

# Vorwort

## Streckennutzung auch für die Zukunft

(Bremen.) Gegen Ende des 19. Jahrhunderts drang die Eisenbahn zunehmend auch in die ländlichen Regionen vor. Oft waren es Landkreise und Gemeinden oder Privatunternehmen, die mit ihren Eisenbahn- oder Kleinbahnstrecken das Netz der Staatsbahnen ergänzten. Erst sie ermöglichten einen wirtschaftlichen Aufschwung in der Fläche. Nach einer ersten Blütezeit kamen bald schwierige Zeiten auf die Nebenbahnen zu: Die Weltwirtschaftskrise 1929 / 1930, aber auch die aufkommende Konkurrenz durch Omnibusse und Lastkraftwagen, stürzten manche Eisenbahnen in eine die Existenz bedrohende Krise. Die ersten Strecken-Stilllegungen begannen.

Im Zweiten Weltkrieg und den unmittelbaren Nachkriegsjahren stieg die Bedeutung dieser Eisenbahnen. Oft waren die Menschen zum "Hamstern" mit der Kleinbahn unterwegs. In den fünfziger Jahren wurde der Streckenabbau jedoch fortgesetzt. Hauptursache waren das "Wirtschaftswunder" und die daraus folgende Automobilisierung. Die Strecken und Fahrzeuge gerieten vielerorts in einen schlechten und unattraktiven Zustand. Ein erfolgreicher Wettbewerb mit dem Pkw, Lkw und Omnibus war somit schwierig. Was blieb, war die Verlagerung insbesondere des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße.

Viele Bahnen konnten zunächst vor dem Abbau bewahrt werden, und zumindest der Güterverkehr verblieb auf der Schiene. Ab den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts hat ganz allmählich ein Umdenken zugunsten der Bahn eingesetzt: Für viele Autofahrer ist besonders die Fahrt im Berufsverkehr immer zeitraubender geworden.

Als Alternative bietet sich die Reaktivierung von Nebenbahnen für den Personen- wie auch für den Güterverkehr an. In den vergangenen Jahren ist einiges geschehen:

- Bereits in den siebziger Jahren übernahm die Meppen-Haselünner Eisenbahn - heute Emsländische Eisenbahn - von der Deutschen Bahn AG die Strecken-Infrastruktur zwischen Lewinghausen, Löningen und Essen.
- Die Nordwestbahn hat insbesondere den Bäder-Verkehr auf der Strecke nach Esens gesichert und wesentlich verbessert.
- Die drei noch bestehenden Inselbahnen auf Borkum, Langeoog und Wangerooge hatten in den neunziger Jahren erhebliche Investitionen in den Fuhrpark und in die Gleisanlagen vorgenommen und fahren jetzt in eine sichere Zukunft. Hiervon profitiert insbesondere der Tourismus auf den Nordseeinseln.
- Bei der Bentheimer Eisenbahn ist der Güterverkehr aufgrund der Verbindung in die Niederlande und des GVZ in Coerveroerden erheblich gestiegen.
- Die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn befährt seit einigen Jahren die Strecke zwischen Delmenhorst und Lemwerder.
- Die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) reaktivieren zur Zeit die Teilstrecke zwischen Syke und Heiligenfelde. Mit der Sanierung wird die gesamte Strecke von Eystrup bis Syke ab 2006 wieder durchgehend befahrbar sein.

- Auf vielen Strecken fahren wieder regelmäßig Ausflügler-Züge, so zum Beispiel der "Jan Harpstedt" zwischen Delmenhorst und Harpstedt, der "Pingel-Heini" nach Thedinghausen oder die historischen Triebwagen zwischen Eystrup und Heiligenfelde. Diese Verkehre sind keine Spielerei, sondern ein wichtiges Standbein für den Tourismus in der Region.

Ein Beispiel für die Bedeutung der Schiene im Weser-Ems-Gebiet ist der Erhalt und die Sanierung der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn: Sie ist die Voraussetzung für die Umsetzung der Bremer Stadtbahn-Konzepte, welche Direktverbindungen zwischen Bremen und den niedersächsischen Gemeinden Stuhr und Weyhe vorsehen. Um Kosten und Platz zu sparen sowie die Umwelt zu schonen, sollen Abschnitte der vorhandenen Gleisstrasse genutzt werden. Dafür übernahm die im Jahr 2000 gemeinsam von den Anliegergemeinden und der Bremer Straßenbahn AG neu gegründete BTE - Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH den Betrieb auf der seit 1908 bestehenden "Kleinbahn". Sie führt derzeit den regionalen Güterverkehr durch.

Ein wichtiger Schritt für die Intensivierung des Güterverkehrs auf der Schiene war im Jahr 2001 die Gründung des Eisenbahnnetzwerkes Bremen / Niedersachsen (EBN), eine Kooperation von acht Eisenbahn-Verkehrsunternehmen.

Diese wenigen Beispiele zeigen die Bedeutung der Eisenbahnen auch in ländlichen Regionen:

### **Die Bahn hat Zukunft im Weser-Ems-Gebiet!**

*Grußwort von Dipl. Ing. Georg Drechsler, Geschäftsführer der WeserBahn GmbH und gleichzeitig Vorstandsvorsitzender der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)*