

LANGWEDEL UND SEINE EISENBAHN

Jede Stunde ein Zug nach Bremen und einer nach Verden, zu gewissen Tageszeiten sogar halbstündlicher Zugverkehr – so kennen es die Langwedeler heute. Diese günstigen Verbindungen bestehen aber erst seit einigen Jahren.

Dagegen hatte der Zugverkehr in Langwedel vor über 150 Jahren ganz bescheiden begonnen. War das Königreich Hannover mit dem Bauen von Eisenbahnstrecken nach der Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnlinie in Deutschland im Jahre 1835 zuerst noch zurückhaltend gewesen, so wurde doch schon bald eine Bahnverbindung zwischen Hannover und Bremen für notwendig gehalten und der Bau vor allem von der Freien Hansestadt Bremen gefordert.

Während der Planungsphase hatten im Raum Hannover verschiedene Wege zur Diskussion gestanden, u. a. von Hannover über Hademstorf und Hudemühlen nach Verden. Es hatte sich letztendlich aber die Strecke über Wunstorf – Nienburg – Verden als die günstigste erwiesen. Die Trasse für das Teilstück Verden – Bremen war anscheinend von vornherein unumstritten gewesen. Als eine der ersten Bahnlinsen im Königreich Hannover wurde die Strecke am 12.12.1847 in Betrieb genommen. Finanziert worden war sie je zur Hälfte von Bremen und Hannover.

Zwischen Hannover und Wunstorf mussten die Züge nach Bremen die Gleise der kurz zuvor eröffneten Strecke Hannover – Minden (Westfalen) mitbenutzen. Zwischen der „Trennungstazion“ Wunstorf und der „Hauptstazion“ Bremen gab es „Zwischenstazionen“ in Neustadt, Nienburg, Verden und Achim.

Neben diesen Bahnhöfen wurden „Anhaltstellen“ in Linsburg, Eystrup, Dörverden, Langwedel und Sebaldsbrück eingerichtet. Die Haltestellen in Hagen und Rohrsen kamen erst einige Jahre später hinzu.

Bei den „Anhaltstellen“, so auch in Langwedel, handelte es sich um Bahnanlagen einfachster Art. Anfangs gab es hier weder ein Bahnhofsgebäude noch einen Güterschuppen, auch keine Rampe. Lediglich ein 61 Ruthen langes Nebengleis mit zwei „Abweichungen“ erlaubte einen bescheidenen Güterverkehr. Von den drei die Station Langwedel passierenden Zugpaaren hielten hier jedoch nur zwei. ⁽¹⁾

Das Dampfross mit den angehängten Wagen, die damals wie auf Schienen gesetzte Kutschen ausgesehen haben sollen, benötigte bis Verden nur 10 Minuten; nach Bremen dauerte die Fahrt eine gute Stunde. Der Beginn des „Eisenbahnzeitalters“ in Langwedel bedeutete binnen Kurzem das Aus für die Postkutschenfahrten in der hiesigen Gegend.

Einen „richtigen“ Bahnhof erhielt Langwedel erst um 1870, als mit dem Bau der Bahnstrecke nach Uelzen begonnen wurde. Preußen war an diesem Projekt anscheinend nicht interessiert. Bremen forderte indes die direkte Bahnverbindung nach Berlin und finanzierte deshalb den Bau der Strecke Langwedel - Uelzen. In Langwedel entstand dadurch ein Gemeinschaftsbahnhof, der sowohl von der „Hannöverschen Staatsbahn“ ⁽²⁾ genutzt wurde, als auch von der „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft“, welche die „Uelzen-Langwedeler Eisenbahn“ von Bremen gepachtet hatte und in den ersten Jahren den Betrieb führte.

Die Gleis- und Bahnanlagen waren wesentlich erweitert worden. Der Rangierbahnhof erstreckte sich nun über ca. 1 ½ km bis zum Ortsteil Förth. Neben den vier Hauptgleisen wurden in diesem Bereich nach und nach 11 längere Rangier- und Abstellgleise verlegt.

Am Durchlass des Holtebütteler Abzugsgrabens konnten die Dampflokomotiven ihren Vorrat an Wasser ergänzen. Der Wasserkran stand am Gleis 3, dem Hauptgleis nach Uelzen, heute als Gleis 15 bezeichnet. Auf dem Gelände des heutigen Bürgerparks befand sich eine „Wasserstation“ mit einem weiteren Wasserkran, ferner eine Kohlenrampe. ⁽³⁾

Außer an der Rampe neben dem Bahnhofsgebäude bestand auch eine Verlademöglichkeit auf der Nordseite an der Birkenallee, dort wo heute die Abfall-Container stehen. Weitere Nebengleise befanden sich im westlichen Bahnhofsbereich; das Abstellgleis Nr. 12 endete mit einem Prellbock direkt vor dem Mühlenbach in unmittelbarer Nähe des ehemaligen Postamts. ⁽⁴⁾

Der Rangierbahnhof verfügte auch jahrzehntelang über eine kleine Drehscheibe, bis diese für die immer größer dimensionierten Lokomotiven nicht mehr ausreichte und deshalb im Jahre 1929 an die Mindener Kreisbahnen A.G. veräußert wurde. ⁽⁵⁾

Für den Personenverkehr waren neben dem Hausbahnsteig an Gleis 1 auch an den Gleisen 2 bis 4 je ein schmaler niedriger Bahnsteig angelegt worden. Nur vor dem Empfangsgebäude war der Hausbahnsteig mit kleinen Mosaiksteinen gepflastert; dort war der Bahnsteig auch überdacht. Die übrigen Bahnsteige waren ungepflastert und nicht überdacht.

Um 1875 wurde auf der Nordseite des Bahnhofs, direkt am Gleis 4, ein kleines Wohnhaus für die Bediensteten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft errichtet. ⁽⁶⁾ (Das Haus wurde weit über ein halbes Jahrhundert von der Familie Bühring bewohnt. Die letzte Bewohnerin, Frau Anneliese Bühring, ist vor einigen Jahren ausgezogen. Seitdem steht das Haus leer; mit dem Abriss muss gerechnet werden.)

Einst wichtiger Eisenbahnknotenpunkt

Durch seinen neuen Umsteigebahnhof wurde der damals weniger als 1.000 Einwohner zählende Flecken Langwedel bald weit über die Kreisgrenzen hinaus bekannt. Über lange Zeit war der Langwedeler Bahnhof bedeutender als der Bahnhof in Verden.

Mit täglich vier auf der Strecke Hannover – Bremen und drei auf der Strecke Uelzen – Bremen verkehrenden Personenzugpaaren ergab sich für Langwedel besonders in Richtung Bremen ein für damalige Verhältnisse hervorragendes Zugangebot.

Der Bahnhof Langwedel nahm eine überaus positive Entwicklung. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr stieg das Verkehrsaufkommen ständig. Im Jahre 1885 waren es bereits im Durchschnitt 166 Personen pro Tag, die vom Bahnhof Langwedel abgereisten oder dort ankamen. ⁽⁷⁾ Seine größte Bedeutung im Personenverkehr muss der Bahnhof vor etwa hundert Jahren gehabt haben, als auch zahlreiche Schnellzüge in Langwedel hielten.

Ähnlich wie der damalige große Zuständigkeitsbereich des Postamts Langwedel reichte früher auch das Einzugsgebiet des Bahnhofs Langwedel weit über die Gemeindegrenzen hinaus, so z. B. über Walle bis Holtum (Geest) sowie jenseits der Weser, nur per Fähre erreichbar, über Intschede bis Wulmstorf und Morsum. ⁽⁸⁾

In Etelsen wurde erst am 15.06.1879 eine Haltestelle eingerichtet. Die Fahrpläne von 1880 und 1884 weisen jedoch nur zwei Zughalte je Richtung auf.

Weitere Langwedel berührende Bahnprojekte sind nicht verwirklicht worden.

So waren schon im Jahre 1856 Planungen für den Bau einer Eisenbahnlinie von Langwedel nach Beverstedt eingeleitet worden. ⁽⁹⁾

Eine Streckenvariante der 1874 in Betrieb genommenen „Venloer Eisenbahn“ Niederlande/Westfalen – Osnabrück – Bremen – Hamburg zur Umgehung der damals noch bestehenden Zollgrenzen Bremens sah die direkte Streckenführung ab Bassum über Langwedel nach Rotenburg vor.

Jahrzehnte später bei der Planung der Eisenbahnlinie nach Rotenburg war auch ein Anschluß vom Knotenpunkt Langwedel aus wieder im Gespräch. Die Stadt Verden obsiegte jedoch; so wurde die erst 1928 in Betrieb genommene Strecke Verden – Rotenburg in Dauelsen über die Uelzen – Langwedeler Eisenbahn hinweggeführt ohne Verbindung beider Strecken miteinander.

Langwedel wurde auch nicht Endpunkt der normalspurigen Kleinbahn Bremen – Leeste – Thedinghausen, wie es ein Plan über die Verlängerung dieser Bahn vorsah.

Trotz starker Zunahme des Reise- und Güterverkehrs keine neuen Dienstgebäude

Eine um 1909 geplante Verlegung des Langwedeler Bahnhofs als sogenannter „Inselbahnhof“ zwischen die abzweigenden Strecken nach Uelzen und Hannover, verbunden mit dem Neubau des Empfangsgebäudes, kam kriegsbedingt nicht mehr zur Ausführung. Am alten Bahnhofsgebäude und am Güterschuppen wurden in den folgenden Jahren lediglich Um- und Anbauten vorgenommen. ⁽¹⁰⁾

Kriegsbedingt wurde auch der gesamte Reiseverkehr ab 1.10.1914 erheblich eingeschränkt. Auf der Strecke Bremen – Hannover verblieben als schnellfahrende Züge lediglich ein Schnellzug- und ein Eilzugpaar, die weiterhin in Langwedel hielten, während das einzige auf der Strecke Bremen – Uelzen – Berlin verkehrende Schnellzugpaar Langwedel ohne Halt passierte.

Allmählicher Bedeutungsverlust

Nach dem I. Weltkrieg war die große Zeit mit Eil- und Schnellzughalten in Langwedel vorbei, dafür stieg die Anzahl der Personenzüge. Inzwischen hielten auch in Etelsen sämtliche Personenzüge. Im Gegensatz zu heute dienten die Personenzüge nicht nur dem lokalen Verkehr; sie verkehrten vielmehr über weite Entfernungen und wurden von Fahrgästen, die sich Eilzug- und Schnellzugzuschläge nicht leisten konnten, auch für Fernreisen benutzt. Außerdem führten die Personenzüge bis zum Jahre 1928 neben der 2. und 3. auch die preiswerte 4. Wagenklasse, während in schnellfahrenden Zügen nur Personenwagen der 1. bis 3. Klasse liefen.

Zwischen Hannover und Wesermünde verkehrten täglich mehrere Personenzüge mit Halt auf allen Stationen. Auch auf der „Uelzener Bahn“ gab es bis 1945 mehrere Personenzüge, deren planmäßige Fahrt in Bremen begann und erst in Stendal oder Magdeburg endete. Der Personenzug Bremen Hbf ab 4.58 Uhr, Etelsen ab 5.33 Uhr, Langwedel ab 5.44 Uhr, Kirchlinteln ab 5.56 Uhr, Uelzen an 7.46, ab 7.58 Uhr, Stendal an 10.18, ab 10.35 Uhr, Magdeburg an 11.50 Uhr, fuhr zeitweise sogar weiter bis Leipzig.

Die kurzen Personenzüge der Nebenstrecke Verden – Schwarmstedt – Celle (im Volksmund „Alli“ genannt) begannen und endeten z. T. in Langwedel zum Anschluß an die Züge Bremen – Uelzen. Das Züglein bestand aus einer kleinen Tenderdampflokomotive, einem Packwagen und drei oder vier Personenwagen mit Plattform und offenem Übergang, die wegen ihres unruhigen Laufs als „Donnerbüchsen“ bezeichnet wurden. Die schon vor 1926, als 13.07 Uhr noch offiziell „nachmittags 1.07 Uhr“ hieß, bestehende mittägliche Verbindung Langwedel ab 12.54 Uhr, Verden ab 13.07 Uhr, Wahnebergen ab 13.14 Uhr, Rethem ab 13.44 Uhr, Schwarmstedt ab 14.40 Uhr, Celle an 15.53 Uhr, überdauerte mit nahezu unverändertem Fahrplan sogar den II. Weltkrieg.

Die wesentlich längeren Personenzüge der Hauptstrecken wurden von größeren und stärkeren Dampflokomotiven mit Schlepptender gezogen. Vorwiegend wurden Abteilwagen eingesetzt. Ein Durchgehen durch den ganzen Zug war somit nicht möglich. Außer einem Packwagen für aufgegebenes Reisegepäck, Fahrräder, Kinderwagen, sperriges Gepäck und Hunde führten viele Personenzüge auch einen Postwagen mit. Noch um 1960 konnte man eilige Post in den Postwagen des gegen 22.20 Uhr in Langwedel nach Bremen abgehenden Personenzuges einwerfen. Für das Betreten des Bahnsteigs musste damals allerdings noch eine Bahnsteigkarte gelöst werden, die jahrzehntelang 10 Pf, zuletzt aber 0,20 DM kostete.

Die Postbeförderung erfolgte früher fast ausschließlich mit der Eisenbahn. Der Transport zwischen dem Postamt Langwedel, das sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs am ehemaligen Bahnübergang Langwedeler Bahnhofstraße befand, und dem Bahnpostwagen wurde mit einer großen, hohen einachsigen Holzkarre abgewickelt, die ein Postbediensteter auf den Bahnsteig schieben musste.

Leider machte der Bahnhof Langwedel auch mehrmals durch negative Schlagzeilen in der Presse auf sich aufmerksam. So z. B. am 16.05.1934, als der D-Zug Nr. 131 Wesermünde – Dresden um 11.27 Uhr durch zu schnelles Durchfahren einer Baustelle am Bahnhof Langwedel entgleiste und umstürzte, wobei Lokomotivführer, -heizer sowie Diensthfrau den Tod fanden und zahlreiche Fahrgäste verletzt wurden. Aber auch schon im 19. Jahrhundert hatte es in und bei Langwedel zahlreiche leichte, aber auch mehrere schwere Eisenbahnunfälle mit Personenschäden gegeben. ⁽¹¹⁾

Während des II. Weltkrieges wurden auch in unserer Gegend Bahnreisende Opfer feindlicher Luftangriffe. Beschossen wurden u. a. ein Personenzug im Einschnitt zwischen Langwedel und Etelsen

(am „Häsenberg“) und ein Zug mit Flüchtlingen aus Ostpreußen auf der Uelzener Bahn bei Dauelsen am 22.02.1945. ⁽¹²⁾

Auch die Ermordung einer jungen Frau im Personenzug zwischen den Stationen Kirchlinteln und Langwedel an einem Sommerabend Ende der fünfziger Jahre schockierte die Bevölkerung. ⁽¹³⁾

Zu erwähnen sind ferner die Entgleisung des D-Zugs Nr. 41 „Senator“ (Wiesbaden – Bremerhaven) im Bahnhof Etelsen im Jahre 1965 und ein versuchtes Attentat auf den zwischen Bremerhaven und Berlin verkehrenden Zug der amerikanischen Streitkräfte bei Cluvenhagen Mitte der achtziger Jahre.

Das alte Langwedeler Bahnhofsgebäude, das 1978 durch einen Neubau ersetzt worden ist, stand genau gegenüber dem mehrstöckigen ehemaligen Eisenbahnerwohnhaus. Es verfügte über eine geräumige Empfangshalle. Links schlossen sich Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung und Fahrradaufbewahrung mit dahinter liegenden Büroräumen für den Bahnhofsvorsteher und die zahlreichen Bediensteten an. Rechts befand sich die Bahnhofsgaststätte. Bis zu einem Umbau um 1955 gab es sogar zwei Wartesäle (2. und 3. Klasse). Die Bahnhofshalle enthielt neben Sitzgelegenheiten eine große Tafel, auf der in großen gut lesbaren Emaillezahlen und -buchstaben die Abfahrtszeiten der Züge zu ersehen waren. Ferner waren zahlreiche Fahrpläne der Nachbarstrecken ausgehängt.

Die Reisenden hatten in der Bahnhofshalle zu warten. Etwa fünf Minuten vor dem Eintreffen eines Zuges begab sich der Bahnsteigschaffner in das an der Tür zum Bahnsteig stehende hölzerne Sperrenhäuschen und gewährte den Fahrgästen nach Kontrolle und Lochung ihrer Fahrkarten den Zugang zum Zug. Es war also nicht möglich, den Bahnsteig jederzeit zu betreten. Erst Anfang der sechziger Jahre wurde auf Bahnsteigsperrern verzichtet und die Fahrausweiskontrolle in den Zügen verstärkt. (Inzwischen waren auch die alten Abteilwagen durch moderne Durchgangswagen ersetzt worden.)

Im Obergeschoß des alten Bahnhofsgebäudes stand dem Bahnhofsvorsteher eine geräumige Wohnung zur Verfügung.

Die alte Güterabfertigung befand sich an der Stelle, wo jetzt das neue Bahnhofsgebäude steht, daneben die Rampe, auf der sich früher ein lebhafter Verladebetrieb abspielte.

Jahrzehntlang verfügte der Bahnhof Langwedel über vier durchgehende Hauptgleise; die Gleise 1 und 2 lagen an der Strecke Bremen – Hannover, die Gleise 3 und 4 an der Strecke Bremen – Uelzen. Jedes Gleis hatte seinen eigenen schmalen niedrigen Bahnsteig. Zum Erreichen der Bahnsteige 2 bis 4 war das Überschreiten der Gleise erforderlich. Nachdem im Rangiergelände bereits mehrere Gleise entfernt worden waren, wurde der Umbau der Gleisanlagen im Personenbahnhof im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke Hannover – Bremen in den Jahren 1963/64 durchgeführt. (Der erste elektrisch bespannte Zug fuhr am 14. Dezember 1964 von Hannover nach Bremen.) Es wurde ein breiter Mittelbahnsteig angelegt.

Da noch keine Unterführung bestand und die Gleise weiterhin überschritten werden mussten, wurde der Mittelbahnsteig durch eine besondere Schranke abgesichert. Entfernt werden musste für die Anlage des Mittelbahnsteigs das durchgehende Gleis 3 bis auf einen kurzen Rest, ein sogenanntes Stumpfgleis, welches noch jahrelang der Bereitstellung der Schienenomnibusse Richtung Uelzen diente und erst dem 1985/86 gebauten Bahnsteigtunnel weichen musste.

Dem Umbau zum Opfer fiel auch die von Technikern viel beachtete „Langwedeler Weiche“, eine selten verwendete Weichenkonstruktion, mit deren Besonderheiten sich sogar angehende Ingenieure während ihres Hochschulstudiums beschäftigen mussten.

Eine weitere Umbaumaßnahme stellte im Jahre 1987 der sogenannte „Rückbau“ der Uelzener Bahn zu einer eingleisigen Nebenbahn dar. Ihre frühere Bedeutung als Hauptbahn mit Schnellzugverkehr hatte diese Strecke längst verloren. Sie war nämlich auch ein Opfer der Teilung Deutschlands, denn auch sie war geteilt worden. Seit 1945 endeten die Gleise in den kleinen Dorf Nienbergen im Kreis Lüchow-Dannenberg kurz vor der Zonengrenze. Seitdem führte sie nur noch ein Schattendasein. Auch auf dem Streckenabschnitt Langwedel – Uelzen, der noch als Hauptbahn betrieben wurde, wurden die verbliebenen Züge immer weniger benutzt - nicht nur eine Folge des ständig zunehmenden individuellen Autoverkehrs. Schon vor zwanzig Jahren war die Einstellung des gesamten Schienenpersonenverkehrs im Gespräch. Diese Maßnahme, die das Ende des Umsteigebahnhofs Langwedel (mit wesentlich weniger Zugverbindungen) bedeutet hätte, konnte bisher abgewendet werden

Der Personenverkehr auf der jetzt eingleisigen Nebenbahn Langwedel – Uelzen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h entspricht allerdings in keiner Weise dem, was der Fahrgast heutzutage von einem modernen Personennahverkehr erwartet. ⁽¹⁴⁾

Bis zur Inbetriebnahme eines modernen Spurplanstellwerks im neuen Bahnhofsgebäude am 10. März 1979 mussten die Weichen und Signale in Langwedel per Drahtzugleitungen von mehreren mechanischen Stellwerken aus betätigt werden, was besonders im Winter mit Schnee und Eis nicht immer ganz leicht war.

Das Fahrdienstleiterstellwerk Lwf (Langwedel, West, Fahrdienstleiter) befand sich am Bahnübergang „Bürgerpark“. Das Gebäude fungierte zuletzt als letzter ortsbedienter Schrankenposten und wurde erst im Oktober 1990 abgerissen.

Im Förth in der Abzweigung der Strecken nach Hannover und Uelzen stand bis zum Sommer 1988 das Stellwerk Lo, zuletzt nur Schrankenposten für den Bahnübergang „Kronsberg“. Ein weiteres Stellwerk (Lm) befand sich an der Nordseite des Rangiergeländes am Birkenweg in der Nähe der jetzigen Müllverladestation.

Auch in Etelsen waren mechanische Stellwerke vorhanden und zwar bis 1954, als ein seinerzeit hochmodernes Drucktastenstellwerk im Etelser Bahnhofsgebäude in Betrieb genommen wurde. Um diese Zeit wurde auch die Strecke Langwedel – Etelsen für die erstmalige Verlegung eines nahtlos verschweißten Gleises auf Betonschwellen ausgewählt. Seit 1984 werden die Weichen und Signale in Etelsen vom Langwedeler Stellwerk aus ferngestellt.

Früher gab es zahlreiche Bahnübergänge und Durchlässe. Etwa alle 500 m bestand die Möglichkeit, die Bahnstrecke zu überqueren. In den letzten zwei Jahrzehnten sind auf dem Gebiet des Fleckens Langwedel die Bahnübergänge bis auf drei noch bestehende beseitigt worden.

Während der Bahnübergang „Am Rathaus/Moorstraße“ im November 1983 ersatzlos aufgehoben worden ist, sind die Bahnübergänge an der Etelser Bahnhofstraße und an der ehemaligen Blockstelle Kluvenhagen ⁽¹⁵⁾ durch Unterführungen ersetzt worden. Der Bahnübergang „Am Bürgerpark“ wurde Ende Juni 1994 aufgehoben, kurz nachdem der benachbarte Fußgängertunnel im Verlauf der Straßen „Am Goldbach / Moorberg“ fertiggestellt war. An der Feldstraße in Daverden und als Ersatz für den Bahnübergang Langwedeler Bahnhofstraße / Hollenstraße sind große Überführungsbauwerke errichtet worden.

Ferner sind um 1986 auf den Bahnhöfen Langwedel und Etelsen Fußgängertunnel mit Zugang zu den Bahnsteigen gebaut worden.

Der wichtigste noch vorhandene höhengleiche Bahnübergang befindet sich im Ortsteil Förth, wo die verkehrsreiche Landesstraße 158 die Bahnstrecke Bremen – Wunstorf kreuzt. Noch bis etwa 1980 wurden hier die Schrankenbäume von einem Schrankenwärter manuell bedient. Von seinem „erhöhten“ Arbeitsplatz in dem markanten Gebäude hatte er eine gute Sicht auf die Gleise und auf die Straße. Nunmehr ist dieser Bahnübergang durch eine automatische Vollschrankenanlage gesichert. Die Signale lassen sich nur auf „freie Fahrt“ stellen, nachdem der Fahrdienstleiter über einen Bildschirm geprüft hat, ob die Schranken geschlossen sind und der Bahnübergang auch frei ist. Schon seit Jahren laufen Planungen für den Bau einer Straßenüberführung, um diesen stark frequentierten Bahnübergang endlich aufheben zu können.

Ein weiterer, jedoch nur durch Halbschranken gesicherter Bahnübergang befindet ebenfalls im Förth, und zwar an der Uelzener Bahn im Verlauf der Straße „Am Kronsberg“. Auch dieser Bahnübergang ist signalabhängig.

Mit einer zugbeeinflussten Halbschrankenanlage ausgestattet ist der Bahnübergang am Ende der Straße „Am Holdorf“ in Daverden, über den nur ein wenig benutzter Feldweg führt. Die verantwortungsvolle Tätigkeit des Schrankenwärters ist auch hier durch technische Einrichtungen, die menschliches Versagen ausschließen, ersetzt worden.

Einher gingen diese Maßnahmen mit einem rapiden Personalabbau. Waren vorher noch für jede Schicht zahlreiche Stellwerksbedienstete und Schrankenwärter erforderlich gewesen, so schafft heute der Fahrdienstleiter die verbliebenen Aufgaben allein.

Vom Dampfzug zum Intercity-Express

War den Dampflokomotiven im Gegensatz zu heute früher keine besondere Beachtung geschenkt worden, so wurden aber die 1939 eingesetzten, als „Fliegender Hamburger“ bezeichneten Fernschnelltriebwagen wegen ihrer enormen Geschwindigkeit bestaunt. Mit einer Reisegeschwindigkeit von ca. 120 km/h (die Höchstgeschwindigkeit war 160 km/h) verkehrte auch ein Fernschnelltriebwagenpaar zwischen Wesermünde und Leipzig, ein weiteres zwischen Wilhelmshaven und Berlin (beide über Hannover). Der komfortable, nur die 1. Wagenklasse führende Fernschnelltriebwagen „Roland“, der ab 1953 auf der Strecke Bremen – Frankfurt – Basel verkehrte, erweckte bei seiner Durchfahrt ebenfalls Fernweh.

Bis Mitte der fünfziger Jahre wurde das Bild der Eisenbahn von qualmenden Dampflokomotiven bestimmt. Danach begann bei der Deutschen Bundesbahn die Abkehr von der Dampftraktion und der verstärkte Einsatz von Diesellokomotiven und –triebwagen.

Es tauchten immer mehr rote Schienenomnibusse auf schwach frequentierten Nebenstrecken und später auch auf den Hauptstrecken außerhalb des Berufsverkehrs auf. Sie erfreuten sich bei den Fahrgästen, die nur das Sitzen auf Holzbänken in Abteilwagen kannten, allgemeiner Beliebtheit. Die Schienenomnibusse, die meist einen Anhänger mitführten, waren mit bequemen Polsterbänken ausgestattet, die je nach Fahrtrichtung umzuklappen waren. Auch konnte man wie in einem Straßenomnibus nach allen Seiten hinausschauen, dem Triebwagenführer bei der Bedienung des Fahrzeugs zusehen und die Bahnstrecke aus der Sicht des Lokomotivführers beobachten. Wegen des schnellen Anfahrvermögens und einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h war der Schienenomnibus dem Dampfzug auch durch eine kürzere Fahrzeit überlegen.

Nachdem die Schienenomnibusse bereits ab 1955 auf der Strecke Langwedel – Verden – Celle verkehrten, übernahmen sie ab 1960 auf der Strecke Langwedel – Uelzen fast alle Personenzugleistungen. Schienenomnibusverbindungen entstanden nach allen Richtungen, so auch von Bremen über Nienburg nach Minden und als Eilzug von Bremen über Uelzen nach Lüchow. Häufig sah man auch zwei zusammengekuppelte Schienenomnibuseinheiten mit insgesamt vier Wagen. Etwa um die gleiche Zeit wurden auch in großer Anzahl aus den alten Abteilwagen umgebaute modernisierte Personenwagen in Dienst gestellt.

Durch die Elektrifizierung der Hauptstrecken und Stilllegung zahlreicher Nebenstrecken, u. a. auch Verden – Celle, wurden immer mehr Schienenomnibusse entbehrlich und ausgemustert. Auf der Strecke Langwedel – Uelzen waren sie jedoch noch bis 1980 im Einsatz, bis sie auch dort durch moderne Dieseltriebwagen und mit Diesellokomotiven bespannte Reisezüge ersetzt wurden.

Neben etlichen durchfahrenden Güterzügen passieren täglich zahlreiche schnellfahrende Reisezüge die Stationen Langwedel und Etelsen ohne Halt. Die meisten Güterzüge fahren frühmorgens, spät-abends oder nachts, oft in kurzem zeitlichen Abstand.

Die schnellen Reisezüge sind dagegen in den Taktfahrplan eingebunden, so wie wir es schon von der „Regionalbahn“ kennen. Man kann den komfortablen weißen Intercity-Express (ICE) und den Interregio (IR) mit seinen blauen Wagen somit alle zwei Stunden, den „Eilzug-Nachfolger“ Regional-express (RE) sogar jede Stunde durchfahren sehen, und zwar immer zur selben Minute. Bis auf seltene Ausnahmen sind sämtliche Züge der Strecke Bremen – Hannover mit Elektrolokomotiven bespannt.

Die Züge ⁽¹⁶⁾ der Linie Bremen-Vegesack – Bremen Hbf – Verden (Aller) verkehren als Wendezüge, wobei die Lokomotive ihre Stellung im Zugverband nicht ändert und den Zug je nach Fahrtrichtung entweder zieht oder schiebt. In Richtung Verden läuft die Lok am Schluss des Zuges und wird vom Lokführer aus dem ersten Wagen, dem Steuerwagen, fernbedient. Für den Einsatz auf dieser gut frequentierten Strecke sind die früher vorwiegend in Nahverkehrszügen gelaufenen Personenwagen, die sogenannten „Silberlinge“, umgebaut und modernisiert worden. Seit dem 1.6.1996 werden bis auf seltene Ausnahmen Doppelstockwagen eingesetzt.

Auf der Strecke Bremen – Uelzen verkehren überwiegend ältere dreiteilige Triebwagen der Baureihen 614, 624 und 634; nur noch selten sieht man eine Diesellokomotive vor zwei Reisezugwagen.

Bis vor wenigen Jahren gab es auf der Uelzener Strecke einen regen Militärverkehr von und nach den Standorten Munster und Fallingbostal. Die Militärzüge mussten häufig in Langwedel die Fahrtrichtung wechseln („Kopf machen“). Dabei konnte ein interessantes Rangiermanöver beobachtet werden. Der Militärverkehr wird jetzt über eine andere Strecke geleitet, damit ist der Streckenabschnitt Langwedel – Visselhövede jetzt ohne regelmäßigen Güterverkehr.

Güterbahnhof stillgelegt

Der früher lebhafte Verladebetrieb war in den letzten Jahren bis zur Bedeutungslosigkeit zurückgegangen. Güterwagen sah man an der Rampe nur noch äußerst selten. Zuletzt wurden nur noch im Herbst einige Güterwagen mit Zuckerrüben beladen, bis die Bahn auch diesen Verkehr wegen Unrentabilität auf ihrem gesamten Streckennetz aufgab. Die letzte Anlieferung von Kohlen an der Ladestraße für die Fa. Behrmann erfolgte sicher schon vor mehr als 15 Jahren.

Nicht überraschend kam daher um 1995 die bahnamtliche Verfügung, die den Langwedeler Güterbahnhof als Tarifpunkt aufhob. Für kurze Zeit reaktiviert wurde er allerdings im April 1996, als für die Fa. Schröder in Völkersen mehrere große Landmaschinen per Bahn angeliefert wurden. In der weiteren Umgebung gab es zu diesem Zeitpunkt schon keine geeignete Ladestelle mehr; der Verdener Güterbahnhof war auch schon stillgelegt, dagegen waren die Anlagen in Langwedel noch funktionsfähig. Der Abbau der Gleise an der Rampe und an der Ladestraße bedeutete aber bald darauf das endgültige Aus für den Güterverkehr in Langwedel.

Ganz ohne Güterverkehr ist Langwedel dennoch nicht. Auf der Nordseite des Bahngeländes am Birkenweg gibt es noch die zentrale Müllverladestation für den Landkreis Verden. Dort wird an jedem Werktag der Inhalt der Müllwagen in Spezialgüterwagen umgeladen, die dann zur Müllverbrennungsanlage nach Bremerhaven befördert werden.

Der Schließung des Güterbahnhofs folgte auch der Abbau zahlreicher Gleise auf dem Gelände des Rangierbahnhofs. Seitdem verfügt der Bahnhof Langwedel nur noch über drei Hauptgleise und vier Überholungs- bzw. Rangiergleise.

Rationalisierungsmaßnahmen nicht immer kundengerecht

Bis zum Jahre 1975 war der Bahnhof Langwedel eine selbständige Bundesbahndienststelle, die von einem Bahnhofsvorsteher, zuletzt im Range eines Bundesbahnoberinspektors, geleitet wurde. ⁽¹⁷⁾ Der Bahnhof Etelsen hatte seine Selbständigkeit bereits früher verloren und war dem Bahnhof Langwedel zugeordnet worden. Die Bahnhöfe Langwedel und Etelsen gehören nunmehr zum Zuständigkeitsbereich des Bahnhofs Verden (Aller).

Der Bahnhof Etelsen dient nur noch dem Personenverkehr. Außer den beiden Hauptgleisen und einem Überholungsgleis sind keine weiteren Gleisanlagen mehr vorhanden. Der Güterverkehr ist bereits vor vielen Jahren eingestellt worden.

Der Abbruch des alten Etelser Bahnhofsgebäudes aus dem Jahre 1903 wurde am 15.12.1992 vollzogen, nachdem es jahrelang mit zugenagelten Fenstern und Türen einen unschönen Anblick geboten hatte und immer mehr verfallen war. Der Flecken Langwedel und der Dorfverein Etelsen hatten mehrmals einen Aufschub des beabsichtigten Abbruchs erreicht; letztendlich konnten sie diesen jedoch nicht verhindern, da auch sie für das heruntergekommene Gebäude keine sinnvolle Nutzung anbieten konnten. In Etelsen ist kein Bahnpersonal mehr beschäftigt.

Auf den Bahnsteigen sind Wartehäuschen als Wetterschutz aufgestellt. Ferner befinden sich dort Fahrkartenautomaten und eine Telefonzelle. (Fahrscheine und Auskünfte kann man auch in der Verkaufagentur Hesse, Etelser Bahnhofstraße 36, erhalten.) Auf den Bahnsteigen befinden sich Lautsprecher zur Information der Reisenden; die Ansagen werden vom Langwedeler Stellwerk aus getätigt.

Bei dem neuen Langwedeler Bahnhofsgebäude von 1978 handelt es sich um einen Zweckbau ohne Besonderheiten, dessen größter Teil für die umfangreichen technischen Anlagen des Stellwerks benötigt wird. Auf fremde Reisende macht der Bahnhof Langwedel einen wenig einladenden Eindruck.

Auf den Bahnsteigen und im Tunnel vermisst man die sonst auf Bahnhöfen üblichen Hinweisschilder über Ausgang, Zugang zu den anderen Bahnsteigen usw. Die Treppen sind nicht überdacht. Treppeinstufen und Handläufer sind daher ständig schmutzig und bei Regenwetter auch nass und glatt. Für Passanten stellen die Treppen bei Frost und Schneefall eine besondere Gefahr dar.

Die Pflasterung des großen Mittelbahnsteigs ist nur unzureichend; bei Regen bilden sich Pfützen auf dem Bahnsteig. Im Sommer wächst auf den Bahnsteigen Unkraut. Gebäude und Anlagen wirken ungepflegt. Der Warteraum, in dem jetzt nur noch Automaten aufgestellt sind, ist ein beliebter Treffpunkt und Aufenthaltsort für Jugendliche und soziale Randgruppen geworden, seitdem die Fahrkartenausgabe im Sommer 1993 für immer geschlossen und der Fahrkartenerwerb einem Reisebüro in der Ortsmitte übertragen wurde.

Mit dem im Herbst 1998 auf dem Mittelbahnsteig aufgestellten neuen Pavillon, dem sogenannten „roten Pluspunkt“, sollten die unhaltbaren Zustände beseitigt und vor allem den umsteigenden Reisenden mehr Sicherheit und ein wenig Bequemlichkeit geboten werden. Nach Ansicht des Chronisten ist durch diese teure Maßnahme jedoch keine wesentliche Besserung erreicht worden. Auch die übermannsgroße Skulptur auf dem Bahnsteig mit der Aufschrift „Willkommen“ hält er für überflüssig. In dem offenen gläsernen Pavillon mit einigen Sitzplätzen auf harten Metallbänken sind Fahrpläne und Tarifbestimmungen ausgehängt. Es gibt dort ferner einen Fahrkartenselbstbedienungsautomaten für die unterschiedlichen Fahrscheine und Reiseziele, den Fahrscheinentwerfer sowie ein Kartentelefon.

Öffentlicher Personenverkehr als Standortvorteil

Bahnmäßig ausgerichtet ist Langwedel vor allem auf die Großstadt Bremen mit dem Hauptbahnhof. Darüber hinaus ist der Bahnhof Sebaldsbrück in dem östlichen Bremer Stadtteil für den Berufsverkehr von großer Bedeutung. Die Züge nach Verden werden ab Langwedel nur von wenigen Berufstätigen regelmäßig benutzt; dagegen ist nach Verden ein reger Schülerverkehr zu verzeichnen. Nur ganz wenige Reisende sieht man in die äußerst schwach besetzten Züge nach Uelzen einsteigen oder aus der Richtung Uelzen in Langwedel ankommen, obwohl man seit dem Wiederaufbau der Strecke Uelzen – Salzwedel nun auch wieder über Uelzen nach Berlin fahren kann.

Die Schüler des in Dauelsen entstandenen großen überregionalen Schulzentrums sind allerdings auf die Omnibuslinie Bremen – Verden der Weser-Ems-Busverkehrs GmbH (WEB) angewiesen. Diese parallel zur Bundesbahnstrecke Bremen – Verden verlaufende Omnibuslinie mit zahlreichen Fahrten wird auch gut angenommen von den Einwohnern der bahnfern gelegenen Ortsteile Daverden und Cluvenhagen. Ein Manko stellt die fehlende Anbindung der Omnibuslinie an den Bahnhof Langwedel dar, die einen Übergang zwischen den Bussen und Zügen erschwert.

Seit dem 1.1.1991 ist der gesamte Landkreis Verden einbezogen worden in die Verkehrsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen. Inzwischen „Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)“ genannt, gehören dem Verbund sämtliche Verkehrsunternehmen mit öffentlichem Personennahverkehr in Bremen und in den Umlandkreisen an, somit u.a. auch die Deutsche Bahn AG, die Bremer Straßenbahn AG, die Weser-Ems Busverkehr GmbH und die Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH. Die verschiedenen Verkehrsmittel (Zug, Bus, Straßenbahn) können beliebig mit nur einem einzigen Fahrschein benutzt werden. ⁽¹⁸⁾

Der VBN ist bemüht, die Fahrpläne der einzelnen Verkehrsunternehmen noch besser aufeinander abzustimmen.

Bis zum 1.6.1991 bestand für Langwedel jahrelang nahezu unverändert das folgende recht dürftige Reisezugangebot:

	montags bis <u>freitags</u>	<u>samstags</u>	sonn- und <u>feiertags</u>
in Richtung Bremen	16	10	6 Nahverkehrszüge
	6	4	4 Eilzüge
in Richtung Verden	15	9	6 Nahverkehrszüge
	3	3	2 Eilzüge
in Richtung Uelzen	6	2	4 Eilzüge
insgesamt	46	28	22 Reisezüge

Hierunter befanden sich einzelne durchgehende Verbindungen nach Hannover – Bad Harzburg, Nienburg – Minden – Bielefeld – Hamm, Bremerhaven und Oldenburg – Norddeich/Wilhelmshaven.

Inzwischen wurde der öffentliche Personennahverkehr auf der Schiene im hiesigen Raum aber wesentlich verbessert.

Bereits mit dem ab 2.6.1991 gültigen Jahresfahrplan 1991/92 traten auch für Langwedel umfangreiche Fahrplanänderungen in Kraft. Die Anzahl der Reisezüge wurde dabei erheblich erhöht. Langfristig für alle Strecken geplant, wurde sowohl für die Strecke Bremen – Hannover als auch für die Strecke Bremen – Uelzen ein Reisezugverkehr nach Taktfahrplan mit festen, wiederkehrenden und deshalb leicht zu merkenden Abfahrtszeiten eingerichtet.

Mit Beginn des Jahresfahrplans 1992/93 am 31.5.1992 ist das Zugangebot weiter optimiert worden. Ferner sind die bisherigen Nahverkehrszüge ersetzt worden durch eine moderne „City-Bahn“⁽¹⁹⁾, die nach Taktfahrplan an allen Tagen von frühmorgens bis zum späten Abend stündlich, während der Zeiten des Berufsverkehrs sogar halbstündlich, zwischen Verden und Bremen-Vegesack pendelt.

Nach Uelzen fährt bis auf eine vierstündige Verkehrspause am Vormittag und Einschränkungen am Wochenende alle zwei Stunden ein Zug („RegionalBahn“)

Leider sind in Langwedel alle Eilzughalte (jetzt „RE“) der Strecke Bremen – Hannover entfallen. Damit besteht ab Langwedel keine umsteigefreie Zugverbindung mehr über Bremen oder Verden hinaus.⁽²⁰⁾

Seit dem 31.5.1992 wird der Bahnhof Langwedel wie folgt von Reisezügen bedient:

	<u>montags bis freitags</u>	<u>samstags</u>	<u>sonn- u. feiertags</u>
in Richtung Bremen	27	21	17 City-Bahn-Züge
	9	5	5 Eilzüge
in Richtung Verden	27	21	17 City-Bahn-Züge
in Richtung Uelzen	8	3	5 Eilzüge
insgesamt	71	50	44

Dieses gute Angebot besteht auch im Jahre 2004 noch nahezu unverändert; alle in Langwedel haltenden Züge heißen jetzt aber „RegionalBahn“.⁽²⁰⁾

Langwedel heute

Der mit dem Bau der Uelzener Bahn für kurze Zeit eingetretene wirtschaftliche Aufschwung Langwedels hat sich über Jahrzehnte nicht fortgesetzt. Die Erwartungen hinsichtlich eines weiteren raschen Wachstums haben sich nicht erfüllt. Zwischen den nahen Städten Verden und Achim konnte Langwedel sich nicht voll entwickeln und blieb somit bis zum II. Weltkrieg ein ruhiger ländlicher Flecken mit ca. 1.200 Einwohnern.

Nach 1945 waren zwar auch in Langwedel wie in den umliegenden Ortschaften zahlreiche Neubauten, vor allem der Vertriebenen, errichtet worden; eine überaus rege Bautätigkeit setzte jedoch erst nach der Bildung der Großgemeinde Langwedel im Jahre 1972 ein. Es sind neue Wohn- und Gewerbegebiete entstanden. Innerhalb von drei Jahrzehnten ist die Einwohnerzahl der Großgemeinde von 8.500 auf fast 15.000 gestiegen. Der Trend der vor allem aus der Großstadt Bremen zuziehenden Neubürger hält unvermindert an. Bei der Wahl ihres neuen Wohnorts Langwedel dürften für manche die günstigen und schnellen Zugverbindungen nach Bremen ausschlaggebend gewesen sein. Durch die rege Bautätigkeit nördlich der Bahnlinie ist der Bahnhof jetzt mitten im Ort gelegen, was seine Attraktivität sicher steigert.

Die Eisenbahn wird von den Langwedelern gern benutzt, besonders im Berufsverkehr nach Bremen. Seit moderne Doppelstockzüge während des Berufsverkehrs halbstündlich zwischen Bremen und Verden pendeln und dieses gute Verkehrsangebot durch die Regionalbahn-Züge Uelzen – Langwedel – Bremen noch verdichtet wird, sind wachsende Fahrgastzahlen zu registrieren. Seine frühere Bedeutung als Umsteigebahnhof hat der Bahnhof Langwedel dagegen fast völlig eingebüßt.

Anmerkungen und Erläuterungen

- (1) „Die Eisenbahnen im Königreich Hannover mit Einschluß der unter hannoverscher Betriebsverwaltung stehenden auswärtigen Bahnstrecke, insbesondere die Bahnhöfe derselben“ von A. Funk u. L. Debo, Wien 1852
- (2) Der Name „Hannöversche Staatsbahn“ war auch unter preußischer Regie noch längere Zeit gebräuchlich.
- (3) Die Wasserversorgung soll aber schon früh aufgegeben worden sein, weil das moorige Wasser angeblich für die Lokomotiven nicht geeignet war. Damit dürfte auch die Kohlenrampe mit den Anlagen zur Beladung der Lokomotivtender mit Kohle außer Betrieb genommen worden sein.
- (4) lt. Gleisplan aus dem Jahre 1873 (Kreisarchiv Verden)
- (5) Verdener Anzeigenblatt vom 4.7.1929
- (6) Verdener Anzeigenblatt vom 22.11.1874: „Die Stationen der Langwedel-Uelzener Bahn ... sind häufig weit ab von den Dörfern angelegt, so dass es den Beamten derselben fast unmöglich wird, sich Unterkommen zu verschaffen. Die Direction der Magdeburg-Halberstädter Bahn hat die Herstellung von Beamtenwohnungen beantragt. Außer in Bremen sind vorerst Häuserbauten auf den Stationen Brockhöfe, Munster, Emmingen, Frielingen und Langwedel in Aussicht genommen.“
- (7) Verdener Anzeigenblatt vom 28. u.29.11.1886: „Über den Verkehr der hiesigen Königlichen Verkehrsanstalten entnehmen wir dem Berichte der Verdener Handelskammer pro 1885 Folgendes:“ Bahnhof Langwedel:

	<u>angekommene Personen</u>	<u>abgegangene Personen</u>
I. Klasse	56	41
II. Klasse	1.223	1.241
III. Klasse	10.022	9.450
IV. Klasse	17.865	19.574
Militärpersonen auf Requisitionsschein	685	543
	29.851	30.849 Personen

	<u>angekommene Güter</u>	<u>abgegangene Güter</u>
Eilgut	12,62 Tonnen	52,28 Tonnen
Stückgut	288,26	148,96
Frachtgut (Quantitäten von 5 t)	166,84	45,07
Frachtgut (Wagenladungen)	1.603,95	2.333,22
Frachtfreies Betriebsdienstgut	7.628,90	609,53
	9.700,57 Tonnen	3.151,42 Tonnen

	<u>angekommenes Vieh</u>	<u>abgegangenes Vieh</u>
Pferde und Ponys	12	6
Füllen	50	157
Stiere und Ochsen	4	96
Kühe und Rinder	43	52
Kälber	21	443
Schweine und Ferkeln	1.017	6.730
Schafe und Lämmer	12	144
Ziegen	3	3
Gänse und Puter	500	86
Hunde	446	150

Einnahmen: Personenverkehr = 21.118 Mark
 Güterverkehr = 21.645 Mark
 Extraordinaria = 368 Mark

Haltestelle Etelsen: „Der Verkehr auf unserer Haltestelle war auch im Jahre 1885 ein reger, wie nachstehende Zahlen beweisen.“

	<u>angekommene Personen</u>	<u>abgegangene Personen</u>
I. Klasse	1	5
II. Klasse	111	97
III. Klasse	1.965	1.818
IV. Klasse	6.534	7.612
	8.611	9.532

2 Kälber und 60 Hunde sind angekommen, 59 Hunde abgegangen.

- (8) Vor 1874 wird der Einzugsbereich des Bahnhofs Langwedel sogar noch größer gewesen sein, denn auch das Gebiet um Ottersberg und Rotenburg war bis dahin ohne Eisenbahn.
- (9) s. Unterlagen des Kreisarchivs Verden
- (10) Verdener Anzeigenblatt vom 6.8.1912: Danach war der Güterschuppen schon lange nicht mehr ausreichend; zu klein war auch die Bahnhofshalle, besonders an Sonntagen drängten sich hier die Fahrgäste. Verdener Anzeigenblatt vom 9.6.1915: Der Erweiterungsbau des Empfangsgebäudes ist fast fertig.
- (11) Im Februar 1868 entgleiste im Förth ein Personenzug, angeblich wegen zu hoher Gegeschwindigkeit. Lokführer und Heizer wurden getötet, ein Postbeamter schwer verletzt. (Verdener Anzeigenblatt vom 06.02.1868) Langwedel, den 4. Februar 1879: „Auf der Langwedel-Uelzener Bahn entgleiste gestern Nachmittag zwischen hier und Gr. Linteln ein von Berlin kommender Güterzug in der Curve beim vierten Wärterhause jenseits Langwedel, wahrscheinlich in Folge davon, dass ein Wagenreif gesprungen war. Der beladene Wagen stürzte um . . .“ (aus: Verdener Anzeigenblatt)
- (12) „Das Gesicht des Krieges im Landkreis Verden – Frühling 1945“ (Sonderdruck 1984 Heimatkalender für den Landkreis Verden) S. 71
- (13) Als junger Schaffner auf dem Unglückszug wurde Bodo Schmieta, Uelzen, mit dem Verbrechen konfrontiert. An diesem Abend hatte Hans-Hermann Häfecker auf dem Bahnhof Langwedel Dienst; er konnte der Polizei wichtige Hinweise geben, die zur Ergreifung des Täters führten.
- (14) Hermann Bunke: „125 Jahre Eisenbahn Langwedel – Uelzen – Stendal“ in „Heimatkalender für den Landkreis Verden 1998“ Mit dem schon vor Jahren angekündigten Streckenausbau (Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 120 km/h u. Elektrifizierung) ist immer noch nicht begonnen worden.
- (15) Bahnamtlich wurde Cluvenhagen mit „K“ geschrieben.
- (16) Erst „CityBahn“, dann „StadtExpress“, jetzt „RegionalBahn“ - künftiger Name angeblich „Regio-Express“. Der „Eilzug“ wurde in „RegionalExpress“ umbenannt; den „Schnellzug“ hat der „InterRegio“ fast verdrängt; die Deutsche Bahn AG kündigt aber schon an, auch den IR ganz aufzugeben. Inzwischen sind schon zahlreiche IR in zuschlagpflichtige IC (InterCity) umgewandelt worden, so auch alle ehemaligen IR der Strecke Oldenburg – Bremen – Hannover – Leipzig.
- (17) Letzter Bahnhofsvorsteher in Langwedel war Dietmar Seesko
- (18) Der besondere VBN-Tarif gilt nicht nur im Landkreis Verden, sondern auch in den Städten Bremen, Bremerhaven, Oldenburg und Delmenhorst sowie in den Landkreisen Oldenburg, Ammerland, Wesermarsch, Osterholz und Diepholz, darüber hinaus in Teilen der Kreise Cuxhaven, Rotenburg und Nienburg (Eystrup, Hoya). Der Tarif zeichnet sich aus durch besonders niedrige Fahrpreise und günstige Angebote, ferner enthält er zahlreiche fahrgast- und familienfreundliche Bestimmungen, wie z. B. über die kostenlose Mitnahme weiterer Personen auf einem ZeitTicket oder über die Zulässigkeit der Benutzung eines EinzelTickets in verschiedenen Richtungen innerhalb der ersten 60 Minuten nach Entwertung.

(19) *wie Anm. 16*

(20) *Ab 15.12.2003 ist mit dem zusätzlichen Halt des RE 14423 Norddeich – Hannover auch in Etelsen (23.31 Uhr) und Langwedel (23.36 Uhr) die abendliche Taktlücke der Regionalbahn geschlossen worden .*

Ferner sind zahlreiche Fahrpläne der unterschiedlichsten Jahrgänge ausgewertet worden.