



Der mit drei Gleisen reaktivierte Betriebsbahnhof Grohnde während der Umbauphase, April 2017

Verkehrsverlagerung

Strecke Emmerthal–Bodenwerder erfolgreich reaktiviert

Foto: Jürgen Hörstel

Jürgen Hörstel, Barsinghausen

Seit Frühjahr 2018 sind wieder regelmäßig Güterzüge auf der südniedersächsischen Strecke Emmerthal–Bodenwerder unterwegs. Neben gelegentlichen Holzzügen sind dies vor allem Kieszüge, obwohl der Strecke der ehemaligen Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe eigentlich das Schicksal vieler anderer Strecken drohte: die endgültige Stilllegung.

Wie schon vor der Bahnreform wurden in Deutschland auch nach 1994 zahlreiche Gleisanlagen abgebaut und Nebenstrecken stillgelegt. Laut „Allianz pro Schiene“ ging die Gesamtstreckenlänge zwischen 1994 und 2019 von 44.600 auf 38.500 km zurück. Bei vielen Strecken ist nach Entwidmung und Überbauung der ehemaligen Bahnanlagen eine Reaktivierung nicht mehr möglich.

Allerdings sind im gleichen Zeitraum für den Personenverkehr 827 km und für den Güterverkehr 359 km Strecke wieder in Betrieb gegangen. Das zeigt, dass die vielzitierte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene doch möglich ist, wenn auch

bisher nur in bescheidenem Rahmen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat immerhin eine Liste mit 186 reaktivierungswürdigen Strecken mit über 3.000 km Länge erarbeitet. Doch vor der Realisierung muss die Finanzierung geklärt werden und selbst wenn die Bahninfrastruktur überwiegend noch vorhanden ist, sind heutzutage für Planungs-, Genehmigungs- und Bauarbeiten meist mehrere Jahre zu veranschlagen.

Zu den Ausnahmen zählt ein Teilstück der ehemaligen Strecke Emmerthal–Vorwohle in Südniedersachsen, das nach einer Sanierung nun wieder vom Güterverkehr genutzt wird. Nach der Einstellung des



Foto: Jürgen Holst

Holzverladung im
Bahnhof Grohnde.
Rechts eine DE2700 der
HLG (Holzlogistik und
Güterbahn GmbH),
Juli 2018

Reisezugverkehrs war die Strecke schon seit etlichen Jahren auch ohne Güterverkehr, teilweise stillgelegt und abgebaut, der Rest kaum noch unterhalten. Doch dank lokaler Politiker und Unternehmen, die sich damit nicht zufriedengeben und es mit der Verkehrsverlagerung tatsächlich ernst nehmen wollten, verkehren auf dem nördlichen Abschnitt der ehemaligen Strecke der Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe (VEV) heute wieder Güterzüge.

Vorgeschichte

Eröffnet wurde die 32,5 km lange Nebenbahn Emmerthal–Bodenwerder–Vorwohle im Oktober 1900. Sie verknüpfte die Strecken Hannover–Altenbeken und Holzminden–Kreiensen in Emmerthal beziehungsweise Vorwohle. Während die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft AG (VEE) anfangs sehr profitabel war, begann in den 1960er Jahren eine Abwärtsspirale, als sich die damals zuständige Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft AG nach und nach aus dem Bahngeschäft zurückzog. 1966 wurde der Reisezugverkehr eingestellt und die Strecke nur noch als private Anschlussbahn für den Wagenladungsverkehr erhalten, nachdem sich schon seinerzeit Anlieger und lokale Politiker gegen die Einstellung auch des Güterverkehrs und Verlagerung auf die Straße ausgesprochen hatten.

Nach der Auflösung der VEE im Jahre 1967 wurde als Auffanggesellschaft die Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH neu gegründet, der fahrplanmäßige Reisezugverkehr zuerst auf dem Teilstück Emmerthal–Bodenwerder-Linse wieder aufgenommen und später vorübergehend bis Vorwohle ausgedehnt. Dem Trend der 1970er und 1980er Jahre folgend, bei dem für zahlreiche Nebenstrecken die Wirtschaftlichkeit infrage gestellt wurde, beendete auch die VEV den

verbliebenen Personenverkehr endgültig im September 1982, ebenso den Zuckerrübentransport und 1985 den Express- und Stückgutverkehr. Ab 1986 führte die Deutsche Bundesbahn im Auftrag den sporadischen Güterverkehr durch, das Aufkommen sank jedoch immer weiter, zahlreiche Verloader wendeten sich von der Bahn ab. 1998 wurde der Güterverkehr zwischen Eschershausen und Vorwohle eingestellt. Danach sorgte seit 1985 nur das Atomkraftwerk Grohnde mit seinem eigenen Gleisanschluss für die Erhaltung des kurzen Abschnitts bis Emmerthal.

Von der Stilllegung zur Reaktivierung

Das Ende der Bedienung durch die DB im Jahre 2000 führte praktisch zur Gesamteinstellung des Güterverkehrs. Mangels Nutzung folgte 2002 die Stilllegung und der weitgehende Rückbau des südlichen Abschnitts Bodenwerder-Linse–Vorwohle. Nur zwischen Bodenwerder-Linse und Dielmissen wurde seit 2005 ein Drainsinenbetrieb durch die „Kulturbahnhof Bodenwerder GmbH“ des Unternehmers Oliver Victor angeboten. Dessen ehrgeizige Ideen für ein Hotelzug-Projekt aus umgebauten, ehemaligen Bauzugwagen, die auf der Weserbrücke in Bodenwerder beste Aussicht zum Beispiel auf das jährliche Lichterfest bieten sollten, wurden unter anderem durch Brandschutz- und Statikauflagen des Bauamts bald gestoppt.

Fehlende Verkehre führten jedoch auch dazu, dass die Instandhaltung durch die VEV als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nicht wie vorgeschrieben durchgeführt wurde, was wiederum entsprechende Anordnungen der Landeseisenbahnaufsicht zur Folge hatte. Die Stilllegung wegen schlechten Streckenzustands zwischen Bodenwerder-Kernnade und Bodenwerder-Linse sowie vorübergehend zwischen Grohnde und



Voller Kieszug mit einer Maxima der HVLE (Havelländische Eisenbahn) kurz vor Emmerthal, im Hintergrund das Atomkraftwerk Grohnde, Mai 2019

Foto: Jürgen Hörstel

Bodenwerder-Kernnade im Jahre 2015 war die Folge. Der Antwort auf eine „Kleine schriftliche Anfrage“ im Niedersächsischen Landtag vom 16. Januar 2015 (Drucksache 17/2804) ist zu entnehmen: „Nachdem das EIU VEV trotz mehrfacher Mahnungen im Rahmen der Aufsicht keine Schritte unternahm, die Bahnanlagen zu sanieren, wurde dem Unternehmen im Juni 2011 wie gesetzlich vorgeschrieben angedroht, die Wiederherstellung der Anlagen zwangsweise durchzusetzen.“

Diese Androhung führte zur Veröffentlichung der Absicht, die Anlagen an einen neuen Betreiber abzugeben oder stillzulegen.“

In der Ortsdurchfahrt Hehlen erfolgte die BÜ-Sicherung an der parallel verlaufenden Bundesstraße B83 im Mai 2019 noch durch Posten

2012 schrieb die VEV die Teilstrecke Grohnde–Bodenwerder-Linse im Rahmen des Stilllegungsverfahrens zur Abgabe aus, was zur Folge hatte, dass potenzielle Verlagerer ihr Interesse an einem Weiterbestand äußerten – zumindest für den Güterverkehr, nachdem eine Reaktivierung im Personenverkehr bereits nach ersten Untersuchungen des Landes Niedersachsen als nicht sinnvoll erachtet worden war.



Foto: Jürgen Hörstel

Im März 2015 übernahm das Kieswerk Lammert + Reese in Bodenwerder-Kernnade den Streckenabschnitt bis Emmerthal mit der Absicht, seine Kiestransporte auf die Bahn zu verlagern. Nach Freischnitt der Strecke und Bewilligung von Bundeszuschüssen wurden die Sanierungsarbeiten im Oktober 2016 ausgeschrieben und 2017 durchgeführt. Im Kieswerk wurde die Verladeanlage und ein Umfahrgleis neu gebaut und der im nördlichen Teil der Strecke liegende Bahnhof Grohnde dreigleisig wiederhergestellt. Einschließlich Fördermitteln von Land und Bund (gemäß Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)) wurden laut Medienberichten insgesamt rund 9 Millionen Euro investiert.

Ein erster Probezug kam schon Ende 2015 nach Bodenwerder. Der erste kommerzielle Zug nach der Sanierung der Strecke verkehrte Anfang März 2018 und transportierte Holz aus Grohnde ab. Dort kam es auch danach in unregelmäßigen Abständen immer wieder zur Holzverladung, wobei häufig die Holzlogistik & Güterbahn GmbH Bebra (HLG) die Verkehre organisierte, anfangs mit einer Diesellok der Reihe DE2700, später dann mit einer TRAXX-E-Lok der Baureihe 187, die auf den letzten oberleitungsfreien Kilometern von



Blick ins Kieswerk von Lammert + Reese in Bodenwerder mit der Verladeanlage, Mai 2019. Erster Einsatz der neuen Faccons-Wagen von GATX. Der Verschub der Wagen im Werk erfolgt mit einem Rangier-Robot von Vollert

Emmerthal bis Grohnde ihren „Last Mile“-Dieselantrieb nutzen konnte.

Nach weiteren Probezügen im Frühjahr begann Ende Mai 2019 der regelmäßige Kiesverkehr mit einer neuen Wagengarnitur aus vierachsigen Wagen der Baurt Faccons des Leasingunternehmens GATX. Wöchentlich sind ein bis zwei Züge geplant, die pro Jahr etwa 200.000 Tonnen Sand oder Kies abtransportieren, was wiederum umgerechnet über 15.000 eingesparten Lkw-Fahrten entspricht, die sonst über die parallel verlaufende Bundesstraße B83 fahren würden. In der ersten Saison von April 2019 bis März 2020 wurden rund 60 Züge mit Baustoffen beladen. Diese Züge umfassen jeweils 47 Waggons mit je rund 68 Tonnen Zuladung. Bei einem etwa 600 Meter langen Ganzzug kommt somit eine Zuladung von fast 3.200 Tonnen zusammen.

Das stattliche Zuggewicht von über 4.000 Tonnen hat auch Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung: Die Hinfahrt mit leeren Wagen erfolgt noch als Ganzzug bis Bodenwerder, wo der Zug geteilt wird. Den Verschub während der Beladung übernimmt ein Rangier-Robot von Vollert. Wenn der erste Zugteil beladen ist, wird dieser von der Zuglok zum Betriebsbahnhof Grohnde gefahren, während der zweite Zugteil weiter beladen werden kann. Die Teilung des vollen Zugs ist auch wegen einer Steigungsstrecke auf dem Rückweg bis Grohnde notwendig. Dort werden die beiden Teile wieder zu einem Ganzzug vereinigt, der im Bahnhof Emmerthal in das DB-Netz übergeht.

Fazit und Ausblick

Da die Eisenbahn gerade für das Massengut-Geschäft prädestiniert ist, konnte mit der Reaktivierung der Strecke Emmerthal–Bodenwerder bei einer

vergleichsweise überschaubaren Investitionssumme ein besonders gelungenes Beispiel für die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene realisiert werden.

Zwar hatte sich 2019 eine „Interessengemeinschaft Bahnlärm Bodenwerder-Emmerthal e.V.“ gegründet. Angesichts der geringen Zuganzahl von nur ein oder zwei Zügen pro Woche, die mit maximal 40 km/h über die Strecke fahren, sowie des modernen, neuen und leiseren Wagenmaterials scheint die Kritik inzwischen wieder verstummt zu sein. Immerhin wird die parallel verlaufende Bundesstraße auch jährlich von über 15.000 Lkw-Fahrten mitten durch die Ortschaften entlastet, worin die Holzzüge noch gar nicht eingerechnet sind. Es zeigte sich aber wieder einmal, welches Ansehen die Eisenbahn als Verkehrsmittel inzwischen in Teilen der Öffentlichkeit hat und wie schwer es ist, Akzeptanz für die sinnvolle Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene zu erreichen.

Während die erwähnten Holzzüge inzwischen überwiegend mit E-Loks mit Last-Mile-Dieselantrieb bespannt werden, der neben dem umweltfreundlichen, elektrischen Betrieb im Hauptlauf die Überbrückung des kurzen oberleitungslosen Abschnitts zwischen Emmerthal und Grohnde erlaubt, würden sich die schweren Kieszüge vielleicht für die neue Lokomotivgeneration der Dual-Loks, wie sie inzwischen zum Beispiel von Siemens oder Stadler angeboten werden, eignen: Hauptlauf ebenfalls elektrisch, die Fahrt mit dem schweren Baustoffzug auf der Nebenstrecke dann im Dieselmodus mit ausreichender Zugkraft.

Für die Saison 2020/2021 ist eine Steigerung auf rund 80 Züge geplant, was einer Gesamttonnage von über 250.000 Tonnen entspricht. Laut Lammert + Reese ist der Kiesabbau noch für etwa 30 Jahre gesichert. ■