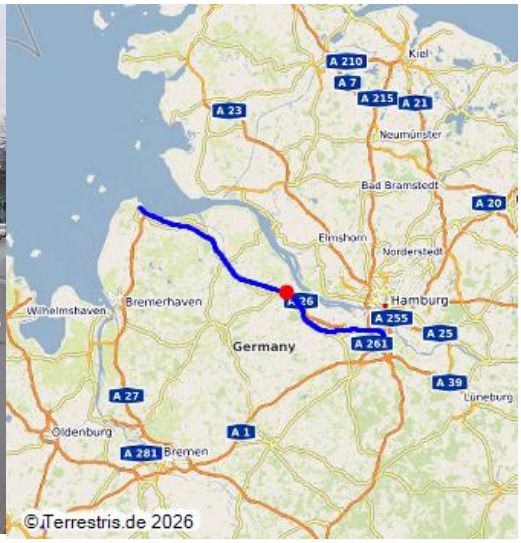
Eisenbahnstrecke von Hamburg-Harburg nach Cuxhaven

Niederelbebahn

Unterelbebahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Agathenburg, Belum, Bliedersdorf, Burweg, Buxtehude, Cadenberge, Cuxhaven, Dollern, Hamburg, Hammah, Hechthausen, Hemmoor, Himmelpforten, Horneburg, Neu Wulmstorf, Neuhaus (Oste), Nottensdorf, Oberndorf (Niedersachsen), Osterbruch, Otterndorf, Stade, Wingst
Kreis(e): Cuxhaven, Hamburg, Harburg (Niedersachsen), Stade
Bundesland: Hamburg, Niedersachsen





Stade (2023). Bahnhof, Empfangsgebäude, Straßenseite
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Niederelbebahn ist eine Bahnstrecke, die den Raum Hamburg mit der Unterelbe und Cuxhaven verbindet. Sie wurde 1881 in Betrieb genommen. Heute ist sie bis Stade elektrifiziert, sie wird auf der gesamten Länge vom RE 5 und bis Stade von der Hamburger S-Bahn-Linie S 5 bedient.

Vorgeschichte bis 1881
Der Betrieb von 1881 bis 1945
Der Betrieb nach 1945
S-Bahn-Betrieb
Betriebsstellen, Bahnhöfe und Haltepunkte
Hinweis, Internet, Literatur

Vorgeschichte bis 1881

Im 19. Jahrhundert war der Raum zwischen Bremen, Hamburg und der Nordseeküste bei Cuxhaven durch Straßen erschlossen, die einen mehr oder weniger leistungsfähigen Zustand besaßen. Seit dem Beginn des 18. Jahrhunderts gab es Postkutschenlinien. Das Netz der Chausseen, also den fest ausgebauten, staatlich unterhaltenen Straßen, wurde ständig erweitert; deren Nutzung war aber teilweise gebührenpflichtig.
Auf der Weser, der Elbe und kleineren Flüssen und Förden, wie der Oste und der Schwinge, gab es intensiven Schiffsverkehr. Nachdem die ersten Eisenbahnen in England und Deutschland fuhren, wurde der Wunsch nach solch einer Eisenbahnlinie auch im Raum zwischen Weser und Elbe immer größer. Schon 1834 legte der Stader Regierungsrat Mertens dem Finanzministerium in Hannover den Plan vor, eine Eisenbahn vom Elbufer in Höhe Stade über Bremervörde nach Bremen zu bauen. Dieser Linie folgte dem uralten Verkehrsweg, der bereits seit urgeschichtlicher Zeit genutzt wurde.
In den folgenden Jahren gab es mehrere Projekte, die wichtigsten Wirtschaftsstandorte in der Region mit Eisenbahnlinien zu

verbinden. Dazu gehören die Orte Geestemünde (heute Bremerhaven), Bremervörde, Cuxhaven, Buxtehude, Horneburg, Beverstedt, Stade, Harburg usw. Ziele waren u.a. die Verbindungen der Binnenstädte, wie Hamburg und Bremen, mit den Seehäfen, wie Cuxhaven und Bremerhaven. Dabei sollte Cuxhaven zum Tiefhafen für den Verkehr mit Überseeschiffen ausgebaut werden. Die Elbe war zu dieser Zeit noch nicht so ausgebaut/vertieft, dass Großschiffe die Stadt Hamburg anlaufen konnten.
1861 wurde die Bahnstrecke von Bremen nach Gestemünde (Bremerhaven) fertig gestellt (verlängert bis Cuxhaven 1896). Vorrangig war nun die Planung der Verbindung des unterelbischen Raums mit dieser Bahnstrecke. Die Stadt Stade spielte dabei von Beginn an als politischer und wirtschaftlicher Mittelpunkt eine bedeutende Rolle. Die Vorarbeiten für eine Verbindung von Harburg über Stade und Brunshausen nach Stubben bei Beverstadt an der Bremen-Geestemünder Eisenbahn begannen 1863. Ein entsprechender Beschluss der Hannoverschen Ständeversammlung wurde nur durch die Annexion des Königreiches Hannover durch Preußen 1866 verhindert.

1873 gründete sich die private *Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktien-Gesellschaft*. Sie erhielt von der preußischen Regierung die Genehmigungen für den Bau der Strecken von Stade nach Cuxhaven, von Stade nach Harburg, von Cuxhaven nach Bremerhaven und für den Bau eines Tiefhafens in Cuxhaven. Dieser Hafen sollte dabei der Haupthafen für die gesamte Nordseeküste werden. Man sah auch ein potentielles Geschäft im Amerikaverkehr der deutschen und englischen Dampfschiffgesellschaften. Teil des Gesamtgeschäftes war auch die Erschließung des Umlandes von Cuxhaven für den Wohnungsbau und die Ansiedlung von Industrie. Dies brachte zahlreiche Boden-Spekulanten in die Region.
Den Auftrag für die Planung und den Bau des Abschnittes von Cuxhaven nach Stade erhielt die Firma *Jürgen Heinrich Hagenah* aus Stade. Das Aktienkapital war mit 60 Millionen Mark festgesetzt worden. Die angesehensten und reichsten Bankhäuser aus Berlin kauften Anteile und stellten die Übernahme weiterer Aktienpakte in Aussicht. Auch lokale Firmen beteiligten sich an den Aktienkäufen. Allerdings gab es 1873, zwei Jahre nach dem gewonnenen Deutsch-Französischen Krieg, eine Wirtschaftskrise. Die Aktien konnten die Bankhäuser nicht an private Anleger weiterverkaufen, der Aktienmarkt war durch zahlreiche Spekulationen übersättigt. Im Mai 1873 entlud sich der *Wiener Börsenkrach*, der den wirtschaftlichen Aufschwung der Gründerzeit (1871-1873) beendete. Zahlreiche Geldgeber der Hafen- und Eisenbahngesellschaften hatten sich bei ihren Spekulationen übernommen. Da die Aktiengesellschaft nur rund 11 Millionen Mark realisieren konnte, musste der bereits begonnene Bau der Hafen- und Eisenbahnanlagen wieder eingestellt werden.
Zwar bemühte sich vor allem die Stadt Stade weiterhin um den Bau der Eisenbahnlinie. Aber erst 1877 gelang des der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktien-Gesellschaft, ihren Restbesitz an die belgische *Société belge de chemins de fer à Bruxelles* zu veräußern. Diese gründete 1879 die *Unterelbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft* (UEG) mit Sitz in Harburg. Diese Gesellschaft nahm die Arbeiten an der Bahnstrecke im Frühjahr 1879 wieder auf und vollendete sie. Zur Kostenersparnis wurde die Strecke nur eingleisig erbaut.
Die Trasse liegt bis Cadenberge an der Kante auf der trockenen Geest über den feuchten Elbmarschen. Ab Cadenberge wird die Hadelner Marsch gequert. Mehrfach muss morastiges Gelände überwunden werden.
Den ersten Abschnitt zwischen Harburg und Stade eröffnete man am 1. April 1881. Dieser Abschnitt war 41,4 Kilometer lang, inklusive der Verbindungsbahn zwischen dem Endbahnhof der Unterelbebahn in Harburg zum Bahnhof der Staatsbahn an der Strecke von Bremen nach Harburg, eröffnet 1874. Den Abschnitt von Stade nach Himmelpforten (11,3 Kilometer) nahm man am 1. Juli 1881 in Betrieb, den Rest bis Cuxhaven mit 50,1 Kilometern Länge am 11. November 1881.

Der Betrieb von 1881 bis 1945

Der erste Fahrplan ab dem 1. April 1881 sah drei Zugpaare zwischen Harburg und Stade vor, zwei Personenzüge und mittags einen Gemischten Zug, also gemeinsame Personen- und Güterbeförderung. Ab 15. Mai 1881 wurden die Stationen Hausbruch und Neukloster als Bedarfshalte bedient.
Mit der Eröffnung der Gesamtstrecke bis Cuxhaven am 11. November 1881 fuhren weiterhin drei Züge, ab Sommer 1882 waren es bereits fünf Zugpaare.
1882 wurde im damals hamburgischen Cuxhaven durch die UEG die alte Hafenbahn erbaut und in Betrieb genommen. Vom 1882 fertig gestellten Stationsgebäude bestand Anschluss an die Dampfschiffe Richtung Helgoland. 1889 wurde ein Vertrag zwischen der Hapag (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft) und der UEG über Hapag-Sonderzüge geschlossen. Diese Sonderzüge fuhren von Hamburg nach Cuxhaven mit Anschluss an den Überseedampferdienst der Hapag. In Cuxhaven wurde eine eigene Hapag-Bahnhofshalle errichtet. Der erste Sonderzug für den Nordamerikadienst fuhr am 6. Mai 1889. Sie starteten für die Auswanderer in (Hamburg-)Veddel in der Auswandererstadt.
Die Bahnstrecke wurde zum 1. Juli 1890 vom preußischen Staat übernommen und der Königlichen Eisenbahn-Direktion Hannover zugeteilt (ab 1899 KED Altona). Die Unterelbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft erhielt 15,9 Millionen Mark als Ablösung. Zwischen 1892 und 1896 wurde die gesamte Strecke zweigleisig ausgebaut.

Die Versorgung mit frischem Fisch für die Hamburger und Altonaer Bevölkerung besorgten traditionell Fischer aus Altona und Finkenwerder. Mit der Entwicklung kohlebefeuerter Fischdampfer im späten 19. Jahrhundert konnten weiter entfernte Fanggründe in der Nordsee und im Atlantik erreicht werden. Dadurch entwickelte sich Cuxhaven zum größten Anladeplatz Deutschlands für Frischfisch. Durch den Bahnanschluss in Cuxhaven mit der direkten Verbindung nach Hamburg waren auch die

Transportkapazitäten gegeben, um nicht nur die Hansestadt, sondern ganz Deutschland mit frischem Fisch zu versorgen. Weit über 100.000 Tonnen Fisch jährlich landeten vor dem Zweiten Weltkrieg in Cuxhaven an und wurden dort verarbeitet. An den Hafenanlagen konnten 150 Eisenbahnwaggons gleichzeitig beladen werden. Die Abfuhr der Kühlwagen mit dem verarbeiteten Fisch erfolgte über die Strecken Richtung Hamburg und Bremen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Cuxhaven 1958 zum größten Fischereihafen der Bundesrepublik. Ab den 1960er Jahren verlor die deutsche Hochseefischerei einen Großteil ihrer Fanggründe. Die Fischverarbeitung in Cuxhaven und damit der Bahnverkehr gingen massiv zurück.

Der Fahrplan von 1914 wies werktags neun Personenzüge über die gesamte Strecke aus, sonntags kamen sechs Züge hinzu, darunter ein D-Zug und vier Eilzüge. Die saisonal eingesetzten sonntäglichen Eilzüge dienten dem Anschluss in Cuxhaven (Hafenbahnhof) an die Schiffe Richtung Helgoland.
In Stade errichtete man 1921 bis 1922 eine Industriebahn zur Salztorvorstadt. Diese Strecke wurde 1951 bis 1952 bis nach Stader Sand verlängert. Sie dient heute als Zufuhrstrecke zu den Industrieanlagen Stade-Bützfleth an der Elbe.
1929 ersetzte die Deutsche Reichsbahn die Brücke über die Schwinge, inklusive der separaten Fußgängerbrücke. Die Konstruktion der alten Fachwerkbrücke mit dem geschwungenen Obergurt wich einer einfachen Eisenkonstruktion.
Die Brücke über die Oste war als Drehbrücke ausgeführt worden, um den erheblichen Schiffsverkehr die Durchfahrt zu ermöglichen. 1926 wurde ein Neubau der Brücke geplant, zuerst noch als Drehbrücke. Da sich jedoch die Zahl der Fischer oberhalb der Brücke halbiert hatte, wurde sowohl beim Neubau der Straßenbrücke als auch bei der Bahnbrücke eine starre Brücke geplant. Die neue Straßenbrücke nahm man 1935 in Betrieb, die Eisenbahnbrücke 1939. Diese Brücke wurde am 3. Mai 1945 von Soldaten der Deutschen Wehrmacht gesprengt.

Der Betrieb nach 1945

Als größte Störung der Strecke erwies sich die gesprengte Brücke über die Oste. Wegen der hohen Bedeutung der Strecke für die Versorgung der Hamburger Bevölkerung ordnete die britische Militärverwaltung bereits 1945 an, eine Ersatzbrücke zu errichten. Die eisernen Brückenteile wurden von Hamburg aus eingeschwommen und vor Ort zusammengeschweißt. Dieses Provisorium ist bis heute in Betrieb. Allerdings ist die Brücke nur einspurig ausgeführt, so dass bis heute ein betrieblicher Engpass bleibt.
1964 wurde die Strecke von der Deutsche Bundesbahn als Hauptbahn klassifiziert. Zwischen Stade und Hamburg-Harburg ist die Strecke seit 1968 elektrifiziert, vorwiegend zum Anschluss des Stader Industriegebietes bei Stadersand und Bützfleth. Die Personen- und Güterzüge Richtung Cuxhaven fahren über die gesamte Strecke ab Harburg mit Dieseltraktion.
Zur Verbesserung des Personenverkehrs entwickelte die Deutsche Bundesbahn in den 1980er Jahren die *City-Bahn* (CB). Kennzeichnend waren farblich einheitliche Züge mit modernisierten Nahverkehrswagen (E-Loks der Baureihe 141 und „n-Wagen“). Die City-Bahn fuhr meist zwischen Neugraben und Stade, einige Züge fuhren weiter bis Harburg bzw. Hamburg Hbf.

Ab Dezember 2007 ersetzten Züge der Metronom Eisenbahngesellschaft die bisherigen Züge der City-Bahn und der Eilzüge nach Cuxhaven. Es wurden moderne Doppelstockwagen und Diesellokomotiven aus dem Fahrzeugbestand der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die Baureihe 246 (TRAXX P160 DE) eingesetzt. Diese Züge verkehrten in der Regel stündlich bis Hamburg Hauptbahnhof. Zeitgleich verlängerte man die Hamburger S-Bahnlinie S 3 bis Stade. Allerdings wurden die Züge der Strecke von Bremerhaven nach Neugraben bis Buxtehude zurückgezogen. Seit Dezember 2018 betreibt die DB Regio mit deren Tochter „Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe“ den Personenverkehr auf der RE 5. Es wird dasselbe Fahrzeugmaterial wie bei Metronom eingesetzt.
Die Bedeutung der Strecke liegt zum einen im Güterverkehr mit der Anbindung des Stader Industriegebietes Stade-Bützfleth an der Elbe und der Anbindung des Hafens in Cuxhaven, hier vor allem die Autoverladung. Zum anderen gibt es einen bedeutenden Personenverkehr für die Anbindung des niederelbischen Raums an die Arbeitsplätze in Hamburg und den touristischen Verkehr Richtung Elbe, Nordsee und Helgoland.
Diese Bedeutung spiegelt sich auch in den Ausbauplänen. Die Strecke soll bis Cuxhaven elektrifiziert werden und für Geschwindigkeiten bis 160 Kilometer pro Stunde ausgebaut, der einspurige Engpass an der Ostebrücke beseitigt werden. In der Diskussion ist zudem eine Verbindungskurve nördlich des Harburger Bahnhofes, um das Kopfmachen der Regionalexpresszüge (RE 5) im Harburger Bahnhof zu vermeiden. Alternativ könnten die Züge der RE 5 durch den S-Bahn-Tunnel geleitet werden (dann mit Zweisystemzügen). Neue Bahnhalte sind in Stade-Hahle und Cuxhaven-Altenbruch vorgesehen.

S-Bahn-Betrieb

Im Jahr 1937 wurde die Stadt Harburg-Wilhelmsburg nach Hamburg eingemeindet (Groß-Hamburg-Gesetz). Damit wurde auch der Abschnitt zwischen Harburg und Neugraben in den Hamburger S-Bahn-Tarif eingezogen. Nach Gründung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) 1967 wurde diese Linie als „Zu S3“ bezeichnet. Es verkehrten weiterhin lokbespannte Züge mit Nahverkehrswagen.
1983 wurde die S-Bahn vom Hamburger Hauptbahnhof bis Harburg Rathaus auf eigener Trasse eröffnet. Die Bahnhöfe Harburg und Harburg Rathaus liegen im Tunnel unter der Innenstadt. Die Verlängerung bis Neugraben folgte 1984. Hier verkehren die elektrischen Zügen der S-Bahn mit seitlicher Stromschiene; sie können somit nicht auf den Strecken mit Oberleitung fahren.
Seit Dezember 2007 fahren S-Bahn-Züge der Linie S 3 bis Stade (seit Dezember 2023: S 5), sie enden hier im baulich angepassten Gleis 3. Den Betrieb auf den Abschnitten mit Oberleitung ermöglichen Zweisystem-Züge, die sowohl mit seitlicher

Stromschiene (Gleichstrom) als auch mit Oberleitung (Wechselstrom) fahren können.

Betriebsstellen, Bahnhöfe und Haltepunkte

Die Strecke weist eine Länge von rund 105 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Lehrte bei Hannover.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt; Sbf = Haltestelle der S-Bahn mit erhöhten Bahnsteigen. Jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung. Die S-Bahnstationen von Harburg bis Neugraben werden hier nicht berücksichtigt.)

Bahnkilometer	*Name*
169,4	Bf Hamburg-Harburg (seit 1847)
170,8	Bf Hamburg Unterelbe (bis 1938: Harburg-Wilhelmsburg U E [Unter Elbe]; in Betrieb bis 1984)
174	Hp Hamburg-Tempowerk (1951 bis 1952: Hp Bostelbek; in Betrieb bis 1984)
176,6	Hp Hamburg-Hausbruch (1881 bis 1984; verlegt zum S-Bahnhof Neu-Wiedenthal)
179,2	Bf Hamburg-Neugraben
181,5	Hp Hamburg-Fischbek (seit 2007 Sbf)
183,5	Bf Neu-Wulmstorf (seit 1905, bis 1969/70 Daerstorf; seit 2007 Sbf)
190,3	Bf Buxtehude
193,8	Bf Neukloster (Kr. Stade) (seit 2007 Sbf)
198,9	Bf Horneburg
203,3	Bf Dollern (seit 1893; seit 2007 Sbf)
206,1	Bf Agathenburg (seit 1890; seit 2007 Sbf)
211,2	Bf Stade
218,7	Bf Hammah (seit 1906)
222,6	Bf Himmelpforten
226,3	Brücke über die Oste
228,4	Bf Hechthausen
237,9	Bf Hemmoor (bis 1992 Basbeck-Osten)
238,2	Bf Warstade-Hemmoor (bis 1991)
243,2	Bf Wingst (bis 1974 Höftgrube)
247,1	Bf Cadenberge
250,9	Bf Neuhaus (Oste) (bis 1991)
258,9	Bf Otterndorf
267,1	Bf Altenbruch (bis 1991)
273,0	Bahnhof Cuxhaven

(Claus Weber, Stade, 2022, 2023, 2025)

Für Hinweise danke ich Herrn Gerhard Schultz, Redaktion der Alster-Dorfzeitung in Hamburg und den Freunden der Eisenbahn e. V., Ahrensburg.

Hinweis

Die Kartierung der Objektgeometrie basiert auf folgenden Quellen: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (www.geobasis.niedersachsen.de/); Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Hamburg (www.geoinfo.hamburg.de); OpenStreetMap, unter der Lizenz „Open Database Licence (ODbL) 1.0”.

Internet

de.wikipedia.org: Niederelbebahn (abgerufen 18.06.2022)
de.wikipedia.org: Cuxhaven Amerika-Bahnhof (abgerufen 18.06.2022)
de.wikipedia.org: Harburger S-Bahn (abgerufen 18.06.2022)
cuxpedia.de: Niederelbebahn (abgerufen 18.06.2022)
die-bahnhistorie-im-elbe-weser-dreieck-und-in-cuxh.jimdosite.com: Eisenbahnen in Cuxhaven und im Elbe-Weser-Dreieck (private Seite von Claus Seedorf, abgerufen 18.06.2022)
bauprojekte.deutschebahn.com: Informationen zum Bauprojekt Stade-Cuxhaven (abgerufen 24.06.2022)

Literatur

Dotzauer, Manuel (2014): Bahnlandschaft Elbe-Weser-Region. Spurensuche in Bremerhaven sowie im Dreieck zwischen Bremen, Cuxhaven und Hamburg. S. 106-107, Bremen.

Schlichtmann, Hans-Otto / Kreissparkasse Stade (Hrsg.) (2007): Die Unterelbe'sche Eisenbahn. Harburg - Stade - Cuxhaven. Stade.

Eisenbahnstrecke von Hamburg-Harburg nach Cuxhaven

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1881
Koordinate WGS84: 53° 35 45,89 N: 9° 28 39,33 O / 53,59608°N: 9,47759°O
Koordinate UTM: 32.531.608,06 m: 5.938.688,97 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.531.691,09 m: 5.940.625,18 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Eisenbahnstrecke von Hamburg-Harburg nach Cuxhaven“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343854 (Abgerufen: 19. November 2026)

Copyright © **LVR**