Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Stefan Schmidt, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin

Die DB InfraGO führt ab dem 1. August 2025 bis zum 30. April 2026 die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin vor. Sie plant damit, den Infrastrukturzustand der Strecke durch eine Bündelung von Ersatz- sowie Instandhaltungsarbeit deutlich zu verbessern. Das Projekt fällt im Vergleich zu anderen Maßnahmen durch einen längeren Sperrungszeitraum auf, zudem wurden auf der Strecke bereits in den vergangenen Jahren mehrfach umfangreiche Baumaßnahmen mit längeren Sperrungen durchgeführt.

Dazu ergeben sich offene Fragen aufgrund möglicher Kostensteigerungen. Zudem gibt es Hinweise, dass zur Begrenzung weiterer Kostensteigerungen der Maßnahmenumfang reduziert wurde (www.spiegel.de/auto/deutsche-bahn-zwischen-hamburg-und-berlin-vollsperrung-ab-august-2025-sieben-bundeslaender-verlangen-besseren-schienenersatzverkehr-a-1b417226-8708-4583-9cc7-1c97101d22b7). Insgesamt ist nach Ansicht der Fragesteller die Transparenz bezüglich der ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichend. Würden Bundesministerium und DB InfraGO die Transparenz bezüglich Kostenentwicklung, reduzierten Maßnahmen sowie weiter geplanten Maßnahmen erhöhen, würde diese Kleine Anfrage nicht notwendig sein. Nach Ansicht der Fragesteller ist bei einem Großprojekt von über 2 Mrd. Euro die Öffentlichkeit umfassend und transparent über die geplanten und umgesetzten Maßnahmen zu informieren. Die Kommunikation für dieses Projekt ist nach Ansicht der Fragesteller im Vergleich zur Kommunikation bei der Riedbahn-Korridorsanierung deutlich reduzierter. Daher ergibt sich ein vertiefter Fragebedarf für die Generalsanierung mit einem aktuell öffentlich kommunizierten Kostenstand von 2,2 Mrd. Euro (www.rnd.de/wirtschaft/bahnstrecke-berlin-hamburg-vor-der-sanierung-was-bei-der-planung-schieflaeuft-S5FGVDFBIZGH3H5RW4R47S67KA.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Erfolgt eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Finanzierung der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin, und wenn nein, warum nicht?
2. Wurden Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Deutscher Bahn bzw. DB InfraGO geschlossen, und wenn ja, wie ist der Wortlaut jeweils (bitte auch Zeitpunkt der Finanzierungsvereinbarungen jeweils benennen)?

3. Wenn eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erfolgt, was sind die finanziellen Änderungen im Vertrag, und wie sieht der Zeitplan zum Abschluss der Anpassungsvereinbarung aus?
4. Wie hoch sind die aktuellen Kosten der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin (inklusive Risikopuffer)?
5. In wie viele Lose wurde das Bauvolumen aufgeteilt, und was ist der jeweilige Inhalt sowie die Kosten der Lose?
6. Nach welchen Kriterien erfolgte der Zuschlag für die Baulose (z. B. Preis, Umwelt, Nachhaltigkeit, bitte auch Gewichtung angeben)?
7. Für welche Lose ist die Entwurfsplanung der Deutschen Bahn abgeschlossen (Stand: 16. Juni 2025)?
8. Wie wird die tägliche Baukoordinierung für die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin gestaltet, und wie stellt die Deutsche Bahn sicher, dass sich insbesondere die Firmen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik an den Baukoordinationsrunden regelmäßig beteiligen?
9. Wie viele Dokumente sind durchschnittlich zur Inbetriebnahme von 1 Kilometer Gleis erforderlich (bitte Dokumente auflisten und durchschnittlichen Umfang angeben), und wie stellt die Deutsche Bahn die rechtzeitige Bereitstellung der Dokumente vor der geplanten Wiederinbetriebnahme sicher?
10. Wie hoch ist der Sanierungsbedarf gemessen nach Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht für die Strecke Hamburg – Berlin im zu sanierenden Bereich (bitte auch jeweils nach Gewerken angeben)?
11. Was sind die aktuellen Zustandsnoten nach dem InfraGO-Zustandsbericht für die Strecke Hamburg – Berlin insgesamt sowie alle Gewerke jeweils (vgl. InfraGO-Zustandsbericht 2024 www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/InfraGO-Zustandsbericht-12636112)?
12. Was sind die Zustandsnoten für Ingenieurbauwerke nach Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht für die Strecke Hamburg – Berlin?
13. Welche Änderungen der Zustandsnoten haben sich durch die bereits ergriffenen Bau- sowie Sanierungsmaßnahmen ergeben, und welche Änderungen haben sich durch die umfassenden Vollzeitsperrungen im Jahr 2024 ergeben (bitte jeweils für jeden erfassten Zustand auch nach Gewerken getrennt auflisten)?
14. Was sind die nach der Sanierung erwarteten Zustandsnoten nach dem DB-InfraGO-Zustandsbericht für die Strecke Hamburg – Berlin insgesamt sowie alle Gewerke jeweils?
15. Werden im Rahmen einer möglichen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder durch andere Verträge fest zu erbringende Leistungen z. B. sortiert nach Gewerken wie für die Riedbahn festgehalten, und wenn nein, warum nicht?
16. Wie viele Meter Gleis sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ersetzt werden?
17. Wie viele Meter Gleis sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin zurückgebaut werden?
18. Wie viele Weichen sind im Wirkungsbereich der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin aktuell verbaut?

19. Wie viele Weichen sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ersetzt werden?
20. Wie viele Weichen sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin zurückgebaut werden?
21. Wie viele Weichen bzw. Überleitstellen sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin zusätzlich errichtet werden?
22. Bei wie vielen Weichen soll im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ein Großteilaustausch vorgenommen werden?
23. Wie viele Signale sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ersetzt werden?
24. Wie viele Signale sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin zurückgebaut werden?
25. Wie viele Signale sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin neu errichtet werden?
26. Wie viele Weichenantriebe sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ersetzt werden?
27. Wie viele Achszähler sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ersetzt werden?
28. Wie viele Achszähler sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin neu errichtet werden?
29. Wie viele Gleismagnete inklusive Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (GPE) sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ersetzt werden?
30. Wie viele Gleismagnete inklusive Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (GPE) sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin neu errichtet werden?
31. Wie viele Meter Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ersetzt werden?
32. Wie viele Meter LZB sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin neu errichtet werden?
33. Wie viele Signalausleger sollen im Rahmen der Generalsanierung Hamburg – Berlin neu gebaut werden?
34. Wie viele Signalausleger sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ersetzt werden?
35. Wie viele Schallschutzwände sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin neu errichtet werden, und was sind die jeweiligen Standorte?
36. Wie viele Durchlässe sollen im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin neu errichtet bzw. saniert werden?
37. Wie viele Modulgebäude (ESTW (elektronisches Stellwerk) bzw. LZB bzw. ETCS (Europäisches Zugbeeinflussungssystem)) werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin neu errichtet?
38. Wie viele Bahnsteige werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
39. Wie viele Personenunterführungen werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?

40. Wie viele Aufzüge bzw. Höhenfördertechnik werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
41. Wie viele Bahnsteigbeleuchtungen werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet (Zähl-einheit Bahnsteige)?
42. Wie viele Bahnsteigdächer werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
43. Bei wie vielen Bahnsteigdächern wird im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin die Länge verändert (bitte jeweils Ver-änderung angeben)?
44. Auf wie vielen Bahnsteigdächern wird im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin Photovoltaik installiert?
45. Wie viele Treppen bzw. Rampen bzw. Zuwegungen werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu er-richtet?
46. Wie viele Weichenheizstationen werden im Rahmen der Generalsanie-rung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
47. Wie viele Meter Oberleitung Fahrdrabt im Bereich der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin weisen eine Netzzustandsnote nach InfraGO-Zustandsbericht von 4 oder schlechter auf?
48. Wie viele Meter Oberleitung Fahrdrabt werden im Rahmen der General-sanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
49. Wie viele Oberleitungsmasten werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
50. Wie viele Meter Länge Quertragwerke werden im Rahmen der General-sanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. entfernt?
51. Wie viele standardisierte Masten für GSM-R (Global System for Mobile Communications – Rail) bzw. FRMCS (Future Railway Mobile Commu-nication System) bzw. Mobilfunk werden im Rahmen der Generalsanie-rung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
52. Wie viele zusätzliche Masten für GSM-R werden im Rahmen der Gene-ralsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
53. Welche Maßnahmen zum Ausbau von GSM-R werden ergriffen (bitte Maßnahmen jeweils aufzuführen)?
54. Welche weiteren Instandhaltungs- und Ersatzarbeiten werden durchge-führt, die nicht von den vorherigen Fragen erfasst sind?
55. Wie hoch sind die Kosten für die Errichtung der LZB?
56. Welche Version der LZB wird eingebaut, und in welchem Jahr wurde diese Version erstmalig verbaut?
57. Wie lange wird die im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Ham-burg – Berlin gebaute LZB unterstützt?
58. Welche Stellwerke sind aktuell auf der Strecke im Wirkungsbereich der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin verbaut, und wann wur-den diese in Betrieb genommen (bitte auflisten)?
59. Welche Stellwerke müssen für den geplanten Betrieb in den nächsten Jahren mit LZB angepasst werden, und warum (bitte benennen, welche Stellwerke jetzt genau verbaut werden)?

60. Wie wird sichergestellt, dass nachträgliche Änderungen im Bereich ETCS nicht eine erneute Anpassung der Stellwerke notwendig macht?
61. Welche konkreten Arbeiten an den Stellwerken sind bei der Errichtung von ETCS Level 2 only notwendig, und welche dieser Arbeiten werden im Rahmen dieser Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin nicht durchgeführt?
62. Welche Stellwerke werden ausgetauscht, angepasst oder saniert (bitte jeweils Standort, bisheriger Stellwerkstyp sowie ergriffene Maßnahmen benennen)?
63. Wie viele der Stellwerke sind nach der Generalsanierung so ausgestattet, dass eine Nutzung mit ETCS absehbar möglich ist?
64. Welche Version wird an der Schnittstelle zum SCI-RBC zum Einsatz kommen (bitte für jedes Stellwerk angeben)?
65. Wie viele der Stellwerke waren SIMIS-C-Stellwerke oder andere ESTW-Baureihen sind auf der Strecke verbaut, und warum müssen diese Stellwerke ersetzt werden?
66. Wie viele Achszähler werden im Rahmen der Generalsanierung in ihrer Position angepasst?
67. Wie viele dieser Achszähler sind so platziert, dass sie bei dem für Anfang der 2030er-Jahre angekündigte ETCS-only-Rollout nicht neu platziert werden müssen (Quelle ETCS Level 2 only: www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Hamburg-Berlin-DB-ve-ergibt-planmaessig-letzte-Baufauftraege-fuer-Generalsanierung--13379814)?
68. Bestätigt die Deutsche Bahn, dass bei einer Ausstattung mit ETCS-Level 2-only-Signalstandorte für eine kapazitätsoptimierte Ausnutzung der Strecke angepasst werden können, und wird das bereits bei der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin berücksichtigt?
69. Ist im Rahmen der ETCS-Level-2-only-Ausstattung vorgesehen, zusätzliche Blockteilungen vorzunehmen, und wie wird sichergestellt, dass diese Maßnahmen bereits jetzt vorbereitet sind?
70. Sind die aktuellen Blockteilungen, die durch LZB ermöglicht werden, die exakt gleichen Standorte wie bei ETCS Level 2 only?
71. Müssen im Rahmen von zusätzlichen Blockteilungen im Rahmen der Ausstattung der Strecke mit ETCS-Level-2-only-Stellwerke angepasst werden, und wie stellt die Deutsche Bahn sicher, dass hier keine Abhängigkeiten von einzelnen Herstellern entstehen und somit Kosten unverhältnismäßig steigen?
72. Inwiefern kann von ETCS-ready gesprochen werden, wenn noch signifikante Arbeitsleistungen bei der Installation von ETCS Level 2 only ausstehen werden?
73. Wie definiert die Deutsche Bahn ETCS-ready?
74. Inwiefern ist es sinnvoll, die Stellwerke jetzt zu tauschen, wenn absehbar Nacharbeiten für den sinnvollen Einsatz von ETCS Level 2 notwendig werden?
75. Welche Länge der Sperrzeit könnte reduziert werden, wenn der Austausch der Stellwerke nicht bereits jetzt erfolgt?

76. Wie stellt die Deutsche Bahn sicher, dass Hersteller von Leit- und Sicherungstechnik zukünftig nicht weitere Inkompatibilitäten von Stellwerken feststellen und somit ein Ersatz von Stellwerken nochmals erforderlich ist?
77. An welchen Stellen auf der Strecke Hamburg – Berlin bestehen aktuell Überleitmöglichkeiten (bitte alle Überleitmöglichkeiten mit genauem Standort sowie Art der Überleitstelle: einfach inklusive Richtungsangabe, doppelt, Trapez inklusive Richtungsangabe, angeben)?
78. Welche zusätzlichen Überleitstellen werden an welchen Stellen neu errichtet, und welche Überleitgeschwindigkeiten sind dort jeweils vorgesehen?
79. Bei welchen Weichen wird die aktuelle Zweiggleisgeschwindigkeit erhöht (bitte jeweils, ggf. auch nach Bahnhöfen gruppiert, auflisten)?
80. In welchen Abschnitten erfolgt eine Erhöhung der Geschwindigkeit in durchgehenden Hauptgleisen (bitte jeweils genauen Standort sowie Distanz, Geschwindigkeit vor der Maßnahme sowie nach der Maßnahme benennen)?
81. Wie hoch ist die Geschwindigkeit auf der Havelbrücke bei Brieslang, und was ist der daraus resultierende theoretische Fahrzeitverlust im Vergleich zu einer durchgehenden Fahrt mit 230 km/h?
82. Ist eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Havelbrücke bei Brieslang auf 230 km/h geplant?
83. Werden im Rahmen der Generalsanierungen Blockverdichtungen vorgenommen, und wenn ja, wo (bitte jeweils genauen Standort der zusätzlichen Signale angeben)?
84. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen sind nach den durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen auf der Strecke Hamburg – Berlin sinnvollerweise zu errichten?
85. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin konkret umgesetzt (bitte Standort sowie Maßnahme jeweils beschreiben)?
86. Woran ist die weitere Umsetzung von kleinen und mittleren Maßnahmen wie Ausweichgleise und zusätzliche Überleitstellen gescheitert?
87. Ist das im PEK Berlin-Spandau – Nauen vorgesehene weitere Kehrgleis in Betrieb genommen (S. 20 www.dbinfrago.com/resource/blob/12220702/e6913afc3a507bd75f450a217ed39755/pek_berlin-Spandau-Nauen-data.pdf), und wenn nein, warum nicht?
88. Ist das im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) Berlin-Spandau – Nauen vorgesehene Überholgleis 67 in Nauen in Betrieb genommen, und wenn nein, warum nicht (S. 20 f. www.dbinfrago.com/resource/blob/12220702/e6913afc3a507bd75f450a217ed39755/pek_berlin-Spandau-Nauen-data.pdf)?
89. Wird die im PKE Berlin-Spandau – Nauen vorgesehene Verlegung des Flankenschutzgleises in Brieselang im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin durchgeführt, und wenn nein, warum nicht (S. 21 www.dbinfrago.com/resource/blob/12220702/e6913afc3a507bd75f450a217ed39755/pek_berlin-Spandau-Nauen-data.pdf)?

90. Werden die für den Deutschlandtakt vorgesehenen Maßnahmen einer zusätzlichen Weichenverbindung im Nordkopf von Ludwigslust im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin umgesetzt, und wenn nein, bitte begründen (Teil des Projektbündel 1 Anlage des Bundesschienenwegausbaugesetzes (BSWAG))?
91. Werden die für den Deutschlandtakt vorgesehenen Maßnahmen im Knoten Wittenberge im Rahmen der Generalsanierungen umgesetzt, und wenn nein, bitte begründen (Teil des Projektbündel 1 Anlage 1 BSWAG: zusätzliche Bahnsteigkante und Weichenverbindung, Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten, Verkürzung Zuglaufzeiten von und nach Berlin sowie Ludwigslust)?
92. Welche vorbereitende Maßnahme für das dritte Gleis zwischen Neustadt und Nauen bzw. dem dritten und vierten Gleis zwischen Nauen und Spandau werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin getroffen, und wenn nein, warum nicht (Projekt ist Teil des Projektbündels 1 Anlage BSWAG)?
93. Welche vorbereitende Maßnahme für den Umbau des Westkopfs Spandau werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin umgesetzt, und wenn nein, warum nicht (Projekt ist Teil des Projektbündels 1 Anlage BSWAG: viergleisige Einbindung Hamburger Bahn, zweigleisiger Ausbau der Strecke 6179 zwischen Nennhauser Damm und Berlin-Spandau, zusätzlicher Bahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten an der Güterstrecke bzw. den beiden südlichen Gleisen)?
94. Welche vorbereitende Maßnahme für die eingleisige höhenfreie Kreuzung in Büchen werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin umgesetzt, und wenn nein, warum nicht (Anlage 1 BSWAG ABS Lüneburg – Lübeck)?
95. Ist das 740-m-Gleis in Neustadt (Dosse) aus dem Vorhaben „Überholgleise für 740m-Züge“ (Anlage BSWAG) bereits in Betrieb genommen, und wenn nein, wird es im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin umgesetzt?
96. Werden weitere 740-m-Überholgleise im Rahmen der Generalsanierung Hamburg – Berlin errichtet, und wenn ja, wo (bitte jede Maßnahme mit Standort auflisten)?
97. Sollten Maßnahmen für den Deutschlandtakt im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin durchgeführt werden, werden die Deutsche Bahn und die Bundesregierung diese Maßnahmen entsprechend kommunikativ begleiten (z. B. durch Verwendung des Siegels „Ein Projekt für den Deutschlandtakt“), und wenn nein, warum nicht?
98. In welchem Maße wird im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin die Kapazität angehoben (bitte Änderung der Nennleistung angeben)?
99. Welche exakten Effekte auf die Pünktlichkeit werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin erwartet (bitte für Verkehrsarten jeweils konkrete Werte angeben)?
100. Welche Ersatz- und Instandhaltungsmaßnahmen wurden seit 2022 auf der Strecke Hamburg – Berlin durchgeführt, insbesondere im Bereich Oberbau?
101. Welche Maßnahmen im Bereich Fahrbahn bzw. Umbau von Fahrbahnararten werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ergriffen (Standort, Länge und Umfang der Maßnahme benennen)?

102. Welche Maßnahmen werden an welchen Bahnhöfen ergriffen (bitte für jeden Bahnhof alle Maßnahmen auflisten)?
103. Welche Bahnhöfe werden im Rahmen der Generalsanierung zu Zukunftsbahnhöfen ausgebaut (bitte alle auflisten), und nach welchen konkret messbaren Kriterien erfolgt die Zuordnung des Begriffs „Zukunftsbahnhof“?
104. Ist die Entwicklung von FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) auch ohne Vorliegen der finalen Spezifikation ausreichend, um bereits jetzt eine entsprechende Infrastruktur vorzusehen, und wie stellt die Deutsche Bahn sicher, dass nicht nachträglich größere Anpassungsmaßnahmen für die Ausstattung mit FRMCS notwendig werden?
105. Sind die standardisierten Masten, die im Rahmen der Generalsanierungen der Strecke Hamburg – Berlin verbaut werden, nur im Rahmen von Sperrungen zu errichten, oder wäre ein Bau dieser Masten auch im laufenden Betrieb möglich (wenn nein, bitte begründen)?
106. Liegt das Nutzungskonzept der Netzbetreiber für die Mitnutzung der Funkmasten vor, und wenn nein, warum nicht (hamburg-berlin.deutschebahn.com/bauarbeiten.html)?
107. Welche konkreten Maßnahmen wurden aus den Erfahrungen der Riedbahn für die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin abgeleitet?
108. Wie werden vor und während der Korridorsanierung die Öffentlichkeit sowie das Parlament über die Maßnahmenumfänge und die einzelnen Baufortschritte, Zeitpläne und Kostenentwicklungen informiert?
109. Bis wann soll die abschließende Evaluierung der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin erfolgen?

Berlin, den 25. Juni 2025

Katharina Dröge, Britta Habelmann und Fraktion