Eisenbahnstrecke von Bremen nach Hamburg-Harburg

Pariser Bahn

Venloer Bahn

Hamburger Bahn

Rollbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bötersen, Bremen, Buchholz in der Nordheide, Hamburg, Hassendorf, Kakenstorf, Königsmoor, Lauenbrück, Ottersberg, Oyten, Rosengarten (Niedersachsen), Rotenburg (Wümme), Scheeßel, Seevetal, Sottrum, Stemmen, Tostedt, Vahlde, Wistedt
Kreis(e): Bremen, Hamburg, Harburg (Niedersachsen), Rotenburg, Verden
Bundesland: Bremen, Hamburg, Niedersachsen



Die Eisenbahnverbindung zwischen der Hansestadt Bremen und Harburg wurde am **1. Juni 1874** eröffnet. Sie war Teil der länderübergreifenden Verbindung von Venlo in den Niederlanden nach Hamburg.

Vorgeschichte bis 1874
Die Zeit nach 1874 bis 1945
Die Zeit nach 1945
Betriebsstellen
Hinweise, Links, Literatur

Vorgeschichte bis 1874

Im Königreich Hannover (1814-1866) konzentrierte sich der Bahnbau auf die Verbindung der beiden wichtigsten Städte Hannover und Braunschweig mit den Häfen an der Nordsee, Bremen und Harburg. Die beiden Bahnlinien von Hannover aus wurden 1847 eröffnet. Die Hansestadt Bremen war eigenständig, so dass Staatsverträge zum Bau der Bahnlinien abgeschlossen wurden mussten. Harburg war in der Mitte des 19. Jahrhunderts der wichtigste niedersächsische Hafen.
Von Bremen aus wurde die Bahnlinie weiter bis Geestemünde/Bremerhaven 1862 eröffnet. Eine Verbindung von Harburg ins benachbarte Hamburg war unter hannoverscher Herrschaft zunächst nicht vorgesehen.

Im rheinisch-westfälischen Wirtschaftsraum (»Ruhrgebiet«) ergaben sich nach dem Wiener Frieden 1816 besondere Anforderungen, da eine rigorose Zollgrenze zwischen Preußen und den Niederlanden eingerichtet worden war. Die Wirtschaft suchte daher nach neuen Wegen, die Rheinzölle zu umgehen. Es wurden ab 1826 Planungen für Bahnverbindungen Richtung

Nordsee erarbeitet, sowohl nach Westen (Antwerpen) als auch nach Norden (Hamburg, Bremen).
In Frankreich sahen Finanziers und Unternehmer in den 1840er Jahren ein wirtschaftliches Potential in einer Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Hamburg. In Paris entwickelte die Bank der Brüder Rothschild die Idee einer direkten Verbindung von Paris über Namur, Lüttich, Maastricht, Venlo, Wesel, Haltern, Münster, Osnabrück, Bremen nach Hamburg. Es entwickelte sich der Plan der *Paris-Hamburger Eisenbahn*. In Frankreich, Belgien und den Niederlanden gab es bereits Eisenbahnen, aber vor allem im preußischen Königreich fehlten noch längere Abschnitte.
Da neben Preußen auch das eigenständige Bremen und das Königreich Hannover von der geplanten Trasse berührt waren, mussten zunächst lange Verhandlungen mit allen Beteiligten geführt werden. Das ebenfalls selbständige Großherzogtum Oldenburg wurde dabei südlich und östlich umgangen.
Am 12. April 1866 ratifizierten die Königreiche Preußen und Hannover einen Staatsvertrag, der eine Eisenbahnverbindung von Venlo über Wesel, Münster, Osnabrück, Bremen und Harburg nach Hamburg vorsah. Die größten Bauwerke waren dabei die Brücken über den Rhein bei Wesel und über die Elbe zwischen Harburg und Hamburg. Nach dem Preußisch-Österreichischen Krieg 1866 wurde das Königreich Hannover zur preußischen Provinz. In der Folge erteilte Preußen am 20. Juni 1868 der *Köln-Mindener Eisenbahn Gesellschaft* (KME) die Konzession zum Bau und Betrieb für die gesamte Verbindung. Die Konzession aus Hamburg erhielt die Gesellschaft 1868, die Bremer Konzession 1869.

Als ersten Abschnitt eröffnet die KME am 1. Dezember 1872 die Verbindung über die Elbe zwischen Harburg und dem Venloer Bahnhof in Hamburg (heute Lohsepark). Am **1. Juni 1874** vollendet man den Bau der Strecke von Venlo nach Hamburg mit der Eröffnung des Teils zwischen Bremen und Harburg.
In Bremen errichtete die KME einen Güterbahnhof, den Hamburger Bahnhof, im Bereich der heutigen Stadthalle. Diesen nutze sie auch vorübergehend als Personenbahnhof, bis der neue Hauptbahnhof 1891 fertig gestellt war. Die alte Strecke wurde abgebaut und später von der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt genutzt.
In Harburg wurde der Bahnhof der Venloer Bahn 1872 an der Grubestraße errichtet, heute Hannoversche Straße (Höhe Busbetriebshof). Mit Eröffnung des neuen Harburger Bahnhofes 1897 wurde die Strecke verlegt. Aus Richtung Süden waren die Zufahrten zum Bahnhof Harburg zwischen Personenverkehr und Güterverkehr getrennt (bis 1991).

Die Zeit nach 1874 bis 1945

Die Strecke hatte zunächst nur ein Gleis, die Trasse war aber bereits für das zweite Gleis vorbereitet worden. Nach der Aufnahme des Zugverkehrs gab es täglich fünf Zugpaare, zwischen Hamburg und Bremen jeweils drei Personenzüge, dazu einen Schnellzug und einen Courierzug.
1879 verstaatlichte Preußen die Köln-Mindener Eisenbahn und die Preußischen Staatsbahnen übernahmen die Betriebsführung.
1893 baute man den Abschnitt von Bremen bis Sagehorn zweigleisig aus. Die Höchstgeschwindigkeiten von Personen- und Güterzügen wurden erhöht, ab 1905 fuhren die Personenzüge mit einer Geschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde.

Ab dem Winterfahrplan 1935 kamen auf der Strecke zwischen Köln und Altona die ersten Schnelltriebwagen auf der „Rollbahn“ zum Einsatz. Der FDt 38 brauchte von der Elbe an den Rhein rund vier Stunden, bei einer Reisegeschwindigkeit von fast 110 Kilometern pro Stunde. Mit Ausbruch des Krieges 1939 wurde dieser Betrieb wieder eingestellt.
Während des Zweiten Weltkrieges kam es zu massiven Störungen an den Bahnanlagen, der durchgehende Verkehr wurde im April 1945 eingestellt.

Die Zeit nach 1945

Wegen der hohen wirtschaftlichen Bedeutung wurden die kriegsbedingten Schäden rasch beseitigt, der durchgehende Zugbetrieb im August 1945 wieder aufgenommen, zunächst nur für Kohlenzüge. Die Strecke entwickelte sich zur wichtigsten Verbindung zwischen dem Rheinland und Norddeutschland. Wegen der langen flachen Strecken, die ohne Halt durchfahren wurden, nannte man die Strecke auch „Rollbahn“.
Die Elektrifizierung der Strecke erfolgte in den 1960er Jahren. Den Abschnitt zwischen Bremen und Hamburg eröffnete man am 28. September 1968.
Der Bundesverkehrswegeplan von 1973 listete die Strecke von Hamburg nach Dortmund als eine von acht geplanten Ausbauvorhaben für den Schnellverkehr auf. Im Abschnitt zwischen Hamburg und Bremen ging zwischen 1978 und 1984 das Teilstück zwischen Sprötze und Lauenbrück für Schnellfahrten in Betrieb, 1982 folgte der Abschnitt zwischen Lauenbrück und Scheeßel. Zwischen 1983/84 und 1986 eröffnete man den Abschnitt zwischen Scheeßel und Utbremen, die letzten Kilometer bis Bremen folgten 1990.
Zur besseren Trennung von Güter- und Personenverkehr richtete man im Juni 1986 ein drittes Gleis zwischen Buchholz und Rotenburg (Wümme) ein. Zur Umgehung von Bremen wurde in den 1890er Jahren zwischen Sagehorn und dem Abzweig Bremen Gabelung die Bremer Umgehungsbahn errichtet, auf der einzelne ICE-Sprinter ohne Halt zwischen Dortmund und Hamburg fahren. Die Strecke dient jedoch vorrangig dem Güterverkehr Richtung Hamburg bzw. Ruhrgebiet.
Aktuell fahren auf der Bahnstrecke zwischen Bremen und Hamburg zahlreiche ICE- und Intercity-Züge, der Regional RE 4 und die Regionalbahn RB 41 der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH und Güterzüge in Richtung der Häfen in Hamburg, Wilhelmshaven, Bremerhaven und Cuxhaven.

Betriebsstellen

Die Strecke zwischen Bremen und Harburg weist eine Länge von rund 100 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Wanne-Eickel.

(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
–	Bremen, Hamburger Bahnhof (bis 1891)
239,7	Bremen Hbf (seit 1891; Verbindungen nach Bremerhaven, Oldenburg, Hannover; Übergang zur Bremer S-Bahn)
251,8	Bf Bremen-Oberneuland
256,7	Hp Sagehorn (seit 2021)
–	Abzw Bremer Umgehungsbahn (seit 1890)
257,5	Bf Sagehorn (Personenverkehr bis 2021)
265,1	Bf Ottersberg (Han)
273,0	Bf Sottrum
282,5	Bf Rotenburg (Wümme) (Verbindungen nach Verden, Hannover und Bremervörde)
291,1	Bf Scheeßel
297,6	Bf Lauenbrück
305,1	Bf Königsmoor (1913 bis 1986)
311,7	Bf Tostedt (Verbindung nach Zeven)
318,5	Bf Sprötze
323,2	Bf Buchholz (Nordheide) (Verbindungen nach Bremerhaven, Soltau, Wittenberge, Maschen)
329,1	Hp Klecken
334,5	Hp Hitfeld
343,3	Bf Hamburg-Harburg (seit 1897; Verbindungen nach Cuxhaven, Hamburg, Hannover; Übergang zur Hamburger S-Bahn)
–	Bf Harburg Venloer Bahnhof (bis 1897)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2025)

Hinweise

Die Kartierung der Objektgeometrie basiert auf folgenden Quellen: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (https://www.geobasis.niedersachsen.de/); OpenStreetMap, unter der Lizenz „Open Database Licence (ODbL) 1.0”. In Bremen und Harburg wurden zusätzlich die älteren Trassen dargestellt.

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Wanne-Eickel – Hamburg (abgerufen 14.5.2025)
www.eisenbahnfreunde-lengerich.de: Geschichte der Rollbahn (abgerufen 15.5.2025)

Literatur

Dotzauer, Manuel (2014): Bahnlandschaft Elbe-Weser-Region. Spurensuche in Bremerhaven sowie im Dreieck zwischen Bremen, Cuxhaven und Hamburg. S. 104-105, Bremen.

Staisch, Erich (1966): Eisenbahnen rollen durch das „Tor zur Welt“. Eine Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahnanlagen Hamburgs. S. 35-39, Hamburg.

Wiesmüller, Benno (2011): Die Rollbahn und ihre Stationen. Band 1: Bremen - Hamburg. Mönchengladbach.

Eisenbahnstrecke von Bremen nach Hamburg-Harburg

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt

Ort: Bötersen, Bremen, Buchholz in der Nordheide, Hamburg, Hassendorf, Kakenstorf, Königsmoor, Lauenbrück, Ottersberg, Oyten, Rosengarten (Niedersachsen), Rotenburg (Wümme), Scheeßel, Seevetal, Sottrum, Stemmen, Tostedt, Vahlde, Wistedt

Fachsicht(en): Landeskunde

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 1874

Koordinate WGS84: 53° 11 49,61 N: 9° 33 50,75 O / 53,19711°N: 9,5641°O

Koordinate UTM: 32.537.683,99 m: 5.894.346,59 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.537.770,07 m: 5.896.265,24 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 Bremen nach Hamburg-Harburg“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356332 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**