

Berlin, 28. April 2026

Freitag ist „Tag der Weiter-Arbeit“: Doppel-Schienensperrung im Norden wird zum Nadelöhr gen Süden

DIE GÜTERBAHNEN kritisieren Koordination bei Streckensperrungen

Eigentlich sollte die wichtige Strecke Hamburg–Berlin am 01. Mai nach neun Monaten Sperrung wieder in Betrieb gehen. Stattdessen muss die DB InfraGO die Bauarbeiten um weitere sechs Wochen verlängern. Die zeitgleich beginnende Streckensperrung zwischen Celle und Hannover bewirkt eine nie dagewesene Belastungsprobe für den Eisenbahnverkehr im norddeutschen Netz. Die beiden Strecken sind nicht nur für den Personenverkehr von und nach Hamburg essenziell, sondern auch für den Hamburger Hafen und die Verbindung nach Nordeuropa. Sie wickeln einen Großteil des Schienengüterverkehrs nach Süd- und Osteuropa sowie in die süddeutschen Industriezentren ab. Für den Schienengüterverkehr bedeutet die Verzögerung: Mindestens 90 Güterzüge täglich, die ab dem 01. Mai wieder auf dem Korridor Hamburg–Berlin verkehren sollten, müssen nun noch länger und teils noch weiter als bisher umgeleitet werden. Umleitungen, Engpässe und steigende Kosten prägen den Alltag bis mindestens Mitte Juni.

Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN: „Die Korridorsanierung Hamburg–Berlin geht in die Verlängerung, aber die Mannschaften sind bereits erschöpft. Zusätzlich wird am 01. Mai im Norden neben der Hauptleitung auch noch die Reserveleitung angeschnitten. Diese gleichzeitige Sperrung zentraler Korridore ist kein unvermeidbares Ereignis, sondern das Ergebnis unzureichender Planung. Immerhin hat die InfraGO ihren Plan für Hamburg–Hannover angepasst, aber ab dem 15. Mai überlappen sich hier umfangreiche Sperrungen. Gleichzeitige Sperrungen mehrerer Korridore, die sich gegenseitig so stark beeinflussen, müssen unbedingt vermieden werden. Der Bund als Eigentümer hatte eine Überprüfung des Konzepts der Korridorsanierung angekündigt, auf die wir bis heute warten.“

Hintergründe:

Wegen der besonderen Bedeutung der beiden Schienenstrecken und ihrer Auswirkungen aufeinander sollte die Vollsperrung von Hamburg–Hannover jener zwischen Hamburg und Berlin folgen, statt parallel stattzufinden: die Korridorsanierung Hamburg–Berlin sollte bis 30. April beendet sein und anschließend am 01. Mai die Sperrung zwischen Hamburg, Lüneburg, Celle und Hannover beginnen. Laut DB InfraGO verzögerte der ungewöhnlich harte Winter die Bauarbeiten zwischen Hamburg und Berlin. Verspätungen, Ausfälle, lange Umleitungen und Mehrkosten in Millionenhöhe dauern für den Schienengüterverkehr nun an. Bis 15. Mai können Güterzüge noch über Celle und Lehrte nach Süden fahren, danach wird auch der Streckenabschnitt zwischen Uelzen und Hannover für fast zwei Monate vollgesperrt. Weil dann laut DB-Plänen der Abschnitt zwischen Hamburg und Hagenow Land wieder befahrbar ist, sollen viele Güterzüge über Bützow und Neustrelitz in Mecklenburg-Vorpommern Richtung Berlin umgeleitet werden. Mehrkosten entstehen

den Eisenbahnverkehrsunternehmen vor allem durch längere Umleitungsstrecken, höheren Energieverbrauch, höheren Fahrzeugeinsatz sowie zusätzlichen Personalbedarf. Eine gemeinsam mit der InfraGO abgestimmte Berechnung der GÜTERBAHNEN aus dem Jahr 2024 ergibt durchschnittliche Mehrkosten von etwa 16 Euro pro Kilometer – Kosten, die die Unternehmen zum größten Teil selbst tragen müssen, was den Wettbewerb zum Lkw erheblich erschwert.

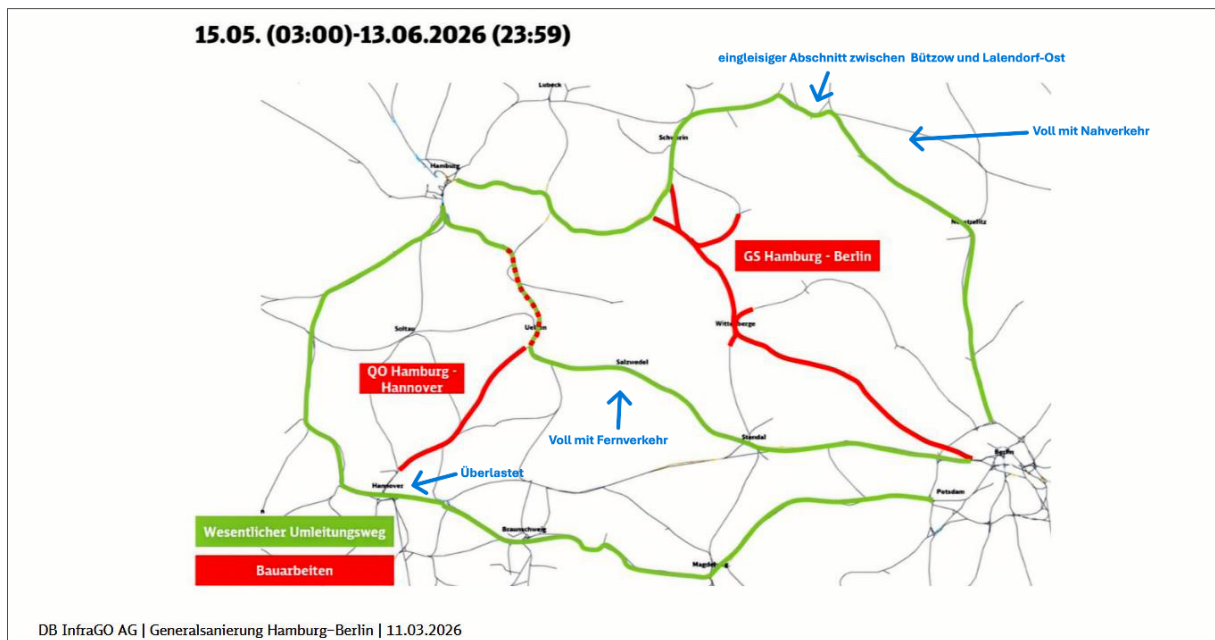


Abb.: DB InfraGO