

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Dr. Gesine Löttsch, Ina Latendorf, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke  
– Drucksache 20/11299 –**

### **Aktueller Stand zur Umsetzung der Generalsanierung des zukünftigen Hochleistungskorridors Hamburg – Berlin**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn (DB) plant eine Generalsanierung für den zukünftigen Hochleistungskorridor Hamburg–Berlin. Vor der Generalsanierung in den Jahren 2025 und 2026 sollen dort bereits von August bis Dezember 2024 100 Weichen und 74 Kilometer Gleise erneuert werden. Die Durchführung der Baumaßnahmen der Generalsanierung kündigt die DB für den Zeitraum von August 2025 bis April 2026 an. Betroffen sind laut DB-Angaben täglich bis zu 30 000 Reisende im Fern- und Regionalverkehr sowie der Schienengütertransport. Schwer betroffen sind im Jahr 2024 vor allem Pendler und Reisende aus Büchen, Ludwigslust und Wittenberge, weil diese Zwischenhaltestellen für den Schienenverkehr ersatzlos entfallen.

1. In welchem Zeitraum und in welchem Streckenabschnitt wird der zukünftige Hochleistungskorridor während der Generalsanierung voll gesperrt?

Während der Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin wird die Strecke Hamburg–Rothenburgsort–Berlin–Spandau zwischen dem 1. August 2025 und dem 30. April 2026 komplett gesperrt werden.

2. Sind im Zusammenhang mit der Generalsanierung des zukünftigen Hochleistungskorridors bereits vor dem eigentlichen Umsetzungszeitraum längere Sperrpausen über mehr als drei Tage geplant, und wenn ja, wann, und von welchen Streckenabschnitten?

Für die Instandhaltung der Infrastruktur ist es erforderlich, den Korridor Hamburg–Berlin bereits von August bis Dezember 2024 abschnittsweise zu sperren. Die Sperrungen sind folgendermaßen geplant:

Abschnitt Brieselang–Wittenberge:

- 16. August bis 14. Dezember 2024 Einleisige Sperrungen zwischen Neustadt/Dosse und Wittenberge

Abschnitt Wittenberge–Ludwigslust:

- 16. August bis 14. Dezember 2024 Totalsperrung Wittenberge–Karstädt
- 6. Oktober bis 4. Dezember 2024 Totalsperrung Wittenberge–Ludwigslust

Abschnitt Ludwigslust–Hagenow Land:

- 13. September bis 6. Oktober 2024 Totalsperrung Ludwigslust–Hagenow Land
- 31. Oktober bis 7. November 2024 Totalsperrung Ludwigslust–Hagenow Land

Abschnitt Hagenow Land–Büchen:

- 16. August bis 30. September 2024 Totalsperrung Hagenow Land–Büchen (in zwei Abschnitten/Stufen)

Abschnitt Büchen–Hamburg:

- 16. August bis 1. September 2024 Totalsperrung Hamburg–Büchen
- 1. September bis 2. Oktober 2024 Einleisige Sperrungen in wechselnden Abschnitten
- 4. Oktober bis 7. Oktober 2024 Totalsperrung Büchen und Schwarzenbek
- 7. Oktober bis 30. Oktober 2024 Einleisige Sperrung in wechselnden Abschnitten
- 30. Oktober bis 3. November 2024 Totalsperrung Büchen–Schwarzenbek
- 3. November bis 14. Dezember 2024 Einleisige Sperrungen in wechselnden Abschnitten
- 8. November bis 15. November 2024 und 27. November bis 4. Dezember 2024 Totalsperrung im Zulauf auf Hamburg Hbf

3. Welche Umleitungsstrecken sind während der Generalsanierung für den Fernverkehr und welche für den Güterverkehr vorgesehen?

Die Fern- und Güterzüge werden über Uelzen, Salzwedel und Stendal umgeleitet. Güterverkehre werden zusätzlich über Werder–Magdeburg–Braunschweig umgeleitet.

4. Wird im Rahmen der Generalsanierung auch die geplante zusätzliche Bahnsteigkante im Bahnhof Wittenberge hergestellt?

Ja.

5. Werden auf der Strecke der Generalsanierung auch Baumaßnahmen an den Bahnhöfen vollzogen, und wenn ja, bei welchen Bahnhöfen, und in welcher Form?

Ja. Entlang des Korridors werden im Zuge der Generalsanierung an 28 Verkehrsstationen bauliche, gestalterische, ausstattungstechnische und attraktivitätssteigernde Maßnahmen realisiert. Dies betrifft folgende Verkehrsstationen:

Berlin-Albrechtshof, Seegefeld, Falkensee, Finkenkrug, Brieselang, Nauen, Paulinenaue, Friesack (Mark), Neustadt (Dosse), Breddin, Glöwen, Bad Wilsnack, Wittenberge, Karstädt, Grabow (Meckl.), Ludwigslust, Jasnitz, Strohkirchen, Hagenow Land, Pritzier, Brahlstorf, Boizenburg (Elbe), Schwanheide, Büchen, Müssen, Schwarzenbek, Friedrichsruh und Hamburg-Bergedorf.

6. Werden bei den betroffenen Bahnhöfen der Generalsanierung auch Maßnahmen ergriffen, um Barrierefreiheit herzustellen, und wenn ja, bei welchen Bahnhöfen, und in welcher Form?

Während der Generalsanierung werden an allen Verkehrsstationen auf der Strecke Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit umgesetzt. Dabei werden nach der Generalsanierung 20 von 28 Verkehrsstationen weitreichend barrierefrei sein.

Vier Stationen (Schwanheide, Pritzier, Brahlsdorf, Boizenburg (Elbe)) werden nicht barrierefrei sein, da der Aufgabenträger weiter die Bahnsteige mit 38 cm Bahnsteighöhe wünscht.

Die Stationen Glöwen und Bad Wilsnack werden nicht barrierefrei sein, da diese in der Bauplanung wegen fehlender Baustabilität nicht berücksichtigt werden können.

Die Station Friedrichsruh wird geplant zurückgebaut, da der Verkehr dort seit 2019 eingestellt ist.

Die Barrierefreiheit an der Station Werden wird zu einem späteren Zeitpunkt hergestellt werden.

7. Wird das Konzept der DB für den Schienenersatzverkehr während der Generalsanierung ausschließlich für von der DB selbst betriebene Linien des Fern- und/oder Regionalverkehrs oder auch für unterbrochene Linien anderer Betreiberunternehmen, wie zum Beispiel der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG), umgesetzt?
8. Wie erfolgt die Koordination des Schienenersatzverkehrs zwischen der DB, den Ländern Brandenburg und Berlin als Aufgabenträgern des Regionalverkehrs sowie den jeweiligen Linienbetreibern?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Gemeinsam mit den Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden und vertraglich gebundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr wird ein gesamthaftes Ersatzkonzept für alle Linien erarbeitet.

9. Inwiefern werden die betroffenen Kommunen in die Konzeption und Umsetzung des Schienenersatzverkehrs einbezogen?
11. War die Planung des Schienenersatzverkehrs Inhalt der Gespräche mit den Landkreisverwaltungen, und wenn ja, welche Vereinbarungen wurden geschlossen?

Die Fragen 9 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Gemeinsam mit den zuständigen Aufgabenträgern wird die DB InfraGO AG mit allen betroffenen Landkreisen in mehreren Präsenzterminen Gespräche zum geplanten Konzept für den Schienenersatzverkehr führen. Diese Termine sind

bereits wie folgt terminiert und wurden auf einem regionalen Dialog am 26. April 2024 bekanntgegeben:

Hagenow: 30. Mai 2024, 15 bis 17 Uhr  
Wittenberge: 4. Juni 2024, 15 bis 17 Uhr  
Büchen: 11. Juni 2024, 15 bis 17 Uhr  
Berlin: 13. Juni 2024, 15 bis 17 Uhr.

10. Wurden mit den Verwaltungen der betroffenen Landkreise Prignitz, Ostprignitz-Ruppin und dem Havelland bezüglich der Planung und Wirkung der Generalsanierung Gespräche geführt, und wenn ja, wann wurden die Gespräche mit den einzelnen Landkreisverwaltungen geführt?

Gespräche zur Projektvorstellung mit den einzelnen von der Generalsanierung betroffenen Landkreisen werden momentan terminiert und abgestimmt. Diese werden voraussichtlich im zweiten Quartal 2024 abgeschlossen sein.

12. Ersetzt die DB bzw. der Bund den Ländern und/oder den kommunalen Aufgaben- bzw. Baulastträgern etwaige aus der Generalsanierung entstehende zusätzliche Kosten?

Eine verbindliche Regelung zur Kostenteilung des geplanten Schienenersatzverkehrs ist Gegenstand laufender Gespräche zwischen Bund und Ländern. Darüber hinausgehende Kostenübernahmen sind nicht vorgesehen.

13. Wie wird seitens der Bundesregierung dafür Sorge getragen, dass der Schienenersatzverkehr während der Generalsanierung schnell und zuverlässig fließen kann?

Innerhalb des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) steht das zuständige Referat für die Generalsanierungen in einem regelmäßigen Austausch mit der Abteilung Straßenbau, um etwaige Überschneidungen bei Baumaßnahmen der beiden Verkehrsträger frühzeitig erkennen zu können. Darüber hinaus behält sich das BMDV vor, zu prüfen, ob beim Schienenersatzverkehr die vereinbarten Standards eingehalten werden.

14. Werden in diesem Zusammenhang Maßnahmen für die schon ohne den Schienenersatzverkehr stark belasteten Straßenverbindungen ergriffen, und wenn ja, welche?

Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben gemeinsam das Ersatzverkehrskonzept für die Strecke erstellt. Sobald die konkreten Routen der Schienenersatzverkehre vorliegen, ist vorgesehen, dass alle Straßenbaulastträger darüber informiert werden und eine Abstimmung stattfindet.

15. Ermöglicht es der Bund rechtlich und finanziell, ergänzend zum Schienenersatzverkehr geeignete Radwegeverbindungen herzustellen oder zu ertüchtigen, um auf kurzen und mittleren Distanzen das Ausweichen auf das Fahrrad zu unterstützen?

Länder und Kommunen können die allgemeinen Förderprogramme des BMDV zur Förderung und Finanzierung des Radverkehrs auch im Rahmen der bzw. begleitend zu Korridorsanierungen der Bahn beantragen.

