

Bahnstrecke Hamburg – Hannover: Der Engpass mit einer Auslastung von 147 Prozent könnte innerhalb weniger Jahre ganz ohne Neubaustrecke beseitigt werden.

Bohlsen, 18. März 2026. Als entscheidendes Argument für eine Bahn-Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover führt die DB InfraGo an, dass die Auslastung der Bestandsstrecke 147 Prozent beträgt. Diese Überlastung könne nur durch eine Neubaustrecke beseitigt werden.

Wie sich jetzt herausstellt, zeigen eigene Untersuchungen der Bahn, dass lediglich einige neue Weichen und ein Überwerfungsbauwerk (Gleisbrücke) auf dem Streckenabschnitt zwischen Lüneburg und Stelle notwendig sind, um diese Überlastung zu beseitigen. Dies könnte innerhalb weniger Jahre umgesetzt werden, die Nennleistung dieses Abschnitts würde von 101 auf 143 Züge steigen. Die Neubaustrecke würde hingegen erst in 25 bis 38 Jahren die Überlastung auflösen!

Hintergrund:

Bei der Vorstellung der Neubaustrecke hat die DB InfraGo als zentrales Argument für die Neubaustrecke die hohe Auslastung von 147 Prozent auf der Bestandsstrecke angeführt.¹⁾ Der Projektbeirat Alpha-E hat die DB InfraGo gefragt, auf welchem Streckenabschnitt diese hohe Auslastung vorhanden ist. Die Antwort beinhaltete zwei Überraschungen. Zum einen ist dies gar keine Auslastung, die sich auf den ganzen Tag bezieht, sondern sie gilt lediglich für den Zeitabschnitt von 6 Uhr bis 22 Uhr, ohne dass dies kenntlich gemacht wurde. Zum anderen besteht diese besonders hohe Auslastung auf dem Abschnitt Lüneburg - Stelle, obwohl dieser Abschnitt bereits dreigleisig ist.²⁾ Die Erklärung hierfür liegt in fehlenden Weichen auf diesem Streckenabschnitt. Als Folge hiervon wird von Lüneburg nach Stelle im Regelbetrieb nur ein Gleis genutzt. Die Strecke ist hier also durch das dritte Gleis gar nicht leistungsfähiger geworden. Die Bahn hatte 2019 in der sogenannten Gläsernen Werkstatt aufgezeigt, wie die Nennleistung dieses Abschnitts durch den Einbau der fehlenden Überleitstellen (Weichen) und eines Überwerfungsbauwerks (Gleisbrücke) von 101 auf 143 Züge gesteigert werden könnte.³⁾ Die Strecke würde damit mit einer Auslastung von 103 Prozent nicht mehr als überlastet gelten. Den Einbau der fehlenden Weichen hatte z. B. auch der Metronom bereits 2018 gefordert.⁴⁾

PROJEKTBEIRAT ALPHA-E

PRESSEMELDUNG 1/2026

Es ist geradezu absurd, dass der seit Jahren bekannte Engpass nicht beseitigt wird und nun auch noch als entscheidendes Argument für eine Neubaustrecke missbraucht wird. Dies geht täglich auf Kosten der Pendler, die unter der schlechten Betriebsqualität leiden.

Der Einbau der fehlenden Weichen und des Überwerfungsbauwerks müsste sofort angegangen werden. Mittelfristig sind aber weitere Maßnahmen erforderlich:

- Mit einem dritten Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen muss auch dort ein Engpass beseitigt werden.
- Ebenfalls muss das zweite Gleis zwischen Rotenburg und Verden gebaut werden, um auf dieser westlichen Strecke von Hamburg nach Hannover einen Engpass zu beseitigen und die Funktion als Umleitungsstrecke zu optimieren.
- Mit der Elektrifizierung der Amerikalinie müssen die Bestandsstrecken von Hamburg nach Bremen und von Hamburg nach Hannover von Güterzügen entlastet werden.

3.149 Zeichen

Anmerkungen:

- 1) z. B.: <https://www.zeit.de/news/2025-06/27/hamburg-hannover-bahn-fuer-neubaustrecke-plus-sanierung>
- 2) Das Antwortschreiben der DB InfraGo ist diesem Schreiben als Anlage 1 beigelegt. Hieraus ergibt sich, dass für den Zeitraum von 6 - 22 Uhr für den Streckenabschnitt Lüneburg – Stelle eine Nennleistung von 101 Zügen einer Zugzahl von 148 Zügen gegenübersteht. Hieraus ergibt sich die Auslastung von 147 Prozent (= 148/101).
- 3) Anlage 2: Züge Lüneburg - Stelle: 58 + 42 + 43 = 143.
Das Gesamtdokument findet sich hier: https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/dreigleisiger_ausbau/190404-HHBH-Bewertung-3-Gleis-Lueneburg-Uelzen-Drittes-Treffen-Teil2.pdf (S. 15)
- 4) <https://uelzener-presse.de/2018/12/07/metronom-aktion-einfach-fahren/>
Konkret hat *metronom* sieben Kernbereiche identifiziert, in denen es dringenden Handlungsbedarf gibt: ... „Stabilität: Zusätzliche Weichen und Signale zwischen Hamburg und Lüneburg (und damit bessere Nutzung des vorhandenen 3. Gleises)“

10.11.2025

**Antrag nach §§ 3 f. UIG Generalsanierung Hamburg-Hannover
Ihr Schreiben vom 14. Oktober 2025**

Sehr geehrter Herr Dr. Dörsam,
sehr geehrter Herr Partzsch,

um den Sachverhalt besser erklären zu können, haben wir uns entschieden, Ihre Fragen zusammenhängend zu beantworten.

Die Nennleistung stellt die Kapazität einer Strecke dar und wird mittels analytischer Leistungsfähigkeitsberechnung ermittelt. Sie entspricht der Anzahl an Zügen, welche mit optimaler Betriebsqualität abgewickelt werden können.

Die Auslastung berechnet sich daraus wie folgt:

$$\text{Auslastung [\%]} = \frac{\text{tatsächliche Zugzahl [Anzahl Züge]}}{\text{Nennleistung [Anzahl Züge]}}$$

Liegt die tatsächliche Zugzahl oberhalb der Nennleistung, dann beträgt die Auslastung der Strecke über 100 %.

Die Auslastung ist kein feststehender Wert eines Korridors, sondern unterliegt den Einflüssen von Infrastruktur, Betriebsprogramm und Störgeschehen. Insbesondere die tatsächliche Zugzahl ist ständigen betrieblichen Schwankungen unterworfen.

Auf Basis von Auswertungen der Zugzahlen von 2022 wurden die Auslastungen ermittelt (Betrachtungszeitraum 6 - 22 Uhr). Eisenbahnstrecken gelten gem. Ril 405 mit einer Auslastung von >115 % als überlastet. Der maßgebende Abschnitt für den Gesamtkorridor ist Lüneburg - Stelle mit einer Auslastung von 147 % (tatsächliche Zugzahl 148 Züge, Nennleistung 101 Züge).

Mit den zusätzlichen Umleitungsverkehren während der Generalsanierung Hamburg - Berlin liegt die Zugzahl im Tageszeitraum nördlich von Uelzen ca. 35 Züge höher als ohne Umleitungsverkehre. Das Angebot des Regelverkehrs wurde dabei nicht reduziert. Es mussten jedoch fahrplanerische Anpassungen (z. B. Fahrzeitverlängerungen und geänderte Haltepolitik) vorgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG

i. V.

Dieter Olliges

i. A.

Nina Kuntz

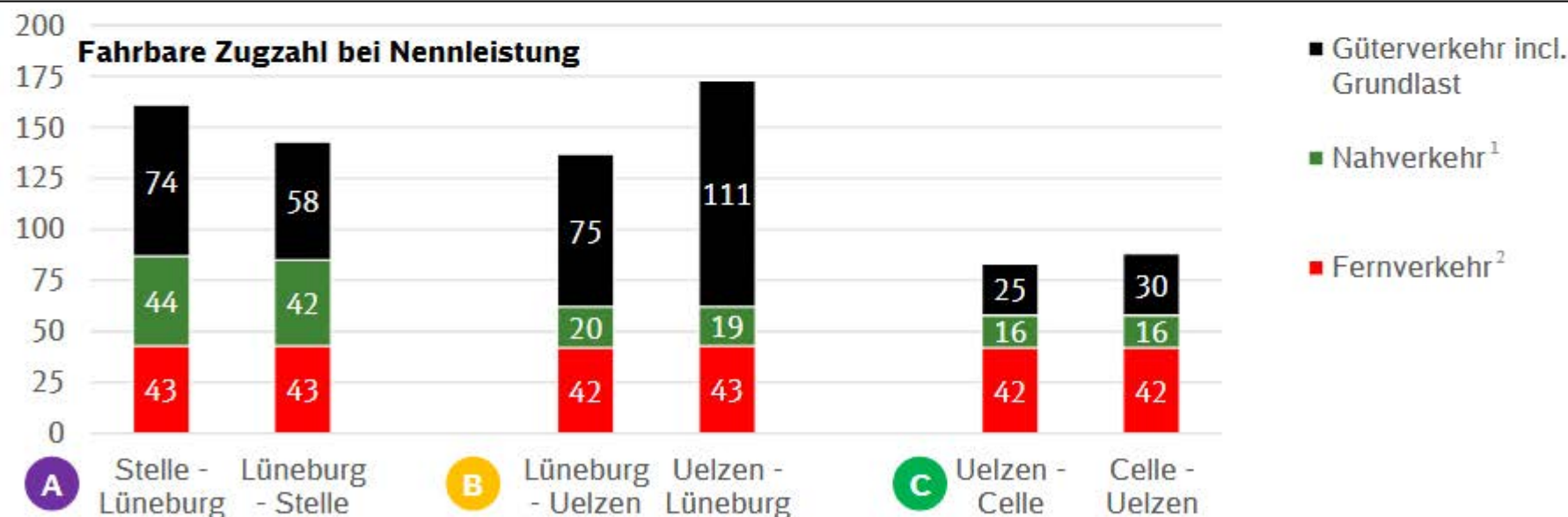
Mit der optimierten Dreigleisigkeit sind 132 Güterzüge im Tageszeitraum mit optimaler Betriebsqualität fahrbar

Ergebnisse

Fahrbare Zugzahlen auf den Streckenabschnitten im Tageszeitraum

**Tages-
zeitraum**
6 – 22 Uhr

- Der Fernverkehr und der Nahverkehr werden als festes Betriebsprogramm gesetzt.
- Für den Güterverkehr wird die Anzahl fahrbarer Trassen analytisch ermittelt.
- Durch Fahrplanzwänge Leistungsfähigkeit in Nord-Süd-Richtung nördlich Lüneburg höher.
- Gleisnutzung Lüneburg – Uelzen für hohe SGV-Leistungsfähigkeit Süd-Nord angepasst.



- Die ausgewiesenen **Güterzugzahlen** unterstellen, dass **keine Ausweitung des Angebots im SPNV/SPFV** ggü. 2019 stattfindet.
- Die Zugzahlen setzen einen **leistungsfähigen Ausbau der Knoten** voraus.