

Theo Wiegmann

Planung für den Bahnhof Asendorf



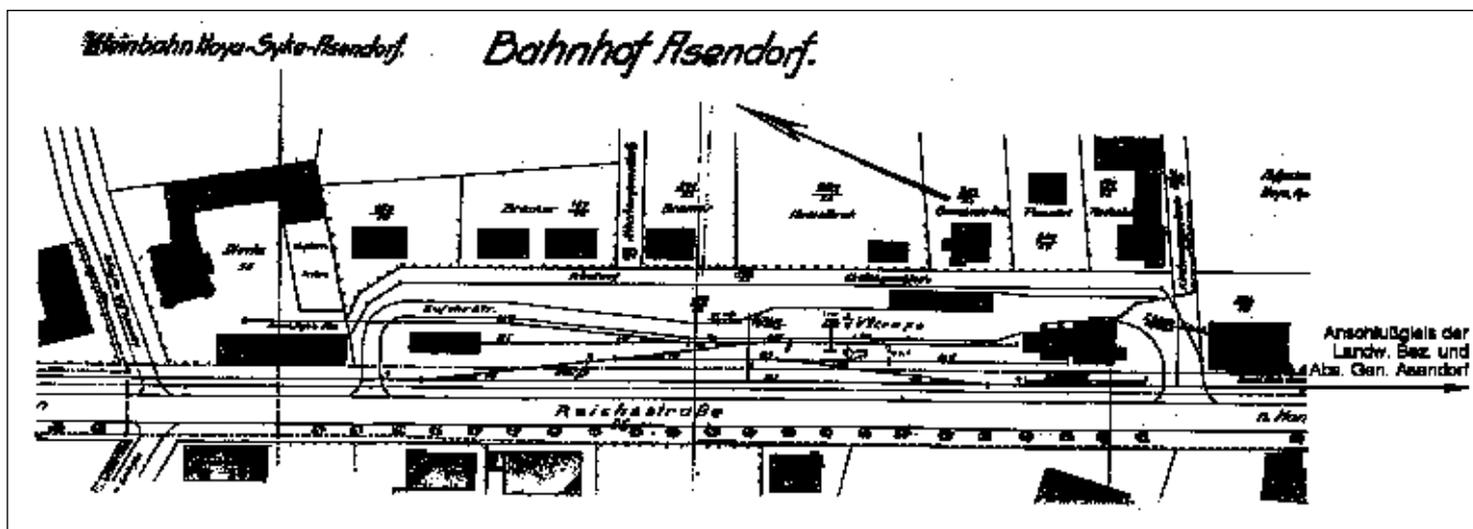
Geschichtlicher Abriss

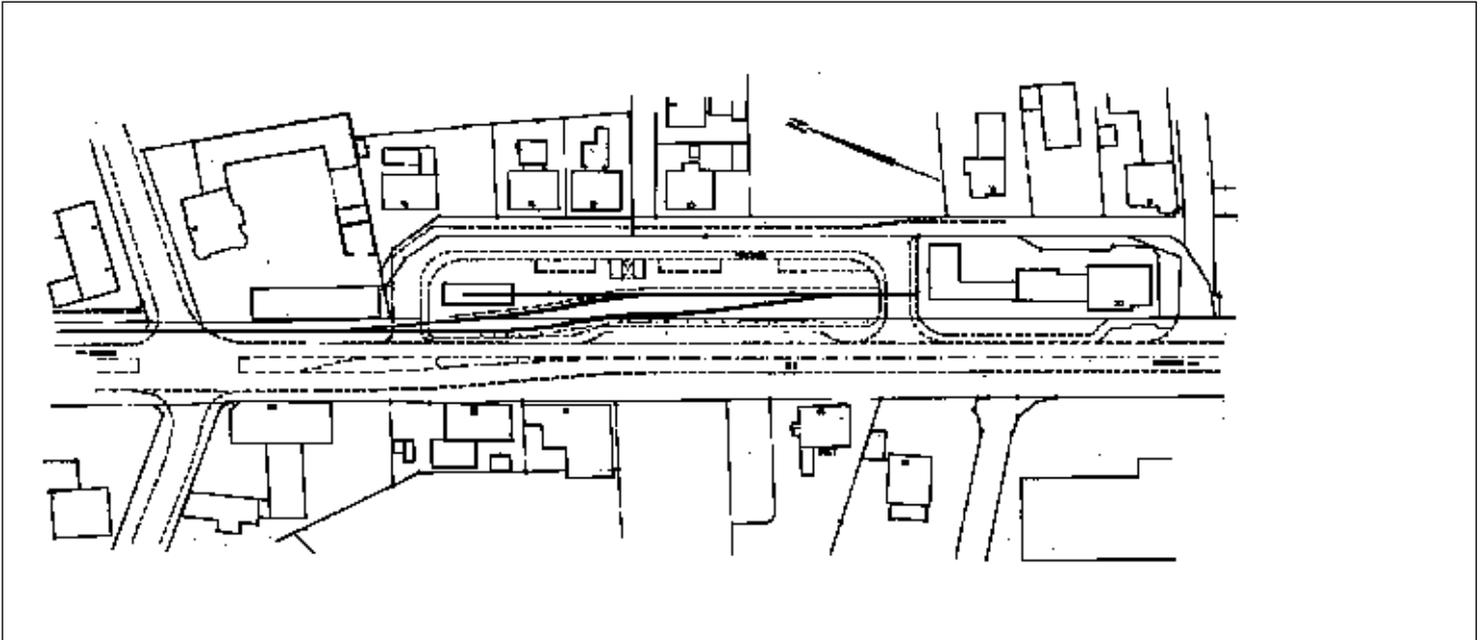
Der Bahnhof Asendorf der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (Klb HSA) wurde als Endpunkt der 8 km langen Meterspurstrecke von Bruchhausen-Vilsen am 5. Juni 1900 feierlich eröffnet und tags drauf der Zugbetrieb aufgenommen. Der Bahnhof hatte seine vorrangige Bedeutung für den Umschlag von landwirtschaftlichen Produkten wie Zuckerrüben, Kartoffeln und vor allem auch Schweinen, was auch eine Festigung der landwirtschaftlichen Betriebe bedeutete.

Der Personenverkehr war eher gering. Als Folge der Motorisierung der Landbevölkerung und u. a. damit verbundenen Niedergang der Kleinbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg stellte die Klb HSA am 29. Mai 1959 den Personenverkehr auf Omnibusse um. Der Güterverkehr wurde weiterhin betrieben, wobei in erster Linie der sogenannte Rollbockverkehr das Bild prägte.

Die 1966 in Bruchhausen-Vilsen als erste von vielen folgenden eröffnete Museums-Eisenbahn fuhr in den ersten drei Jahren nur zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg. 1969 nahm die Museums-Eisenbahn den Verkehr über Heiligenberg hinaus bis Asendorf auf. Zu diesem Zeitpunkt war der Bahnhof noch weitgehend im ursprünglichen Zustand in Betrieb.

Die mittlerweile in den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) aufgegangene Klb HSA stellte jedoch am 23. August 1971 den Schienen-Güterverkehr nach Asendorf ein. Damit stand das im Eigentum der VGH befindliche Bahnhofsgelände zur Disposition. Leider war es damals dem noch jungen DEV finanziell nicht möglich, das Gelände und das Bahnhofsgebäude zu erwerben. So blieb die damals vernünftigste Lösung: Den für die Museums-Eisenbahn betrieblich benötigten nördlichen Geländebereich mit dem historischen Lokomotivschuppen übernahm die Gemeinde Asendorf von den VGH und sicherte damit diesen Bereich für den Museumsbahnverkehr bis Asendorf. Fast eine Million Menschen dürften in den letzten drei Jahrzehnten als Besucher der Museums-Eisenbahn in die Gemeinde Asendorf gekommen sein.





Den südlichen Geländebereich mit dem Empfangsgebäude erwarb ein Privatinteressent, der die Bahnhofsgaststätte weiterbetrieb und bis heute zu einer zeitgemäßen Gaststätte mit Kegelbahn weiterentwickelte. Mit der Geländeaufteilung war auch ein erheblicher Rückbau der Gleisanlagen verbunden, so daß heutige Besucher die frühere Situation nur noch erahnen bzw. anhand alter Pläne erkennen können.

Die Güterverkehrsanlagen (Ladestraße, Verladekran und Güterwagengleise) wurden entfernt und in Personenverkehrsanlagen (Bahnsteig samt Umfahrgleis) umgebaut. 1976 wurde dann das kleine Fachwerkgebäude mit Fahrkartenausgabe und Toiletten erbaut und zum zehnjährigen Jubiläum des Museumsbahnbetriebes eröffnet. Mit der Aufstellung eines „Rollbockdenkmals“ sowie eines großflächigen Stationsschildes, Bepflanzungen und stabilen Umzäunungen wurden einige Verbesserungen des Gesamtbildes vorgenommen.

Einzig der Lokschuppen verblieb als historisches Gebäude der ausschließlichen Museumsnutzung. Dort wurde und wird zumeist der Wismarer Schienenbus T 41 geschützt abgestellt. In den letzten Jahren begann der DEV auch mit der schrittweisen Rekonstruktion des Übernachtungs- und Aufenthaltsraumes, in dem von 1900 bis zum Zweiten Weltkrieg die Kleinbahner übernachteten. Denn die damaligen Umlauf- und Dienstpläne für Fahrzeuge und Personale sahen einen dreitägigen Rhythmus mit je einer Übernachtung in Hoya, Syke und Asendorf vor.

Vorige Seite oben: Rollbockverkehr mit Lokschuppen und Bahnhofsgebäude eine Woche vor Einstellung des Güterverkehrs, 17. 8. 1971, Fotos: Gerd Schrammen

Unten: Lageplan 1942, M 1 : 2.000

Diese Seite oben: Bestandsplan 1991, M 1 : 2.000

Mitte: Stationsgebäude von 1976, Foto: Eberhard Kunst

Unten: Die Personenverkehrsanlagen des Bahnhofes Asendorf im heutigen Erscheinungsbild. Historisch ist allein der Lokschuppen. 30. 3. 2002, Foto: Wolfram Bäumer



Umbau des Bahnhofes Asendorf

Im Jahre 1991 wurde der DEV-Vorstand von der Gemeinde Asendorf gebeten, Planungen zur Verbesserung der dortigen Situation am Bahnhof zu entwickeln. Dieses traf mit Überlegungen zusammen, die bei DEV-Aktiven mit unterschiedlichen Zielsetzungen im Ansatz schon länger in der internen Diskussion waren. Im Februar 1992 wurden dem Bauausschuß der Gemeinde Asendorf als Eigentümerin des Bahnhofgrundstückes mehrere Alternativen einer Gleisplanung zur Verbesserung der betrieblichen Situation vorgestellt. Diese Planungen wurden jedoch dort als zu weitgehend abgelehnt.

Es erfolgte dann eine Erweiterung der Planungsaufträge dahingehend, daß die Gemeinde Asendorf ein in Bremen ansässiges Ingenieurbüro für Freiraumplanung mit der Planung zur Verbesserung des Umfeldes beauftragte, der DEV brachte parallel dazu seine Vorstellungen hinsichtlich der Gleisplanungen ein. In mehreren Schritten wurden die gemeinsamen Planungen nähergebracht und mehrfach in Asendorf zur Diskussion gestellt. Dabei wurde insbesondere vom DEV an die frühere Situation des Endbahnhofes erinnert.

Parallel zu dieser Einzelplanung für den Bereich Asendorf waren die mit dem Bau befaßten DEV-Aktiven in der vergangenen Dekade jedoch auch nicht unerheblich in die Grunderneuerungen der Strecke zwischen Heiligenberg und Asendorf, den Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen und zuletzt der Sanierung des Bahnhofgebäudes in Bruchhausen-Vilsen eingebunden. Nicht zuletzt auch deshalb, weil dort die Sicherung der jeweiligen Finanzierung durch die Beteiligten gegeben war und Planungen erfolgreich umgesetzt werden konnten.

In Asendorf konnte nach langjähriger Diskussion und Erstellung von letztendlich 12 Planvarianten im August 1998 ein grundsätzlicher Durchbruch erzielt werden. Der Asendorfer Rat beschloß die Errichtung eines Funktionsgebäudes nebst Änderungen bzw. Verbesserungen der Grünflächen und Ausstattung, eine neue Dacheindeckung des vorhandenen Fachwerkgebäudes sowie Sanierungsarbeiten am Lokschuppen nebst Rohbauarbeiten am dem Übernachtungsraum. Weiterhin stimmte der Gemeinderat der Gleisplanung grundsätzlich zu mit der Auflage, dafür ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz durchzuführen.

Die von der Gemeinde Asendorf beschlossenen Hochbaumaßnahmen wurden 1999 umgesetzt. Durch seinen Grundsatzbeschluß hatte der Asendorfer Rat dem DEV im August 1998 Planungssicherheit gegeben, nun konnte das förmliche Planfeststellungsverfahren vorbereitet werden. Dabei waren als Randbedingungen einerseits die Forderung der Gemeinde Asendorf nach weitestgehendem Erhalt des an der Bundesstraße 6 verlaufenden Längsparkstreifens zu beachten, andererseits die Forderung der unmittelbar betroffenen Anliegerin, die nach Süden zu entwickelnden Gleisanlagen nicht auf ihrem Grundstück zu planen.

Die Maßnahme wird im Erläuterungsbericht vom 22. 2. 1999 erläutert:

„Die Nutzlänge des Bahnsteiggleises im Bf Asendorf der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Spurweite 1.000 mm, hat die Kapazitäts-

grenze erreicht. Außerdem befindet sich das Umfahrgleis in einem baulich schlechten Zustand. Aus diesen Gründen wird im Zuge der Erneuerung die in beiliegendem Lageplan dargestellte Spurplanänderung vorgesehen, die die Verkehrssicherheit erhöht und die Betriebsabwicklung erleichtert.

Die Bahnsteiglänge wird hierbei auf 94 m vergrößert und das Umfahrgleis deutlich vom Bahnsteiggleis getrennt. Die Ermittlung des freizuhaltenden Lichtraumes erfolgt gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) einschließlich der erforderlichen Bogenzuschläge unter Berücksichtigung von Rollfahrzeugbetrieb. Das auf der Ostseite der Gleise vorhandene Betriebsgebäude mit Toiletten und Fahrkartenausgabe wird bei der Realisierung des in einer zweiten Baustufe vorgesehenen Ladegleises umgesetzt, da der erforderliche Abstand zum Gleis in gegenwärtiger Lage nicht erreicht wird. Das Betriebsgelände im Süden wird mit einem Zaun gegenüber dem parallel zur B 6 verlaufenden Gehweg abgegrenzt.

Der Bau der Gleise erfolgt mit altbrauchbaren Stoffen. Grundlage für die Ausführung sind die Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE).

Die Sicherung des BÜ mit der Straße HINTERM BAHNHOF im Norden erfolgt weiterhin durch Übersicht in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge. Im Süden erfolgt die Sicherung durch Posten. Einfahrende Züge halten vor dem BÜ. Eine Einbahnstraßenregelung für die Straße HINTERM BAHNHOF ist z. Z. noch nicht realisiert, allerdings ist durch Beschilderung ein Abbiegen von der B 6 im Süden für Kfz-Verkehr untersagt. Umlaufende Verkehre, wie Busse, fahren also im Norden ein und im Süden aus.

Die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen der Bundesstraßenverwaltung im Süden sowie die Einschränkung des Längsparkstreifens entlang der B 6 ist bereits mit dem Straßenbauamt Nienburg abgestimmt. Zusätzlich werden für das Lichtraumprofil im Bereich des Flurstückes 53/16 ca. 8 m² Grunderwerb erforderlich. Bauliche Maßnahmen erfolgen auf diesem Flurstück nicht. ...

Sämtliche Maßnahmen erfolgen auf z. Z. bereits als Betriebsgelände genutzten Flächen. Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen somit nicht.“

Das förmliche Planfeststellungsverfahren konnte im Jahr 2001 nach vorhergehenden Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange durchgeführt werden. Die Pläne wurden vom 28. 5. bis 27. 6. 2001 im Rathaus in Bruchhausen-Vilsen öffentlich ausgelegt. Da in der Anhörungsfrist nur eine unbegründete Einwendung von privater Seite einging, der trotz mehrfacher Aufforderung und Erinnerung seitens der Planfeststellungsbehörde jedoch keine Begründung folgte, konnte der Planfeststellungsbeschluß am 2. 10. 2001 ergehen:

„1. Planfeststellung

Auf Antrag des Deutschen Eisenbahnvereins e.V. als Betriebsführer der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf vom 15. Januar 1998 wird nach den §§ 18 – 20 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. 12. 1993 (BGBl. I Seite 2378, 2396) der Plan für die Umgestaltung der Bahnanlagen im Bereich des Bahnhofes Asendorf mit den in diesem Beschluß aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweisen festgestellt.

Gleichzeitig wird für die notwendige Verlegung des Fahrkarten- und Toilettengebäudes die Genehmigung nach § 3 Abs. 2 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) ausgesprochen. Gemäß § 75 VwVfG umfaßt die Planfeststellung auch die Baugenehmigung. (...)

2. Nebenbestimmungen und Hinweise

(...) Vor Einbau der Doppelweiche Nr. 2 sind der LEA die von einem anerkannten Sachverständigen für NE-Bahnanlagen vorgeprüften Ausführungunterlagen der Weiche (Weichenskizze, Lageplan, Verlegeplan, Weichenprüfkarte) zur abschließenden eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen. Der Sachverständige hat die Weiche vor dem Einbau abzunehmen

Vor Baubeginn des Bahnsteiges sind der LEA ein Lageplan und ein Querschnittsplan mit den erforderlichen Abmessungen und Angaben der baulichen Ausführung zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen.

Am Bahnsteigende an der Hallenecke (Lokschuppen) ist durch bauliche Maßnahmen oder durch Beschilderung ein Bahnsteigzugang bzw. der unberechtigte Durchgang von Personen zu unterbinden.

Vor Baubeginn des neuen Abstellgleises ist das auf dem Bahnsteig vorhandene Fahrkarten- und Toilettengebäude zu versetzen. Abweichend von den Angaben im Lageplan ist entsprechend § 13 Abs. 1 ESBO ein lichter Mindestabstand des Gebäudes zu den jeweiligen nächstgelegenen Gleisachsen von 2,30 m ohne Rollfahrzeugbetrieb bzw. von 2,70 m mit Rollfahrzeugbetrieb einzuhalten.

Das Umfahrgleis darf im Regelfall nur von umsetzenden Triebfahrzeugen befahren werden. Rollfahrzeugbetrieb ist hier nicht zulässig. Die Bereiche der Regellichtraumüberschneidungen von Umfahrgleis und Straße/Gehweg in Teilbereichen des Gehweges entlang der B 6 an den beiden Bahnübergängen mit der Straße HINTERM BAHNHOF sind entsprechend § 11 Abs. 11 ESBO durch Posten der Eisenbahn zu sichern. Die betreffenden Gefahrenbereiche sind zusätzlich optisch kenntlich zu machen.

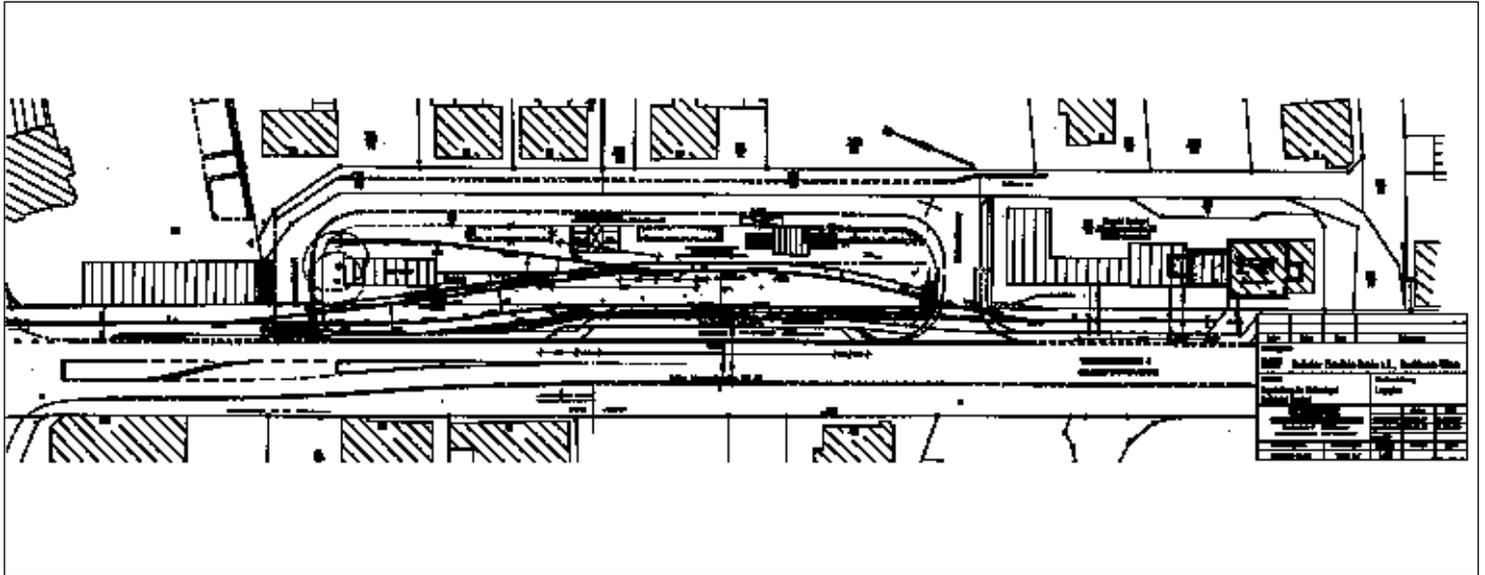
Der Vorwegweiser im Bereich des Parkstreifens am Umfahrgleis ist im Einvernehmen mit der Straßenmeisterei Vilsen zu versetzen, sofern der Regellichtraum nicht eingehalten werden kann.

Die Standorte der Zeichen 201 StVO (Andreaskreuze) am südlichen Bahnübergang mit der Straße HINTERM BAHNHOF sind an die geänderte Gleislage anzupassen.

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) ist bezüglich der geänderten Bahnanlagen zu ergänzen.

Vor Inbetriebnahme ist eine eisenbahntechnische Abnahme nach § 22 Absatz 2 des Gesetzes über Eisenbahnen und Bergbahnen (GEB) erforderlich. Diese ist bei der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA), Leonhardtstraße 11, 30175 Hannover, zu beantragen.

Von der geplanten Baumaßnahme sind Leitungen der Avacon AG und anderer Leitungsträger betroffen. Vor Beginn der Bauarbeiten hat sich die bauausführende Firma rechtzeitig mit den Leitungsträgern wegen der Lage und der Sicherung der betroffenen Leitungen in Verbindung zu setzen.



Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, wie Öl, Benzin oder Bremsflüssigkeiten und ähnliches (z. B. beim Betanken und Warten der eingesetzten Baufahrzeuge), d. h. bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten, ist erhöhte Vorsicht geboten. Beim Auslaufen wassergefährdender Stoffe besteht gem. § 172 Nieders. Wassergesetz (NWG) unverzügliche Anzeigepflicht bei der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Diepholz) oder bei der nächstgelegenen Polizeistation. Bei einem Schadensereignis sind zur Schadensminimierung unverzüglich die notwendigen Schutzvorkehrungen in die Wege zu leiten (Auffangen der ausgelaufenen wassergefährdenden Stoffe).

3. Kostenentscheidung

Der Antragsteller (der Deutsche Eisenbahnverein e. V. als Betriebsführer der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf) hat die Kosten des Planfeststellungsverfahrens zu tragen.

4. Begründung

Zur Verbesserung der Betriebsabwicklung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist geplant, im Zuge der Erneuerung die im Lageplan dargestellte Spurplanänderung durchzuführen. Im einzelnen wird auf die Ausführungen des Erläuterungsberichtes Bezug genommen.

Gemäß § 18 Abs. 1 AEG dürfen Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Das Planfeststellungsverfahren ist daher gemäß § 20 AEG durchgeführt worden.

Die Stellungnahme der Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben voraussichtlich berührt werden, sind eingeholt worden. Die Planunterlagen wurden mit Datum der Einleitung des Verfahrens vom 10. Mai 2001 den Behörden zugeleitet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 28. Mai 2001 bis einschl. 27. Juni 2001 im Rathaus der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen, Bauamt, Lange Straße 11, 27305 Bruchhausen-Vilsen, zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung der Planunterlagen wurde von der Gemeinde Bruchhausen-Vilsen durch Veröffentlichung in der Kreiszeitung Hoya am 19. Mai 2001 ortsüblich bekanntgemacht. (...)

Das beantragte Planungsvorhaben ist gemäß § 18 AEG notwendig und daher planfeststellungsfähig. Auf einer sachgerechten Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit beruht das beantragte Planfeststellungsvorhaben in der Fassung des Planfeststellungsbeschlusses. Somit ist die Planrechtfertigung festzustellen.

Die allgemeine Planrechtfertigung gemäß § 18 AEG ergibt sich vor allem aus dem Ziel und Zweck des Planungsvorhabens. Die Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen ist eine Eisenbahn des öffentlichen Rechts. (...)

Die verfügten Nebenbestimmungen sind erforderlich, um einen ordnungsgemäßen Bauablauf zu gewährleisten.

5. Einwendungen

Folgende Träger öffentlicher Belange äußerten keine Bedenken zu der geplanten Baumaßnahme: Bezirksregierung Hannover, Dezernate für Denkmalschutz, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Firmen Avacon AG, Deutsche Telekom AG, EWE AG, Kabel Niedersachsen/Bremen GmbH & Co. KG, der Landkreis Diepholz, das Straßenbauamt Nienburg (Weser) und der Wasserbeschaffungsverband SYKER VORGEEST. (...)

6. Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 1,3, 5 und 13 des Nieders. Verwaltungskostengesetzes i. V. m. § 1 der Allgemeinen Gebührenordnung (AllGO) sowie Nr. 65 Punkt 7.2.1.1.1 des Kostentaris (Anlage 2 zur AllGO). Die Höhe der Kosten ergibt sich aus dem gleichzeitig zugehenden Kostenfestsetzungsbescheid.

7. Hinweise

Eine Ausfertigung des Beschlusses einschließlich der festgestellten Pläne wird nach ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen lang in dem Flecken Bruchhausen-Vilsen ausgelegt. Mit Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluß allen Beteiligten gegenüber als zugestellt (§ 74 Abs. 4 Satz 2 und 3 VwVfG).

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von 5 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft; es sei denn,

er wird vorher auf Antrag durch den Träger des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens 5 Jahre verlängert (§ 20 Abs. 4 Satz 1 AEG).

8. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluß kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Hannover, Eintrachtweg 19, 30173 Hannover, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden.

Die Klage wäre gegen die Bezirksregierung Hannover, Am Waterlooplatz 2, 30169 Hannover (oder Postfach 203, 30002 Hannover), zu richten. “

Die Umsetzung der Planung wird erst erfolgen können, wenn dieser Planfeststellungsbeschluß unanfechtbar sein wird. Darauf wurde vom DEV-Vorstand im Rahmen der Berichte zu den vergangenen Mitgliederversammlungen verschiedentlich hingewiesen. Weiterhin ist natürlich die Sicherstellung der Finanzierung durch die Beteiligten eine wesentliche Randbedingung.

Der DEV-Vorstand beabsichtigt die Realisierung eines ersten Bauabschnittes mit der Verlängerung der Gleisanlagen nach Süden auf das der Bundesrepublik Deutschland gehörende Straßengrundstück der Bundesstraße 6, entsprechende Vereinbarungen wurden weit im Vorfeld bereits von den zuständigen Verwaltungen geschlossen.

Ein späterer zweiter Bauabschnitt wird dann die Herstellung eines Abstellgleises östlich des Lokschuppens nebst dafür erforderlicher Doppelweiche sowie Umsetzung des vorhandenen Fachwerkgebäudes sein. Dabei sollte eine behindertengerechte WC-Einrichtung den zeitgemäßen Standard bilden. Die Gemeinde Asendorf hat bereits signalisiert, bei der Suche nach öffentlichen Fördermitteln den DEV zu unterstützen.

Der DEV-Vorstand legt Wert auf die Feststellung, daß es sich bei den geplanten Maßnahmen nicht um die Wiederherstellung der früheren Situation handeln kann, es wird eher die betriebliche Situation erheblich verbessert. Vielleicht mag es in der Zukunft glückliche Randbedingungen geben, die eine Wiederherstellung der früheren Situation des Bahnhofes Asendorf erlauben.

Wolfram Bäumer

Visionen für den Bahnhof Asendorf

Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums ist in diesen Tagen in ihre 37. Fahrseason gestartet und damit das älteste lebendige Freilicht-Verkehrsmuseum in Deutschland. Man könnte meinen, daß nach so langer Betriebszeit das Wesentliche erreicht wurde, die maßgebenden Projekte abgeschlossen sind und für die Zukunft höchstens ein paar Lücken zu füllen wären. Aber weit gefehlt: Der Bahnhof Asendorf bietet uns für die nächsten Jahre noch so viele Chancen, daß wir hier noch ein gewaltiges Projekt „auf der Schippe haben“, wenn wir es nur wollen. Im Folgenden seien Visionen und Chancen ausgeführt. Der Beitrag mag als Anregung verstanden sein, er soll bewußt provozieren: zu Widerspruch, konstruktiver Diskussion oder besser noch zu Kreativität, eigenen Visionen und Engagement in der Sache.

Im Voranstehenden hat DEV-Vorstandsmitglied Theo Wiegmann einen Überblick über den heute erreichten Stand der seit rund einem Jahrzehnt betriebenen Planungen dargestellt. Die Planungen und die Diskussionen darum fanden und finden in einem politischen Raum statt, der von vielen interessierten Asendorfer Bürgern – aber auch von

Bruchhausen-Vilsener Bürgern und Museums-Eisenbahnern – mit großem Interesse verfolgt wird und nicht immer so frei von Emotionen ist, wie die betont sachliche Darstellung in den Seiten zuvor.

Der in dieser umwerfenden Höhe wohl von keinem der Beteiligten ernsthaft erwartete Erfolg, den die

Wiederintegration des Bahnhofsgebäudes in Bruchhausen-Vilsen in die Ausstellung des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums mit sich gebracht hat, legt jetzt nahe, daran gedanklich anzuknüpfen und Visionen für den Bahnhof Asendorf zu entwickeln.

Rückblende: Die Wiederintegration des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen

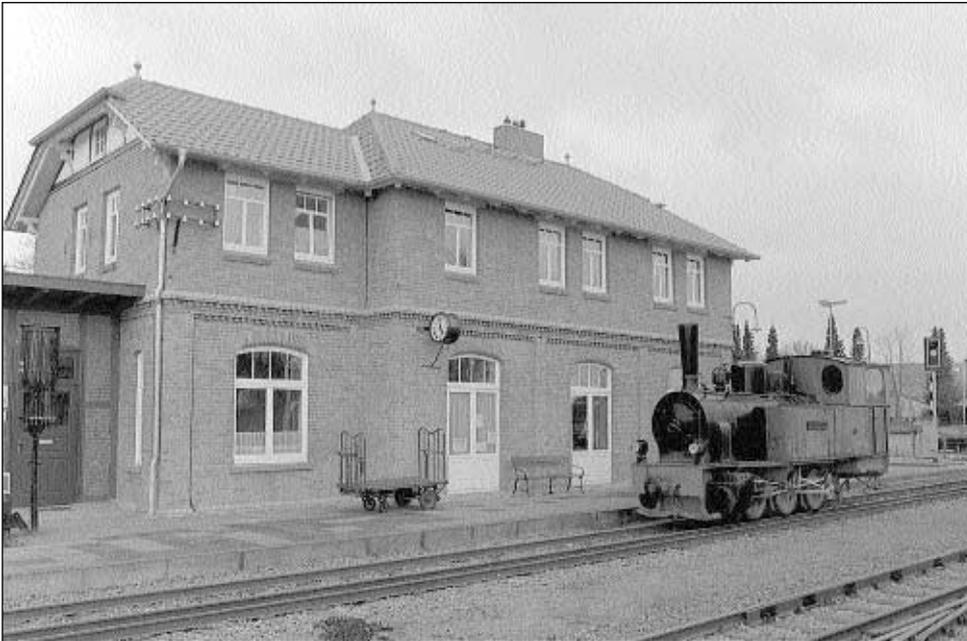
Der Autor kann sich noch sehr gut an das verständnislose „Kopfschütteln“ unter den Museums-Eisenbahnern erinnern, als vor 20 Jahren „gesponnen“ wurde, irgendwann einmal in Bruchhausen-Vilsen die Züge wieder am historischen Bahnsteig abfahren zu lassen und eines noch fernerer Tages sogar das Bahnhofsgebäude mit Fahrkartenausgabe und Güterschuppen für die Museums-Eisenbahn zu nutzen. Gedacht war, den Güterschuppen oder die Räume der Bahnhofsgaststätte als Raum für Sonderausstellungen (Uniformen, Fahrkarten etc.) umzuwidmen.

Jahrelang passierte nichts, außer daß die Spinner den anderen auf die Nerven fielen. So setzte Ende der 1980er Jahre ein Prozeß ein, dessen wahre Ziele zu Beginn weder richtig bekannt noch von den damals Handelnden wirklich angestrebt wurden. Betriebliche Zwänge und verschlissene Materialien bildeten den äußeren Anlaß, die Gleisanlagen des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen zu verändern. Damit wurde erreicht, daß die Museumsbahn-Züge seit 1995 wieder vor dem Bahnhofsgebäude Bruchhausen-Vilsen abfahren konnten und der erste Teilschritt umgesetzt.

Doch war das Bahnhofsgebäude Bruchhausen-Vilsen nicht von guter Substanz und vermittelte auch kein Bild, das zu den hervorragend restaurierten Fahrzeugen des Kleinbahn-Museums gepaßt hätte. Der Zug fuhr zwar vor einem Bahnhof ab, blieb aber ein Fremdkörper vor dem Gebäude. Gegen Ende der 1990er Jahre konnte mit der Sanierung des Baukörpers verbunden mit einer behutsamen Rückführung der Raumaufteilungen auch dieser Teilschritt umgesetzt werden.

An eine professionell betriebene Bahnhofsgaststätte, die ein Gastwirt aus eigenem Interesse praktisch in die Ausstellung des Kleinbahn-Museums einfügt und damit zugleich die Ausstellungseinheit „Bahnhofswirtschaft“ vermittelt und als Museums-Bistro für das leibliche Wohl der Besucher sorgt, wie es die Familie Bomhoff und ihre Mitarbeiter umsetzen, haben vor 20 Jahren selbst die „Spinner“ nicht zu hoffen gewagt. Die zu Ostern 2001 eröffnete und jetzt seit einem Jahr bestehende Bahnhofsgaststätte stellt mit ihrem gastronomischen Angebot in Verbindung des Museums-Ambientes weit über die Fahrtage der Museums-Eisenbahn hinaus einen attraktiven Anlaufpunkt in Bruchhausen-Vilsen dar.

Zwanzig Jahre lang wurden „dicke Bretter gebohrt“, bis aus der Vision ein Erfolg werden konnte. Der Kreis der daran Mitwirkenden ist sicher viel größer, als zu vermuten: DEV-Vorstandsmitglieder und aktive Museums-Eisenbahner gehörten auf jeden Fall dazu. Aber auch unter den Bürgern Bruch-



hausen-Vilsens sowie in Rat und Verwaltung war streckenweise viel Verständnis für Visionen und Mut, das Erforderliche zu tun, erforderlich. Daß dazu im Flecken Bruchhausen-Vilsen viel Kreativität, ein paar gute Ideen und politisches Gespür gehörten, dürfte klar sein. Diese Leistungen in ihrem Umfang wirklich zu ermessen, ist dem Autor nicht möglich. Statt dessen legt das Erreichte viel beredteres Zeugnis ab über den Erfolg der Beteiligten, an dem sich nun alle freuen können.

Und doch ist das Projekt noch nicht abgeschlossen, es sollen folgen: Umbau der Straßen-Kreuzung, Wiederrichtung eines Stall- und Toilettengebäudes und Wiederaufbau eines Lokschuppens mit Drehscheibe. Niemand muß heute bedauern, daß manches davon wohl nicht mehr in diesem Jahrzehnt erreicht wird, zumal der 2001 erreichte Stand bereits einen großartigen Erfolg repräsentiert: Bruchhausen-Vilsen hat wieder einen Bahnhof, der sich in Ortsbild und -Funktion (ZOB) optimal einfügt und als Anlaufstelle des Kleinbahn-Museums sowie seiner sozialen Verträglichkeit einen wertvollen Bestandteil „weicher Standortfaktoren“ für den Wirtschaftsstandort ausübt. Bruchhausen-Vilsen darf zu Recht ebenso stolz auf seinen neuen/alten Bahnhof sein wie vor 100 Jahren!

Ist dieser Erfolg in Asendorf möglich?

Auch Asendorf hat einen reizvollen Ortskern und Bürger, die ihre Gemeinde lieben. Und auch Asendorf ist ein wichtiger Betriebspunkt der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Des-

halb ist nicht zu erkennen, daß nicht auch Asendorf durch die wahrhaftige Integration der Museums-Eisenbahn in die Gemeinde aufgewertet würde. Schon in der Vergangenheit hat die Gemeinde Asendorf immer mitgemacht, wenn es ernst wurde, wie Theo Wiegmann im Beitrag zuvor erläutert. Daran anknüpfend lassen sich Visionen für einen ebenfalls neuen/alten Asendorfer Bahnhof entwickeln.

Visionen sollen langfristige Ziele beschreiben, nicht damit diese sogleich umgesetzt werden, sondern damit bei kurzfristig anstehenden Maßnahmen geprüft werden kann, daß jeder Schritt – und sei er noch so klein – zu den Zielen hin führt und nicht davon weg.

Bereits am 17. 9. 1994 hat die Museums-Eisenbahn den 1-Millionsten Besucher nach Asendorf gebracht, und der Trend ist ungebrochen. Den wenigsten dieser Besucher war es vergönnt, ihren Besuch in Asendorf mit irgendeinem ansprechenden Erlebnis zu verbinden. Den allermeisten blieb nichts weiter übrig, als das Umsetzen der Dampflok so-

wie die vielen über die B 6 preschenden Autos zu beobachten. So waren die meisten eher froh, wenn es bald wieder mit dem Dampfzug nach Bruchhausen-Vilsen zurückging.

Das dürfte aus Tourismussicht – gelinde gesagt – als verpaßte Chance einzuordnen sein. Andere Orte wären froh, wenn so viele Menschen durch einen Partner in ihre Orte kämen und müssen statt dessen erhebliche eigene Anstrengungen aufbringen. Dagegen müssen in Asendorf für Besucher lediglich Reize geschaffen werden, einen Zug zu überspringen und erst später nach Bruchhausen-Vilsen zurückzukehren. Diese Reize könnten bestehen aus:

- ansprechendes Bild des Bahnhofsumfeldes
- Spaziergang durch den Ort
- Gastronomisches Angebot für Besucher
- Museums-Vorführungen
- kulturelle Anreize
- temporäre Angebote

Was das heißt, sei im folgenden ausgeführt.



Die Bilder dieser Doppelseite verdeutlichen den Unterschied zwischen den Bahnhofsanlagen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf. Zwar stellen beide betriebssichere Personenverkehrsanlagen dar, sie unterscheiden sich aber hinsichtlich ihrer Aussagekraft innerhalb der Ausstellung des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums.

Links das restaurierte und mit einer an das Museum angepassten Bahnhofsgaststätte versehene Bahnhofsgelände Bruchhausen-Vilsens, das mittlerweile einen vollintegrierten Bestandteil von Sammlung und Ausstellung des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums darstellt.

S. 32 oben: Nach dem Umsetzen präsentiert sich Denkmallokal BRUCHHAUSEN vor dem Bahnhofsgelände, 9. 2. 2002, Foto: Uwe Franz

S. 32 unten: Blick in den für das Museum reaktivierten Güterschuppen Bruchhausen-Vilsen, 17. 6. 1995, Foto: Wolfram Bäumer

Rechts die Situation in Asendorf vor 20 Jahren.

S. 33 oben: Die Fahrgäste sind ausgestiegen, suchen aber etwas Unterhaltsames zur Überbrückung der Wartezeit bis zur Rückfahrt des Zuges nach Bruchhausen-Vilsen.

S. 33 unten: Fototermin für den 300.000. Fahrgast (der Junge) der Museums-Eisenbahn am 24. 6. 1979. Bis heute hat die Museums-Eisenbahn weit mehr als 1 Mio Besucher in den Bahnhof Asendorf gebracht. Fotos: Eberhard Kunst



a) Ansprechendes Bild des Bahnhofsumfeldes

Die mit den Dampfzügen und Triebwagen nach Asendorf kommenden Fahrgäste sind Museums-Besucher und durch die Fahrt mit historischen Fahrzeugen sowie den sehenswerten Bahnhofsanlagen in Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg eingestimmt. Ihre Erwartungshaltung für die Ankunft am Endpunkt der Zugfahrt dürfte auf einen vergleichbaren historischen und in die Museumsausstellung einbezogenen Bahnhof zielen.

Die heutigen Gleisanlagen, das niedliche Fachwerkgebäude und das direkte Umfeld mit Grünanlagen, Rollbock-„Denkmal“ sowie dem „bombensicheren“ Stationsschild schräg zur B 6 entsprechen derartigen Erwartungen sicher nicht, auch wenn vermutlich die wenigsten Betrachter die empfundenen Defizite exakt beschreiben könnten. Damit sollen der gutgemeinte Ansatz und die liebevolle Pflege der bisherigen Anlagen natürlich nicht diskreditiert werden. Es ist gut, daß durch diese

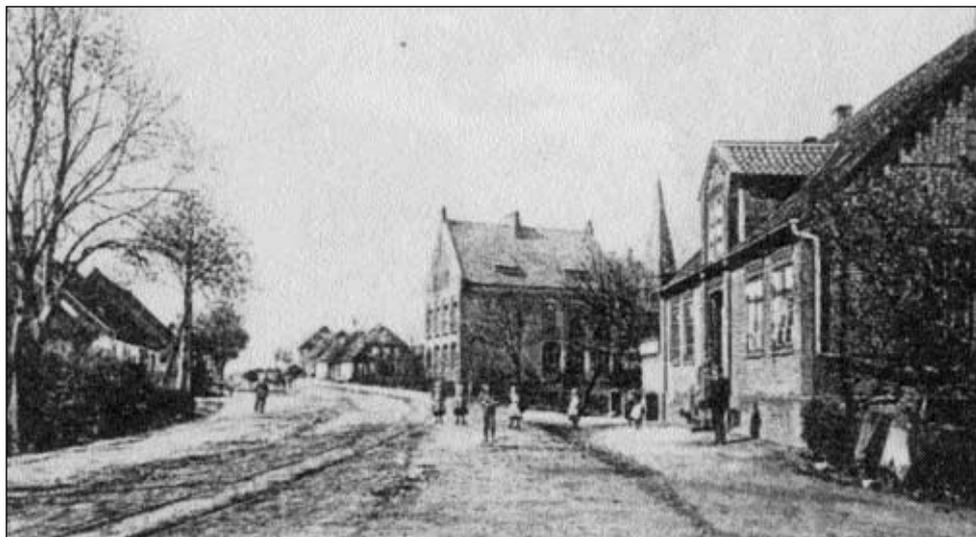
Bemühungen das Bahnhofsfeld von Bebauungen frei gehalten werden konnte.

Die Gebäude rings um den Bahnhof sind sogar schon passend: Die alte Post, der Komplex des ehemaligen Gleisanschlusses Dierks und die Wohnhäuser an der Nordostseite und manches andere Gebäude mehr umrahmen den Bahnhof mit einem schönen Ambiente. Mit dieser „Erdung“ ist Asendorf gegenüber Bruchhausen-Vilsen eindeutig im Vorteil, wo der historische Bahnhof zwischen Supermärkten, Fahrzeug- und Industriehallen eingerahmt den Kontakt zum Ortsbild nur noch über die „Brücke“ der Viehhandlung Witte hält (wo in Bälde ein Netto-Markt entstehen soll).

Schon mit der jetzt anstehenden Planung für der Umbau des Bahnhofes wird bereits eine erhebliche Verbesserung erreicht: Das Gleisbild wird glaubhafter und die Gleise und damit die Zugfahrt enden nicht mehr vor einem Gebäude, sondern weisen in den Ort Asendorf hinein. Oder anders gesagt: Das Bahnhofsgebäude wird nicht mehr einen Sperrriegel zwischen den Besuchern und dem Ort bilden, sondern sich optisch den Besuchern öffnen, die zugleich den Blick frei bekommen zum Ortskern hin.

Für die spätere Zukunft – abgehoben von der momentanen Planung – ist aus Museums-Sicht eine behutsame Rekonstruktion des vormaligen Bahnhof-Gleisplanes einschließlich eines Ladegleises für den historischen Güterverkehr anzustreben. Bis dahin könnte das Kleinbahn-Museum ein oder zwei restaurierte Güterwagen in Achse des künftigen Gleises neben dem Lokschuppen aufstellen und so – zumindest von weitem – den Eindruck einer vorhandenen Güterverkehrsanlage vermitteln.

Der einstmals für die Besucher der (inzwischen geschlossenen) Post gebaute Kfz-Abstellstreifen neben der B 6 wird mittlerweile von Lkw genutzt, die dort das Sonntags-Fahrverbot verbringen. Brummi-Treff zu werden, dürfte kaum im Asendorfer Interesse liegen. Deshalb hat vermutlich schon bald der Ort selbst ein Interesse daran, diese Fläche der Museums-Eisenbahn zu übertragen, damit dort für einen Bahnsteig und Bahnsteiggleis Platz entsteht. Damit wäre der historische Zustand wiederentstanden, als Fahrgäste bei der Ankunft in Asendorf in den Ort hineinschauen konnten (s. Foto links).

**b) Spaziergang durch den Ort**

Der Ortskern Asendorfs besitzt eine Menge Reize und eignet sich für Spaziergänge. Was fehlt, sind das Wissen der Besucher um diese Möglichkeiten und eine attraktive Überleitung vom Bahnhof zum Ortskern. Zwar öffnet die Bundesstraße 6 den Blick vom Bahnhofsgebäude zum Ort hin, ist aber als Kfz-gerechte breite Asphaltwüste alles andere als zum Spaziergang einladend. Der „Schleichweg“ hinter den Häusern zur Kirche ist dagegen zu unauffällig, um ihn ohne Ortskenntnis zu begehen. Hier gilt es Anreize zu schaffen, die Museumsbesucher zu einen Spaziergang in den Ort animieren würden.

Das Luftbild und zwei Ansichtskarten zeigen die vormalige Situation des Bahnhofs Asendorf vor rund 50 und 100 Jahren. Gut zu erkennen ist die Breite des Straßenraumes, die Platz für Bäume läßt und damit die Chance bietet, neben der Verkehrswüste B 6 mitten durch den Ort seitlich noch „Lebensraum“ für Spaziergänger vorzuhalten.

c) Gastronomisches Angebot für Besucher

In Ergänzung zu den beiden bereits skizzierten Entwicklungspunkten wäre selbstverständlich das gastronomische Angebot am Bahnhof und im Ort besser auf die Besucher und ihre Bedürfnisse auszurichten. Gemütliches draußen-Sitzen in stilvoller Atmosphäre kann heute keine der in Bahnhofsnähe liegenden Gaststätten bieten. Die Bundesstraße 6 mit ihrem Durchgangsverkehr steht dem (noch) entgegen. Selbst zum Einkehren laden die Gaststätten nur Eingeweihte bzw. nach Überwindung von „Hemmschwellen“ ein: Vom Dampfzug aus zu sehen ist eine Gaststätte, zu der aber nicht nur kein Fußweg hinführt, für die sogar die B 6 überquert werden muß. Die Bahnhofsgaststätte und erst recht die für größere Gästezahlen am besten geeignete Gaststätte Uhlhorn liegen nicht im Blickfeld bzw. erfordern einen Spaziergang entlang der unattraktiven Bundesstraße (s. o.).

Die drei Gaststätten werden von Inhabern bewirtschaftet, die der Museums-Eisenbahn positiv verbunden sind, einfallenden Aktiven und gesitteten DEV-Mitgliedern zu Hauptversammlungen immer offen stehen und z. T. auch im Fahrplan durch ein Inserat auf sich aufmerksam machen. Die geschilderten negativen Eindrücke haben sie nicht nur nicht zu verantworten, sondern müssen sie ebenso erleiden wie unsere Museums-Besucher. Somit läßt sich die gastronomische Situation auch nicht punktuell durch die Aktivitäten eines Wirts verbessern, sondern erfordert eine gesamte positive Weiterentwicklung des Bahnhofsumfeldes.

d) Museums-Vorfürhungen

Auch die Museums-Eisenbahn kann in Asendorf mehr tun: Die betrieblichen Vorgänge, Umsetzen der Lokomotive an das andere Zugende, Legen von Handweichen, Geben von Rangiersignalen durch sicht- und hörbare Signale, Ab- und Ankuppeln, Ausführen der Bremsprobe, all das ließe sich nicht nur vorführen, sondern auch Interessierten erläutern. Immerhin unterscheiden sich diese Vorgänge mittlerweile sehr stark von den vergleichbaren Vorgängen bei heutigen modernen Eisenbahnen, wo Fahrgäste derartige Aktionen kaum noch mitbekommen.

Weiterhin ließe sich auch die Regelung der Zugfolge als eines der grundlegenden Elemente für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erläutern, in dem die Zuglaufmeldungen in Abstimmung mit dem Zugleiter vorgeführt würden. Wer weiß heute noch, daß dieses Verfahren gestützt auf dem damaligen High-Tech-Produkt Telefon vor 120 Jahren von der Flensburger Kreisbahn eingeführt wurde?



Oben und Mitte: Vergleich der Ansichten des Bahnhofsgebäudes Asendorf im Laufe der letzten 100 Jahre, Mitte: 18. 9. 1994, Foto: Wolfram Bäumer

Unten: Nett mitten im Ort gelegen bietet sich ein leerstehendes Ladenlokal geradezu an, als Café Anlaufpunkt für Besucher und Spaziergänger zu werden. 30. 3. 2002, Foto: Wolfram Bäumer



Wenn wieder ein Ladegleis zur Verfügung steht, lassen sich auch Güterverkehrsaktivitäten vorführen, wie es in Heiligenberg und neuerdings auch in Bruchhausen-Vilsen viele begeisterte Zuschauer und Mitmacher findet. Ganz am Ende der Liste von Visionen steht die Wiedererrichtung eines Umladekranes, wie ihn die Kleinbahn HSA in Asendorf jahrelang für einen rationellen Rübenumschlag nutzte. Vorführungen dieser besonderen Umschlagweise, wie er in Asendorf so typisch war, wäre eine höchst attraktive und lehrreiche Vorführung für die Besucher (s. Fotos links).

e) Kulturelle Anreize

Schon heute nutzt das Kleinbahn-Museum den Lokschuppen für temporäre Ausstellungen zur Kleinbahngeschichte. Damit zielt es in einem – zugegeben – sehr bescheidenem Maße auf die Erfüllung des volksbildenden Auftrages der Kultur-Institution Museum. Mittelfristig bilden der Wismarer Schienenbus T 41 und die zugehörige Ausstellungseinheit den Interessierten tiefe Einblicke in die Modernisierungsbestrebungen von Kleinbahnen zu Beginn der 1930er Jahre, als die Folgen der Weltwirtschaftskrise hohen Innovationsdruck ausübten.

Ebenfalls mittelfristig wird der Übernachtungsraum im hinteren Bereich des Lokschuppens in dieser Funktion rekonstruiert. Er wird den Besuchern vermitteln, daß bereits vor 100 Jahren „Wochenend-Ehen“ sogar bei Kleinbahnen nichts ungewöhnliches waren. Leider ist von der vormaligen Einrichtung kein Sachzeuge überliefert, so daß wir die Möblierung aus der Erinnerung eines Kleinbahners vornehmen müssen. Es kam aber auch die Idee auf, die Möbel lediglich „an die Wand zu malen“. Denn eine gute gemalte Wiedergabe kann die vormalige Funktion des Raumes ebensogut vermitteln wie eine komplette Einrichtung, bietet aber zusätzlich den Vorteil, daß der Raum noch von Besuchern und Vorführern betreten werden kann.

Gar nicht weit vom Bahnhof entfernt gibt es schon seit 22 Jahren eine 60 Objekte umfassende Sammlung historischer Straßenfahrzeuge, das „Automobil-Museum“, das zu den Fahrzeiten der Museums-Eisenbahn geöffnet hat. Auch die „Arbeitsgemeinschaft Alteisen“ des Asendorfer Heimatvereins bewahrt alte Technik, landwirtschaftliche Maschinen und berührt damit das Thema des Kleinbahn-Museums. Da das Grundinteresse der Besucher diverser technischer Sammlungen näher beieinanderliegt, als das von Kunst- und Naturkundemuseen, läßt sich für die Zukunft aus einer stärkeren Kooperation auch ein noch besseres Angebot für die Besucher entwickeln.

Und wer weiß? Womöglich kommt es eines Tages auch dazu, daß Fahrgäste der Museums-Eisenbahn ein (Orgel-)Konzert in der Asendorfer Kirche besuchen oder zu einer Literatur-Lesung oder Vernissage anreisen. Das mag ein Hirngespinnst sein, aber womöglich gibt es in 20 oder 50 Jahren kulturelle Ereignisse, die wir heute noch gar nicht kennen, und ausgerechnet Asendorf ist dafür das europäische Zentrum. Immerhin hat 1988 das japanische Fernsehen zu Heiligabend eine Live-Schaltung zur Übertragung europäischer Weihnachtskultur aus Paris, London und Asendorf (!) vollzogen. Auch wenn das ganz klar der Museums-Eisenbahn zu verdanken war, hätte das wenige Wochen zuvor jeder für ausgemachten Blödsinn gehalten. Und doch war es so gekommen.

f) Temporäre Angebote

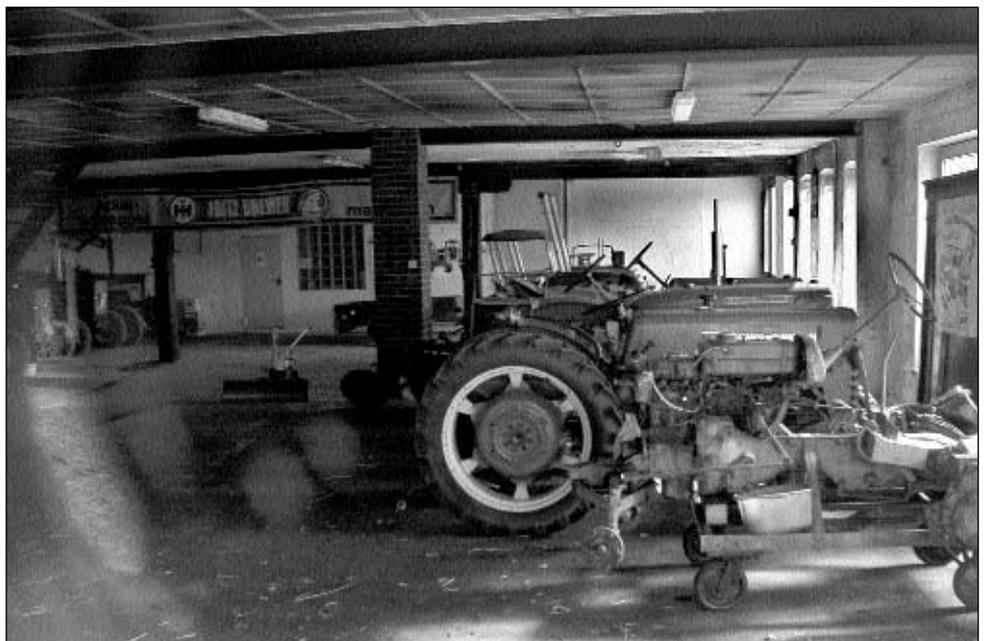
Schon heute werden in Asendorf mit Erdbeermarkt, Ernte-Fest und Weihnachtsmarkt besondere Angebote veranstaltet, die auch für die Fahrgäste der Museums-Eisenbahn einen Besuch wert sein können. Die Kooperation zwischen den Veranstaltern und dem Kleinbahn-Museum läßt sich in den kommenden Jahren sicher noch verbessern, z. B. indem die Termine in den Fahrplan aufgenommen werden.

Asendorf als zweiter Eingang des Kleinbahn-Museums

Die Schilderung bis hierher rührt nicht an der Funktion des Bahnhofs Asendorf als Zielort innerhalb des in Bruchhausen-Vilsen angetretenen Museums-Besuches. Doch gibt es keinen Grund, es dabei zu belassen. Kennzeichen des Kleinbahn-Museums ist, daß es eben nicht umzäunt ist wie andere Freilichtmuseen und daß der Museumsbesuch an jedem Bahnhof und Haltepunkt beginnen und enden kann.

Dieser freie Zugang ist wesentlicher Bestandteil der Museumsausstellung, weil er gerade den Sinn des Transportsystems Kleinbahn kennzeichnet. Und da in unserem Museum die Besucher nicht nur Außenstehende sind, sondern als Fahrgäste zugleich und unfreiwillig zum Bestandteil der Ausstellung für die jeweils anderen Fahrgäste werden, gehört dazu auch ein Wechsel der Gesichter an verschiedenen Stationen, so wie vormals Kleinbahn-Fahrgäste auch mit anderen im Wagen saßen, die unterwegs zu- oder ausgestiegen sind.

Daher wäre zu wünschen, daß gerade der Bahnhof Asendorf noch mehr als bisher zum Anlaufpunkt für Besucher aus Nienburg, Celle und Hannover würde. Es ist anzunehmen, daß viele von dort Anreisende nur deshalb bis Bruchhausen-Vilsen durchfahren, weil sie nicht auf die Idee kommen, den Besuch in Asendorf zu beginnen und die Fahrzeiten nicht kennen.



Oben: Ausstellung zur Geschichte der Wismarer Schienenbusse im Asendorfer Lokschuppen, 28. 4. 2001

Mitte: Der historische Lieferwagen des Kleinbahn-Museums wird seit vielen Jahren im Automobil-Museum Asendorf bewahrt und in der Ausstellung gezeigt. Zu besonderen Anlässen, z. B. zur Vermittlung von Güterumschlag Straße/Schiene bei Kleinbahnen, wird der Klein-Lkw auch im Betrieb vorgeführt. 18. 6. 1995

Unten: „Schauraum“ der Arbeitsgemeinschaft Alteisen in Asendorf, 30. 3. 2002



Hier sind bessere Informationen sinnvoll und im Fahrplan-Prospekt und Internet möglich. Gut wäre auch ein Hinweis am Ortseingang. Dazu kam folgende Idee auf: Statt einer (häßlichen) Werbetafel, wie sie an Ortseingängen häufige Ärgernisse darstellen, kann ein vor der Genossenschaft abgestellter restaurierter Güterwagen einen idealen Blickfang darstellen. Ideal deshalb, weil ein historischer Güterwagen und das ebenso historische Gebäude ein sehr ansprechendes Aussehen aufweisen werden und weil diese Kombination zugleich unverwechselbar für den Ort Asendorf Werbung machen würde. Denn ein derartiges Arrangement dürfte an der B 6 zumindest zwischen Cuxhaven und Wernigerode einzigartig sein und damit durchziehenden Autofahrern den Ort Asendorf und seine Museums-Eisenbahn ins Bewußtsein prägen.



Abschließend sei noch einmal betont: Bei dem Geschilderten handelt es sich nicht um ein abgestimmtes Konzept verantwortlich Beteiligten, sondern um eine Sammlung von Ideen und Visionen einiger aktiver Museums-Eisenbahner aus den letzten Jahren. Der Autor hat das sortiert und ausformuliert und würde sich sehr freuen, damit eine rege Diskussion und gedankliche Weiterentwicklung der Ideen anstoßen zu können, die womöglich in konkrete Planungen und Realisierungen einfließen werden. Aktueller Anlaß für das Lostreten einer derartigen Diskussion sind die abgeschlossene Planfeststellung und die frische Erfahrung aus dem Erfolg mit der Reaktivierung des Bruchhausen-Vilsener Bahnhofgebäudes. Sollte so etwas Großartiges nicht auch für Asendorf angestrebt werden?



Oben und Mitte: Die Erntefeste in Asendorf zeichnen sich dadurch aus, daß es nicht nur Verkaufsstände und Oldtimerausstellungen zu besichtigen gibt, sondern daß mit historischem Material aber auch in historischer Weise die verschiedenen Produkte geerntet werden. Immerhin muß diese Ausstellung bereits mit Einsaat und Pflanzung der Vorführstreifen von langer Hand geplant werden. Eine großartige Veranstaltung. 18. 9. 1994

Unten (M): Wo einst das Anschlußgleis für die landwirtschaftliche Genossenschaft Asendorf endete, könnte ein historischer Güterwagen genau vor dem historischen Gebäude einen unverwechselbaren Blickfang für die Gemeinde Asendorf und zugleich die südöstlichste Ausstellungseinheit des 8 km langen Niedersächsischen Kleinbahn-Museum darstellen.

Fotos: Wolfram Bäumer