



Uwe Höft (v. l.), Herausgeber des Privatbahn Magazins, überreichte Heinz Badke anlässlich seines 90. Geburtstages die Stephenson-Medaille. Auch Badkes Nachfolger als EVB-Chef Christoph Grimm gratulierte und würdigte die Arbeit Badkes.

## Stephenson-Medaille für Heinz Badke

# Pionier der Privatbahnen

Das Privatbahn Magazin ehrt mit Heinz Badke einen Pionier der NE- und Privatbahnen mit der Stephenson-Medaille. Als Ingenieur aus dem Tiefbau kommend leitete er Bahnmeistereien und war Betriebsleiter, wurde schließlich Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB). In dieser Position leistete er Großes für den privaten Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr.

Anlässlich seines 90. Geburtstags wurde Heinz Badke Anfang Oktober in Bremervörde für sein Lebenswerk mit der Stephenson Medaille des Privatbahn Magazins geehrt. Badke kam 1976 als Betriebsleiter nach Bremervörde und war von 1981 bis Ende 1994 Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB). Die Übergabe der Medaille erfolgte im Rahmen einer kleinen Feier, die von der EVB ausgerichtet wurde. Badke ist der dritte Preisträger der Stephenson-Medaille. Das Privatbahn Magazin würdigt mit der Auszeichnung seinen Pioniergeist und seine Verdienste für die NE-Bahnen in Deutschland. So wird Badke häufig als „Vater der EVB“ bezeichnet, die 1981 durch die Fusion der Bremervörder Osterholzer Eisenbahn und der Wilstedt Zeven Tostedter Eisenbahn entstand. Für bundesweites Aufsehen sorgte 1991 die Übernahme von Strecken der Deut-

schen Bundesbahn in der Elbe-Weser-Region durch die EVB. Hier gab es zunächst sehr viele Widerstände in der örtlichen Bundesbahndirektion in Hamburg und auch vonseiten der Gewerkschaften zu überwinden. Erst nachdem sich Heinz Dürr in die Verhandlungen eingemischt hatte, kam Bewegung in das Projekt. Für eine D-Mark wurden die Strecken Bremerhaven/Wulsdorf – Bremervörde – Harsefeld–Hollenstedt, Hersedorf–Stade, Bremervörde–Zeven–Rotenburg sowie Rotenburg–Brockel übernommen. Das Streckennetz wuchs damit von rund 110 auf rund 286 Kilometer Länge. Gleichzeitig übernahm die EVB den Verkehr mit den alten Schienenbussen, die sie von der DB bekommen hatte, zwischen Stade–Bremervörde–Bremerhaven. In den folgenden zwei Jahren wurde dann die Strecke zwischen Bremerhaven Wulsdorf–Bremervörde–Hersedorf–Harsefeld–Buxtehude umfassend für den geplanten SPNV saniert. Notwen-

dig hierfür war die Integration der Buxtehude Harsefelder Eisenbahn in die EVB. Um einen rationellen Betrieb durchzuführen, wurden entlang der Strecke Rückfallweichen eingebaut. In Harsefeld entstand eine neue Weichenverbindung, sodass die Züge auf die Strecke nach Buxtehude gelangen konnten. In Bremervörde entstand ein neues Druckstellenstellwerk und die Zugleitung wurde hier konzentriert. Ein Großteil des Personals wurde übrigens in den neuen Bundesländern rekrutiert, sodass Lokführer und Fahrdienstleiter der ehemaligen Deutschen Reichsbahn einen sicheren Arbeitsplatz bei der EVB bekamen und teilweise noch heute bei der EVB im Dienst sind. Zur Betriebsaufnahme der Personenzugstrecke zwischen Bremerhaven (Hbf.) – Bremervörde – Buxtehude – Hamburg-Neugraben konnten zunächst vier Neufahrzeuge der Baureihe 628.4 beschafft werden. Die Fahrgastzahlen wuchsen auch dank des eingeführten Verkehrs im Stundentakt sehr schnell und übertrafen die Erwartungen aller Beteiligten weit. Insofern wurde hier Pionierarbeit für den modernen SPNV in Deutschland geleistet.

FOTO: THOMAS SCHMIDT

In den 1980er-Jahren wurde der Lokomotivpark für den Schienengüterverkehr bei der EVB erweitert. Die beige-roten V100-Lokomotiven, die von der Bundesbahn gekauft wurden, wurden zu einem weiteren Markenzeichen der EVB. Der Werbeslogan auf den Loks „Die Bahn – Umweltfreundlich – Energiesparend“ ist heute aktueller denn je. Die EVB war mit diesen Lokomotiven in den frühen 1990er-Jahren als eine der ersten Eisenbahnen in Deutschland auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn aktiv. So wurden unter anderem Fleischzüge und Containerzüge zwischen Bremerhaven–Bremervörde–Rotenburg–Verden sowie Kartoffelzüge aus dem Netz der EVB nach Wietzenborn befördert.

Zur Entlastung der Straßen von Lkw-Verkehr gab es schon sehr lange die Idee eines Container-Shuttle-Verkehrs zwischen Hamburg und Bremerhaven. Auch hier mussten erhebliche Widerstände überwunden werden, da der erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg Henning Voscherau sich vehement dagegen sträubte, dass die EVB die Gleise der Hafensbahn befährt. Letztlich ist es der EVB dann doch gelungen, das „Hafenmonopol“ zu knacken, sodass Mitte 1995 die ersten Containerzüge rollten.

Übrigens: Eine im Jahr 2004 eröffnete neue Verbindungskurve in Harsefeld wird im Unternehmen intern als sogenannte „Badke-Kurve“ bezeichnet. Auch die Abkürzung des Namens des Eisenbahnunternehmens wird hin und wieder uminterpretiert: So wird die EVB liebevoll auch schon mal als „Eisenbahn von Badke“ bezeichnet.

Nach wie vor interessiert sich Heinz Badke für den Eisenbahnverkehr in der

## Stephenson-Medaille

George und Robert Stephenson waren britische Eisenbahn pioniere.

Mit der Stephenson-Medaille würdigt das Privatbahn Magazin das Lebenswerk und herausragende Leistungen im Eisenbahnsektor. Die Entscheidung wird vom Beirat des Privatbahn Magazin getroffen. Erstmals wurde die Medaille 2019 verliehen.

Bisherige Preisträger:  
Günter Alsdorf (2019)  
Peter Hoop (2019)



Region und bringt sich mit seinem großen Sachverstand öffentlich in Diskussionen ein.

## Die Zukunft der EVB

Die Kommunen und das Land Niedersachsen haben mit der EVB einen echten Schatz für die Verkehrswende in der Hand. Diesen Schatz mit dem Streckennetz im Elbe-Weser-Dreieck muss man jedoch heben und die damit verbundenen Chancen nutzen.

Bis heute ist die EVB immer wieder positiv in den Schlagzeilen. Nach der erfolgreichen Erprobung zweier Wasserstofftriebwagen (Alstom iLint) werden diese modernen Wasserstoffzüge voraussichtlich ab Mitte 2022 bundesweit erstmalig bei der EVB in den Regelbetrieb gehen. Dazu ist es notwendig, die Bahnsteige im Netz der EVB zu verlängern. Zur Betankung der Fahrzeuge hat die Firma Linde in Bremervörde eine Wasserstofftankstelle für Züge gebaut.

Die Strecke zwischen Bremerhaven–Bremervörde–Zeven–Rotenburg soll elektrifiziert werden, sodass es eine

echte Umfahrmöglichkeit des teilweise überlasteten Bremer Knotens gibt. Dazu notwendig sind der Bau einer Kurve bei Rotenburg sowie weitere Kreuzungs- und Überholgleise, damit auch ausreichend Kapazitäten für den Güterverkehr zur Verfügung stehen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat diese Strecke für das Elektrifizierungsprogramm des Bundes (Ausbauprogramm Elektrische Güterbahnen) vorgesehen.

Aber auch die Reaktivierung der Strecken der EVB für den SPNV wird immer wieder diskutiert, wobei hier insbesondere die Eisenbahnstrecke zwischen Zeven und Tostedt (–Buchholz–Maschen) prädestiniert erscheint. Ohne die weitblickenden und visionären Aktivitäten von Heinz Badke als Geschäftsführer der EVB und seiner Nachfolger wären die meisten Strecken im Elbe-Weser-Dreieck abseits der Magistralen vermutlich für immer verloren gewesen.

Dafür gebührt großer Dank.

*Prof. Dr. Uwe Höft*

ANZEIGE

## Die Bentheimer Eisenbahn – ein starker Anbieter und professioneller Partner für den Schienengüterverkehr



Mit Tradition erfolgreich in die Zukunft

Unser engagiertes und motiviertes Team steht Ihnen gern zur Seite und berät Sie fachkompetent und lösungsorientiert. Fragen Sie uns, wir freuen uns auf Sie!

### Unsere Leistungen:

- Einzelwagen und Wagengruppen • Ganzzugverkehre
- Kombinierte Transporte • LKW Vor- und Nachläufe • Lokvermietung
- Werkstattleistungen • Wagenmeisterleistungen • Lotsendienste
- Laufverfolgung von Waggon- und Containertransporten



**BENTHEIMER  
EISENBAHN**

Bentheimer Eisenbahn AG  
Otto-Hahn-Straße 1  
48529 Nordhorn

Tel.: +49 5921 8033 0  
Fax: +49 5921 8033 11  
www.bentheimer-eisenbahn.de