem neuen Betonviadukt und in der Harburger Innenstadt im Tunnel. 1984 wurde die S3 entlang der KBS 139 bis Neugraben verlängert.

Der große Nachfragezuwachs zwischen Hamburg und Berlin nach der Deutschen Wiedervereinigung erforderte separate Gleise für die S 2: Bis Reinbek gingen sie 1997 in Betrieb, die Fertigstellung bis Aumühle verzögerte sich wegen Anwohnerklagen bis 2002.

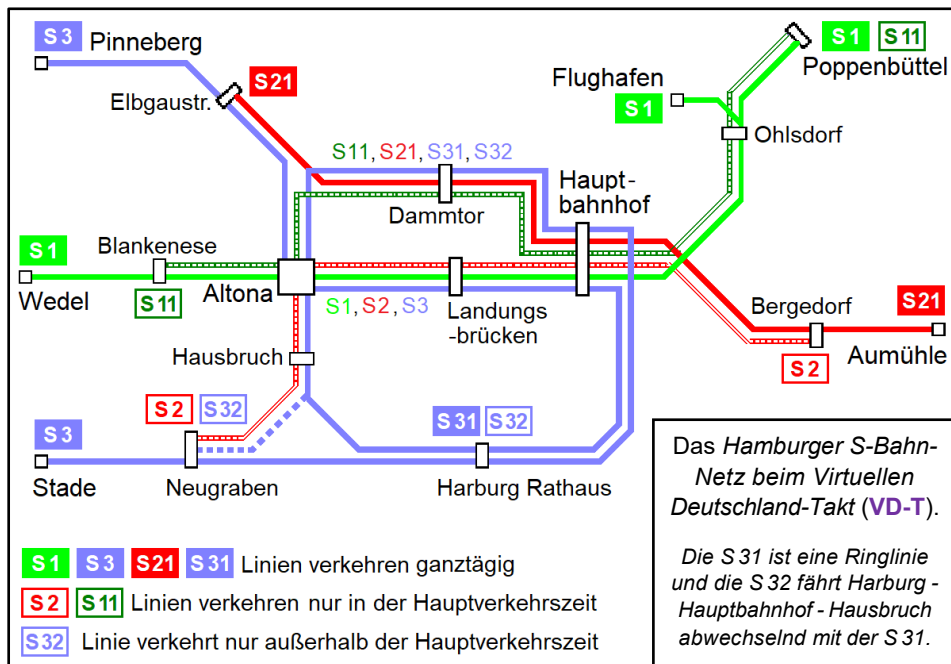
Am 9.12.07 wurde die S 3 von Neugraben über Buxtehude nach Stade verlängert. Mit 32 km war das die größte in einem Schritt vollzogene Erweiterung. Möglich machten das extra dafür beschaffte bzw. umgebaute Zwei-System-Triebwagen, die ab Neugraben das vorhandene Gleispaar der KBS 139 mit Strom aus der Oberleitung nutzten.

Am 12.12.08 ging der rund 3 km lange und größtenteils unterirdische Abzweig zum Hamburger Flughafen in Fuhlsbüttel in Betrieb. Seither gibt es planmäßige „Flügelungen“ bei der Hamburger S-Bahn: Die S 1 fährt bis Ohlsdorf als *Vollzug* mit 6 Wagen und wird dort geteilt. Die vorderen 3 Wagen fahren als *Kurzzug* zum Flughafen und die hinteren nach Poppenbüttel weiter.

Der größte Schwachpunkt im Hamburger Schienennetz ist, dass es westlich der Strecke Hauptbahnhof - Harburg keine Elbquerung gibt. Obwohl die Achse

teilweise acht Gleise hat, ist sie regelmäßig überlastet und Störungen haben oft weitreichende Behinderungen zur Folge. Zugleich ist es befremdlich, dass die S-Bahn-Linien 2 und 31 am Bahnhof Altona an einem wichtigen Ziel für die nähere und weitere Umgebung wenden.

Der **VD-T** hätte deshalb schon bis zur Jahrtausendwende die neue Verbindung von Altona nach Neugraben und Harburg hergestellt, die in der Realität sehr lange erfolglos diskutiert wurde. Wichtigstes Bauwerk wäre ein neuer Elbtunnel neben dem 1975 eröffneten 3,3 km langen Tunnel der Autobahn A7: Entweder als Ersatz oder zusätzlich zur „vierten Röhre“ der A7, die von 1997 bis 2002 für 550 Millionen Euro entstand. Ab Waltersdorf hätte man die zweigleisige *Hafenbahn* genutzt und südlich vom *Hausbrucher Moor* über ein unterirdisches Gleisdreck die Stationen Neuwiedenthal und Bostelbek an der KBS 139 erreicht.



160 Hamburg - Bad Oldesloe - Lübeck - Schwartau

Lübeck erhielt 1851 mit der Strecke nach Büchen seinen ersten Bahnanschluss (→ KBS 171). Nach Hamburg musste man dabei einen 32 km langen Umweg in Kauf nehmen. Die Direktverbindung über Oldesloe ging erst 1865 in Betrieb. Wegen der raschen Verkehrszunahme wurde sie schon bis 1878 zweigleisig ausgebaut.

1963 wurde die Verbindung nach Kopenhagen zur *Vogelfluglinie* ausgebaut (→ KBS 165) und die Fernreisezüge zwischen Lübeck und Hamburg wurden immer mehr. 2008 elektrifizierte die DB die Achse Hamburg - Lübeck - Travemünde. Seitdem wird ein ICE aus/nach München über Hamburg nach Lübeck durchgebunden.

Hamburg - Lübeck ist die nachfragestärkste Strecke in Schleswig-Holstein, daher verkehren an allen Tagen der Woche RE mit Doppelstockwagen im Halbstundentakt: Die stündliche Linie RE 8 hält nur in Reinfeld und Bad Oldesloe und die ebenfalls stündliche RE 80 auch in Ahrensburg. An den Sommerwochenenden fährt der RE 8 weiter nach Travemünde. Zusätzlich verkehrt die überall haltende RB 81 halbstündlich bis Ahrensburg und stündlich bis Bad Oldesloe.

Zug	EC	RE	RB	RE	RB	EC	RE	RB	RE	RB	EC
0,0 Hamburg Hbf	12.23	12.23	12.32	12.47	13.02	13.23	13.23	13.32	13.47	14.02	14.23
3,9 HH-Hasselbrook			12.36		13.06			13.36		14.06	
12,0 HH-Rahlstedt			12.43		13.13			13.43		14.13	
21,5 Ahrensburg			12.50	13.02	13.20			13.50	14.02	14.20	
24,0 Ahr.-Gartenholz			12.53		13.23			13.53		14.23	
28,5 Bargteheide			12.57		13.27			13.57		14.27	
33,9 Kupfermühle			13.02		13.32			14.02		14.32	
40,0 Bad Oldesloe			13.07	13.15	13.37			14.07	14.15	14.37	
48,1 Reinfeld (Holst)			an		13.43			an		14.43	
53,8 Reecke-Niendorf					13.47					14.47	
58,0 Lübeck-Moisling					13.51					14.51	
	12.59	12.59		13.29	13.56	13.59	13.59		14.29	14.56	14.59
62,9 Lübeck Hbf	13.01	13.04		13.31	an	14.01	14.04		14.31	an	15.01
68,9 Bad Schwartau		13.09		13.36			14.09		14.36		
Neustadt (Holst)	13.19	nach		13.58			nach		14.58		15.19
Oldenburg (Holst)		Kiel		14.14		14.29	Kiel		15.14		
Fehmarn-Burg	13.47			Heili-		13.47			Heili-		14.29
Kopenhagen	16.20			genh.		16.20			genh.		14.29

Ab Hamburg Hbf fahren zur Minute 23 der EC nach Kopenhagen und der RE nach Kiel zusammen gekuppelt. Nur den hinteren Zugteil kann man ohne EC-Zuschlag benutzen.

Auf den 4 km von Hamburg Hbf bis Hasselbrook liegt das Gleispaar der S 1 zum Flughafen und Poppenbüttel neben der KBS 160. Bis 2027 soll die neue S 4 kreuzungsfrei bei Hasselbrook ausfädeln und bis Ahrensburg zwei zusätzliche Gleise bekommen. Bis dorthin ist in der *HVZ* ein 10- und tagsüber ein 20-Minuten-Takt geplant. Von Ahrensburg bis Gartenholz entsteht ein neues Gleis und weiter bis Bad Oldesloe wird die S 4 (stündlich) das vorhandene Gleispaar benutzen.

Das überregionale Angebot des **VD-T** entspricht mit 3 bis 4 Zügen pro Stunde und Richtung nach Bad Oldesloe der Realität. Dank „Flügelzügen“ von Hamburg nach Kiel, Oldenburg, Fehmarn-Burg und Schwerin gibt es aber viel mehr attraktive umsteigefreie Verbindungen.

Die S 4 hätte es beim **VD-T** schon bis 2010 gegeben – allerdings „nur“ auf einem eigenen Gleispaar bis Ahrensburg. Das erlaubt den Betrieb mit den klassischen Gleichstromtriebwagen, während man in der Realität Zweisystemfahrzeuge für den Wechselstrom ab Gartenholz braucht. Für viele Fahrgäste zwischen Ahrensburg und Lübeck sind schnelle RE und RB nach Hamburg attraktiver als die häufig haltenden S-Bahnen. Bargteheide und Niendorf würden viergleisig mit zwei Außenbahnsteigen für Zugüberholungen mit geringen Zeitverlusten bei Verspätungen.

<i>Kopenhagen</i>	9.40			Heili-			10.40		Heili-		11.40
<i>Fehmarn-Burg</i>	12.13			genh.			13.13		genh.		14.13
<i>Oldenburg (Holst)</i>	12.31			12.45		von			13.45		14.31
<i>Neustadt (Holst)</i>				13.01		Kiel	13.41		14.01		
Zug	EC	RB	RE	RB	RE	EC	RB	RE	RB	RE	EC
km Bad Schwartau			13.23		13.50			14.23		14.50	
6,0 Lübeck Hbf	12.59	ab	13.29		13.56	13.59	ab	14.29		14.56	14.59
	13.01	13.04	13.31		14.01	14.01	14.04	14.31		15.01	15.01
10,9 <i>Lübeck-Moisling</i>		13.08					14.08				
15,1 <i>Reecke-Niendorf</i>		13.12					14.12				
20,8 <i>Reinfeld (Holst)</i>		13.16		ab			14.16		ab		
28,9 Bad Oldesloe		13.22	13.45	13.52			14.22	14.45	14.52		
35,0 <i>Kupfermühle</i>		13.27		13.57			14.27		14.57		
40,4 <i>Bargteheide</i>		13.32		14.02			14.32		15.02		
44,9 <i>Ahr.-Gartenholz</i>		13.36		14.06			14.36		15.06		
47,4 Ahrensburg		13.39	13.58	14.09			14.39	14.58	15.09		
40,4 <i>HH-Rahlstedt</i>		13.46		14.16			14.46		15.16		
44,9 <i>HH-Hasselbrook</i>		13.53		14.23			14.53		15.23		
68,9 Hamburg Hbf	13.37	13.58	14.13	14.28	14.37	14.37	14.58	15.13	15.28	15.37	15.37

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

Die beiden grün dargestellten Stationen würden beim **VD-T** reaktiviert.



*Blick nach Osten auf den Lübecker Hauptbahnhof: Außerhalb der Bahnsteighalle sieht man nur den langen RE nach Hamburg mit seinen Doppelstockwagen. In der Halle tummeln sich diverse Dieseltriebwagen an den vier Inselbahnsteigen. Der **VD-T** bräuchte nur drei Bahnsteige, weil "Flügelzüge" auf einem Gleis ankommen und in zwei Richtungen weiter fahren. Die Fahrgäste müssten dadurch nicht so oft umsteigen. (Jörg Schäfer, 19.2.19)*

165 (Hamburg -) Lübeck - Oldenburg - Puttgarden (- Kopenhagen)



Als erstes Teilstück wurden 1881 die 23 km von Neustadt bis Oldenburg eröffnet. 1898 folgten 20 km Richtung Großenbrode. Nach Lübeck musste man jahrzehntelang in Eutin in die Züge von und nach Kiel umsteigen. Erst am 1.6.28 schloss die *Deutsche Reichsbahn* (DR) diese Lücke im Schienennetz.

Bereits in den 1920er Jahren griffen die *DR* und die *Dänische Staatsbahn* (DSB) die Idee einer Eisenbahn-Fährverbindung über den *Fehmarnbelt* zwischen Puttgarden und Rødby auf. Erste baureife Pläne für die *Vogelfluglinie* gab es 1940 und 1941 unterschrieb das Deutsche Reich ein Abkommen mit dem von ihm besetzten Königreich Dänemark. Zwei Jahre später wurden die Bauarbeiten wegen des Zweiten Weltkriegs abgebrochen.

Von 1949 bis 1951 wurde die Strecke modernisiert und Umgehungskurven für Lütjenbrode

und Neustadt gebaut. Auf dem Gelände des früheren *Seefliegerhorstes* entstand der Bahnhof Großenbrode Kai. Am 15.7.51 nahmen *Deutsche Bundesbahn* (DB) und *DSB* die Eisenbahnfähre nach Gedser auf der dänischen Insel Falster in Betrieb.

1958 begann der Bau der *Fehmarnsundbrücke* nördlich von Großenbrode. Am 14.5.63 wurde mit großen Feierlichkeiten die *Vogelfluglinie* eröffnet und Fernverkehrszüge wie der *Nord-Express* und der *Italia-Express* befuhren die neue Verbindung. Reger Güterverkehr kam hinzu – 1994 trajektierte die *DB* z.B. 190.757 Güterwagen.

Im Regional- und Nahverkehr setzte die *DB* zwischen Lübeck und Puttgarden Loks der Baureihe 212 mit „Silberling“-Wendezügen ein, die teilweise auch die Stichstrecken nach Heiligenhafen und Burg auf Fehmarn befuhren. Hinzu kam von 1963 bis 1983 in den Sommermonaten der vor allem von Ostseurlaubern genutzte *Fehmarn-Express* Köln - Ruhrgebiet - Hannover - Lüneburg - Puttgarden bzw. Burg auf Fehmarn. Nicht an der Strecke liegende Seebäder wie Dahme und Grömitz erhielten Busanschlüsse.

Wegen des dichten Verkehrs rüstete die *DB* die eingleisige Strecke 1971 (zunächst zu Versuchszwecken) mit Zugbahnfunk aus. In den folgenden Jahren wurde viele Stationen zwischen Neustadt und Puttgarden geschlossen und nur noch mit Bussen bedient. Auf der Stichstrecke nach Heiligenhafen fuhr am 30.5.76 der letzte Personenzug und am 31.10.84 der letzte Güterzug. Die Gleise wurden abgebaut und die Trasse teilweise für einen Fahrradweg genutzt.

Neustadt (Holst) hat einen Kopfbahnhof an einer knapp 1 km kurzen Stichstrecke. Daher fahren alle Züge nach Fehmarn an der Stadt vorbei. Die *RB* werden zweistündlich im Neustädter Güterbahnhof getrennt und vereinigt – in den Zugteil nach Fehmarn kann man aber nicht ein- oder aussteigen!

Nach der Inbetriebnahme der festen Eisenbahnverbindung über den *Großen Belt* zwischen den dänischen Inseln Fünen und Seeland 1997 endete die Trajektierung von Güterzügen über den *Fehmarnbelt*. Internationale Güterzüge fahren seither von Hamburg den 160 km langen Umweg über Flensburg und Fredericia nach Kopenhagen. Die umfangreichen Gütergleise in Puttgarden liegen brach. Nach dem erheblichen Rückgang der Zugzahlen legte die *DB* auf der *Vogelfluglinie* die Ausweichgleise in Sierksdorf, Hasselburg und Beschendorf still.

Bei der Fernverkehrstabelle 16 wird beschrieben, dass 2007 der Beschluss für den Bau des 17,6 km langen *Fehmarnbelt-Tunnels* fiel. Schleswig-Holstein präsentierte 2014 seine Pläne für die „Hinterlandanbindung“ mit einer etwa 55 km langen Neubaustrecke nahe der Autobahn A 1 mit Umfahrungen der Gemeinden Ratekau, Lensahn und Großenbrode. Sie soll (wie der Abschnitt auf Fehmarn) 200 km/h ermöglichen und die vorhandene Strecke nach der (2030 geplanten) Fertigstellung stillgelegt werden. Der *Bundesverkehrswegeplan 2030* nennt einen Kostenrahmen von etwa 1,5 Milliarden Euro. Die Verantwortlichen ließen sich auch durch massive Proteste von Naturschutzverbänden und nachgewiesen schlechter Wirtschaftlichkeit nicht umstimmen und setzten den Baubeginn 2021 durch – obwohl noch nicht über alle Gerichtsverfahren entschieden worden war!

2015 wurde ein etwa 1 km langes Streckenstück auf Fehmarn reaktiviert, um Burg als größten Ort auf der Insel wieder zentrumsnah zu bedienen. Die *RB* aus

Lübeck verlassen seitdem in Burg-West die Hauptstrecke und steuern den neuen Bahnhof Fehmarn-Burg an. Alle Züge wenden dort: Ein Teil setzt die Fahrt nach Puttgarden fort und ein Teil kehrt nach Lübeck zurück.

Der durchgehende Verkehr auf der *Vogelfluglinie* endete am 15.12.19. Bis zur Fertigstellung der neuen Trasse müssen alle Züge zwischen Hamburg und Kopenhagen den 160 km langen Umweg über Flensburg und Fredericia nehmen. Für PKW, LKW und Busse gilt das natürlich nicht !

Während des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung zwischen Lübeck und Puttgarden können die Züge ab 2022 fünf Jahre lang nur bis Neustadt fahren. Dafür soll es einen stündlichen „hochwertigen Ersatzverkehr“ mit Doppelstockbussen zwischen Puttgarden und Lübeck geben, die einen Zuganschluss in Haffkrug gewähren. Danach wird der Fährbahnhof Puttgarden geschlossen. Ob es ab 2027 wieder eine Bahnstation in Puttgarden geben wird steht noch nicht fest.

<i>Hamburg Hbf</i>	8.23			8.47	9.23		9.47	10.23		10.47	11.23
<i>Bad Oldesloe</i>				9.15			10.15			11.15	
<i>Lübeck Hbf 160</i>	8.59			9.29	9.59		10.29	10.59		11.29	11.59
Zug	EC		RB	EC		RB	EC		RB	EC	
0,0 Lübeck Hbf	9.01		9.31	10.01		10.31	11.01		11.31	12.01	
6,0 Bad Schwartau			9.36			10.36			11.36		
10,6 Ratekau			9.40			10.40			11.40		
15,8 Timmend. Strand			9.44			10.44			11.44		
18,7 Scharbeutz			9.47			10.47	[12]		11.47		
23,0 Haffkrug			9.51			10.51			11.51		
25,4 Sierksdorf			9.54			10.54			11.54		
30,6 Neustadt [verlegt]			58/59	10.19		58/59			58/59	12.19	
34,5 Hasselburg			?						?		
38,4 Groß Schlamin						?					
44,9 Lehnshahn			10.08			11.08			12.08		
52,6 Oldenburg [verlegt]	29/31		10.14	[31]		11.14	29/31		12.14		
60,0 Heringsdorf (Hol)		ab	10.20		ab			ab	12.20		
> 69,5 Heiligenhafen		9.33	10.28		10.33	11.26		11.33	12.28		
69,0 Großenbrode		9.38	an		10.38	an		11.38	an		
76,3 Struckamp		9.48			10.48			11.48			
80,7 Fehmarn-Burg	9.47	9.58		10.47	10.58		11.47	11.58		12.47	
87,1 Puttgarden	E	?		E	?		E	?		E	
<i>Naestved 17</i>	11.30			12.30			13.30			14.30	
<i>Kopenhagen</i>	12.20			13.20			14.20			15.20	

E = Einstieg zur Minute 50 nur auf der Fähre in Richtung Kopenhagen möglich.

Beim **VD-T** gäbe es den sündhaft teuren *Fehmarnbelt-Tunnel* nicht. Dafür hätte schon bis 2010 ein Maßnahmenpaket von etwa 400 Millionen Euro dafür gesorgt, dass die EuroCities (EC) 50 Minuten schneller werden. Dadurch verbinden sie Hamburg und Kopenhagen in knapp 4 Stunden und treffen sich zu *Integralen Taktknoten* in Lübeck (Minute 00), Nykøbing (00), Naestved (30) und Roskilde (00).

➤ Elektrifizierung und Ausbau für 120 bis 160 km/h = 70 km eingleisig + 12 km zweigleisig bei Scharbeutz, Neustadt (Holst) und Oldenburg. Dabei neue Station für Neustadt 600 Meter westlich vom vorhandenen Kopfbahnhof = ca. 250 Mio €.

➤ 4 km langer zweigleisiger Neubau südlich von Oldenburg mit einem neuen Bahnhof im Oldenburger Bruch entsprechend den realen „Hinterlandanbindung“-Plänen = ca. 100 Mio €. Die Fahrstrecke verkürzt sich dadurch um 1,5 km.

<i>Kopenhagen</i>	6.40			7.40			8.40			9.40
<i>Naestved 17</i>	7.30			8.30			9.30			10.30
Zug	EC		RB	EC		RB	EC		RB	EC
Bus Puttgarden	A	?		A	?		A	?		A
km Fehmarn-Burg	9.13	9.02		10.13	10.02		11.13	11.02		12.13
7 Struckkamp		9.12			10.12			11.12		
14 Großenbrode		9.22	ab		10.22	ab		11.22	ab	
17 Heiligenhafen		9.27	9.32		10.27	10.34		11.27	11.32	
Gremersdorf		an	9.39		an			an	11.39	
Oldenburg [verlegt]			9.45	29/31		10.45	[29]		11.45	29/31
Lehnsahn			9.51			10.51			11.51	
Groß Schlamin			?						?	
Hasselburg						?				
Neustadt [verlegt]	9.41		00/01			00/01	11.41		00/01	
Sierksdorf			10.04			11.04			12.04	
Haffkrug			10.08			11.08			12.08	
Scharbeutz			10.11	[48]		11.11			12.11	
Timmend. Strand			10.15			11.15			12.15	
Ratekau			10.19			11.19			12.19	
Bad Schwartau			10.23			11.23			12.23	
Lübeck Hbf	9.59		10.29	10.59		11.29	11.59		12.29	12.59
<i>Lübeck Hbf 160</i>	10.01		10.31	11.01		11.31	12.01		12.31	13.01
<i>Bad Oldesloe</i>			10.45			11.45			12.45	
<i>Hamburg Hbf</i>	10.37		11.13	11.37		12.13	12.37		13.13	13.37

A = Ausstieg zur Min.10 nur auf der ankommenden Fähre möglich. ? = Puttgarden, Groß Schlamin und Hasselburg werden mit regionalen Buskonzepten bedient.

➤ 2,5 km langer eingleisiger Neubau ab km 67 zum neuen Bahnhof Heiligenhafen am südöstlichen Stadtrand = ca. 50 Mio €.

➤ Der Halte im Fährbahnhof von Puttgarden war früher erforderlich, um die Zugloks abzukuppeln und die Wagen mit einer Rangierlok auf das Schiff zu schieben. Bei Triebwagen ist das nicht erforderlich, daher können die ECin Fehmarn-Burg halten und ein größeres Fahrgastpotenzial erschließen. Daher hätte der **VD-T** die Station an der Hauptstrecke ausgebaut und nicht den zentrumsnahen Bahnhof an der Zweigstrecke reaktiviert.

166 (Hamburg -) Lübeck - Kücknitz - Travemünde

Die Strecke wurde 1882 bis zum heutigen Bahnhof Travemünde Hafen eröffnet und 1898 bis Travemünde Strand verlängert. Der stark anwachsende Ausflugsverkehr erforderte 1911 einen neuen Strandbahnhof, der im Jugendstil erbaut wurde. Als Besonderheit erhielt er einen bis zum Badestrand sichtbaren Uhrturm, der auf einer großen Anzeige die Abfahrtszeit des nächsten Zuges nach Lübeck zeigt.

Bei Dänischburg und Kücknitz zweigen Gleise der *Lübecker Hafenbahn* nach Südosten ab. Auf ihrem etwa 60 km langen Gleisnetz wurden 2011 etwa 100.000 Güterwagen umgeschlagen.

Ab 1986 hielten keine Züge mehr im Bahnhof Dänischburg, weil er nach der Schließung des nahen *Villeroy-&-Boch-Werks* kaum noch genutzt wurde. Bis 2014 entstand auf der Fläche das 400.000 m² große Einkaufszentrum *LUV-Center*. Das darin gelegene IKEA-Möbelhaus übernahm die gesamten 5 Millionen Euro für den Neubau des Bahnsteigs mit dem Namen *Lübeck-Dänischburg IKEA*.

2004 entstand in der Nähe der Fähranleger nach Schweden und Finnland bei km 17,9 der Haltepunkt *Lübeck-Travemünde Skandinavienkai*, da der Hafenbahnhof zu weit entfernt lag. 2005 verlegte man für die Erweiterung des Skandinavienkais auf 1,5 km Länge die Gleise mehrere hundert Meter westwärts. Das alte Hafenterminal wurde abgerissen und durch einen etwa 1 km entfernten Neubau ersetzt. Dieser ist jedoch vom Haltepunkt nur mit Umwegen erreichbar. Man müsste in den Bus umsteigen, um die Schiffe zu erreichen. Da die Stadtbuslinie 40 aber im 30-Minuten-Takt von Lübeck Hbf über das Skandinavienkai und Travemünde nach Scharbeutz fährt, nutzt kaum noch ein Passagier die KBS 166.

2007 und 2008 wurde die Strecke nach Travemünde mit den Abzweigen zum Lübecker Hafen elektrifiziert. Unter der Woche setzte die DB zwar weiterhin Diesel-

triebwagen der Baureihe 628 ein. Im Sommerhalbjahr ersetzen aber an den Wochenenden und Feiertagen sowie während der *Travemünder Woche* elektrische Loks der Baureihe 112 die Dieselloks der Baureihe 218 vor den nach Hamburg durchfahrenden Zügen mit bis zu sieben Doppelstockwagen.

Der **VD-T** hätte die KBS 168 schon bis zur Jahrtausendwende elektrifiziert und mit „Flügelzügen“ an allen Tagen der Woche Direktverbindungen nach Hamburg angeboten. Für den Lübecker Stadtteil Waldhusen gäbe es bei km 11,5 und für das Skandinavienkai sowie den Stadtteil Ivendorf (auf der anderen Gleisseite) in km 16,2 einen neuen Haltepunkt. Die Station in km 17,9 hieße dafür *Pommernzentrum* statt *Skandinavienkai*.

8.47	9.47	10.47	<i>Hamburg Hbf</i>	9.13	10.13	11.13	Die Anschluss- Fahrzeiten entsprechen der realen Lübecker Buslinie 40. Sie bietet beim VD-T in Schar- beutz perfekte Anschlüsse zu den RB der KBS 165, die zur Minute 15 Richtung Lübeck und zur Minute 44 Richtung Neustadt (Holst) halten.
9.15	10.15	11.15	<i>Bad Oldesloe</i>	8.45	9.45	10.45	
9.29	10.29	11.29	<i>Lübeck Hbf 160</i>	8.31	9.31	10.31	
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	
8.33	9.33	10.33	km Lübeck Hbf	8.27	9.27	10.27	
8.40	9.40	10.40	8,0 Lüb.-Dänischburg	8.20	9.20	10.20	
8.44	9.44	10.44	11,5 Lüb.-Waldhusen	8.16	9.16	10.16	
8.47	9.47	10.47	13,9 Lüb.-Kücknitz	8.13	9.13	10.13	
8.49	9.49	10.49	16,2 Skandinavienkai	8.11	9.11	10.11	
8.52	9.52	10.52	17,9 Trav.-Pommernzentr.	8.08	9.08	10.08	
8.54	9.54	10.54	19,2 Travemünde Hafen	8.06	9.06	10.06	
8.56	9.56	10.56	20,3 Travemünde Strand	8.04	9.04	10.04	
9.01	10.01	11.01	<i>Travem.Strand</i> 	7.59	8.59	9.59	
9.23	10.23	11.23	<i>Timmendorf ZOB</i>	7.37	8.37	9.37	
9.40	10.40	11.40	<i>Scharbeutz Bf</i>	7.20	8.20	9.20	

168 Lübeck - Grevesmühlen - B. Kleinen (- Schwerin / Rostock)

Die Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Nach 1945 endete zunächst der durchgehende Verkehr, da unmittelbar östlich von Lübeck die Zonengrenze zwischen der Britischen und der Sowjetischen Besatzungszone gezogen und das zweite Gleis als Reparationsleistung abgebaut wurde. Nach einem kurzzeitigen Wiederaufleben des Zugverkehrs ruhte er von 1952 bis 1960 erneut. Ab dem 20.3.60 fuhr neben einigen Güterzügen ein Interzonenzugpaar Hamburg - Lübeck - Rostock. An Feiertagen verkehrten zusätzliche Entlastungszüge.

Nach dem Fall der Mauer nahmen Nachfrage und Angebot deutlich zu. Sie wurde daher Bestandteil des *Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 1*. Dieses sah den Ausbau der Verbindung Lübeck - Rostock - Stralsund für bis zu 160 km/h vor,

bis Bad Kleinen allerdings weiterhin nur eingleisig. Die Arbeiten zwischen Lübeck und Bad Kleinen sollten von 1993 bis 1995 erfolgen und bis 1997 das gesamte Projekt *VDE 1* abgeschlossen werden. Der Ausbau verlief jedoch schleppend und war auch 2020 noch nicht abgeschlossen.

Bis Mitte der 1990er Jahre fuhren die Fernverkehrslinien Hamburg - Rostock - Stralsund und Kiel - Lübeck - Berlin / Leipzig jeweils im Zwei-Stunden-Takt. Dann ging das Angebot deutlich zurück: Die Züge von Hamburg nach Rostock wurden über Büchen und Schwerin geleitet und die *InterRegio-* (IR) Linie Lübeck - Leipzig 2001 komplett eingestellt. Von Lübeck nach Berlin gab es noch bis 2002 einzelne *IR*-Zugpaare, seitdem verkehren auf der KBS 168 nur noch Regionalzüge. Am 15.12.02 ging der neue Haltepunkt Lübeck - St. Jürgen in Betrieb.

2010 fuhren zwei RE-Linien jeweils im Zwei-Stunden-Takt und ergänzten sich von Lübeck bis Bad Kleinen zum Stundentakt. Während der RE 4 Lübeck - Bad Kleinen nur in St. Jürgen, Herrnburg, Schönberg und Grevesmühlen hielt, bediente der RE 4 Lübeck - Bad Kleinen - Stettin bis Bad Kleinen alle Stationen. Seit Oktober 2015 werden auf der Strecke Dieseltriebwagen der Baureihe 623 (*LINT 41*) eingesetzt. Früher verkehrten die Züge mit Loks der Baureihe 218 mit *n-Wagen* sowie Dieseltriebwagen der Baureihe 628.

RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
7.44	8.07	8.44	9.07	9.44	km Lübeck Hbf	9.16	9.53	10.16	10.53	11.16
	8.10		9.10		2,7 Lü.- Roter Löwe		9.49		10.49	
	8.13	[49]	9.13		6,3 Lü.- St Jürgen		9.46	[10]	10.46	
	8.17		9.17		10,1 Herrnburg		9.42		10.42	
	8.21		9.21		13,8 x Lüdersdorf		9.38		10.38	
7.57	27/28	8.57	27/28	9.57	22,0 Schönberg	9.02	31/32	10.02	31/32	11.02
	[31]			[01]	27,9 Menzendorf	[58]			[28]	
					31,6 x Grieben					
	8.36		9.36		34,8 x Börzow		9.23		10.23	
8.07	8.40	9.07	9.40	10.07	39,3 Grevesmühlen	8.52	9.19	9.52	10.19	10.52
[12]	8.45		9.45		46,6 x Plüschow		9.14		10.14	[47]
	8.50	[15]	9.50		53,2 Bobitz		9.09	[44]	10.09	
8.20	8.57	9.20	9.57	10.20	61,9 Bad Kleinen	8.40	9.03	9.40	10.03	10.40
8.23	9.01	9.23	10.01	10.23	<i>Bad Kleinen</i>	8.37	8.59	9.37	9.59	10.37
8.33	9.16	9.33	10.16	10.33	<i>Schwerin Hbf</i>	8.27	8.44	9.27	9.44	10.27
8.41	9.26	9.41	10.26	10.41	<i>Sch.-Wüstmark</i>	8.18	8.34	9.18	9.34	10.18
8.56	an	9.56	an	10.56	<i>Ludwigslust</i>	8.04	an	9.04	an	10.04
8.30	9.01	9.30	10.01	10.30	<i>Bad Kleinen</i>	8.30	8.59	9.30	9.59	10.30
8.57	Wis-	9.57	Wis-	10.57	<i>Bützow</i>	8.03	Wis-	9.03	Wis-	10.03
9.18	mar	10.18	mar	11.18	<i>Rostock Hbf</i>	7.42	mar	8.42	mar	9.42

Bis 2026 soll die Strecke elektrifiziert und für bis zu 160 km/h ausgebaut werden. Die Fahrzeit von Lübeck nach Schwerin soll dadurch auf 54 Minuten schrumpfen. Südlich von Bad Kleinen soll eine Verbindungskurve Richtung Schwerin entstehen und den Knoten Hamburg durch das Umlenken von Güterzügen entlasten.

Der **VD-T** hätte die KBS 168 schon bis zur Jahrtausendwende elektrifiziert, für bis zu 160 km/h ausgebaut und in km 2,7 den neuen Haltepunkt „Roter Löwe“ eingerichtet. Bis zur Lübecker Stadtgrenze bei km 7,5 fehlt nur von km 4 bis 6 ein zweites Gleis. In den übrigen Bereichen liegen andere Strecken parallel und die gegenseitige Nutzung erfordert „nur“ zusätzliche

Für „fliegende Zugkreuzungen“ braucht der **VD-T** auf weiteren 12 km ein neues zweites Gleis: Von Schönberg bis zum vorhandenen Betriebsbahnhof Menzendorf, in dem etwa seit 2000 keine Personenzüge mehr halten, und von Plüschow bis Bobitz.

169 Wismar - Gägelow - Grevesmühlen

Von Wismar nach Westen gab es nie eine Bahnlinie. Das Fahrgastpotenzial reicht dem **VD-T** immerhin für eine stündliche Regio-Buslinie.

7.05	8.05	9.05		<i>Rostock Hbf</i>	9.55	10.55	11.55
7.17	8.17	9.17		<i>Bad Doberan</i>	9.43	10.43	11.43
7.59	8.59	9.59		<i>Wismar</i>	9.01	10.01	11.01
				Zug			
8.05	9.05	10.05	km	Wismar Bf	8.55	9.55	10.55
8.06	9.06	10.06	1,0	- Ulmenstr.	8.53	9.53	10.53
8.08	9.08	10.08	2,0	- Werftstr.	8.51	9.51	10.51
8.10	9.10	10.10	3,0	- Lübsche Burg	8.49	9.49	10.49
8.15	9.15	10.15	6,0	Gägelow	8.44	9.44	10.44
8.18	9.18	10.18	8,0	Stoffersdorf	8.41	9.41	10.41
8.20	9.20	10.20	9,5	Voßkuhl	8.39	9.39	10.39
8.23	9.23	10.23	11,5	Gressow	8.36	9.36	10.36
8.28	9.28	10.28	15,5	Abzw. Naschendorf	8.31	9.31	10.31
8.31	9.31	10.31	18,0	Neu Degtow	8.28	9.28	10.28
8.34	9.34	10.34	20,0	- Kastanienallee	8.25	9.25	10.25
8.36	9.36	10.36	21,0	Grevesmühlen Bf	8.24	9.24	10.24
8.52	9.52	10.52		<i>Grevesmühlen</i>	8.07	9.07	10.07
9.02	10.02	11.02		<i>Schönberg</i>	7.57	8.57	9.57
9.16	10.16	11.16		<i>Lübeck Hbf</i>	7.44	8.44	9.44

170 Hamburg - Büchen - Schwerin / Ludwigslust - Wittenberge

Fünf eigenständige Länder innerhalb des Deutschen Bundes schlossen 1841 einen Staatsvertrag zum Bau der 282 km langen Bahnlinie von Hamburg nach Berlin: Die dem dänischen König unterstehenden Herzogtümer Holstein und Lauenburg, das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, das Königreich Preußen und die Freien Hansestädte Hamburg und Lübeck. 1842 gingen die 16 km von Hamburg nach Bergedorf, am 15.10.1846 die 222 km von Berlin nach Boizenburg und am 15.12.1846 die verbliebene Lücke von 45 km in Betrieb. Die ersten Züge brauchten über neun Stunden von Hamburg nach Berlin.

Die KBS 170 war in der Nachkriegszeit wie viele Strecken in Deutschland von der Teilung betroffen. Zwischen Büchen und Schwanheide sowie Albrechtshof und Spandau West verliefen die Demarkationslinien zwischen den beiden deutschen Staaten. Auf DDR-Territorium wurde zudem das zweite Gleis als Reparationsleistung für die Sowjetunion demontiert. Trotzdem betrieb die *Deutsche Reichsbahn* (DR) neben ihrem Binnenverkehr auch den Interzonenverkehr mit Personen- und Güterzügen auf dieser wichtigen Strecke. Zwischen Büchen und Schwarzenbek entfernte die *Deutsche Bundesbahn* das zweite Streckengleis. In Hamburg wurde bis 1969 ein S-Bahn-Verkehr mit seitlichen Gleichstrombalken bis Aumühle eingerichtet, da der Fernverkehr unbedeutend war.

Nach der „Wende“ pendelten ab 1.8.90 ehemalige TEE-Diesellokomotiven der DB-Baureihe 601 als IC zwischen Berlin und Hamburg. Schon ab 28.9.90 wurden sie von DR-Dieselloks und DB-IC-Wagen abgelöst, die ab 1992 im Zwei-Stunden-Takt fuhren. Die Züge brauchten etwa vier Stunden und steuerten in Berlin zunächst Charlottenburg, dann die Jungfernheide und später das Westkreuz an.

Im Vorfeld des *Bundesverkehrswegeplans* (BVWP) 1992 wurden mehrere Aus- und Neubaukombinationen untersucht. Die Fahrzeit zwischen den Millionenstädten sollte auf bis zu 61 Minuten schrumpfen. Am 2.3.94 entschied sich die Bundesregierung aber für eine *Magnetschnellbahn*. Diese sollte den Fernverkehr mit bis zu 400 km/h übernehmen, für die Bahnlinie blieb nur noch der bestandsnahe Ausbau für durchgängig 160 km/h (und optional 200 km/h): Das *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit* (VDE) Schiene Nr. 2 sah bis 1997 den zweigleisigen Ausbau, die Elektrifizierung und die Ausrüstung mit moderner Leit- und Sicherungstechnik vor. 1993 rechnete man mit Kosten von 3,6 Milliarden DM.

Im Februar 2000 verwarf die Bundesregierung die Magnetschnellbahn, weil die projektierten Kosten immer weiter stiegen. Als Ersatz stellte sie 1 Milliarde DM für die *Hamburger Bahn* zur Verfügung, um mit 230 km/h auf 263 Strecken-km Reisezeiten von 90 Minuten zu erreichen.

Zum Fahrplanwechsel am 28.5.06 verdichtete die DB das ICE-Angebot Berlin - Hamburg zum Stundentakt, wodurch die Nachfrage auf täglich rund 10.000 Fahrgäste stieg. Ein halbes Jahr später stellte sie die ICE-Linie 8 auf Neigetechnikzüge um und verlängerte sie über Nürnberg nach München. Nur kurzzeitig gab es ICE, die Berlin - Hamburg (mit einem Zwischenstopp) in den angestrebten 90 Minuten schafften. Ihre Zeitreserven waren zu knapp bemessen, was häufig zu Verspätungen führte. Bis 2010 verlängerte man daher die fahrplanmäßige Reisezeit der meisten ICE auf rund 100 Minuten.

Zug	IR	RE	ICE	RE	ICE	RB	RB	IR	RE	ICE	RE
km Hamburg Hbf	12.37		12.50	13.03	13.18	13.23		13.37		13.50	14.03
16,4 HH-Bergedorf				13.13		13.33					14.13
25,2 Aumühle				13.19		13.39					14.19
37,3 Schwarzenbek		↘		13.26		13.46			↘		14.26
42,5 Müssen						13.51					
	12.59	Flügel		13.34		13.56		13.59	Flügel		14.34
47,6 Büchen											
	13.01	13.03		13.41	[38]	an		14.01	14.03		14.41
54,5 Schwanheide		13.08							14.08		
61,6 Boizenburg		13.13		13.49					14.13		14.49
68,4 Kuhlenfeld		18/25	[21]						18/25	[23]	
75,0 Brahlstorf				13.57							14.57
83,9 Pritzier				14.03							15.03
94,7 Hagenow Land		13.39		14.11			War-		14.39		10/11
< Pampow		<	<	14.24	<		nitz		<	<	15.24
> Schwerin Mitte		>	<	14.30	<				<	<	15.30
< Schwerin Hbf	13.38	<	>	14.33	>		13.52	14.38	>	>	15.33
101,9 Strohkirchen	>	13.44		>			>	>	14.44		>
105,9 Jasnitz	Ros-	13.48		Wis-			<	Ros-	14.48		Wis-
	tock	13.55		mar	13.59	RE	14.16	tock	14.55		mar
115,7 Ludwigslust		an			14.01	14.04	14.17		an		
123,3 Grabow			<		<	14.09	14.22			<	
142,1 Karstädt			<		<	14.19	14.32			<	
159,7 Wittenberge			13.45		>	14.29	14.42			14.45	
<i>Wittenberge</i>			13.46			14.31	14.49			14.46	
<i>Neustadt (Dos)</i>						15.02	>				
<i>Berlin-Spandau</i>			14.22		14.50	15.43	Pritz-			15.22	
<i>Berlin Hbf</i>			14.38		14.59	15.52	walk			15.38	

Gesamtverkehr Hagenow - Schwerin → KBS 173;

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags.

Beim **VD-T** hätte die Magnetschnellbahn nicht als sündhaft teures Hirngespinnst jahrelang alle Eisenbahn-Planungen blockiert. Die *Hamburger Bahn* wäre daher schon bis zur Jahrtausendwende für 230 km/h ausgebaut worden. Für gute Anschlüsse an allen IC-Stationen genügt es, wenn man Hamburg Hbf - Spandau mit einem Zwischenstopp in 90 Minuten schafft.

Die Nachfrage wäre dadurch beim **VD-T** schon bis 2010 so stark gewachsen, dass sich zwei stündliche IC-Linien lohnen: Zwischen Hamburg Hbf und Spandau bieten sie einen 28 - 32 - Minuten - Rhythmus und binden durch abwechselnde Laufwege auch Ludwigslust, Wittenberge und die Berliner Bahnhöfe Zoo, Ost und Südkreuz stündlich ein.

Berlin Hbf	12.01		12.22			Pritz-	12.08	13.01		13.22	
Berlin-Spandau	12.10		12.38			walk	12.17	13.10		13.38	
Neustadt (Dos)						>	12.58				
Wittenberge			13.14			13.11	13.29			14.14	
Zug	ICE	RE	ICE	RE	IR	RB	RE	ICE	RE	ICE	RE
Wittenberge			13.15			13.18	13.31			14.15	
Karstädt						13.27	13.40				
Grabow						13.37	13.50				
	12.59			ab		13.43	13.56	13.59			ab
Ludwigslust	13.01	Wis-		13.05	Ros-	13.44	an	14.01	Wis-		14.05
Jaßnitz		mar		13.11	tock	<			mar		14.11
Strohkirchen		>		13.15	>	>			>		14.15
km Schwerin Hbf	>	12.27	>	>	13.22	15.08		>	13.27	>	>
3,3 Schwerin Mitte	<	12.29	<	<				<	13.29	<	<
7,2 Pampow	>	12.35	>	>		War-		>	13.35	<	>
28,3 Hagenow Land		12.48		13.20		nitz			48/49		14.20
39,1 Pritzier		12.56							13.56		
48,0 Brahlstorf		13.02							14.02		
54,6 Kühlenfeld			[38]	34/41			RB			>	34/41
61,4 Boizenburg		13.10		13.46					14.10		14.46
68,5 Schwanheide				13.51							14.51
75,4		13.18		13.57	13.59		ab		14.18		14.57
Büchen	[21]	13.25		Flügel	14.01		14.04		14.25		Flügel
75,4				↘			14.08				↘
80,5 Müssen							14.13		14.33		
85,7 Schwarzenbek		13.33									
97,8 Aumühle		13.40					14.20		14.40		
106,6 HH-Bergedorf		13.46					14.26		14.46		
123,0 Hamburg Hbf	13.42	13.57	14.10		14.23		14.37	14.42	14.57	15.10	

171 Lübeck - Ratzeburg - Büchen - Lauenburg - Lüneburg

In den 1840er Jahren scheiterten Verhandlungen über eine Bahnlinie von Hamburg nach Lübeck über holsteinisches Gebiet, weil es damals zu Dänemark gehörte. Daher wurde die *Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft* (LBE) gegründet, um die Verbindung wenigstens mit einem Umweg herzustellen. Die knapp 50 km von Lübeck nach Büchen wurden am 16.10.1851 eröffnet, dort hatte man Anschluss zur KBS 170 von Berlin nach Hamburg.

1864 ging die Verbindung von Büchen nach Lüneburg in Betrieb. Die Überquerung der Elbe bei Lauenburg erfolgte mit einer Fähre. Da die Hamburger Elbbrücken erst 1872 zur Verfügung standen, war die neue Strecke Teil der kürzesten Bahnverbindung von Hamburg nach Hannover. Erst 1865 nahm die *LBE*, die ihren Namen behielt, die direkte KBS 160 Lübeck - Oldesloe - Hamburg in Betrieb. 1878 machte die Elbbrücke bei Lauenburg den aufwändigen Fährbetrieb überflüssig.

Bis etwa 1995 gab es auf der KBS 171 Fernverkehr, da einige Züge der *Vogelzuglinie* sie zur Umfahrung des Eisenbahnknotens Hamburg nutzten. Außerdem gab es mehrere Eilzugpaare von Flensburg nach Lüneburg.

Am 26.5.08 ging das *Elektronische Stellwerk Lübeck* in Betrieb und ersetzte sechs alte Stellwerke in Pögeez, Ratzeburg, Mölln und Güster. Gleichzeitig wurden der neue Haltepunkt Lübeck Flughafen und ein neuer Bahnsteig in Ratzeburg eröffnet, um dort wieder Zugkreuzungen zu ermöglichen.

Seit Ende 2009 setzt *DB Regio* Dieseltriebwagen der Baureihe 648 im Stundentakt zwischen Lübeck und Lüneburg ein. Um das Umsteigen aus Lüneburg Richtung Schwerin zu ermöglichen, halten viele Züge in Büchen bis zu 10 Minuten, was sich natürlich negativ auf die Reisezeiten der KBS 171 auswirkt.

Langfristig will das Land das Angebot zwischen Lübeck und Ratzeburg in der *Hauptverkehrszeit* zum Halbstundentakt verdichten. Die Untersuchungen für den *Bundesverkehrswegeplan 2030* ergaben, dass ein zweigleisiger Ausbau für den Güterverkehr trotz der daraus folgenden Entlastung für die KBS 160 Hamburg - Lübeck nicht wirtschaftlich ist. Der dritte Gutachterentwurf des Deutschlandtakts enthielt abschnittsweise ein zweites Gleis sowie 740-Meter-Überholgleise für Güterzüge. Beim Preisstand von 2015 wurden dafür 265 Millionen Euro kalkuliert.

Der **VD-T** hätte die KBS 171 schon bis 2010 durchgehend elektrifiziert und für 120 km/h ausgebaut. Vor dem Abzweig der KBS 168 nach Bad Kleinen erlauben neue Weichen die Nutzung beider Gleise im Richtungsbetrieb mit dem neuen Haltepunkt *St. Jürgen*. Zudem bekämen die 4 km nördlich von Pögeez ein zweites Gleis, damit sich die Züge ohne Zeitverlust ausweichen können.

Zwischen Lübeck und Ratzeburg sowie Büchen und Lauenburg gibt es Montag bis Freitag nachmittags einen Halbstundentakt. Dabei fahren „Flügelzüge“ von Hamburg nach Lauenburg durch, das sie noch vor dem nächsten Zug der Gegenrichtung erreichen.



Der Bahnhof Büchen liegt als Keilbahnhof zwischen den KBS 170 Berlin - Hamburg (von unten nach oben) und 171 Lübeck - Lüneburg (von rechts nach links). 2013 wurden pro Tag über 4.000 ein- und aussteigende Fahrgäste gezählt. Auch beim aufwändigen Umbau für die Schnellfahrstrecke Hamburg - Berlin blieb es bei der ebenerdigen Kreuzung beider Strecken, die den Betrieb einschränkt. Beide Strecken behielten auch separate Bahnsteige, was oft für weite Fußwege beim Umsteigen sorgt.

*Der **VD-T** hätte Büchen eine Brücke der KBS 170 über die KBS 171 „spendiert“. Den Spurplan hätte er so geändert, dass Züge der gleichen Richtung am gleichen Bahnsteig halten und in den meisten Relationen 4 Minuten zum bequemen Umsteigen reichen.*

11.23 11.59		12.23 12.59		13.23 13.59	Hamburg Hbf Lübeck Hbf	14.37 14.01		15.37 15.01		16.37 16.01
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.19		13.19		14.19	km Lübeck Hbf	13.41		14.41		15.41
12.22		13.22		14.22	2,7 Lüb.- Roter Löwe	13.38		14.38		15.38
12.25		13.25		14.25	6,1 Hochschulstadteil	13.35		14.35		15.35
12.28		13.28		14.28	9,1 Lübeck Flughafen	13.32		14.32		15.32
I		[32]		I	15,3 Pogeez	I		[32]		I
12.37		13.37		14.37	21,7 Ratzeburg	13.23		14.23		15.23
12.44		13.44		14.44	30,9 Mölln (Lauenb)	13.16		14.16		15.16
12.56		13.56		14.56	49,3 Büchen	13.04		14.04		15.04
13.01 13.23		14.01 14.23		15.01 15.23	Büchen Hamburg Hbf	12.59 12.37		13.59 13.37		14.59 14.37
12.37 12.59	13.03 13.34	13.37 13.59	14.03 14.34	14.37 14.59	Hamburg Hbf Büchen	13.23 13.01	14.57 14.27	14.23 14.01	15.57 15.27	15.23 15.01
13.03	13.36	14.03	14.36	15.03	km Büchen	12.57	14.25	13.57	15.25	14.57
13.13	13.45	14.13	14.45	15.13	12,8 Lauenburg (Elbe)	12.47	14.15	13.47	15.15	14.47
13.19	an	14.19	an	15.19	20,2 Echern	12.41	ab	13.41	ab	14.41
13.27		14.27		15.27	29,7 Lüneburg	12.33		13.33		14.33
13.40 13.59 14.49		14.40 14.59 15.49		15.40 15.59 16.49	Lüneburg Uelzen Hannover Hbf	12.20 12.01 11.11		13.20 13.01 12.11		14.20 14.01 13.11

172 Schwerin - Gadebusch - Rehna - Schönberg

In den 1890er Jahren gab es Pläne für die durchgehende Verbindung Parchim - Schwerin - Gadebusch - Lübeck. Uneinigkeiten bei der Trassierung verzögerten den Baubeginn, da sich vor allem für das letzte Stück von Rehna bis Schönberg (a.d. KBS 168) die Landwirte nicht bereit waren, ihre Grundstücke zur Verfügung zu stellen. Daher beschränkte man sich zunächst auf den Bau der knapp 34 km zwischen Schwerin und Rehna. Sie wurde am 12.10.1897 eröffnet.

Der Lückenschluss wurde immer wieder verschoben. Weil die Bahnlinie mit täglich sechs Zugpaaren zu den besser ausgelasteten Nebenstrecken zählte, wurde er bis zum Zweiten Weltkrieg immer wieder gefordert. Die Grundbesitzer blieben aber bei ihrer ablehnenden Haltung und zahlten lieber dafür, dass die Bahn den Umweg in Kauf nehmen musste.

In der DDR gab es wichtigere Probleme und die Züge waren ohnehin gut besetzt. Erst nach der „Wende“ wurden die Pläne wieder aufgegriffen, weil die DB drohte, den schwach ausgelasteten Abschnitt Gadebusch - Rehna stillzulegen. 15 bis 18 Millionen Euro wurden für den 10,5 km langen Neubauabschnitt kalkuliert.

12.34	Ludw	13.34	Ludw	14.34	Parchim 174	14.26	Ludw	15.26	Ludw	16.26
13.01	lust	14.01	lust	15.01	Crivitz	13.59	lust	14.59	lust	15.59
13.23	14.05	14.23	15.05	15.23	Schwerin Mitte	13.36	13.54	14.36	14.54	15.36
13.29	14.08	14.29	15.08	15.29	Schwerin Hbf	13.31	13.52	14.31	14.52	15.31
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.31	14.10	14.31	15.10	15.31	km Schwerin Hbf	13.29	13.50	14.29	14.50	15.29
13.35	14.14	14.35	15.14	15.35	3,0 Schw.-Lankow	13.24	13.45	14.24	14.45	15.24
13.37	14.16	14.37	15.16	15.37	4,4 Margaretenhof	13.22	13.43	14.22	14.43	15.22
13.39	14.18	14.39	15.18	15.39	5,5 Schw.-Warnitz	13.20	13.41	14.20	14.41	15.20
13.42	an	14.42	an	15.42	8,3 Friedrichsthal	13.17	ab	14.17	an	15.17
13.44		14.44		15.44	9,9 Herren Steinfeld	13.15		14.15		15.15
13.47		14.47		15.47	11,9 Groß Bütz	13.12		14.12		15.12
13.52		14.52		15.52	16,9 Lützwow	13.07		14.07		15.07
58/01		58/01		58/01	23,6 Gadebusch	58/01		58/01		58/01
14.07		15.07		16.07	29,3 Holdorf (Meckl)	12.52		13.52		14.52
14.12		15.12		16.12	33,9 Rehna	12.47		13.47		14.47
14.18		15.18		16.18	40,5 Roduchelstorf	12.41		13.41		14.41
I		I		I	44,5 Abzw. Bestand	I		I		I
14.25		15.25		16.25	46,8 Schönberg	12.35		13.35		14.35
14.28	14.32	15.28	15.32	16.28	Schönberg 168	12.31	13.27	13.31	14.27	14.31
>	14.53	>	15.53	>	Lübeck Hbf	>	13.07	>	14.07	>
14.40		15.40		16.40	Grevesmühlen	12.19		13.19		14.19
14.57		15.57		16.57	Bad Kleinen	12.03		13.03		14.03

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags

Obwohl sich die Bürgermeister und der Landrat dafür aussprachen, wurde das Projekt erneut vertagt und 2006 nur die vorhandenen Gleise saniert. Bis zum 14.12.13 bediente *Ostseeland Verkehr* die Strecke mit LINT-Triebwagen, seither setzt die *Ostdeutschen Eisenbahn* (ODEG) *Regio-Shuttles* ein. Sie fährt im Zwei-Stunden-Takt und montags bis freitags im Berufsverkehr stündlich. Kreuzungen finden in Groß Brütz statt und die meisten Züge fahren nach Parchim weiter.

Der **VD-T** hätte den Lückenschluss schon bis 1995 verwirklicht, als es nur wenige Gegenstimmen gab. Die ganze Strecke von Schwerin nach Schönberg wäre mit Oberleitung ausgerüstet und außerhalb der Stationsbereiche für 80 bis 100 km/h ertüchtigt worden. Das erlaubt auch mit zwei neuen Stationen für Friedrichsthal und Herren Steinfeld eine Fahrzeit unter einer Stunde.

Die Züge fahren wie in der Realität nach kurzem Aufenthalt in Schwein Hbf nach Parchim weiter. Wodurch auch schnelle Verbindungen nach Schwerin Mitte und Görris entstehen. Die Nachfrage im Nahbereich von Schwerin wäre sicher so gut, dass sich montags bis freitags nachmittags sogar ein Halbstundentakt lohnt.

173 Wismar - B. Kleinen - Schwerin - Ludwigslust / Hagenow

1846 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn eröffnet, die Mecklenburg in Hagenow den ersten Bahnhof brachte. Die *Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft* bekam die Konzession einer Anschlussbahn nach Schwerin, die sie am 1.5.1847 eröffnete. In den Folgejahren entstanden Verlängerungen nach Wismar, Rostock und Güstrow.

Durch den Bau weiterer Bahnlinien in Norddeutschland sank jedoch die Bedeutung der Verbindung von Schwerin nach Hagenow. Die KBS 168 Lübeck - Bad Kleinen übernahm ab 1870 den Verkehr Richtung Hamburg. Und als 1888 die Verbindung von Holthusen nach Wittenberge in Betrieb ging, bevorzugten Reisende nach Berlin und Magdeburg diese etwas kürzere Route.

Zwischen Schwerin und Hagenow dominierte danach der lokale Verkehr. 1905 pendelten dort fünf Personenzugpaare und 1934 sechs, teilweise von und nach Wismar. In den 1980er Jahren waren es vier Zugpaare, die zum Grenzbahnhof Schwanheide weiter fuhren. Hinzu kam ein Interzonen-Zugpaar nach Hamburg. Nach der Wiedervereinigung wurde das *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1* (Lübeck/Hagenow - Rostock - Stralsund) beschlossen. Die 18 km von Hagenow bis Holthusen bekamen bis 1996 ein zweites Gleis und eine Oberleitung. Im Schweriner Hauptbahnhof wurden längere Bahnsteige und ein *Elektronisches Stellwerk* gebaut, das den Betrieb von Hagenow bis Bad Kleinen steuert. Die Reisezeit von Hamburg nach Rostock ist seither kürzer als über Lübeck.

2010 fuhren die IC-Linie Hamburg - Schwerin - Rostock - Stralsund und der *Hanse-Express* Hamburg - Schwerin - Rostock ganztägig im Zwei-Stunden-Takt. Hinzu kam die RB-Linie 11 von Schwerin nach Hagenow, die dort zum stadtnahen Bahnhof weiter fuhr. Ende 2012 bestellte das Land Mecklenburg-Vorpommern die RB 11 im Rahmen größerer Sparmaßnahmen ab, seitdem werden Kirch Jesar und Zachun nur noch unregelmäßig von den RE-Verstärkerzügen in den Hauptverkehrszeiten bedient.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung nach der „Wende“ ähnlich verlaufen. Nur zwischen Schwerin und Holthusen hätte man mehr investiert, um die vielen Züge besser unterzubringen. Denn vor allem die zweigleisigen Stationen *Schwerin Mitte* und *Görries* begrenzen die Kapazität. Der **VD-T** bevorzugt zwar grundsätzlich Außenbahnsteige, weil sie leichter als Mittelbahnsteige zu erreichen sind. In diesem Fall wiegt aber der Nachteil schwerer, dass Gleiswechsel genug Zeitvorlauf brauchen, damit die Fahrgäste den Bahnsteig wechseln können.

Der **VD-T** hätte daher die 4 km von Schwerin Hbf bis zum Betriebsbahnhof Görries auf drei Gleise erweitert. *Schwerin Mitte* und *Görries* hätten jeweils einen Mittelbahnsteig zwischen den beiden westlichen Gleisen. RB nutzen planmäßig das westliche Gleis, können aber kurzfristig auch auf das mittlere Gleis wechseln, weil sie am selben Bahnsteig halten. Das östliche Gleis hätte keine Bahnsteige – dort würden planmäßig die Fern- und Güterzüge fahren und dadurch nicht an den teilweise vollbesetzten Bahnsteigen „vorbei rasen“. Im langgestreckten Betriebsbahnhof Görries sorgt eine Gleisbrücke dafür, dass die Züge der KBS 175 kreuzungsfrei von und nach Parchim kommen.

<i>Rostock Hbf</i>	11.29	11.05			11.39			12.29	12.05	
<i>Bützow</i>	11.49	>			12.02			12.49	>	
<i>Blankenberg 180</i>	12.02	<			12.17			13.02	<	
<i>B.Doberan 181</i>	>	11.17			>			>	12.17	
Zug	IR	RE	RB	RE	RB	RB	RB	IR	RE	RB
km Wismar	<	12.03			<		12.43	<	13.03	
2,8 <i>Wi.-Lenensruhe</i>	>			Lü-	>		12.46	>		
6,3 Dorf Mecklenb.	<	[08]		beck	<		12.50	<		
10,6 Moidentin	>			>	>		12.54	>		
		12.14		12.20	12.30		12.59		13.14	
15,6 Bad Kleinen		12.15	Sch-	12.23	12.31	War	13.01		13.15	Sch-
21,3 Lübstorf			önbg.		12.36	-nitz	13.06			önbg.
29,7 <i>Schw.-Kliniken</i>			>		12.42	>	13.12			>
	12.20	12.25	12.29	12.33	12.45	12.51	13.15	13.20	13.25	13.29
32,0 Schwerin Hbf	12.22	12.27	12.31	12.35	12.47	12.52	13.17	13.22	13.27	13.31
32,9 Schwerin Mitte		12.29	12.33		12.49	12.54	13.19		13.29	13.33
35,3 Schw.- Görries			12.36		12.52		13.22			13.36
39,2 Pampow *)		12.35	<	12.41	12.56	13.00	13.26		13.35	<
> Sülstorf	>	>	Par-		>		13.32	>	>	Par-
< Rastorf	<	<	chim		<		13.38	<	<	chim
> Lüblow	>	>			>		13.43	>	>	
< <i>Weselsdorf</i>	<	<			<		13.48	<	<	
> Ludwigslust	>	>		12.56	>	13.16	13.52	>	>	
<i>Ludwigslust 170</i>	<	<		13.01	<	13.17	an	<	<	
<i>Wittenberge</i>	>	>			>	13.42		>	>	
<i>Berlin Hbf</i>	<	<		13.59	<	14.38		<	<	
41,4 Holthusen *)					12.59		RE			
48,0 Zachun					13.05		von			
55,2 Kirch Jesar					13.11		Berlin			
60,3 Hagenow Land		12.47			13.16		13.20		13.47	
63,9 Hagenow Stadt	>	>			13.21		>	>	>	
<i>Büchen 170</i>	12.59	13.18					13.57	13.59	14.18	
<i>Hamburg Hbf</i>	13.23	13.57					14.23	14.23	14.57	

Die 15 km von Bad Kleinen bis Wismar wurden 1987 zwar auch elektrifiziert, blieben aber eingleisig. Ausweichmöglichkeiten gibt es nur im Bahnhof Dorf Mecklenburg. Das reichte in der Realität 2010 für die stündlichen RE, die abwechselnd in Petersdorf und Moidentin hielten. Beim **VD-T** gibt es jeweils stündliche RE und RB, die auch im neuen Haltepunkt Wismar-Lenensruhe halten. Damit sie bei der Kreuzung in Dorf Mecklenburg wenig Zeit verlieren, müsste man nördlich und südlich vom Bahnhof jeweils 1,5 km zweigleisig ausbauen.

<i>Hamburg Hbf</i>	12.37	12.37		12.37			13.03	13.37		
<i>Büchen 170</i>	13.01	13.03		13.03			13.41	14.01		
Zug	IR	RE	RB	RB	RE	RB	RE	IR	RB	RB
Hagenow Stadt	>	>		13.38			>	Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen		
Hagenow Land		13.39		13.43			14.12			
Kirch Jesar		nach		13.48						
Zachun		Berlin		13.54						
Holthusen *)				14.00						
<i>Berlin Hbf</i>	>	RB	12.22	>	13.01		>	>		13.22
<i>Wittenberge</i>	<		13.18	<			<	<		14.18
<i>Ludwigslust 170</i>	>	ab	13.43	>	13.59		>	>	ab	14.43
km Ludwigslust	<	13.08	13.44	<	14.04		<	<	14.08	14.44
3,6 Weselsdorf	>	13.11		>			>	>	14.11	
9,5 Lüblow	<	13.16		<			<	<	14.16	
15,1 Rastorf	>	13.21		>		Par-	>	>	14.21	
22,0 Sülstorf	<	13.27		<		chim	<	<	14.27	
29,4 Pampow *)		13.33	13.59	14.03	14.18	>	14.24		14.33	14.59
33,3 Schw.- Görries		13.37		14.07		14.23			14.37	
35,7 Schwerin Mitte		13.40	14.05	14.10		14.26	14.30		14.40	15.05
36,6 Schwerin Hbf	13.38	13.43	14.08	14.13	14.25	14.29	14.33	14.38	14.43	15.08
	13.40	13.45	14.09	14.15	14.27	14.31	14.35	14.40	14.45	15.09
38,9 Schw.-Kliniken		13.47	>	14.17		>			14.47	>
47,3 Lübstorf		13.53	War	14.23		Sch-			14.53	War
53,0 Bad Kleinen		13.58	-nitz	14.28	14.37	önbg.	14.45		14.58	-nitz
		14.00		14.29	14.40		14.46		15.00	
58,0 Moidentin	<	14.05		>	>			<	15.05	
62,3 Dorf Mecklenb.	>	14.09		>	Lü-		[51]	>	15.09	
65,8 Wi.-Lenensruhe	<	14.13		<	beck			<	15.13	
68,6 Wismar	>	14.17		>			14.57	>	15.17	
<i>B.Doberan 181</i>	<			<			15.42	<		
<i>Blankenberg 180</i>	13.57			14.42			>	14.57		
<i>Bützow</i>	14.10			14.57			<	15.10		
<i>Rostock Hbf</i>	14.31			15.21			15.55	15.31		

*) Pampow in km 29,4 statt Schwerin Süd in km 28,7 = neuer Haltepunkt an neuer Straßenbahn-Endstation; Holthusen 1.6 km südlicher und dichter bei der Ortsmitte.

175 Schwerin - Crivitz - Parchim

Die im Schweriner Stadtteil Krebsförden von der KBS 170 abzweigende, 19,1 km lange Teilstrecke bis Crivitz wurde am 2.9.1888 und das 21,3 km lange, anschließende Stück bis Parchim am 1.8.1899 eröffnet. Das Zugangebot war vor dem Zweiten Weltkrieg mit 3 bis 4 Fahrten je Richtung recht spärlich. Auch zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn war das Angebot ähnlich.

1993 wurde der Bahnhof Stern (Buchholz) und drei Jahre später der Haltepunkt Zieslütze geschlossen. Das Angebot wurde 1993 auf einen angenäherten Zweistundentakt und 1996 auf einen Stundentakt verdichtet.

1999 gewannen die Stadtwerke Schwerin die Ausschreibung *der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV)*. Im Jahr darauf gründeten sie die Tochtergesellschaft *MecklenburgBahn GmbH (MEBA)* und bauten zur Fahrzeugwartung und -abstellung ein 2 km langes Anschlussgleis zum Straßenbahnbetriebshof Schwerin-Haselholz, der dazu erweitert wurde.

Am 10.6.01 nahm die *MEBA* den Verkehr auf den von Schwerin ausgehenden Strecken nach Parchim und Rehna mit sechs LINT 41-Triebwagen im Stundentakt auf (am Wochenende zum Teil Zweistundentakt) und banden die Züge von Parchim nach Rehna durch. Anfang 2005 fusionierte die *MEBA* mit der *Ostmecklenburgischen Eisenbahn GmbH (OME)* zur *Ostseeland Verkehr GmbH (OLA)*. 2009 erhielt sie den Zuschlag für drei weitere Jahre bis Ende 2012. Dabei wird montags bis freitags morgens ein zusätzlicher Schülerzug von Crivitz nach Schwerin bestellt. Damit wird auch dem Fahrgastzuwachs von 16 % zwischen 2002 und 2008 auf jährlich 464.000 Fahrgäste Rechnung getragen.

Die im Ersten Weltkrieg erbaute 20 Meter lange und zuletzt nur noch mit 10 km/h befahrbare Störbrücke in Plate wurde Ende 2006 durch einen neuen Stahlüberbau für 80 km/h ersetzt. In Crivitz wurde 2011 eine neue Stahltrögbrücke über eine Ortsstraße eingebaut und eine Langsamfahrstelle aufgehoben und die Höchstgeschwindigkeit zwischen Schwerin-Görries und Crivitz auf 80 km/h erhöht.

Nach dem Auslaufen des Vertrags mit der *OLA* vergab das Land Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehr den Folgeauftrag ab Dezember 2013 an die *Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG)*.

Den Güterverkehr zu den Anschlussstellen in Wüstmark und Stern führt an drei Tagen in der Woche die *Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP)* durch. Sie übernahm den Einzelwagenverkehr im Raum Schwerin im Auftrag von *DB Cargo*.

Zusätzlich verkehren gelegentlich private Ganzzüge mit Schüttgütern zu den Anschlussstellen Stern und seit Mitte 2012 auch zum Kieswerk Consrade.

Zwischen Crivitz und Parchim sollte ursprünglich bis 2007 die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 120 km/h erhöht werden. Zwei neue Haltepunkte waren in Krebsförden zur Anbindung des Sieben-Seen-Centers und in Crivitz-Neustadt geplant.

10.19 9.09 9.29	11.19 10.09 10.29	12.19 11.09 11.29	<i>Hannover Hbf</i> <i>Celle</i> <i>Uelzen 100</i>	7.11 7.40 7.59	8.11 8.40 8.59	9.11 9.40 9.59
9.51 9.21 7.59	10.51 10.21 8.59	11.51 11.21 9.59	<i>Hamburg Hbf</i> <i>Lüneburg</i> <i>Uelzen 100</i>	7.10 7.40 9.01	8.10 8.40 10.01	9.10 9.40 11.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.31	9.31	10.31	km Schwerin Hbf	9.29	10.29	11.29
8.33	9.33	10.33	0,9 Schwerin Mitte	9.26	10.26	11.26
8.36	9.36	10.36	3,3 Schw.-Görries	9.23	10.23	11.23
8.39	9.39	10.39	6,4 Wüstmark	9.20	10.20	11.20
8.42	9.42	10.42	9,2 ? Stern (Buchholz)	9.17	10.17	11.17
8.47	9.47	10.47	14,4 Plate (Meckl)	9.12	10.12	11.12
8.51	9.51	10.51	18,1 Sukow	9.08	10.08	11.08
8.58	9.58	10.58	24,3 Crivitz	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.58	9.58	10.58
9.07	10.07	11.07	29,7 Ruthenbeck	8.52	9.52	10.52
9.11	10.11	11.11	32,7 Friedrichsruhe	8.48	9.48	10.48
9.17	10.17	11.17	37,5 Dormsühl	8.42	9.42	10.42
9.26	10.26	11.26	45,5 Parchim	8.34	9.34	10.34
9.31	10.31	11.31	<i>Parchim</i>	8.29	9.29	10.29
9.56	10.56	11.56	<i>Ludwigslust</i>	8.04	9.04	10.04
9.31	10.31	11.31	<i>Parchim</i>	8.29	9.29	10.29
9.57	10.57	11.57	<i>Plau am See</i>	8.03	9.03	10.03

Der Ausbau verzögerte sich jedoch. Erst 2010 genehmigte das Eisenbahnbundesamt den Ausbau auf 100 km/h. Dadurch wird sich die Fahrzeit zwischen Schwerin und Parchim um zehn auf 50 Minuten verringern.

Für die Strecken-Ertüchtigung bis 2014 waren Investitionen von 10 Millionen Euro vorgesehen. Der Brückenneubau in Crivitz kostete zusätzlich 1,2 Millionen Euro.

176 Ludwigslust - Parchim - Plau a.See - Malchow - Waren (Mü.)

1880 wurde die 26 km lange normalspurige Nebenbahn von Ludwigslust über Neustadt-Glewe nach Parchim im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin eröffnet. Sie entwickelte sich gut, vor allem als 1885 die *Mecklenburgische Südbahn* von Parchim über Waren nach Neubrandenburg anschloss.

Nach ihrer Gründung 1920 übernahm die *Deutsche Reichsbahn* (DR) den Betrieb. 1945 wurden die Gleise östlich von Karow als Reparation abgebaut. 1946 begann von Osten her der Wiederaufbau, die Lücke zwischen Karow und Malchow wurde aber erst 1968 geschlossen.

Seit dem 15.12.02 betreibt die *Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* (ODEG) die Personenzüge. Sie setzt moderne *RegioShuttle* - Dieselmotortriebwagen ein, die werktags im Stundentakt und am Wochenende zweistündlich verkehren. Ab 09.12.12 wurde das Angebot wegen drastischer Sparmaßnahmen des Landes Mecklenburg-Vorpommern östlich von Lübz deutlich reduziert: Verschiedene Züge vormittags und in den Abendstunden wurden gestrichen und die verbliebenen Züge oft sehr schlecht mit langen Wartezeiten auf einander abgestimmt.

Seit Dezember 2014 fahren nur noch von Ludwigslust bis Parchim Züge im Stundentakt. Zwischen Parchim, Lübz und Malchow gibt es nur noch Busse und von Malchow bis Waren bestellt das Land noch sechs Zugpaare täglich. Selten fahren zudem noch Güterzüge zum Bundeswehrdepot östlich von Warenshof.

Nach der Einstellung erklärte *DB Netz* den Abschnitt Parchim - Karow wegen anstehender Investitionen als „nicht mehr wirtschaftlich“ und schrieb ihn zur Abgabe an andere *Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen* (EIU) aus. Im Dezember 2014 übernahm die *Regio Infra Nord-Ost* (RIN) diese 35 km.

Im Sommer 2017 bestellte der *Fahrgastverband Pro Bahn* an vier Wochenenden zum Malchower Volksfest und zur Plauer Badewannen-Rallye Züge auf der *Südbahn* und der Strecke Güstrow - Plau. Rund 600 Fahrgäste nutzten dieses Angebot. Dank einem Zuschuss vom Landkreis Ludwigslust-Parchim wurde das Angebot im Sommer 2018 auf sechs Wochenenden erweitert. 2019 gab es den Saisonverkehr an 4 Sommer-Wochenenden und zusätzlich an 7 Donnerstagen ein Zugpaar von Parchim zur Landesgartenschau Wittstock (mit Umstieg in Pritzwalk).

Am 9.12.17 übernahm der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte die Aufgabenträgerschaft des Regionalverkehrs von Waren bis Inselstadt Malchow. Das Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt bis 2027 einen jährlichen Zuschuss von zunächst 650.000 Euro, der später auf 420.000 Euro abgesenkt werden soll.

Am 3.4.19 gab die *RIN* bekannt, die Strecke zwischen Parchim und Malchow stilllegen zu wollen. Am 18.11.19 teilte die Landesregierung mit, dass man sich auf den Erhalt der Strecke geeinigt habe und ihre Attraktivität z.B. durch zusätzliche Angebote in der Sommersaison zu steigern.

Während der Bauarbeiten in Waren wurde die Strecke nach Malchow vom 6.4. bis 20.7.19 gesperrt und *technisch unterstützter Zugleitbetrieb* (ZLB) eingerichtet. Vom 21.5. bis 30.8.20 fuhr an den Wochenenden wieder Züge zwischen Malchow und Parchim und drei Zugpaare über Karow nach Plau am See weiter.

7.01	8.01	9.01	<i>Berlin Hbf</i>	10.59	11.59	12.59
7.10	8.10	9.10	<i>Berlin-Spandau</i>	10.50	11.50	12.50
7.59	8.59	9.59	<i>Ludwigslust</i>	10.01	11.01	12.01
6.54	7.54	8.54	<i>Hamburg Hbf</i>	12.06	13.06	14.06
7.59	8.59	9.59	<i>Ludwigslust</i>	10.01	11.01	12.01
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.04	9.04	10.04	km Ludwigslust	9.56	10.56	11.56
8.07	9.07	10.07	3,6 x Groß Laasch	9.52	10.52	11.52
8.12	9.12	10.12	8,9 Neustadt-Glewe	9.47	10.47	11.47
8.15	9.15	10.15	11,9 x Neu Brenz	9.44	10.44	11.44
8.18	9.18	10.18	15,2 x Dütschow	9.41	10.41	11.41
8.21	9.21	10.21	17,6 Spornitz	9.38	10.38	11.38
29/31	29/31	29/31	25,9 Parchim	29/31	29/31	29/31
8.38	9.38	10.38	34,4 x Rom (Meckl)	9.21	10.21	11.21
8.43	9.43	10.43	40,2 Lübz	9.16	10.16	11.16
8.48	9.48	10.48	45,8 x Broock	9.11	10.11	11.11
8.53	9.53	10.53	50,6 x Barkow	9.06	10.06	11.06
8.58	9.58	10.58	55,8 Plau am See	9.02	10.02	11.02
9.02	10.02	11.02		8.58	9.58	10.58
9.08	10.08	11.08	61,0 Plau-Quetzin	8.51	9.51	10.51
13/17	13/17	13/17	64,9 Karow [verlegt]	42/46	42/46	42/46
9.22	10.22	11.22	71,0 x Alt Schwerin	8.37	9.37	10.37
28/31	28/31	28/31	76,9 Malchow	28/31	28/31	28/31
9.37	10.37	11.37	82,3 Nossentin	8.22	9.22	10.22
9.44	10.44	11.44	89,9 Jabel (Meckl)	8.15	9.15	10.15
9.49	10.49	11.49	94,4 Schwenzin	8.10	9.10	10.10
9.52	10.52	11.52	96,6 Warenschhof	8.07	9.07	10.07
9.56	10.56	11.56	99,6 Waren (Müritz)	8.04	9.04	10.04
10.01	11.01	12.01	<i>Waren (Müritz)</i>	7.35	8.35	9.35
10.22	11.22	12.22	<i>Neustrelitz</i>	7.10	8.10	9.10
11.24	12.24	13.24	<i>Berlin Hbf</i>	6.18	7.18	8.18

Der **VD-T** hätte Ludwigslust - Waren schon in den 1990er Jahren zur attraktiven Ost-West-Achse ausgebaut. Auch, um der strukturschwachen Region wichtige Impulse zu geben und der Abwanderung der Bevölkerung entgegen zu wirken.

Wichtigstes Einzelprojekt ist der 15 km lange Neubauabschnitt von Lübz nach Plau am See neben der Bundesstraße B 191. Diese wurde bald nach der „Wende“ großzügig ausgebaut, die Züge nutzten aber weiter die kurvenreiche Trasse über Gallin. Die Fahrstrecke der Züge wird dadurch

3,6 km länger und das zu unterhaltende Schienennetz 10 km kürzer.

Die Einbindung von Plau am See (mit 3.000 Einwohnern) ermöglicht dort perfekte Anschlüsse zum RE nach Berlin (→ KBS 203) und eine wesentlich bessere Erreichbarkeit der Ferienregion rund um die Müritz.

178 Güstrow - Krakow - Plau am See (- Ludwigslust)

Die knapp 45 km lange Strecke von Güstrow über Krakow und Karow nach Plau am See wurde am 05.12.1882 eröffnet. Am 11.12.1887 wurde die Lücke an der mecklenburgisch-preußischen Grenze geschlossen und die Verlängerung über Meyenburg nach Pritzwalk in Betrieb genommen. Die Nachfrage entwickelte sich sehr gut und führte zu weiteren Ausbaumaßnahmen. Die meisten Züge aus Güstrow fuhren nach Pritzwalk und dann nach Wittenberge oder Neustadt (Dosse) weiter.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wuchs die Bedeutung der Strecke besonders für Güterzüge, weil die Sowjetunion traditionelle Hauptachsen zur Ostsee für Reparationen auf ein Gleis zurückbauen oder ganz demontieren ließ. Mehrere Bahnhöfe wurden für lange Güterzüge ausgebaut. Auch nach Wiederherstellung der Hauptstrecken blieb die Strecke für den Güterverkehr sowie für strategische Zwecke wichtig.

In den 1950er Jahren gab es einen durchgehenden Personenzug von Rostock über Güstrow, Plau am See, Wittstock und Neuruppin nach Berlin. Von 1955 bis 1968 kam saisonal ein Schnellzugpaar von Rostock in die südlichen Regionen der DDR hinzu. Das Personenzugangebot blieb jahrelang mit täglich vier durchlaufenden Zugpaaren konstant. Sie brauchten von Güstrow nach Meyenburg rund 110 Minuten. Hinzu kamen zwei werktägliche Paare zwischen Güstrow und Krakow bzw. Karow.

1992 und 1993 führte man versuchsweise ein bzw. zwei Eilzugpaare von Güstrow nach Neustadt (Dosse) ein, die aber nur bis 1994 verkehrten. Ab 1997 wurde die KBS 176 im Zwei-Stunden-Takt bedient und 1998 übernahm die *Prignitzer Eisenbahn GmbH* (PEG) den Betrieb. Trotz zuletzt gestiegener Fahrgastzahlen endeten der reguläre Personenverkehr am 24.9.00 und der Güterverkehr am 31.12.00.

Die Strecke wurde weiterhin für Überführungen und gelegentliche Ausflugszüge im Sommer genutzt. Die PEG übernahm die Infrastruktur südlich von Karow 2004 und nördlich davon 2007. Insbesondere das vom Tourismus lebende Krakow ist an der Reaktivierung interessiert. Am 1.1.12 übernahm die *RegioInfra Nord-Ost* (RNO) die Infrastruktur. 2013 und 2014 gab es wieder regelmäßig Personenverkehr: Zwei Zugpaare der RB-Linie 74, die zwischen Pritzwalk und Meyenburg pendeln, wurden samstags über Plau nach Krakow verlängert. In Karow, Plau und Ganzlin sieht man hin und wieder abgestellte Güterwagen.

Am 3.4.19 kündigte die *RNO* an, die Strecke nördlich von Plau stillzulegen. Die politisch Verantwortlichen reagierten darauf nicht nur mit Lippenbekenntnissen, sondern auch mit konkreten Zusagen für mehr Verkehr. Dadurch konnte die *RNO* 8 Millionen Euro in die Wiederherstellung ihrer Bahnstrecken investieren.

Seit 2020 gibt es wieder fahrplanmäßigen Personenverkehr: Von Mai bis August bestellte das Land an den Wochenenden im Sommerhalbjahr drei Zugpaare zwischen Parchim, Karow und Plau am See. Vom 6. Juni bis 30. August verlängerte man an den Wochenenden drei Zugpaare der *Hanseatischen Eisenbahn* über Meyenburg hinaus nach Ganzlin. Im Sommerhalbjahr 2021 gab es ähnliche Angebote.

Der **VD-T** hätte die 80 km von Güstrow über Plau nach Pritzwalk schon in den 1990er Jahren zu einer attraktiven Nord-Süd-Achse ausgebaut. Auch, um der

7.39 7.59		8.39 8.59		9.39 9.59	Rostock Hbf Güstrow	10.21 10.01		11.21 11.01		12.21 12.01
6.18 7.16 7.35 7.59		7.18 8.16 8.35 8.59		8.18 9.16 9.35 9.59	Berlin Hbf Neustrelitz Waren (Müritz) Güstrow	11.42 10.44 10.25 10.01		12.42 11.44 11.25 11.01		13.42 12.44 12.25 12.01
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.04 8.07 8.11 8.16		9.04 9.07 9.11 9.16		10.04 10.07 10.11 10.16	km Güstrow 3,5 Priemerburg 6,9 Klueß 12,0 Hoppenrade	9.56 9.52 9.48 9.43		10.56 10.52 10.48 10.43		11.56 11.52 11.48 11.43
8.20 > 8.24 8.28	< 8.46 < >	9.20 > 9.24 9.28	< 9.46 < >	10.20 > 10.24 10.28	15,4 Klein Grabow > Goldberg 18,8 Marienhof 21,7 Krakow am See	9.39 9.39 9.35 9.31	< 9.13 < >	10.39 > 10.35 10.31	< 10.13 < >	11.39 > 11.35 11.31
8.31 8.36 44/46 8.51 8.58	< > 9.06 9.12 9.20	9.31 9.36 44/46 9.51 9.58	< > 10.06 10.12 10.20	10.31 10.36 44/46 10.51 10.58	26,1 x Bossow 35,5 Karow [verlegt] 39,4 Plau-Quetzin 44,6 Plau am See	9.28 9.23 13/15 9.08 9.02	< > 8.53 8.47 8.40	10.28 10.23 44/46 10.08 10.02	< > 9.53 9.47 9.40	11.28 11.23 44/46 11.08 11.02
9.02 9.29 9.55	> < >	10.02 10.29 10.55	> < >	11.02 11.29 11.55	<i>Plau a. See</i> 175 <i>Parchim</i> <i>Ludwigslust</i>	8.58 8.31 8.05	> < >	9.58 9.31 9.05	> < >	10.58 10.31 10.05
9.03 9.15 9.29 9.59 10.50	9.21 9.47 < (W)	10.03 10.15 < 10.59 11.50	10.21 10.47 < (W)	11.03 11.15 < 11.59 12.50	<i>Plau a. See</i> 203 <i>Meyenburg</i> <i>Pritzwalk</i> <i>Neustadt (Dosse)</i> <i>Berlin Hbf</i>	8.57 8.44 8.31 8.01 7.10	8.39 8.12 < (W)	9.57 9.44 9.31 9.01 8.10	9.39 9.12 < (W)	10.57 10.44 10.31 10.01 9.10

(W) Bus fährt von/nach Wittstock, hat dort Anschluss zum RE nach Berlin (→ KBS 205)

strukturschwachen Region wichtige Impulse zu geben und der Abwanderung der Bevölkerung entgegen zu wirken.

Da die Nachfrage südlich und westlich von Plau größer als nördlich davon ist, hätte der **VD-T** sein Angebot um die Jahrtausendwende angepasst: Die 36 km bis Pritzwalk bekämen eine Oberleitung und würden von elektrischen RE bedient, die über Neustadt (Dosse) nach Berlin durchfahren. In Plau gäbe es Anschluss an zwei RegioShuttle-Dieseltriebwagen, die von Parchim bis Karow zusammen fahren und dort Richtung Güstrow und Waren getrennt werden.

Der Bahnhof Karow

Der Bahnhof Karow wurde 1882 mit der KBS 176 von Güstrow über Krakow und Plau nach Wendisch Priborn eröffnet. 1885 kam die KBS 175 von Parchim nach Waren hinzu. Der Kreuzungsbahnhof entstand bei dem kleinen Ort Karow am Nordende des langgestreckten Plauer Sees. 1887 kam noch die Strecke über Sternberg und Blankenberg nach Wismar dazu. Mit dem steigenden Verkehrsaufkommen nahm die Zahl der Beschäftigten kontinuierlich zu: 9 in 1892, 20 in 1902, 40 in 1922, 52 in 1949 und 90 in 1989.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ließ die Sowjetunion die Gleise zwischen Karow und Malchow als Reparationsleistung demontieren. Es wurde erst 1968 wieder aufgebaut und der Abzweig dabei weiter nach Süden verlegt. In den 1970er und 1980er Jahren war der Bahnhof stark frequentiert, der Tagesdurchschnitt lag bei 20 Personen- und 50 Güterzügen, von denen 20 in Karow rangierten. Dreimal täglich trafen sich Personenzüge in vier oder sogar fünf Richtungen in Karow.

Nach der „Wende“ kam der Güterverkehr schrittweise zum Erliegen: 1993 fuhren nur noch wenige Züge, darunter bei Bedarf ein Nahgüterzug von Güstrow nach Röbel und Übergabefahrten zu den Anschlussstellen *Damerower Forst* (Richtung Sternberg) und *Glave* (Richtung Güstrow). 1996 endete der Personenverkehr auf dem Abschnitt Karow - Sternberg, 2003 folgte der Güterverkehr. Karow - Güstrow legte das Eisenbahn-Bundesamt 2004 still. Auf den drei verbliebenen Ästen nach Parchim, Waren und Plau am See gibt es noch unregelmäßigen Personen- und Güterverkehr (mit teilweise langen Unterbrechungen).

Das führte natürlich zu Gleissperrungen und Rückbauten: Die 1992/93 renovierte Fußgängerbrücke sperrte man 2000 aus Sicherheitsgründen. 2003 zog die letzte Mieterin aus dem großen Bahnhofsgebäude. Seither steht es leer, Fenster und Türen im Erdgeschoss wurden mit Brettern vernagelt. 2004 gab es noch sechs Beschäftigte, die sich vor allem um die mechanische Signaltechnik kümmerten.



*Blick nach Norden auf die vier Bahnsteiggleise und die Fußgängerbrücke in Karow. Rechts das Bahnhofsgebäude und im Hintergrund die Form-Ausfahrtsignale. Beim **VD-T** würden die Züge nur noch auf den Gleisen am linken Bildrand fahren und etwa 200 Meter südlich der Brücke an einem Seitenbahnsteig halten. (Jörg Schäfer, 21.9.11)*

Im Fahrplan gibt es eine RB pro Stunde und Richtung: Zur Minute 13 kommen zwei Triebwagen (Tw) aus Plau an. Sie werden getrennt, der vordere Tw fährt zur Min. 15 nach Güstrow und der hintere Tw zur Min. 17 nach Waren weiter. Von Minute 42 bis 46 wiederholt sich das Geschehen in der Gegenrichtung.

Beim **VD-T** hat der Bahnhof Karow wie in der Realität nur noch drei Äste: Das Gleis Richtung Parchim wird durch den 15 km langen Neubauabschnitt von Lübz nach Plau am See überflüssig (→ KBS 176). Dafür ist die Strecke nach Waren (Müritz) noch vollständig in Betrieb.

Für die stündlich haltenden Züge genügt ein Seitenbahnsteig, den der **VD-T** 300 Meter südlich vom Empfangsgebäude auf der anderen Gleisseite errichtet. Direkt gegenüber halten die Busse von und nach Sternberg. Die Züge der KBS 176 legen dadurch beim Fahrtrichtungswechsel 600 Meter weniger zurück und der Weg zum 750-Einwohner-Ort wird über die Straße „Zum Wasserturm“ kürzer.

179 Waren (Müritz) - Röbel - Freyenstein - Pritzwalk

Die 72 km lange Regio-Buslinie Waren - Pritzwalk erschließt beim **VD-T** mit der Reisegeschwindigkeit von 41 km/h eine große Fläche ohne Schienenanschluss. Sie übernimmt die KBS-Nummer von der 26,6 km langen Nebenbahn Genthin - Röbel, die 1899 eröffnet wurde. Schon 1966 fuhr der letzte Personenzug und 1996 der letzte Güterzug, die Gleise wurden bis 2013 abgebaut.

6.18	6.18	6.18		<i>Berlin Hbf</i>	11.42	11.42	11.42
7.10	7.10	7.10		<i>Neustrelitz</i>	10.50	10.50	10.50
7.59	8.59	9.59		<i>Waren (Müritz) 210</i>	10.01	10.01	10.01
7.05	8.05	9.05		<i>Rostock Hbf</i>	10.55	11.55	12.55
7.31	8.31	9.31		<i>Güstrow</i>	10.29	10.29	11.29
7.59	8.59	9.59		<i>Waren (Müritz) 210</i>	10.01	11.01	12.01
				Bus			
8.40	9.40	10.40	km	Waren (Müritz) Bf	10.20	11.20	12.20
8.53	9.53	10.53	8,5	Klink	10.06	11.06	12.06
9.04	10.04	11.04	16	Sietow Dorf	9.55	10.55	11.55
9.16	10.16	11.16	24	Röbel (Müritz)	9.43	10.43	11.43
9.26	10.26	11.26	31	Dambeck	9.33	10.33	11.33
9.36	10.36	11.36	38	Fincken	9.23	10.23	11.23
9.45	10.45	11.45	45	Dammwolde	9.14	10.14	11.14
9.53	10.53	11.53	50	Freyenstein	9.06	10.06	11.06
10.00	11.00	12.00	55	Halenbeck	8.59	9.59	10.59
10.07	11.07	12.07	60	Ellershagen	8.52	9.52	10.52
10.16	11.16	12.16	66	Streckenthin	8.43	9.43	10.43
10.25	11.25	12.25	72	Pritzwalk Bf	8.35	9.35	10.35
10.31	11.31	12.31		<i>Pritzwalk</i>	8.29	9.29	10.29
10.59	11.59	12.59		<i>Neustadt (Dosse)</i>	8.01	9.01	10.01
11.26	12.26	13.26		<i>Berlin Hbf</i>	6.34	7.34	8.34

Perfekte Anschlüsse zu den Zügen in Waren und Pritzwalk sind beim **VD-T** selbstverständlich.

Leider klappt es nicht, dass sich die Busse in Freyenstein zur Minute 00 mit denen nach Plau a.See und Wittstock (→ KBS 176) treffen. Für die meisten verpassten Anschlüsse gibt es aber gute Alternativen, z.B. von Plau und Meyenburg nach Ellershagen über Pritzwalk.

180 Schwerin - Rostock - Graal-Müritz / Stralsund (- Rügen)

a) Schwerin - Bützow - Rostock

Die *Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnete am 1.5.1847 ihre Anschlussbahn von Schwerin nach Hagenow zur Berlin-Hamburger Eisenbahn (→ KBS 173). Am 12.7.1848 folgte die Verlängerung nach Wismar. Der Abzweig nach Rostock entstand im Bahnhof Kleine: Das erforderte zwar einen Umweg, ersparte aber den kostspieligen Bau eines Damms durch den Schweriner See.

Am 13.5.1850 ging die Strecke Kleinen - Rostock mit der Zweigstrecke von Bützow nach Güstrow in Betrieb. Der Rostocker Bahnhof lag südöstlich vom Steintor in der Nähe der Warnow und wurde nach dem regierenden Großherzog *Friedrich-Franz-Bahnhof* genannt. Das Empfangsgebäude ging erst 1853 in Betrieb.

Anfänglich fuhren täglich zwei Zugpaare zwischen Hagenow und Rostock, die in Schwaan, Bützow, Blankenberg, Kleinen und Schwerin hielten. Zwischen Wismar und Kleinen sowie Güstrow und Bützow verkehrten jeweils drei Zugpaare als Zubringer.

Mit der Verlängerung von Güstrow über Neubrandenburg nach Stettin (→ KBS 185) sowie der Bahnstrecke Lübeck - Kleinen (→ KBS 168) entstand bis 1870 die Ost-West-Verbindung von Hamburg nach Stettin. Zwischen Kleinen und Bützow fuhren 1905 fünf Personenzugpaare und ein Schnellzugpaar.

In Rostock änderte sich die Situation mit dem Bau der *Lloydbahn* (→ KBS 220), die einen eigenen Bahnhof bekam. 1903 wurde die Fährverbindung von Warnemünde nach Gedser (in Dänemark) eröffnet und Schnellzüge von Hamburg über Rostock nach Kopenhagen und teilweise weiter nach Stockholm und Oslo eingerichtet. Zwei verschiedene Bahnhöfe verursachten in Rostock großen Aufwand, deshalb hielten ab 1905 alle Personenzüge am *Lloydbahnhof*, der später Hauptbahnhof genannt wurde. Der *Friedrich-Franz-Bahnhof* diente danach nur noch Güterzügen.

1934 verkehrten je Richtung zwei D-Züge (mit einem zusätzlichen Verstärker im Sommer) von Hamburg nach Skandinavien, ein Eilzug von Rostock nach Uelzen (und im Sommer einer nach Leipzig) und ein beschleunigter Personenzug Rostock -Lübeck. Zwischen Kleinen und Bützow kamen ein D- und ein Eilzug (mit Zubringer nach Rostock) Hamburg - Stettin hinzu.

Nach 1945 änderten sich durch die Grenzziehung die Verkehrsströme deutlich: Die Ost-West-Verbindung verlor und die Anbindung von Rostock nach Süden gewann erheblich an Bedeutung. Der Abschnitt Rostock - Bützow wurde 1945

als Reparationsleistung abgebaut und bis 1952 als eines der ersten *Jugendobjekte der FDJ* propagandistisch vermarktet.

Beim Bau des Rostocker Überseehafens wurde der Rangierbahnhof 1960 in dessen Bereich verlegt (→ KBS 183). Auf der Strecke nach Schwerin fuhren immer mehr Personen- und Güterzüge. 1973 bis 1975 wurde sie wieder zweigleisig ausgebaut und von 1985 bis 1987 elektrifiziert. In den 1980er Jahren gab es im Sommer bis zu zehn Schnellzüge je Richtung zwischen Rostock und Magdeburg, meist weiter bis Leipzig oder Erfurt. Hinzu kam ein Interzonenzug über Lübeck nach Hamburg, ein Eilzug Rostock - Schwerin und einige Personenzüge.

Nach der „Wende“ kamen rasch zusätzliche Züge Richtung Hamburg in den Fahrplan. Die KBS 180 wurde Teil vom *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1* (→ KBS 173). Ab etwa 1995 fuhren *InterRegios* (IR) jeweils zweistündlich von Stralsund über Rostock nach Hamburg und von Rostock nach Leipzig. Letztere ersetzte schon bald einer Umsteigeverbindung in Bad Kleinen und wurde dann ganz gestrichen (bis auf einen saisonalen *Intercity*).

2010 fuhren die IC-Linie Hamburg - Schwerin - Rostock - Stralsund und der *Hanse-Express* Hamburg - Schwerin - Rostock ganztägig im Zwei-Stunden-Takt. Hinzu kam der RE Lübeck - Güstrow - Neubrandenburg - Pasewalk - Stettin. Den Abschnitt Rostock - Schwaan befuhren auch die Rostocker S-Bahn (die überall hielt) und die Züge von Rostock nach Berlin (ohne Unterwegshalt). Seit Ende 2008 halten in Bad Kleinen nur noch zwei bis vier Fernverkehrszüge täglich: Am frühen Morgen nach Hamburg, am Nachmittag nach Stralsund und die saisonalen IC nach Leipzig und Warnemünde.

b) Rostock - Rövershagen - Velgast - Stralsund

Die Grenze zwischen dem *Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin und Stralsund* und der preußischen *Provinz Pommern* lag zwischen Ribnitz und Damgarten. Preußen wünschte zur Verbindung der Hansestädte Rostock und Stralsund eine eingleisige Hauptbahn, während Mecklenburg eine Nebenbahn für ausreichend hielt. Die *Preußischen Staatseisenbahnen* erbauten nach langen Verhandlungen die 72,6 km lange Nebenbahn und eröffneten sie am 1.7.1888 von Stralsund bis Ribnitz und am 1.6.1889 weiter bis Rostock. Mecklenburg beteiligte sich nur finanziell. Ursprüngliche sollte die Strecke über Barth führen, zur Verminderung der Baukosten wählte man dann aber die kürzere Trasse über Velgast.

Zunächst wurden preußische und mecklenburgische Loks in Ribnitz gewechselt. Nachdem die „Restauration“ der Loks in Rostock per Staatsvertrag geregelt war, übernahmen die *Preußischen Staatseisenbahnen* den ganzen Betrieb. Ihre Personenzüge fuhren als letzte den *Friedrich-Franz-Bahnhof* in Rostock an.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurden einige abzweigende Nebenbahnen eröffnet. Dabei entwickelten sich Rövershagen und Velgast zu Eisenbahnknoten, was den Orten überdurchschnittliches Wachstum bescherte. 1926 wertete man die Strecke Rostock - Stralsund zur Hauptbahn auf.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden an vielen Stellen Werks- und Militäranschlüsse. 1960 wurde der Rostocker Überseehafen eröffnet (→ KBS 193) und bei Kassebohm mit Verbindungskurven nach Rostock und Bentwisch angebunden. Die Elektrifizierung erfolgte schrittweise: Rostock Hbf - Güterbahnhof 15.12.85, Riekdahl - Bentwisch 12.4.86, weiter bis Poppendorf 30.5.86 und Stralsund erreichte der Fahrdraht am 2.6.91. Der letzte planmäßige Dampfpzug fuhr am 29.3.85.

Nach der Wende wurden viele Anschlüsse und Bahnhofsanlagen nicht mehr benutzt und größtenteils abgebaut. 1996 fuhr der letzte Nahgüterzug, seither werden auch die Haltepunkte Schwarzenpfost, Altheide, Langenhanshagen, Starkow und Pantelitz nicht mehr bedient.

1999 renovierte *DB Netz* den Abschnitt Ribnitz-Damgarten West - Stralsund komplett: Das neue *Elektronische Stellwerk* in Velgast ersetzte alle anderen Stellwerke und alle verbliebenen Güter- und Anschlussgleise wurden abgerissen. Beim Umbau wurden alle Durchlässe und Brücken zwischen Velgast und Stralsund für ein zweites Gleis ausgelegt. Seit 2010 wird das Projekt aber wegen seines ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht weiter verfolgt. Die Sanierung mit zweigleisigem Ausbau zwischen Rostock und Ribnitz-Damgarten West wurde zwar begonnen, dann aber immer wieder abgebrochen. Deshalb sind einige Bahnhöfe in älterem Zustand und ihre Stellwerke noch besetzt.

2010 fuhren ungefähr zweistündlich IC aus Hamburg oder Schwerin über Rostock nach Stralsund und teilweise weiter zum Ostseebad Binz auf Rügen. Mit Halten in Ribnitz-Damgarten West und Velgast brauchten sie 51 bis 56 Minuten von Rostock nach Stralsund. An einzelnen Tagen und im Sommer kamen saisonale IC und ein *UrlaubsExpress* von Köln auf die Insel Usedom hinzu. Dank finanzieller Beteiligung der Bundesländer durfte man alle Fernzüge mit Nahverkehrstickets (außer Ländertickets) nutzen und Schwerbehinderte fahren kostenlos.

Die RE-Linie 9 Rostock - Stralsund - Sassnitz fuhr mit Stadler-Flirt-Triebwagen im exakten Zwei-Stunden-Takt, wobei sich aber ergänzend zum IC kein Stundenrhythmus ergab. Die stündliche RB-Linie 12 Rostock - Rövershagen - Graal-Müritz hielt auch in Kassebohm, Bentwisch und Mönchhagen. Bis 2017 kamen zweistündlich Züge der *Usedomer Bäderbahn* (UBB) von Stralsund nach Velgast hinzu. Seitdem sie nur noch (annähernd stündlich) zwischen Velgast und Barth pendeln, wird der Haltepunkt Kummerow nicht mehr bedient.

Im Rövershagener Ortsteil Purkshof ist der neue Haltepunkt „Karls Erlebnisdorf“ für den gleichnamigen Freizeitpark geplant. Man erwartet 80.000 Besucher und Mitarbeiter pro Jahr und Kosten von 1,3 Millionen Euro.

Es verkehren relativ viele Güterzüge zum Rostocker Seehafen und nach Saßnitz-Mukran auf der Insel Rügen. Außerdem gibt es noch Werksanschlüsse in Rövershagen für einen lokalen Gasanbieter und in Poppendorf für ein Düngemittelwerk, das sogar einen eigenen Werksbahnhof besitzt.

c) Rövershagen - Graal-Müritz

Ende des 19. Jahrhunderts waren Graal und Müritz zwei aufstrebende Bade- und Kurorte, die man nur auf schlecht ausgebauten Feldwegen und Chausseen erreichen konnte. Verbindungen nach Rövershagen, Ribnitz, Gelbensande und Nienhagen wurden untersucht, aber mangels Geld für den Bau und befürchteter Unrentabilität nicht verwirklicht.

Erst 1920 gab es konkrete Pläne für eine private Nebenbahn und am 1.7.25 wurde die 10,3 km lange, normalspurige Strecke ab Rövershagen eröffnet. Die Endstation hieß schon lange vor der Vereinigung beider Orte Graal-Müritz und wurde so gelegt, dass eine Verlängerung zum *Fischland* möglich wäre.

Zunächst fuhren die Züge nur im Sommer Züge, später das ganze Jahr hindurch. In den 1930er Jahren gab es im Sommer sogar Kurswagen aus Berlin. Nach dem Krieg übernahm die *Rote Armee* die zu Lazaretten umfunktionierten Erholungsheime in Graal-Müritz. Das verhinderte den Gleisabbau als Reparationsleistung.

In den 1960er Jahren verhinderten mangelnde Bus- und LKW-Kapazitäten die Stilllegung. Zudem hatte das Militär großes Interesse an der Strecke, da es einige Schießplätze in der *Rostocker Heide* gab. In den 1970er Jahren fuhren zeitweise nur im Sommerhalbjahr Personenzüge und im Winter Busse.

1993 wurden die mitten im Wald gelegenen Stationen Hinrichshagen und Georg Schneise und 1994 der Güterverkehr beendet. „Schlechter Gleiszustand“ führte 1999 zum kurzfristigen Ersatz der Züge durch Busse. Es gab verschiedene Modernisierungskonzepte, z.B. auch die Elektrifizierung und Integration in das Rostocker S-Bahn-Netz. Verwirklicht wurden sie jedoch nicht.

Erst nachdem die Gemeinde Graal-Müritz einen beträchtlichen Teil der Kosten übernahm, wurde mit den Arbeiten zur Streckensanierung begonnen. Dabei wurde die Strecke um 600 Meter verkürzt und der stattliche Bahnhof Graal-Müritz durch einen schlichten Haltepunkt ersetzt. Seit 12.12.04 fahren wieder Personenzüge, meistens ab und bis Rostock Hbf. Am 10.12.06 wurde der neue Haltepunkt

Graal-Müritz Koppelweg eröffnet, dessen 100 Meter langer Bahnsteig vollständig aus Glasfaser-Verbundstoff besteht.

2010 pendelte die RB-Linie 12 im angenäherten Stundentakt zwischen Rostock und Graal-Müritz, außerhalb der Sommersaison an Wochenenden nur alle zwei Stunden. *DB Regio* setzte dafür Dieseltriebwagen der Baureihe 642 ein.

Nach der Jahrtausendwende wurden Pläne von 1925 für eine Verlängerung nach Prerow aufgegriffen, um die Lücke zur *Darßbahn* (→ KBS 189) zu schließen. Auslöser waren die stetig wachsenden Verkehrsströme auf dem Darß über eine einzige Straßenverbindung. Die *Usedomer Bäderbahn* bestätigt 2007 die grundsätzliche Machbarkeit.

d) Maßnahmen beim *VD-T*

Die *Der VD-T* hätte das *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1* konsequenter umgesetzt und die 124 km von Ludwigslust bis Rostock durchgehend für 160 km/h ausgebaut. Zwischen Schwerin Hbf und Görries gäbe es zudem ein drittes Gleis (→ KBS 173). Von Rostock bis Stralsund wären durchgehend 120 km/h möglich und 44 von 72,6 km zweigleisig: Rostock - Gelbensande (2010 fehlten 11 km), Damgarten - Altenwillershagen (6 km) und Velgast - Stralsund (16 km).

Die kurze Zweigstrecke nach Graal-Müritz hätte eine Oberleitung bekommen, weil deren Triebwagen über Rostock hinaus nach Schwerin weiter fahren. Der *VD-T* hätte sie nicht wie in der Realität um 600 Meter verkürzt, sondern weiterhin den „alten“ Bahnhof angesteuert. Der zusätzliche neuer Haltepunkt läge nicht bei km 1,3 am Koppelweg, sondern bei km 1,0 am Erlengrund.

Alle in der Realität nur zweistündlichen Linien wären beim *VD-T* stündlich unterwegs und böten viele attraktive Anschlüsse. Das Angebot wäre vollständig vertaktet und perfekt aufeinander abgestimmt: Die IC halten auch in Rövershagen und Altenwillershagen und sind dadurch nicht schneller als in der Realität. Das macht aber nichts, weil sie in 53 Minuten perfekt die *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Rostock und Stralsund verbinden.

Die RE haben zwischen den *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Rostock und Stralsund nur sechs Minuten mehr Zeit als die IC. Sie halten daher nur zwischen Rövershagen und Velgast häufiger, den Nahbereich von Rostock und Stralsund übernehmen zusätzliche RB nach Graal-Müritz und Zingst (→ KBS 189).

- Der Bahnhof *Ribnitz* heißt in der Realität seit 1950 *Ribnitz-Damgarten West* und der Bahnhof *Damgarten* seither *Ribnitz-Damgarten Ost*; Graal-Müritz hat 4.000 und Zingst 3.200 Einwohner.

Hamburg Hbf	12.37	12.03	12.37		13.37	13.03	13.37		14.37	14.03
Büchen	13.01	12.41	13.03	H *)	14.01	13.41	14.03	H *)	15.01	14.41
Hagenow Land		13.12	13.39	13.43		14.12	14.39	14.43		15.12
Pampow		13.24	Witt-	14.03		14.24	Witt-	15.03		15.24
Schwerin Hbf 170	13.38	13.33	enbg.	14.13	14.38	14.33	enbg.	15.13	15.38	15.33
Zug	I R	RE	RE/RB	RB	IR	RE	RE/RB	RB	IR	RE
km Schwerin Hbf	13.40	13.35		14.15	14.40	14.35		15.15	15.40	15.35
16,4 Bad Kleinen		13.46		14.29		14.46		15.29		15.46
24,7 Ventschow		>		14.35		>		15.35		>
33,9 Blankenberg	13.57	<		14.42	14.57	<		15.42	15.57	<
46,8 Warnow		über		14.50		über		15.50		über
57,0 Bützow	14.10	Wis-		14.57	15.10	Wis-		15.57	16.10	Wis-
63,7 Kassow		mar		?		mar		?		mar
71,3 Schwaan		>		15.06		>		16.06		>
82,5 Papendorf		<		15.14		<		16.14		<
87,4 Rostock Hbf	14.28	14.55	ab	15.19	15.28	15.55	ab	16.19	16.28	16.55
km	14.33	an	15.01	15.21	15.33	an	16.01	16.21	16.33	an
2,6 Rost.-Kassebohm				15.24				16.24		
4,8 Rost.-Riedkahl				15.27				16.27		
7,9 Bentwisch				15.31				16.31		
11,0 Mönchhagen				15.34				16.34		
13,1 Karls Erlebnisdorf				15.36				16.36		
14,9 Rövershagen	14.44		15.12	15.39	15.44		16.12	16.39	16.44	
> Rost.-Torfbrücke	>		>	15.47	>		>	16.47	>	
< GM-Erlengrund	<		<	15.49	<		<	16.49	<	
> Graal-Müritz	>		>	15.51	>		>	16.51	>	
19,4 Gelbensande			15.16	an	[47]		16.16	an		
23,7 Altheide			15.20				16.20			
29,3 Ribnitz	14.55		15.25		15.55		16.25		16.55	
32,9 Damgarten	14.58	RB	15.28		15.58	RB	16.28		16.58	RB
38,5 Altenwillershagen			15.33				16.33			
43,1 Langenhanshagen		Zingst	15.37			Zingst	16.37			Zingst
47,7 Buchenhorst		>	15.41			>	16.41			>
53,7 Velgast	15.12	15.36	15.46		16.12	16.36	16.46		17.12	17.36
59,6 x Kummerow		15.41				16.41				17.41
62,6 Martensdorf		15.45				16.45				17.45
64,9 x Pantelitz		15.48				16.48				17.48
70,0 Strals. Grünhufe		15.52				16.52				17.52
72,6 Stralsund Hbf	15.25	15.56	15.59		16.25	16.56	16.59		17.25	17.56
Stralsund Hbf 195	15.31		16.01		16.31		17.01		17.31	
Bergen auf Rügen	15.49		16.27		16.49		17.27		17.49	
Ostseebad Binz	>		16.49		17.07		17.49		>	
Saßnitz	16.07		16.51				17.51		18.07	

Gesamtverkehr Hagenow / Ludwigslust - Schwerin - Bad Kleinen → KBS 173

<i>Saßnitz</i>			12.09		12.53		13.09			
<i>Ostseebad Binz</i>	11.53		12.11		>		13.11		13.53	
<i>Bergen auf Rügen</i>	12.11		12.32		13.11		13.32		14.11	
<i>Stralsund Hbf 195</i>	12.29		12.59		13.29		13.59		14.29	
Zug	I R	RB	RE/RB	RB	IR	RB	RE/RB	RB	IR	RB
Stralsund Hbf	12.35		13.01	13.04	13.35		14.01	13.04	14.35	
Strals. Grünhufe				13.07				13.07		
x Pantelitz				13.11				13.11		
Martensdorf				13.14				13.14		
x Kummerow				13.18				13.18		
Velgast	12.47		13.13	13.23	13.47		14.13	13.23	14.47	
Buchenhorst			13.18	>			14.18	>		
Langenhanshagen			13.22	Zingst			14.22	Zingst		
Altenwillershagen			13.26				14.26			
Damgarten	13.01		13.31		14.01		14.31		15.01	
Ribnitz	13.04		13.34		14.04		14.34		15.04	
Altheide			13.39				14.39			
Gelbensande		ab	13.43			ab	14.43			ab
km Graal-Müritz	>	13.09	>		>	14.09	>		>	15.09
1,0 GM-Erlengrund	<	13.10	<		<	14.10	<		<	15.10
2,1 Rost.-Torfbrücke	<	13.12	<		<	14.12	<		<	15.12
10,3 Rövershagen	13.15	13.20	13.47		14.15	14.20	14.47		15.15	15.20
12,1 Karls Erlebnisdorf		13.23				14.23				15.23
14,2 Mönchhagen		13.25				14.25				15.25
17,3 Bentwisch		13.28				14.28				15.28
20,4 Rost.-Riedkahl		13.32		RE		14.32		RE		15.32
22,6 Rost.-Kassebohm	>	13.35			>	Hag.			>	Hag.
25,2 Rostock Hbf	13.27	13.39	13.59	ab	14.27	14.39	14.59	ab	15.27	15.39
km	13.32	13.41	an	14.05	14.32	14.41	an	15.05	15.32	15.41
4,9 Papendorf		13.45		>		14.45		>		15.45
16,1 Schwaan		13.53		<		14.53		<		15.53
23,7 Kassow		?		>		?		>		?
30,4 Bützow	13.49	14.02		über	14.49	15.02		über	15.49	16.02
40,6 Warnow		14.09		Wis-		15.09		Wis-		16.09
53,5 Blankenberg	14.02	14.17		mar	15.02	15.17		mar	16.02	16.17
62,7 Ventschow		14.24		<		15.24		<		16.24
72,8 Bad Kleinen		14.30		15.14		15.30		16.14		16.30
87,4 Schwerin Hbf	14.20	14.45		15.25	15.20	15.45		16.25	16.20	16.45
<i>Schwerin Hbf</i>	14.22	14.47	<i>Witt-</i>	15.27	15.22	15.47	<i>Witt-</i>	16.27	16.22	16.47
<i>Pampow</i>		14.56	<i>enbg.</i>	15.35		15.56	<i>enbg.</i>	16.35		16.56
<i>Hagenow Land</i>		15.16	15.20	15.48		16.16	16.20	16.48		17.16
<i>Büchen</i>	14.59	H *)	15.57	16.18	15.59	H *)	16.57	17.18	16.59	H *)

H*) Von bzw. nach Hagenow Stadt → KBS 173

181 Wismar - Neubukow - Bad Doberan - Rostock

1883 gründeten die Städte Rostock und Wismar mit dem Unternehmen Lenz & Co. die *Wismar-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft*. Am 27.7.1883 wurde der Abschnitt Rostock - Doberan und am 22.12.1883 die Fortsetzung nach Wismar eröffnet. Bei Betriebsbeginn verfügte die Gesellschaft über vier Lokomotiven, sieben Personenwagen und 25 Güterwagen. Der Betriebsgewinn betrug 1888 rund 41 % der Einnahmen. Die Gesellschaft wurde 1890 verstaatlicht und die *Friedrich-Franz-Eisenbahn* übernahm den Betrieb.

Die Züge entlang der Strecke dienen bis heute vorrangig dem lokalen Verkehr. In den 1930er Jahren fuhren 6 bis 9 Züge pro Tag und Richtung. Nach 1945 änderte sich zunächst nur wenig. Erst in den 1970er und 1980er Jahren weitete die *Deutsche Reichsbahn* das Angebot etwas aus. Neben etwa neun durchgehenden Personenzugpaaren und einigen Verstärkern zwischen Kröpelin bzw. Doberan und Rostock gab es zwei Eilzugpaare, die aber etwa 85 Minuten für die knapp 57 km brauchten. Hinzu kam in der Sommersaison ein Schnellzugpaar Bad Doberan - Wismar - Erfurt und zeitweise ein weiterer Ferienschnellzug von Wismar über Rostock nach Thüringen.

Ende der 1990er Jahre wurde die Strecke zu einer „Muster-Nebenbahn“ mit bis zu 80 km/h ausgebaut und der neue Haltepunkt *Rostock Thierfelder Str.* errichtet. Die Infrastruktur wurde beim Ausbau derart reduziert, dass für Güterzüge die Personenzüge ausfallen und durch Busse ersetzt werden müssen. Ärgerlich sind die langen Fußwege an den Kreuzungsstationen, weil beide Bahnsteige hintereinander an einem Gleis liegen. Die elektronische Stellwerkstechnik wird von Neuruppin aus bedient.

Seit Fertigstellung der Strecke im November 2000 verkehrt die Linie RB 11 mit Desiro-Triebwagen zwischen Wismar, Rostock und Tessin im Stundentakt. Zusätzlich fährt in der Hauptverkehrszeit zwischen Rostock und Bad Doberan stündlich die RB 12, die bis Graal-Müritz durchgebunden wird.

Der **VD-T** hätte die KBS 181 nicht „kaputt saniert“, sondern zu einer leistungsfähigen Zweigstrecke ausgebaut. Stündliche RE verbinden die *Integralen Taktknoten* in Rostock und Weimar in 54 Minuten. Dafür halten sie nicht bis Bad Doberan und machen zwischen Kröpelin und Sandhagen eine „fliegende Kreuzung“. Die ergänzende RB fährt ganztägig bis Bad Doberan und bietet dort Anschluss zur Schmalspurbahn zum Ostseebad Kühlungsborn.

5.36	6.18	6.36	7.18	7.36	Berlin Hbf	11.24	11.42	12.24	12.42	13.24
7.01	7.35	8.01	8.35	9.01	Waren (Müritzt)	9.59	10.25	10.59	11.25	11.59
7.54	8.21	8.54	9.21	9.54	Rostock Hbf 220	9.06	9.39	10.06	10.39	11.06
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.05	8.35	9.05	9.35	10.05	km Rostock Hbf	8.55	9.25	9.55	10.25	10.55
	8.38		9.38		2,3 R - Thierfelder Str.		9.21		10.21	
	8.41		9.41		5,8 Groß Schwaß		9.18		10.18	
	45/48	[12]	45/48		10,4 Parkentin		11/14	[47]	11/14	
	8.52		9.52		14,1 Althof		9.07		10.07	
8.17	8.55	9.17	9.55	10.17	15,7 Bad Doberan	8.42	9.05	9.42	10.05	10.42
8.22	an	9.22	an	10.22	20,1 Reddelich	8.37	ab	9.37	ab	10.37
8.27		9.27		10.27	25,2 Kröpelin	8.32		9.32		10.32
8.32		9.32		10.32	29,6 Sandhagen	8.27		9.27		10.27
8.36		9.36		10.36	34,4 Neubukow	8.23		9.23		10.23
8.40		9.40		10.40	39,3 Teschow	8.19		9.19		10.19
8.44		9.44		10.44	43,6 Hageböök	8.15		9.15		10.15
8.47		9.47		10.47	45,9 Steinh.-Neuburg	8.12		9.12		10.12
8.50		9.50		10.50	48,1 Karlsow	8.09		9.09		10.09
8.54		9.54		10.54	51,7 Hornstorf	8.05		9.05		10.05
8.59		9.59		10.59	56,6 Wismar	8.01		9.01		10.01
9.03		9.03		9.03	Wismar 180	7.57		9.03		9.03
9.14		9.14		9.14	Bad Kleinen	7.45		9.14		9.14
9.23		9.25		9.25	Schwerin Hbf	7.35		9.25		9.25

Beim **VD-T** gibt es den zweigleisigen Begegnungsabschnitt Kröpelin - Sandhagen.

182 B. Doberan - Heiligendamm - Ostseeb. Kühlungsborn

Die 900 mm-Schmalspurbahn wurde 1886 bis Heiligendamm eröffnet (6,6 km) und 1910 bis Kühlungsborn verlängert (9 km). Der Güterverkehr endete schon 1969, dafür gab es täglich 13 Personenzugpaare.

1976 nahm der Bezirk Rostock die Bahn in seine Denkmalliste auf. Zum 1.10.95 gründete der Landkreis Bad Doberan mit den Städten Ostseebad Kühlungsborn und Bad Doberan die *Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH*. Seit dem 27.2.97 fahren die Züge offiziell als RB 31 und erkennen die Fahrkarten des Verkehrsverbunds Warnow an. DB-Tickets gelten hingegen nicht. 2010 fuhren im Sommerhalbjahr 10 bis 11 und im Winterhalbjahr 4 bis 5 Zugpaare täglich.

2012 wurden Pläne für die Verlängerung bis Warnemünde vorgestellt. Die Städte Bad Doberan, Kühlungsborn und Rostock erhoffen sich davon eine deutliche Nachfragesteigerung. Die Kosten wurden auf einen zweistelligen Millionenbetrag geschätzt, das Projekt dann aber nicht weiter verfolgt.

183 Warnemünde - Rostock - Schwaan / Laage- Güstrow

a) Rostock - Klein Lütten - Warnemünde

Zwischen Rostock Hbf und Warnemünde gab es neben den Fern- und Güterzügen zur Eisenbahnfähre nach Gedser in Dänemark schon seit Anfang des 20. Jahrhunderts einen dichten Vorortverkehr. Ab 1960 wuchs die Nachfrage durch Neubausiedlungen entlang der Gleise noch weiter an. In den 1970er Jahren wurde die Trasse teilweise verlegt, um dichter an die Siedlungsschwerpunkte zu kommen. 1974 erfolgte der offizielle Start als S-Bahn und der zuvor unregelmäßige Verkehr wurde vertaktet. Ab 14.12.85 fuhr die Rostocker S-Bahn elektrisch, im Berufsverkehr mit Wendezügen aus drei vierteiligen Doppelstockeinheiten.



Doppelstockzüge mit E-Loks und Steuerwagen prägten fast 30 Jahre lang das Bild der S-Bahn Rostock. (Warnemünde am 19.9.12, Stefan Wohlfahrt)

Die Wende brachte den Fährschiffen nach Gedser durch die neuen Reisemöglichkeiten einen enormen Nachfragezuwachs. Die Bahn profitierte davon nur kurzzeitig, denn immer mehr Reisende entschieden sich für den eigenen PKW. Das Fährterminal in Warnemünde und seine Zufahrtsstraßen konnten diese Mengen nicht zufriedenstellend bewältigen. Daher steuerten ab 1990 immer mehr Schiffe den Seehafen Rostock auf der anderen Warnowseite an. Am 23.9.95 endete der Fährverkehr von Warnemünde nach Dänemark und damit der Personenverkehr auf der Schiene in dieser Relation. Die Anlagen des Fährbahnhofs lagen danach brach und mehrere Versuche zur Reaktivierung scheiterten. 2014/15 wurden die Umschlaganlagen schließlich beseitigt.

Auch im Nahverkehr nutzten nach der Wende immer weniger Fahrgäste die Züge. Viele große Betriebe bauten Personal ab oder schlossen ganz und nicht wenige Einwohner verließen die nicht mehr attraktiven Plattenbau-Hochhäuser. Die *DB* kürzte die S-Bahnen nach und nach auf drei Doppelstockwagen und streckte 2002 den 7½-Minuten-Takt im Berufsverkehr zum 10-Minuten-Takt.

Die kürzeren Züge erleichterten immerhin die Verlängerung der S-Bahn zu Zielen südlich von Rostock mit weniger Fahrgastpotenzial. Seit etwa 2000 fährt die S 2 stündlich über Schwaan nach Güstrow weiter. 2009 gewann *DB Regio Nordost* die Ausschreibung der S-Bahn Rostock und blieb ihr Betreiber. Ende 2012 kam die Verbindung Rostock - Laage - Güstrow als S3 ins Netz und wurde auch nach Warnemünde verlängert. 2014 ersetzten fabrikneue fünfteilige *Talent-2*-Triebwagen von *Bomardier* die Doppelstock-Wendezüge.

b) Rostock - Seehafen - Skandinavienkai

Nicht zuletzt als Folge der deutschen Teilung nahm in den 1950er Jahren die Bedeutung von Rostock als Seeumschlagplatz erheblich zu. Der alte Rostocker Stadthafen mit seiner Hafenbahn war den Umschlagsmengen nicht mehr gewachsen. Ein neuer Überseehafen wurde im Nordosten der Stadt am Ufer des Breitlings gebaut und 1960 eingeweiht. Der Bau einer Eisenbahnverbindung dorthin wurde zum zentralen Jugendobjekt „Hafenbahn“ erklärt. Sie zweigt westlich von Bentwisch von der Strecke nach Rostock ab und ging am 30.4.60 in Betrieb.

In den folgenden Jahren wurden die Anlagen schrittweise immer weiter ausgebaut und es entstand einer der größten Rangierbahnhöfe der DDR, 1987 hatte er 240 km Gleislänge. Seit 1964 gibt es eine direkte Verbindung nach Kavelstorf an der wenige Jahre zuvor wiedereröffneten Strecke nach Berlin (→ KBS 220). Am 23.11.85 begann der elektrische Zugbetrieb und 1989 wurde das Rekordergebnis von 20 Millionen Tonnen umgeladener Fracht im Seehafen erreicht. 95 % davon wurden auf der Schiene transportiert.

Nach der Wende wanderte ein großer Teil der Transporte auf die Straße ab. Der Seehafen behielt aber für Güterzüge auch als Zugbildungsbahnhof große Bedeutung: Verschiedene Unternehmen nutzen die Anlagen für Schienengüterverkehr. Von 2005 bis 2007 wurde ein großer Teil der Gleise erneuert und 2007 etwa 20 % des Transportvolumens des Seehafens mit der Bahn bewältigt.

Bereits 1959 entstand ein provisorischer Bahnsteig für den Berufsverkehr, den 1969 der neue Bahnhof *Überseehafen Nord* (seit 1983 *Seehafen Nord*) ersetzte. Es fuhren werktags 7, samstags 6 und sonntags 5 Zugpaare zum Hauptbahnhof.

Mit dem Wachstum neuer Wohngebiete im Nordosten der Stadt wurde das Angebot nach und nach erweitert. 1989 verkehrten 16 Zugpaare täglich, drei davon nur montags bis freitags. Seit 1988 zählt die Verbindung zum Seehafen offiziell zur seit 1975 bestehenden S-Bahn Rostock, fast alle Züge waren aber schon seit Bestehen der Strecke nach Warnemünde durchgebunden.

In den 1970er Jahren benannte die *DR* die beiden Zwischenstationen *Übersee-hafen Mitte* und *Süd* in *Toitenwinkel* und *Dierkow* um. 1988 wurde der Haltepunkt *Hinrichsdorfer Straße* und 1990 Kassebohm am gemeinsam mit der Stralsunder Strecke genutzten Abschnitt eröffnet.

In den 1990er Jahren wurde das Angebot schrittweise vertaktet und mehrstündige Angebotslücken am Vormittag geschlossen, andererseits aber Verstärkerzüge im Berufsverkehr gestrichen. Es gab einen angenäherten Stundentakt. 2002 endete wegen der gesunkenen Nachfrage die Durchbindung nach Warnemünde und es pendelten nur noch kurze Dieseltriebwagen zwischen Hauptbahnhof und Seehafen. Offizieller Grund dafür war die geplante Verlängerung zum Terminal der Skandinavienfähren, das keine Oberleitung hatte. Dazu kam es aber nie.



*Der Desiro-Triebwagen 642 548 wendete am 4.2.08 im zweigleisigen Endbahnhof Seehafen Nord. Der **VD-T** würde ihn nicht anfahren und knapp 1 km östlich davon zum neuen Bahnsteig am Skandinavienkai abbiegen. (Jörg Schäfer)*

Ursprünglich sollte ab Dezember 2012 im Zuge der Neuordnung und Erweiterung der S-Bahn Rostock die neue Linie S4 vom Seehafen über den Hauptbahnhof nach Warnemünde verkehren. Im Frühling 2012 bestellte das Land aber diese Linie als Beitrag zu massiven Einsparungen ab. Proteste der Rostocker Stadtverwaltung blieben erfolglos und am 8.12.12 fuhr die letzte S-Bahn zum Seehafen.

c) Maßnahmen beim **VD-T**

Die Entwicklung wäre zwischen Warnemünde, Rostock und Güstrow beim **VD-T** ähnlich wie in der Realität verlaufen. Die halbstündlichen *Integralen Taktknoten* in Güstrow ermöglichen, dass dort jede S-Bahn attraktive Anschlüsse zu IR oder RE Richtung Waren und Berlin erhält. Die S-Bahn zum Rostocker Seehafen hätte der **VD-T** zwar auch eingestellt. Dafür aber als Ersatz mindestens stündlich einen Fernverkehrszug zum Terminal der Skandinavienfähren eingesetzt. Denn dort ist das Zielpublikum für die Fähren nach Dänemark und Schweden unterwegs.

Zug	RE	S1	S2	RB/IR	RB	S3	S3	RE	S1	S2	RB/IR
km Warnemünde		7.49	8.04			8.19	8.34		8.49	9.04	
1,0 Warnem. Werft		7.51	8.06			8.21	8.36		8.51	9.06	
3,2 Lichtenhagen		7.53	8.08			8.23	8.38		8.53	9.08	
4,8 Klein Lütten		7.56	8.11			8.26	8.41		8.56	9.11	
6,5 Evershagen		7.58	8.13			8.28	8.43		8.58	9.13	
8,0 Marienehe		8.00	8.15			8.30	8.45		9.00	9.15	
9,2 Bramow		8.02	8.17			8.32	8.47		9.02	9.17	
10,4 Rost. Holbeinpl.		8.05	8.20			8.35	8.50		9.05	9.20	
11,5 Rost. Parkstraße		8.07	8.22	ab		8.37	8.52		9.07	9.22	ab
> Skandinavienkai		>	>	8.10		>	>		>	>	9.10
< Rost.-Seehafen		<	<	8.12		<	>		<	<	9.12
> Rost.-Brückenstr.		>	>	8.17		>	>		>	>	9.17
14,0 Rostock Hbf	ab	8.10	8.25	8.26	ab	8.40	8.55	ab	9.10	9.25	9.26
	8.06	an	9.27	8.38	8.41	8.43	an	9.06	an	9.27	9.38
18,9 Papendorf			9.31		8.45	>				9.31	
21,9 Pölchow			9.34			<				9.34	
24,9 Huckstorf			9.37			(L)				9.37	
30,1 Schwaan	8.17		9.41		8.53	<		9.17		9.41	
< Laage (Meckl)	<		<	<	<	9.02		<		<	<
36,9 Mistorf			9.45		Sch-	>				9.45	
41,2 Lüssow (Meckl)			9.49		werin	<				9.49	
47,5 Güstrow	8.29		9.55	8.59		9.24		9.29		9.55	9.59
Güstrow 220	8.31		an	9.00		an		9.31		an	10.00
Waren (Müritz)	8.59			9.25				9.59			10.25
Neustrelitz	9.22			9.44				10.22			10.44
Berlin Hbf (tief)	10.24			10.42				11.24			11.42

➤ Von Puttgarden nach Rodby (→ KBS 160) braucht die Fähre nur eine halbe Stunde. Dort lohnt es sich, dass der Zug auf die Fähre fährt, damit die Fahrgäste bequem sitzen bleiben können. Die kürzeste Fährverbindung ab Rostock nach Gedser in Dänemark dauert 1 ½ Stunden und der **VD-T** würde den Fahrgästen wenige Meter zu Fuß zumuten. Es wäre natürlich schön, wenn sie sich nicht um ihr Gepäck kümmern müssten. Das Personal könnte es z.B. in Rollcontainern vom Zug in die Fähre und am Zielhafen in den nächsten Zug oder Bus bringen.

➤ Die *IR*-Garnituren fahren ab und bis Rostock Hbf als RB, damit auch Fahrgäste aus der näheren Umgebung die Züge ohne Zuschlag benutzen können.

➤ Die RB halten nicht in Rostock-Kassebohm (km 2,6), weil das Angebot zeitnah zu den ebenfalls dort haltenden RB nach Graal-Müritz läge (→ KBS 180) und der Anschluss von Graal-Müritz zum Seehafen knapp verpasst würde.

Berlin Hbf (tief)	6.18			6.36				7.18			7.36
Neustrelitz 220	7.16			7.38				8.16			8.38
Waren (Müritz)	7.35			8.01				8.35			9.01
Güstrow 220	8.00			8.29				9.00			9.29
Zug	IR/RB	S2	S1	RE	S1	S3	RB	IR/RB	S2	S1	RE
km Güstrow	8.01	8.05		8.31		8.36		9.01	9.05		9.31
6,3 Lüssow (Meckl)		8.10				>	Sch-		9.10		
10,6 Mistorf		8.14				>	werin		9.14		
17,4 Schwaan		8.18		8.43		<	9.06		9.18		9.43
47,5 Laage (Meckl)	>	>		>		8.57	>	>	>		>
22,6 Huckstorf		8.22		(L)		>			9.22		(L)
25,6 Pölchow		8.25				>			9.25		
28,6 Papendorf		8.28				>	9.14		9.28		
	8.22	8.33	ab	8.54	ab	9.17	9.19	9.22	9.33	ab	9.54
33,5 Rostock Hbf	8.34	8.35	8.50	an	9.05	9.20	an	9.34	9.35	9.50	an
41,9 Rost. Parkstraße	8.42	<	<		<	<		9.42	<	<	
46,7 Rost. Holbeinpl.	8.47	<	<		<	<		9.47	<	<	
47,7 Skandinavienkai	8.50	<	<		<	<		9.50	<	<	
Rost. Parkstraße	an	8.37	8.52		9.07	9.22		an	9.37	9.52	
Rost. Holbeinpl.		8.39	8.54		9.09	9.24			9.39	9.54	
Bramow		8.42	8.57		9.12	9.27			9.42	9.57	
Marienehe		8.44	8.59		9.14	9.29					
Evershagen		8.46	9.01		9.16	9.31					
Klein Lütten		8.48	9.03		9.18	9.33					
Lichtenhagen		8.51	9.06		9.21	9.36					
Warnem. Werft		8.53	9.08		9.23	9.38			9.53	10.08	
Warnemünde		8.56	9.11		9.26	9.41			9.56	10.11	

(H) Alle Haltestellen der S3 zwischen Rostock Hbf und Güstrow → KBS 184

- Am *Brückenweg* gibt es Anschluss zur Rostocker Straßenbahnlinie 2, die man dafür ab ihrer realen Endstation *Kurt-Schumacher-Ring* um 500 m verlängert.
- Am Seehafen gibt es zwei Stationen: *Seehafen* dient den Beschäftigten und Besuchern im Logistikbereich und *Skandinavienkai* liegt etwa 1 km nördlich von der alten S-Bahn-Endstation am Terminal der Fähren nach Gedser, das dafür einen Bahnsteig mit Oberleitung bekommen hätte.

184 (Warnemünde -) Rostock - Laage (Meckl) - Güstrow

8.19	8.49	9.19	9.49	10.19	Warnemünde	9.41	10.11	10.41	11.11	11.41
8.26	8.56	9.26	9.56	10.26	Klein Lütten	9.33	10.03	10.33	11.03	11.33
8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	Rostock Hbf 183	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20
S3	RE	RB	RE	RB	Zug	S3	RE	RB	RE	RB
8.43	9.22	9.43	10.22	10.43	km Rostock Hbf	9.17	9.38	10.17	10.38	11.17
8.50		9.50		10.50	8,0 Kavelstorf	9.09		10.09		11.09
8.55		9.55		10.55	13,8 Scharstorf	9.04		10.04		11.04
8.59		9.59		10.59	19,5 Krons Kamp	9.00		10.00		11.00
9.02	9.35	10.02	10.35	11.02	22,0 Laage (Meckl)	8.57	9.24	9.57	10.24	10.57
9.05		10.05		11.05	25,0 Subzin-Liessow	8.54		9.54		10.54
9.10	>	10.10	>	11.10	31,0 Plaaz	8.49	>	9.49	>	10.49
9.16	Neu-	10.16	Neu-	11.16	36,7 Glasewitz	8.43	Neu-	9.43	Neu-	10.43
9.20	bran-	10.20	bran-	11.20	40,7 Primerburg	8.39	bran-	9.39	bran-	10.39
9.24	denb.	10.24	denb.	11.24	44,1 Güstrow	8.36	denb.	9.36	denb.	10.36
9.31		10.31		11.31	Güstrow 220	8.29		9.29		10.29
9.59		10.59		11.59	Waren (Müritzt)	8.01		9.01		10.01
10.22		11.22		12.22	Neustrelitz	7.38		8.38		9.38
11.00		12.00		13.00	Oranienburg	7.00		8.00		9.00
11.24		12.24		13.24	Berlin Hbf (tief)	6.36		7.36		8.36

Gesamtverkehr Rostock - Güstrow → KBS 183

2009 gewann *DB Regio Nordost* die Ausschreibung des Landes und blieb der S-Bahn-Betreiber. Ende 2012 wurde die Verbindung Rostock - Laage - Güstrow als S3 ins Netz aufgenommen und auch nach Warnemünde verlängert. 2014 ersetzten fabrikneue fünfteilige *Talent-2*-Triebwagen von *Bomardier* die Doppelstock-Wendezüge.

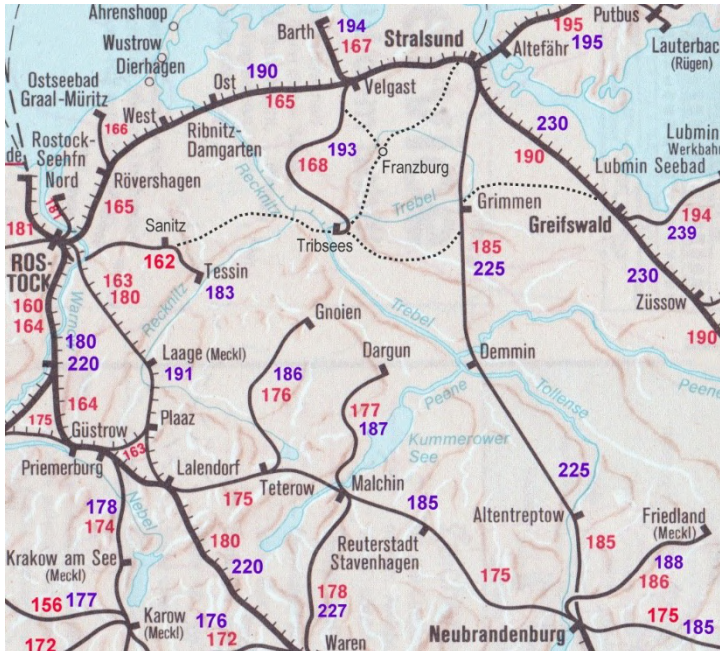
Die Entwicklung wäre beim **VD-T** ähnlich verlaufen. Die halbstündlichen *Integralen Taktknoten* in Güstrow ermöglichen, dass dort jede S-Bahn attraktive Anschlüsse zu IR oder RE Richtung Waren und Berlin erhält.

185 Rostock - Sanitz - Tribsees - Demmin

Am 19.5.1895 wurde die 30 km lange *preußische Kleinbahn* Velgast - Tribsees und am 16.11.1895 die 46 km lange *mecklenburgische Nebenbahn* Rostock - Sanitz - Tribsees mit dem 9 km kurzen Abzweig Sanitz - Tessin eröffnet. Tribsees wurde durch weitere Strecken über Greifswald nach Grimmen (1896) und über Franzburg nach Stralsund (1901) zu einem Eisenbahnknoten. Weitere Projekte wie Tessin - Gnoien oder Kölzow - Marlow wurden nicht verwirklicht.

Alle Strecken hatten nur lokale Bedeutung, obwohl manche Verbindungen (wie Rostock - Grimmen - Greifswald) deutlich kürzer waren als mit den Staatsbahnen über Stralsund oder Neubrandenburg. 1905 fuhren täglich vier Zugpaare von Rostock nach Tribsees, die dort Anschluss nach Grimmen und in Sanitz Anschluss nach Tessin hatten. Bis in die 1930er Jahren blieb es bei diesem Angebot.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Gleise von Tribsees nach Stralsund, Grimmen und Sanitz als Reparationsleistung für die Sowjetunion demontiert. Ausgerechnet die bis dahin unbedeutendste Strecke in der Region nach Velgast blieb erhalten. Ab 1945 fuhren dort täglich vier Zugpaare, sonntags zeitweise etwas weniger. Ab 1963 setzte die *DR* nur noch Triebwagen ein, meist fuhren zudem zwei Güterzüge am Tag.



Auszug aus dem DB-Kursbuch 1993. Es zeigte östlich von Rostock noch die vier Stichstrecken nach Tesslin, Tribsees, Gnoien und Dargun.

Die realen Kursbuch-Nummern sind rot und die VD-T-Nummern für 1993 violett dargestellt.

Die 1945 abgebauten Bahnstrecken sind punktiert ergänzt.

Schon Mitte der 1960er Jahre gab es wegen rückläufiger Nachfrage und anstehender Investitionen Stilllegungspläne für die Linie Velgast - Tribsees. Da sich aber die örtliche Landwirtschaft stark für den Züge engagierte, blieb die Strecke erhalten und der Oberbau von 1970 bis 1975 saniert.

Nach der „Wende“ brach die ohnehin geringe Nachfrage fast ganz weg. Der Güterverkehr wurde offiziell am 1.1.95 eingestellt, fand aber de facto bereits in den vorhergehenden Jahren kaum noch statt. Der letzte planmäßige Personenzug fuhr am 27.5.95, zuletzt fuhren fast nur noch Schüler zwischen Landsdorf und Tribsees. Die letzte Sonderfahrt fand am 27.4.96 statt.

Der von den umliegenden Gemeinden gewünschte Draisinenbetrieb ließ sich nicht realisieren. Daher wurden im August 2008 alle Gleise im Bahnhof Tribsees und bis zum November 2010 bis Velgast abgebaut. Nur in der Nähe vom Bahnhof Velgast liegen am inzwischen privaten Beamtenhaus noch einzelne Schienen.

Besonders hart traf die Region um Tribsees 1945, dass die direkte Verbindung nach Rostock gekappt wurde, denn Gleise lagen nur noch zwischen Rostock, Sanitz und Tessin. Bis in die 1990er Jahre fuhren fünf bis sechs Züge pro Tag und Richtung. Von 1997 bis 1999 modernisierte *DB Netz* die 27 km und ertüchtigte sie im Rahmen eines Modellprojektes für 80 km/h. Die Stationen Horst und Teschendorf wurden geschlossen, Roggentin verlegt und der neue Haltepunkt *Tessin West* neben einem Gewerbegebiet eröffnet. Alle Bahnsteige wurden mit 100 m Länge und 55 cm Höhe für einen barrierefreien Zustieg neu errichtet.

Dieselftriebwagen der Baureihe 642 fahren seither im Stundentakt und die Nachfrage übertraf in der ersten Zeit alle Erwartungen. Güterzüge gibt es nicht mehr und nur noch im Bahnhof Sanitz eine Ausweichmöglichkeit.

Der **VD-T** hätte nach der „Wende“ die Verkehrssituation zwischen Rostock, Stalsund und Demmin ganzheitlich betrachtet. Überregionaler Bedarf bestand vor allem für die Achse Rostock - Tribsees - Grimmen. Daher hätte man nicht nur die Autobahn A 20 neu gebaut, sondern auch die Bahnlinie für bis zu 100 km/h reaktiviert. 1990 waren die Trassen der 1945 abgebauten Strecken noch größtenteils unverbaut und viele Bahnhofsgebäude noch vorhanden:

Östlich von Sanitz und im Bahnhof Tribsees nutzte die *DR* noch jeweils etwa 2 Gleis-km zum rangieren oder zustellen von Güerwagen. Zudem erreicht die KBS 185 schon 2,5 km vor Grimmen beim früheren Haltepunkt Vietlipp die KBS 190 nach Stralsund. Daher hätte man nur 22 km ohne aufwändige Brücken oder

Tunnels wieder aufbauen müssen. Um bei den Zugkreuzungen nicht viel Zeit zu verlieren, hätten knapp 6 km davon gleich zwei Gleise bekommen: Dammersdorf - Dettmannsdorf-Kölzow (3,5 km) und Voigtsdorf - Strelow (2 km).

Erst bei der Eröffnung der neuen Ost-West-Achse von Rostock nach Grimmen hätte der **VD-T** die Stichstrecken Sanitz - Tessin, Teterow - Gnoien, Malchin - Dargun und Velgast - Tribsees durch Buslinien mit guten Anschlüssen an beiden Endpunkten ersetzt.

7.36	8.36	9.36	Stralsund	10.24	11.24	12.24
8.18	9.18	10.18	Rövershagen	9.41	10.41	11.41
8.29	9.29	10.29	Rostock Hbf 190	9.31	10.31	11.31
6.37	7.37	8.37	Hamburg Hbf	11.23	12.23	13.23
7.40	8.40	9.40	Schwerin Hbf	10.20	11.20	12.20
8.24	9.24	10.24	Rostock Hbf 180	9.36	10.36	11.36
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km Rostock Hbf	9.26	10.26	11.26
8.40	9.40	10.40	7,4 Roggentin	9.19	10.19	11.19
8.43	9.43	10.43	10,7 Brodersdorf	9.16	10.16	11.16
8.48	9.48	10.48	15,8 Groß Lüsewitz	9.11	10.11	11.11
8.51	9.51	10.51	18,2 Sanitz	9.08	10.08	11.08
8.56	9.56	10.56	23,6 Reppelin	9.03	10.03	11.03
I	[28]	I	26,0 Dammersdorf	I	[31]	I
9.01	10.01	11.01	29,3 Dettmannsd.-Kölz.	8.58	9.58	10.58
9.08	10.08	11.08	37,6 Bad Sülze	8.51	9.51	10.51
9.15	10.15	11.15	46,1 Tribsees	8.44	9.44	10.44
9.16	10.16	11.16		8.43	9.43	10.43
?	?	?	52,8 Deyelsdorf	?	?	?
9.24	10.24	11.24	55,2 Grammendorf	8.35	9.35	10.35
9.28	10.28	11.28	60,0 Voigtsdorf	8.31	9.31	10.31
9.31	10.31	11.31	62,0 Strelow	8.28	9.28	10.28
9.35	10.35	11.35	66,1 Borgstedt	8.24	9.24	10.24
9.40	10.40	11.40	70,9 Grimmen	8.20	9.20	10.20
9.41	10.45	11.41	Grimmen 225	8.19	9.15	10.19
9.55	11.06	11.55	Stralsund	8.05	8.54	10.05
9.45	10.45	11.45	Grimmen 225	8.15	9.15	10.15
10.00	11.00	12.00	Demmin	8.00	9.00	10.00
10.20	11.20	12.20	Neubrandenburg	7.40	8.40	9.40
11.42	12.42	13.42	Berlin Hbf	6.18	7.18	8.18

Jeder zweite Zug fährt ohne Zwischenhalt nach Stralsund weiter. Dort erwischt er die Züge, die zur Min. 01 nach Bergen (Rügen) und Rostock abfahren.

In Tribsees reicht den Persoenzügen ein Seitenbahnsteig vor dem Empfangsgebäude. Nur wenige Schritte entfernt hält gleichzeitig ein Bus der KBS 189 und bietet attraktive Anschlüsse in die Umgebung.

188 Stralsund - Franzburg - Tribsees - Gnoien - Teterow

Zwischen Stralsund und Tribsees gab es von 1901 bis 1945 eine 36,2 km lange normalspurige Privatbahn. Im August 1945 wurde sie (bis auf ein kurzes Stück in Stralsund) als Reparationsleistung für die Sowjetunion demontiert und nicht wieder aufgebaut.

Die 26,5 km lange Strecke von Teterow nach Gnoien wurde am 5.11.1884 eröffnet. Immer wiederkehrende Pläne, die nur 16 km lange Lücke nach Tribsees zu schließen, wurden nicht verwirklicht. 1945 entging die Strecke nur knapp der Demontage durch die Sowjetunion. Bedeutung hatte sie bis 1990 vor allem für Güterzüge mit landwirtschaftlichen Produkten. 1990 fuhren die letzten Zuckerrübenzüge und das übrige Frachtaufkommen schmolz dahin.

Mitte der 1990er Jahre fuhren auf der KBS 189 die letzten *Personenzüge mit Güterbeförderung der Deutschen Bahn AG* für einen Brennstoffhändler in Gnoien. Zudem gab es zwischen Thürkow und Groß Wüstenfelde eine 5 km lange Langsamfahrstelle, die nur mit 10 km/h befahrbar war. Die Züge benötigten dafür zuletzt 33 Minuten! Am 1.6.96 wurde der Verkehr eingestellt, ein Jahr später die Strecke stillgelegt und bis 2010 die Gleise komplett abgebaut.

			Bus			
7.45	8.45	9.45	km Stralsund Bf	10.15	11.15	12.15
7.56	8.56	9.56	7,5 Negast	10.03	11.03	12.03
8.02	9.02	10.02	12 Steinhagen	9.57	10.57	11.57
8.14	9.14	10.14	20 Richtenberg	9.45	10.45	11.45
8.19	9.19	10.19	23 Franzburg	9.40	10.40	11.40
8.29	9.29	10.29	30 Drechow	9.30	10.30	11.30
8.41	9.41	10.41	38 Tribsees Bf	9.18	10.18	11.18
8.46	9.46	10.46		9.13	10.13	11.13
8.58	9.58	10.58	46 Breesen	9.01	10.01	11.01
9.06	10.06	11.06	51 Viecheln	8.53	9.53	10.53
9.16	10.16	11.16	58 Gnoien	8.43	9.43	10.43
9.21	10.21	11.21	61 Dölitz	8.38	9.38	10.38
9.28	10.28	11.28	66 Remlin	8.31	9.31	10.31
9.35	10.35	11.35	71 Jördenstorf	8.24	9.24	10.24
9.45	10.45	11.45	78 Thürkow	8.14	9.14	10.14
9.56	10.56	11.56	85 Teterow Bf	8.04	9.04	10.04
10.01	11.01	12.01	<i>Teterow 185</i>	7.59	8.59	9.59
10.56	11.56	12.56	<i>Neubrandenb.</i>	7.04	8.04	9.04
10.01	11.01	12.01	<i>Teterow 185</i>	7.59	8.59	9.59
10.37	11.37	12.37	<i>Rostock Hbf</i>	7.23	8.23	9.23

Auch beim **VD-T** hätte die Bahnlinie Teterow - Gnoien nicht „überlebt“. Die Region ist dünn besiedelt und das Fahrgastpotenzial zu gering. Die Bevölkerung hätte aber von der KBS 183 als neuer Ost-West-Achse zwischen Rostock und Grimmen profitiert: Bei ihrer Eröffnung wäre auch eine vertaktete *Regio-Buslinie* in Betrieb gegangen und hätte den alten Wunsch der durchgehenden Nord - Süd - Verbindung von Stralsund über Tribsees nach Teterow erfüllt.

189 (Rostock -) Velgast - Barth - Zingst

Die KBS 180 Stralsund - Rostock war zunächst über Barth geplant, bekam dann aber doch eine direktere Trasse und Barth nur eine Stichstrecke nach Velgast. Die Preußischen Staatseisenbahnen eröffneten beide Strecken am 1.7.1888. Schon bald kamen Wünsche zur Verlängerung auf den Darß auf. Ein Antrag der Gemeinde Prerow wurde jedoch abgelehnt, weil die Verantwortlichen die vorhandenen Schiffsverbindungen als ausreichend betrachteten.

Es folgten langjährige Diskussionen auch über eine Schmalspurbahn. Letztlich fiel die Entscheidung für die Normalspur und im Frühjahr 1909 begannen die Bauarbeiten an mehreren Stellen gleichzeitig und schon am 30.11.1910 wurden die 18,3 km von Barth nach Prerow eröffnet. Die 470 m lange *Meiningenbrücke* war das größte Bauwerk und die Restarbeiten daran dauerten noch bis 1912.

Die Bevölkerung in Zingst und Prerow bekam endlich eine ganzjährige Verbindung zum Festland und war nicht mehr auf die Dampfschiffe angewiesen, die im Winter nur eingeschränkt verkehrten. Schon 14 Tage nach Betriebsaufnahme der Bahn stellten alle Schiffslinien ihren Dienst ein.

Die *Preußischen Staatseisenbahnen* führten den Betrieb durch. Der Personenverkehr entwickelte sich sehr gut, denn die Züge zogen viele Badegäste an. Für das Reisegepäck gab es zeitweise eigene Gepäckzüge. Einen großen Einschnitt brachte das Sturmhochwasser vom 30.12.13: Die Meiningenbrücke wurde beschädigt und die Kloebrücke zwischen Pruchten und Bresewitz stürzte ein. Von Januar 1914 bis März 1916 behalf man sich mit einer hölzernen Notbrücke, dann war der 723 Meter lange Neubau mit insgesamt 54 Überbauten fertig.

Nach dem Ersten Weltkrieg gab es Pläne, die Strecke für Touristen attraktiver zu machen und sie mit der 1925 fertiggestellten *Mecklenburgischen Bäderbahn* in Graal-Müritz (→ KBS 190) zu verbinden. Allerdings stießen diese Pläne vor allem bei Naturschützern und der Stadt Ribnitz auf Widerstand und nicht weiter verfolgt. Erst Anfang der 1930er Jahre stiegen die Urlauberzahlen in der Region und die Fahrgastzahlen erreichten wieder das Niveau von 1913.

Ab 1933 wuchs die Nachfrage durch die vielen „Kraft durch Freude“-Urlauber. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 50 km/h erhöht und im Sommer 1934 gab es fünf Zugpaare auf der Gesamtstrecke, die nur noch etwa eine Stunde brauchten. Im Rahmen des massiven Ausbaus der Rüstungsindustrie entstand in Barth ein Gleisanschluss für den Fliegerhorst (dem späteren *KZ Barth*). Tannenheim bekam eine Verbindung zu den *Pommerschen Industriewerken*, die vor allem Nebelkerzen, Nebelgranaten und Brandbomben produzierten.

In den letzten Kriegstagen verhinderte die Zingster Bevölkerung die Sprengung der *Meiningenbrücke*. Nach dem Krieg ließ die Sowjetunion die Gleise von Bresewitz bis Prerow Reparationsleistung demontieren. Der Betrieb zwischen Velgast und Bresewitz normalisierte sich, bis 1947 auch die Schienen nördlich von Barth abgebaut wurden. Die Bevölkerung forderte immer wieder den Wiederaufbau und wurde nach ein paar Jahren von der *Nationale Volksarmee* (NVA) unterstützt, die bei Zingst einen Truppenübungsplatz einrichtete. Um die Kosten für einen Brückenneubau zu sparen, bauten Eisenbahnpioniere der NVA das Gleis nur bis Bresewitz mit einer Laderampe nördlich des Ortes wieder auf. Es wurde bis zur Wende nur für Truppen- und Materialtransporte genutzt.

Zwischen Velgast und Barth fuhren weiterhin Personen- und Güterzüge. Mit dem wachsenden Tourismus von Darß und Zingst nahm auch das Fahrplanangebot zu und war in den 1970er und 1980er Jahren für eine Nebenbahn mit täglich mehr als zehn Zugpaaren relativ dicht. Hinzu kamen im Sommer direkte Schnellzüge nach Berlin und in den Süden der DDR. Zu den Badeorten konnte man durchgehende Fahrkarten lösen, musste aber in einen Bus umsteigen. Das Reisegepäck wurde direkt abgefertigt.

Nach der deutschen Wiedervereinigung wurde der NVA-Stützpunkt auf dem Darß aufgelöst und der Gleisanschluss in Bresewitz nicht mehr benötigt. 1997 wurden letztmals einige Güterwagen für eine Ausstellung zugestellt. Das Gleis nördlich von Barth wurde zwar offiziell nicht stillgelegt, Anfragen nach Sonderfahrten von der *Deutschen Bahn AG* aber immer wieder abgelehnt. Nach der Jahrtausendwende wurden mehrere Bahnübergänge überteert und der Bahndamm von der Meiningenbrücke bis Zingst als Radweg ausgebaut.

Trotz der bereits rückläufigen Nachfrage wurde die 11,4 km von Velgast bis Barth 1991 mit der Hauptstrecke Rostock - Stralsund noch elektrifiziert. Wegen der geringen Streckenhöchstgeschwindigkeit genügte eine „Einfachfahrleitung“: 1997 fuhren unter anderem *InterRegios* (IR) nach Berlin und Frankfurt am Main, ein Jahr später gab es nur noch eine Fernverkehrsverbindung nach Chemnitz und im September 1998 war ganz Schluss. Auch der Regionalverkehr wurde ab 1999 auf täglich etwa neun Zugpaare im angenäherten Zweistudentakt ausgedünnt.

Am 15.12.02 übernahm die *Usedomer Bäderbahn* (UBB) den Personenverkehr zwischen Velgast und Barth und erwarb auch die Infrastruktur von *DB Netz*. Der Einsatz von Diesellokomotiven machte den erst 1991 installierten Fahrdracht überflüssig und 2005 wurde er mit allen Weichen und Nebengleisen sowie der Signaltechnik und den Stellwerken in Barth ausgebaut. Mit dem seither am Bahnsteig endenden Streckengleis ist Barth aus betrieblicher Sicht nur noch ein Haltepunkt und Güterverkehr oder lokbespannte Sonderzüge nicht mehr möglich.

Zeitweise drohte die Gesamtstilllegung der KBS 189. Das konnte verhindert werden und ab dem 10.12.17 verdichtete das Land das Angebot zu einem 40-80-Minuten-Thytmus. Am 15.12.19 übernahm *DB Regio AG Nordost* den Betrieb.

Nach der Übernahme durch die *UBB* wurde der Wiederaufbau der Strecke auf den Darß geplant. Ein Gutachten von 2009 ergab bei Kosten von 48 Millionen Euro zunächst aber nur ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,88. Es sorgte für jahrelange Kontroversen, vor allem weil die Kosten zu hoch und die Nachfrage (ohne Tagesausflügler und Privatübernachtungen) zu niedrig angesetzt wurden.

Im März 2019 stellte sich der Vorstand des DB-Konzerns hinter das Projekt, da der Bund rund 34 Millionen Euro Zuschuss in Aussicht gestellt hatte. Am 4.2.20 verkündeten Bund, Land und *UBB* ihre Einigung zum teuersten Einzelposten: Die rund 50 Millionen Euro für eine neue Klappbrücke als Ersatz für die (seit Ende des Zweiten Weltkriegs von KFZ genutzte) *Meiningenbrücke* werden sie zu jeweils einem Drittel übernehmen. Am 18.8.20 beschloss die Landesregierung die Wiedererrichtung der Strecke von Barth nach Prerow und rechnete mit einer Bauzeit bis mindestens 2028.

Beim *VD-T* hätte es nicht so ein „hin und her“ um die *Darßbahn* gegeben und die Reaktivierung bis Zingst wäre schon bald nach der „Wende“ beschlossen worden. Die 11,4 km Fahrdrabt von Velgast nach Barth hätte man nicht demontiert, sondern die 11,9 km bis Zingst gleich mit Oberleitung wieder aufgebaut. Das erlaubt

7.33	8.33	9.33	Rostock Hbf	10.27	11.27	12.27
7.55	8.55	9.55	Ribnitz	10.04	11.04	12.04
8.12	9.12	10.12	Velgast 180	9.47	10.47	11.47
8.04	9.04	10.04	Stralsund Hbf	9.56	10.56	11.56
8.23	9.23	10.23	Velgast 180	9.36	10.36	11.36
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.24	9.24	10.24	km Velgast	9.35	10.35	11.35
28/31	28/31	28/31	3,6 Saatel	28/31	28/31	28/31
8.35	9.35	10.35	7,6 Kenz	9.24	10.24	11.24
8.40	9.40	10.40	11,4 Barth	9.19	10.19	11.19
8.44	9.44	10.44	14,6 Tannenheim	9.15	10.15	11.15
8.47	9.47	10.47	16,5 Pruchten	9.12	10.12	11.12
8.50	9.50	10.50	18,9 Bresewitz	9.09	10.09	11.09
8.55	9.55	10.55	23,3 Zingst	9.05	10.05	11.05
9.03	10.03	11.03	Zingst 	8.57	9.57	10.57
9.17	10.17	11.17	Prerow	8.42	9.42	10.42
9.50	10.50	11.50	Wustrow	8.10	9.10	10.10
10.20	11.20	12.20	Ribnitz 180	7.40	8.40	9.40

durchgehende elektrische Triebwagen von Stralsund nach Zingst im Stundentakt und saisonal zusätzliche Fernverkehrszüge.

Der Haltepunkt Saatel bekommt beim *VD-T* ein zweites Gleis für Zugkreuzungen. Er ist für Busanschlüsse auf der Bundesstraße 105 attraktiv. Diese verläuft bis Damgarten abseits der KBS 190 und erschließt Orte mit mehr Einwohnern.