



Viele Strecken und damit auch Bahnhöfe im Oldenburger Land wurden in den vergangenen Jahrzehnten aufgegeben. Aber auch an den befahrenen Strecken gingen etliche Haltepunkte verloren. Unser Archivfoto entstand im Februar 1978 im früheren Bahnhof Oldenburg-Osternburg. BILD: NWZ ARCHIV/PETER KREIER

So dicht war das Netz nirgends im Land

BAHN Schienennetz der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn umfasste einst 691 Kilometer

Im kommenden Jahr feiert Oldenburg 150 Jahre „Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn“. Viele Strecken sind mittlerweile stillgelegt.

VON JÜRGEN SITTER

2016-03-09 NWZ
OLDENBURG – Das Eisenbahnnetz im ehemaligen Land Oldenburg hat sich über die Jahre zu einem dichten Netz entwickelt: Entstanden zuerst die Hauptstrecken nach Bremen, Wilhelmshaven, Leer (Neuschanz) und Osnabrück, kamen später etliche Nebenstrecken hinzu. Diese boten vielen kleinen Orten den „Anschluss an die weite Welt“. Landwirtschaftliche Güter, Tiere und Industrieprodukte gelangten schneller zu den Kunden. Um 1920 hatte das Land Oldenburg – bezogen auf die Einwohnerzahl – das dichteste deutsche Streckennetz. Die längste Ausdehnung betrug 691 Kilometer.

Die ersten Strecken

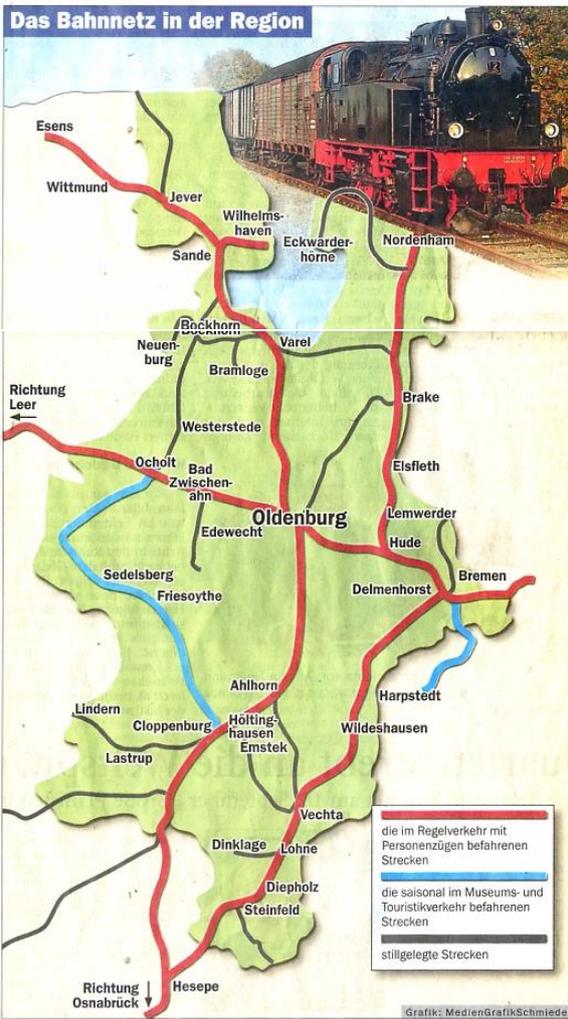
Im Jahre 1853 schlossen Oldenburg und Preußen einen Vertrag über das Ladegebiet ab, der die Anbindung per Bahn vorsah. Hannover fürchtete um seinen Einfluss im Nordwesten und verhandelte alle Bahnbaubestrebungen Oldenburgs. Erst 1866, als Hannover nach dem preußisch-österreichischen Krieg von Preußen annektiert worden war, wurden die Oldenburger Bahnpläne realisiert.

Am 15. Juli 1867 wurde die Strecke nach Bremen in Betrieb genommen, am 3. September desselben Jahres die Strecke nach Heppens (später Wilhelmshaven). Hierbei bestand die Besonderheit, dass diese Strecke von Preußen finanziert wurde. Vertraglich geregelt waren Kosten und Einnahmen, wobei Oldenburg später auf hohen Betriebskosten sitzen blieb. Daher strebte der oldenburgische Staat danach, dies zu ändern. Per Vertrag übernahm Oldenburg die Strecke ab 1914. Der Kaufpreis betrug damals 23 Millionen Mark – nachdem der Bau Oldenburg schon 13 Millionen Mark gekostet hatte – eine satte Rendite für Preußen.

Bis 1908 erfolgte der durchgehend zweigleisige Ausbau der Gesamtstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen. Nach heutigem Stand wird bis 2022 der Abschnitt bis Wilhelmshaven elektrifiziert.

Am 15. Juni 1869 wurde die

Das Bahnnetz in der Region



Strecke nach Leer in Betrieb genommen. Auch diese Strecke wurde zweigleisig geplant. Realisiert wurde dies aber (vorübergehend) nur zwischen Kayhäuserfeld und Bad Zwischenahn.

ihren Fortsetzung fand die Strecke im Abschnitt Ihrhove-Neuschanz (NL). Etwa 800 Meter baute die Großherzogliche Oldenburgische Eisenbahn (GOE) auf nieder-

ländischem Gebiet. Zum Sommerfahrplan 1992 begann auf der Strecke bis Leer der elektrische Betrieb. Wegen des erwarteten Mehrverkehrs an Güterzügen

wird immer wieder ein zweigleisiger Ausbau diskutiert.

Die längste Strecke ist die nach Osnabrück; die Oldenburgische Südbahn wurde in zwei Abschnitten 1875 und 1876 eröffnet. Die Strecke war wichtig im Güterverkehr, vor allem für Kohlezüge aus dem Ruhrgebiet zum Marinehafen Wilhelmshaven. Schon am 15. Oktober 1871 war die Strecke Sande-Jever eröffnet worden. Damit war der Nordwesten Oldenburgs ans Netz angeschlossen. Nicht zuletzt diente dies der Brauerei in Jever.

Wirtschaftlich wichtig für Oldenburg war die Unterweserbahn von Hude nach Nordenham. Der Hafen Brake war der wichtigste Hafen Oldenburgs; später kam Nordenham hinzu.

1890 war in Bremerhaven der Kaiserhafen im Bau. Die Transatlantikschnelle des Norddeutschen Lloyd (NDL) konnten dort nicht mehr festmachen. Für 30000 bzw. später 44000 Mark Pachtzahlungen des NDL an Oldenburg jährlich führen die NDL-Schiffe von 1890 bis September 1897 ab Nordenham Richtung New York und zurück. Hiermit fand der Bau der Hauptstrecken in Oldenburg seinen Abschluss.

Weitere Nebenbahnen

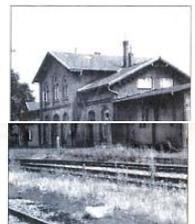
Das Land Oldenburg war vergleichsweise dünn besiedelt. Der Bau von Nebenbahnen schien daher wenig lukrativ zu sein. Trotzdem erhielten alle Amtsstädte und auch kleinere Gemeinden einen Bahnanschluss. Viele Strecken waren von lokaler oder regionaler Bedeutung, aber manche erhielten liebevolle Beinamen. So beispielsweise die Strecke von Delmenhorst nach Hesepe, die den Namen „Hasenbahn“ erhielt. Die letzte Bahnstrecke in Oldenburg war die am 1. November 1922 eröffnete Bahnstrecke von Delmenhorst nach Lemwerder. Mit der Vollendung des Baus dieser Nebenbahn fand der Bahnbau im Land Oldenburg seinen Abschluss.

In den 1970er Jahren wurden kurze Ergänzungsstrecken in Wilhelmshaven für den Ömschlag gebaut. Seitdem werden nur noch bestehende Strecken saniert – stattdessen wurden viele Strecken stillgelegt und abgebaut.

Hier und da sind Gebäude an stillgelegten Strecken erhalten. Das Bahnhofsgelände Loy besteht noch und befindet sich in Privatbesitz. Die Braker Bahn dort wurde allerdings schon 1976 stillgelegt.



Der Bahnhof erinnert an den früheren Haltepunkt in Etzhorn. Das Foto entstand 1970. BILD: ARCHIV/HERBERT SCHMIDT



In Ohmstede hielten einst Züge. Viele Bürger erinnern sich. Auch dieses Bild entstand 1970. BILD: ARCHIV/HERBERT SCHMIDT

Acht Bahnhöfe in der Stadt geschlossen

OLDENBURG/JS – Eine der bemerkenswertesten Bahnstrecken im Oldenburger Land war die von der Stadt Oldenburg nach Brake. Die Strecke erhielt kurz nach Inbetriebnahme am 1. Mai 1896 den Beinamen „Gummibahn“. Der moorige Untergrund zwischen Loy und Ovelgönne gab während der Fahrt immer wieder nach, und es musste bei laufendem Betrieb Sand für den Unterbau nachbeschafft werden.

Allein in der Stadt Oldenburg gab es um 1950 neben dem Hauptbahnhof acht weitere Bahnhöfe und Haltepunkte. Diese waren in Etzhorn, Ohmstede, Bürgerfelde, Ofenerdiek, Ziegelhofstraße, Wechloy, Osternburg und Krusenbusch. Heute ist die Wiedereröffnung einiger Stationen wie zum Beispiel Oldenburg-Ofenerdiek im Gespräch. Auch im wachsenden Stadtsüden an der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg-Osnabrück gibt es entsprechende Überlegungen.

Das Bahnnetz in der Region

