

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/684 –**

Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

1. Erfolgt eine Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Finanzierung der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin, und wenn nein, warum nicht?

Mit der in Verhandlung befindlichen 3. Nachtragsvereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III werden die vertraglichen Regelungen zur Umsetzung der Korridorsanierung Hamburg – Berlin geschaffen.

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)?

Nein.

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?

Mit der 3. Nachtragsvereinbarung zur LuFV III werden u. a. zusätzliche Mittel für vorgezogene Ersatzinvestitionen bereitgestellt. Zum Zeitplan der Vertragsverhandlungen kann noch keine Aussage getroffen werden.

4. Wie hoch sind die aktuellen Kosten der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin (inklusive Risikopuffer)?

Die Kosten belaufen sich auf 2,2 Mrd. Euro zzgl. eines Risikopuffers i. H. v. 300 Mio. Euro.

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)?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG hat die Strecke Hamburg – Berlin in drei Baulose unterteilt (Berlin-Spandau – Dergenthin, Dergenthin – Büchen und Büchen – Hamburg-Rothenburgsort), bei denen der Preis Wertungskriterium war. Informationen zu den Kosten je Baulose liegen dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) nicht vor. Die Entwurfsplanung ist für alle Lose abgeschlossen.

8. Wie wird die tägliche Baukoordination 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?

In den einzelnen Abschnitten führt die DB InfraGO AG tägliche Statusrunden durch, um den jeweiligen Stand der Bauarbeiten zu erfassen, Risiken sowie Abweichungen zu identifizieren und Gegensteuerungsmaßnahmen zu implementieren. Ergänzend hierzu sind weitere Bau-, Planungs- und Inbetriebnahmebesprechungen zur Steuerung der Baustelle vorgesehen.

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?

Die erforderlichen Dokumente zur Erlangung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigung richten sich nach der Anlage 6 (zu § 18 Absatz 1 und § 21 der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV) Unterlagen zum Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung).

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)?

Über den Sanierungsbedarf wird nicht im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2024 berichtet. Dies liegt unter anderem daran, dass die Berichterstattung zu den Korridorsanierungen von Strecken im IZB summiert und nicht nach Strecken erfolgt und der IZB ein Stichtagsbericht ist und insofern die Investitionen in die Strecke Hamburg – Berlin mit Ausnahme von Planungsleistungen noch nicht enthält.

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?
14. Was sind die nach der Sanierung erwarteten Zustandsnoten nach dem DB-InfraGO-Zustandsbericht für die Strecke Hamburg – Berlin insgesamt sowie alle Gewerke jeweils?

Die Fragen 11, 12 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Zustandsnoten nach Auskunft der DB InfraGO AG (ausschließliche Betrachtung der Strecken-Nr. 6100) und prognostizierten Zustandsnoten sind nachfolgend aufgeführt:

Gleise:	3,6	auf	1,6
Weichen:	4,6	auf	1,6
Stellwerke:	3,6	auf	2,7
Brücken:	4,9	auf	1,2

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)?

Die DB InfraGO AG hat keine differenzierte Bewertung der bereits ergriffenen Maßnahmen im Vorfeld der Korridorsanierung durchgeführt.

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?

Ja.

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 Großteiltausch 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 (Zähleinheit 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 Veränderung 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 errichtet?
46. Wie viele Weichenheizstationen werden im Rahmen der Generalsanierung 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 Generalsanierung 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 Generalsanierung 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 Communication System) bzw. Mobilfunk werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
52. Wie viele zusätzliche Masten für GSM-R werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin saniert bzw. neu errichtet?
53. Welche Maßnahmen zum Ausbau von GSM-R werden ergriffen (bitte Maßnahmen jeweils auflühren)?

Die Fragen 16 bis 53 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gewerk	Gesamtzahl je Gewerk auf Korridor	Davon Ersatz	davon Neubau
Gleise (km)	165 (ohne DUA, reale Länge)	165	0
Weichen (Stk)	249	228	21
Oberleitung (km)	47	0	47
Durchlässe (Stk)	4	4	0
Bahnübergänge (Stk)	0	0	0
Stelleinheiten (Stk)	Ca. 988	943	45
Balisen (Stk)	0	0	0
Überleitstellen (Stk)	4	0	4
Schallschutzwände (km)	4,9	4,9	
Brücken (qm)	364 (1 Stück)	364	
Bahnsteige (Stk)	25	23	2
Höhenfördertechnik (Stk)	17	15	2
Personenunterführung (Stk)	3	3	
Bahnsteigdach (Stk)	2		2

Gewerk	Gesamtzahl je Gewerk auf Korridor	Davon Ersatz	davon Neubau
Rampen/Treppen/Zuwegung (Stk)	4	1	2
Beleuchtung (Stk)	17		17

Stand: 08.05.2025

Weitergehende Informationen (z. B. zum Rückbau von Infrastrukturanlagen) liegen dem BMV nicht vor.

54. Welche weiteren Instandhaltungs- und Ersatzarbeiten werden durchgeführt, die nicht von den vorherigen Fragen erfasst sind?

Zusätzlich findet während der Bauzeit die Sanierung der festen Fahrbahn im Abschnitt Breddin – Glöwen sowie weitere Instandhaltungsmaßnahmen insbesondere am Oberbau statt (z. B. Tausch von Schwellen, Schienenstücken, Stopfarbeiten).

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 Hamburg – Berlin gebaute LZB unterstützt?

Die Fragen 55 bis 57 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Auf der Strecke ist die Version LZB CIR ELKE eingebaut, welche erstmalig 2001 in Deutschland in Betrieb genommen wurde und noch bis 2040 unterstützt wird. Da die LZB während der Korridorsanierung nicht verändert wird, entstehen keine Kosten.

58. Welche Stellwerke sind aktuell auf der Strecke im Wirkungsbereich der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin verbaut, und wann wurden diese in Betrieb genommen (bitte auflisten)?
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?

Die Fragen 58 und 62 bis 65 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Aktuell befinden sich entlang der Strecke die Stellwerke (Unterzentralen mit den dazugehörigen ESTW-A, Baujahr in Klammern) Nauen (2002), Glöwen (1999), Ludwigslust (1997), Wittenberge (2002), Hagenow Land (1996), Büchen (1987), Schwarzenbek (1996) und Aumühle (1995).

Die Relaisstellwerke in Büchen und Schwarzenbek werden durch neue Elektronische Stellwerke (ESTW) ersetzt. Alle weiteren Stellwerke werden für eine spätere Nachrüstung von ETCS Level 2 only hochgerüstet, sodass alle Stellwerke des Korridors ETCS-fähig sind. Die Schnittstelle zum RBC-SCI wird mit der ETCS-Ausrüstung festgelegt.

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)?

Keine.

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?

Die Fragen 60 und 61 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Stellwerke werden für eine Nachrüstung von ETCS während der Korridor-sanierung baulich angepasst. Dies bedeutet, dass die Stellwerksinnenanlagen (Rechneranlagen) sowie das erforderliche Achszählsystem eingebaut werden.

66. Wie viele Achszähler werden im Rahmen der Generalsanierung in ihrer Position angepasst?

Dies ergibt sich aus der Ausführungsplanung, die nach Auskunft der DB InfraGO AG noch in Prüfung ist.

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-vergibt-planmaessig-letzte-Baufauftraege-fuer-Generalsanierung--13379814)?

Die Achszähler sollen so platziert werden, dass eine spätere Anpassung nicht mehr erforderlich ist.

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?

Bei der späteren Ausrüstung mit ETCS Level 2 only (ohne Signale) sind keine Signale mehr vorgesehen.

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?

Die ETCS-Blockkennzeichen können erst mit der ETCS-Ausrüstung eingebaut werden.

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?

Die Fragen 70 und 71 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB InfraGO AG können überwiegend die bestehenden Blockteilungen beibehalten werden. Details ergeben sich jedoch erst im Zuge der ETCS-Planung. Sollten zusätzliche Blockteilungen erforderlich werden, müssen die Stellwerkshersteller Anpassungen an den ESTW vornehmen. Für solche Maßnahmen hat die DB InfraGO AG langfristige Rahmenverträge geschlossen.

72. Inwiefern kann von ETCS-ready gesprochen werden, wenn noch signifikante Arbeitsleistungen bei der Installation von ETCS Level 2 only ausstehen werden?

Die DB InfraGO AG spricht von ETCS-ready, da die für eine Hochrüstung auf ETCS Level 2 ohne Signale erforderlichen Maßnahmen auf ein Minimum reduziert werden.

73. Wie definiert die Deutsche Bahn ETCS-ready?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG umfasst ETCS-ready eine Teilmenge der Maßnahmen der gesamten ETCS-Ausrüstung. Diese werden vorbereitend im Zuge einer Neuerrichtung (Neubau) oder Sanierung von Infrastruktur (Umbau/Ersatz) an ETCS-tangierenden Gewerken umgesetzt, um die Eisenbahninfrastruktur in Hinblick auf eine spätere Ausrüstung mit ETCS Level 2 (mit Signalen/ohne Signale) zu optimieren.

74. Inwiefern ist es sinnvoll, die Stellwerke jetzt zu tauschen, wenn absehbar Nacharbeiten für den sinnvollen Einsatz von ETCS Level 2 notwendig werden?

Durch die jetzt durchgeführten Maßnahmen, können die zukünftigen notwendigen Sperrpausen auf ein Minimum reduziert werden.

75. Welche Länge der Sperrzeit könnte reduziert werden, wenn der Austausch der Stellwerke nicht bereits jetzt erfolgt?

Zu hypothetischen Fragen nimmt die Bundesregierung keine Stellung.

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?

Um die Kompatibilität der Stellwerkstechnik verschiedener Hersteller zu gewährleisten hat die DB InfraGO AG alle Schnittstellen bis auf die technische Ebene, d. h. bis hin zu den Protokollen, die für die Kommunikation verwendet werden, spezifiziert und in Pilotprojekten nachgewiesen, dass diese Spezifikation korrekt, vollständig und widerspruchsfrei ist. Alle Schnittstellen sind von Seiten der Bahn formal freigegeben und der Industrie in Rahmen von Ausschreibungen übergeben worden.

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)?

Im Rahmen der Generalsanierung ist die Errichtung von 6 Überleitmöglichkeiten geplant. Folgende Überleitmöglichkeiten bestehen aktuell:

Betriebsstelle	Form	Kilometrierung
Bf. Büchen	Trapez	ca. 238
Bf. Büchen	einfach	ca. 239
Üst. Büchen-Steinautal	Trapez	ca. 242
Bf. Schwarzenbek	einfach	ca. 248
Bf. Schwarzenbek	einfach	ca. 250
Bf. Aumühle	Trapez	ca. 261
Bf. Hmbg.-Bergedorf	Trapez	ca. 269
Freie Strecke	einfach	ca. 274
Abzw. Hmbg.-Billwerder-M.	Trapez	ca. 278
Bf. Hmbg.-Riefstack	einfach	ca. 281
Bf. Hmbg.-Riefstack	einfach	ca. 282
Bf. Ludwigslust	einfach	ca. 172
Abzw. Finkenburg	einfach	ca. 25
Bf. Brieselang	Trapez	ca. 26
Bf. Nauen	einfach	ca. 34
Bf. Nauen	einfach	ca. 37
Bf. Paulinenaue	einfach	ca. 48
Bf. Paulinenaue	einfach	ca. 50
Bf. Friesack	einfach	ca. 61
Bf. Friesack	einfach	ca. 62
Bf. Neustadt (Dosse)	einfach	ca. 74
Bf. Neustadt (Dosse)	einfach	ca. 76
Bf. Breddin	einfach	ca. 92
Bf. Breddin	einfach	ca. 92
Bf. Glöwen	einfach	ca. 101
Bf. Glöwen	einfach	ca. 103
Bf. Bad Wilsnack	einfach	ca. 112
Bf. Bad Wilsnack	einfach	ca. 114
Bf. Wittenberge	einfach	ca. 126
Bf. Wittenberge	einfach	ca. 127
Bf. Wittenberge	einfach	ca. 128
Bf. Wittenberge	einfach	ca. 129

Betriebsstelle	Form	Kilometrierung
Bf. Falkensee	einfach	ca. 20
Bf. Falkensee	einfach	ca. 21

78. Welche zusätzlichen Überleitstellen werden an welchen Stellen neu errichtet, und welche Überleitgeschwindigkeiten sind dort jeweils vorgesehen?

Im Zuge der Generalsanierung werden nach aktueller Planung bis zu sechs zusätzliche Überleitstellen errichtet bzw. erneuert. Die Umsetzung hängt vom exakten Bauablauf ab. Die Überleitgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

79. Bei welchen Weichen wird die aktuelle Zweiggleisgeschwindigkeit erhöht (bitte jeweils, ggf. auch nach Bahnhöfen gruppiert, auflisten)?

Gegenüber dem Status Quo ergibt sich keine Veränderung der Geschwindigkeit.

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)?

In keinen.

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?

Die Fragen 81 und 82 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG plant gegenüber dem Status quo keine Veränderungen.

83. Werden im Rahmen der Generalsanierungen Blockverdichtungen vorgenommen, und wenn ja, wo (bitte jeweils genauen Standort der zusätzlichen Signale angeben)?

Im Bahnhof Wittenberge werden zusätzliche Blockkennzeichen installiert.

84. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen sind nach den durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen auf der Strecke Hamburg – Berlin sinnvollerweise zu errichten?

Das Maßnahmenpaket „KSP-HST Maßnahmenpaket Knoten Wittenberge“ dient der Sicherung und Verbesserung der Betriebsqualität durch eine Leistungs- und Kapazitätssteigerung der nördlichen und südlichen Ein- und Ausfahrten sowie des Bahnhofs.

Durch den Neubau des neuen Bahnsteiges 6 am Gleis 7 wird die Realisierung von Anschlüssen im Schienenpersonenverkehr ermöglicht und die Doppelbelegungen von Bahnsteigen vermieden. Weiter werden Abhängigkeiten bei der Gleisbelegung reduziert, Fahrzeiten des Schienenpersonennahverkehrs verkürzt, sowie zusätzliche Kapazität und Flexibilität für den Schienengüterverkehr ermöglicht.

Ziel der Maßnahme „740 m – Neustadt-Dosse Gleis 3 und 4 (Überholgleise für 740 m Züge)“ ist die Schaffung neuer Überholmöglichkeiten für Züge, insbesondere durch Signalversetzungen und den Einbau zusätzlicher Weichen.

85. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin konkret umgesetzt (bitte Standort sowie Maßnahme jeweils beschreiben)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 83 und 84 verwiesen.

86. Woran ist die weitere Umsetzung von kleinen und mittleren Maßnahmen wie Ausweichgleise und zusätzliche Überleitstellen gescheitert?

Die Sanierung der festen Fahrbahn und damit einhergehende Sperrung der Strecke war ausschlaggebend für die zeitliche Festlegung der Generalsanierung Hamburg – Berlin. Die DB InfraGO AG setzt die Maßnahmen um, für die bereits entsprechende Planungsgrundlagen vorlagen.

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?

Das Gleis 82 ist reaktiviert.

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)?

Das Überholgleis 67 in Nauen wird in Betrieb genommen.

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)?

Ja.

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))?

Ja.

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 Zugfolgezeiten von und nach Berlin sowie Ludwigslust)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 84 verwiesen.

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)?

Die DB InfraGO AG berücksichtigt den Ausbau insoweit, dass keine Maßnahmen umgesetzt werden, die eine spätere Umsetzung des dritten Gleises behindern.

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)?

Im Knoten Spandau werden im Rahmen der Generalsanierung Hamburg–Berlin keine Maßnahmen umgesetzt. Das liegt unter anderem daran, dass der Knoten Spandau für die Umsetzung der Fahrplankonzepte uneingeschränkt zur Verfügung stehen muss (u. a. Umleitung SPFV über Stendal und Umleitung SPNV über Dallgow-Döberitz/Elstal/Wustermark).

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)?

In Büchen sind keine vorbereitenden Maßnahmen für die eingleisige höhenfreie Kreuzung möglich. Grund hierfür ist die notwendige Planrechtserfordernis.

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?

Das Vorhaben wird im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt.

96. Werden weitere 740-m-Überholgleise im Rahmen der Generalsanierung Hamburg – Berlin errichtet, und wenn ja, wo (bitte jede Maßnahme mit Standort auflisten)?

Es werden keine weiteren 740 m Überholgleise realisiert.

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?

Die dargestellten Maßnahmen im Bereich Knoten Wittenberge und Knoten Ludwigslust sind Maßnahmen im Sinne des Deutschland-Taktes. Über eine kommunikative Begleitung ist noch nicht entschieden.

98. In welchem Maße wird im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin die Kapazität angehoben (bitte Änderung der Nennleistung angeben)?

Eine Generalsanierung ist eine umfassende, gewerkeübergreifende Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahme und keine Neu- oder Ausbaustrecke. Es werden daher keine kapazitätssteigernden Maßnahmen umgesetzt.

99. Welche exakten Effekte auf die Pünktlichkeit werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin erwartet (bitte für Verkehrsarten jeweils konkrete Werte angeben)?

Die DB InfraGO AG erwartet, dass die durch die Anlage bedingten Störungen durch die Generalsanierung reduziert werden.

100. Welche Ersatz- und Instandhaltungsmaßnahmen wurden seit 2022 auf der Strecke Hamburg – Berlin durchgeführt, insbesondere im Bereich Oberbau?

Vom 16. August 2024 bis 14. Dezember 2024 wurden umfassende Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten auf der Strecke Hamburg–Berlin durchgeführt. Unter anderem wurden mehr als 74 km Gleise und 100 Weichen zwischen Wittenberge und Ludwigslust sowie zwischen Hamburg und Büchen und rund um Hagenow Land erneuert.

101. Welche Maßnahmen im Bereich Fahrbahn bzw. Umbau von Fahrbahnarten werden im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin ergriffen (Standort, Länge und Umfang der Maßnahme benennen)?

Im Rahmen der Generalsanierung erfolgt in Fortführung der Maßnahme in 2021/24 der weitere Rückbau der festen Fahrbahn (ca. 2,4 km) zwischen Dergenthin und Wittenberge. Die feste Fahrbahn wird bei dieser Maßnahme durch Schotteroberbau ersetzt.

102. Welche Maßnahmen werden an welchen Bahnhöfen ergriffen (bitte für jeden Bahnhof alle Maßnahmen auflisten)?

Hamburg-Bergedorf:

- Gestalterische Maßnahmen in der Unterführung und im Empfangsgebäude
- Neue Wegeleitung
- Neue Beleuchtung unter Bahnsteigdach Gl. 1/2 sowie an den Treppen und in der Unterführung
- Erneuerung der Aufzüge
- Neue und zusätzliche Wetterschutzhäuser am Bahnsteig Gl. 1/2
- Neue und zusätzliche Sitzbänke auf den Bahnsteigen
- Erneuern des Taktiles Leitsystems
- Erneuern u. Erweitern der Fahrgastinformationsanzeiger

Schwarzenbek:

- Verlängern des Bahnsteigs Gleis 1 (bestellt u. finanziert v. NAH.SH)
- Neues Taktiles Leitsystem an Gleis 1
- Erneuerung der Sitzbänke
- Neugestaltung der Unterführung und Treppenabgänge; u. a. mit LED-Beleuchtung
- Neugestaltung der Fahrradstellplätze, Aufarbeiten der Fahrradbügel am Parkplatz

Bereits 2024 umgesetzt:

- Verlängerung Bahnsteig 2 (bestellt u. finanziert v. NAH.SH)
- Modernisierung Bahnsteig 2, Neubau Dach Bahnsteig 2 (anteilig finanziert v. NAH.SH)
- Erneuerung Fahrgastinformationsanzeiger Bahnsteig 1 und 2

Müssen:

- Herstellen der Barrierefreiheit:
- Neubau eines Aufzugs je Bahnsteig
- Erneuern der Treppenanlage an Bahnsteig 2
- Neubau der Zuwegung zum Bahnsteig 2
- Verlängern der Bahnsteige auf je 220 m inkl. Wegeleitsystem, Blindenleitsystem u. Beleuchtung (bestellt u. finanziert v. NAH.SH)
- Sanierung der Bestandsbahnsteige

- Erneuern der Beleuchtungsanlage
- Neubau von 2 Wetterschutzhäusern
- Neubau von Sitzmöglichkeiten

Büchen:

- Verlängern der Bahnsteige Gleis 1 und 4 auf 406 m inkl. Wegeleitsystem, Blindenleitsystem u. Beleuchtung
- Neubau von zwei barrierefreien Außenbahnsteigen für Linie RE83 Lübeck–Lüneburg als Ersatz für schmalen u. niedrigen Bahnsteig zwischen Gleis 40 und 41
- Zusätzliche Wetterschutzhäuser an allen Bahnsteigen
- Verlängern der Bahnsteigdächer an Gleis 1 und 4
- Neue und zusätzliche Sitzbänke
- Neugestaltung der Personenunterführung, der Grünanlagen u. des Verkaufspavillons am Mittelbahnsteig
- Erneuerung der Aufzüge
- Erneuerung u. Erweiterung der Fahrgastinformationsanzeiger

Friedrichsruh (Station seit 2019 außer Betrieb)

- Rückbau der Bahnsteigaufbauten (Masten, Vitrienen etc.)

Albrechtshof:

- Austausch der Aufzüge an Gleisen 1 und 2
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrienen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Seegefeld:

- Instandsetzung von Bahnsteigen und Bahnsteigdächern
- Erneuerung des Blindenleitsystems
- Austausch der Aufzüge an Gleisen 1 und 2
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrienen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Falkensee:

- Instandsetzung des Bahnsteigbelag inkl. Blindenleitsystem
- Erneuerung des Blindenleitsystems
- Austausch des Aufzugs an Gleis 1
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrienen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue digitale Anzeigen (Zuginformationssystem (ZIM))

- Erneuerung Beschallungsanlage
- Überarbeitung der Wegeleitung

Finkenkrug:

- Instandsetzung des Bahnsteigbelages und des Blindenleitsystems
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs

Brieselang:

- Instandsetzung des Bahnsteigbelages inkl. Blindenleitsystem
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Nauen:

- Instandsetzung der Bahnsteige inkl. Blindenleitsystem
- Tausch von 2 Aufzügen
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue digitale Anzeigen (ZIM)
- Erneuerung Beschallungsanlage
- Überarbeitung der Wegeleitung

Paulinenaue:

- Instandsetzung des Bahnsteigbelags inkl. Erweiterung des Blindenleitsystems
- Neue Wetterschutzhäuser
- Neues Wegeleitsystem
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (z. B. neue, größere Sitzmöbel, neue Geländer und Vitrinen)
- Erneuerung der Reisenden-Informationssysteme (neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB), Überarbeitung der Wegeleitung, neue Braillebeschriftung der Geländer u. ä.)
- Überarbeitung der Treppen an der Unterführung
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Friesack (Mark):

- Instandsetzung des Bahnsteigbelags inkl. Erweiterung des Blindenleitsystems
- Neue Wetterschutzhäuser
- Neues Wegeleitsystem
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (z. B. neue, größere Sitzmöbel, neue Streugutbehälter und Vitrinen)
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Neustadt (Dosse):

- Instandsetzungsarbeiten am Bahnsteigdach
- Instandsetzung des Bahnsteigbelags inkl. Blindenleitsystem
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung
- Erneuerung Bahnsteigausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen und Sicherheitsgeländer)

Breddin:

- Neubau eines barrierefreien Bahnsteigs an Gleis 1 mit 76 cm Höhe
- Instandsetzung des Bahnsteigbelags an Gleis 2 inkl. Erweiterung des Blindenleitsystems
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Neue Wetterschutzhäuser
- Überarbeitung der Treppen zur Personenunterführung
- Erneuerung Bahnsteigausstattung (neue Sitzmöbel, Vitrinen und Streugutbehälter)
- Erneuerung der Wegeleitung
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Glöwen:

- Barrierefreie Erneuerung der Bahnsteige inkl. Aufhöhung auf 76 cm
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Bad Wilsnack:

- Barrierefreie Erneuerung der Bahnsteige inkl. Aufhöhung auf 76 cm
- Neue, energiesparende Beleuchtung

- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Wittenberge:

- Neubau eines Bahnsteiges für Gleis 6
- Bahnsteiginstandsetzung an Gleisen 1–5
- Austausch von 3 Aufzügen
- Erweiterung der Personenunterführung
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue digitale Anzeigen (ZIM)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Karstädt:

- Verlängerung und Instandsetzung der Bahnsteige 1 und 3 (von 140 auf 170 m)
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Grabow (Meckl):

- Instandsetzung der Bahnsteigbeläge inkl. des Blindenleitsystems und Schraffur
- Erneuerung und Erweiterung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Erneuerung des Wetterschutzhauses an Gleis 1 und Gleis 2
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs
- Überarbeitung der Wegeleitung

Ludwigslust:

- Neubau einer Unterführung für Straßenverkehr und Fußgänger
- Erneuerung und Verlängerung aller Bahnsteige auf 416 m
- Neubau von 3 Aufzügen und Treppenanlagen
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung
- Erneuerung und Erweiterung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Erneuerung der Wetterschutzhäuser

Jasnitz:

- Erneuerung und Aufhöhung der Bahnsteige 1 und 3 (auf 76 cm). Der Bahnsteig wird so barrierefrei nutzbar.
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs
- Neue Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen sowie Zäune und Geländer)
- Erneuerung der Wetterschutzhäuser
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Strohkirchen:

- Erneuerung und Aufhöhung der Bahnsteige (auf 76 cm). Der Bahnsteig wird so barrierefrei nutzbar.
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs
- Erneuerung und Erweiterung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Erneuerung der Wetterschutzhäuser
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung

Hagenow Land:

- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung
- Instandsetzung des Blindenleitsystems
- Erneuerung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Neugestaltung der Unterführung
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs
- Erneuerung der Wetterschutzhäuser Bahnsteig 2/3 und Neubau Wetterschutzhaus Bahnsteig 1

Pritzier:

- Instandsetzung des Bahnsteigbelags und des Blindenleitsystems und Schraffur
- Neue Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen sowie Zäune und Geländer)
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung
- Instandhaltung des Zugangs zum Bahnsteig
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs
- Erneuerung der Wetterschutzhäuser

Brahlstorf:

- Verlängerung beider Bahnsteige auf 140 m
- Instandsetzung des Bahnsteigbelags und des Blindenleitsystems
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)

- Überarbeitung der Wegeleitung
- Neue Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen sowie Zäune und Geländer)
- Erneuerung des Wetterschutzes am Gleis 1
- Tausch des Wetterschutzhauses am Gleis 2
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs

Boizenburg (Elbe):

- Instandsetzung der vorhandenen Schraffur
- Erneuerung und Erweiterung der Bahnhofsausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter)
- Instandsetzung der Wetterschutzhäuser
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung
- Umrüstung der Beleuchtung auf energiesparende LEDs

Schwanheide:

- Verlängerung beider Bahnsteige auf 170 m und Erneuerung des Blindenleitsystems
- Instandsetzung des Bahnsteigbelags
- Neue, energiesparende Beleuchtung
- Erneuerung der Wetterschutzhäuser
- Neue digitale Anzeigen (DSA+ und DAB)
- Überarbeitung der Wegeleitung
- Neue Bahnsteigausstattung (z. B. neue Sitzmöbel, Vitrinen sowie Zäune und Geländer, etc.)

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“?

Hamburg-Bergedorf, Schwarzenbek, Müssen, Büchen, Strohkirchen, Jasnitz, Ludwigslust, Grabow, Karstädt, Wittenberge, Breddin, Neustadt (Dosse), Friesack (Mark), Paulinenaue, Nauen, Brieselang, Finkenkrug, Falkensee, Seefeld, Berlin-Albrechtshof

Die Messbarkeit der Kriterien erfolgt gemäß der mit dem BMV abgestimmten und zuwendungsfähigen Maßnahmen (ZKB-Handbuch).

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?

Im Zuge der Korridorsanierung soll Infrastruktur (Funkmasten, Glasfaserkabeln etc.) errichtet werden. Die Abstände der Standorte bzw. Masten sind derart

geplant, dass sowohl mit den international festgeschriebenen Funkfrequenzen für FRMCS als auch mit den von den MNO vorgesehenen 5G-Funkfrequenzen eine hinreichende Funkversorgungsqualität erreicht werden soll.

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)?

Der Eingriff auf den Betrieb ergibt sich aus dem Abstand des Mastes zum Gleis und des jeweiligen Umfeldes. Ein Teil der Masten kann aufgrund der Zuwegung nur vom Gleis aus verbaut werden.

106. Liegt das Nutzungskonzept der Netzbetreiber für die Mitnutzung der Funkmasten vor, und wenn nein, warum nicht (hamburg-berlin.deutsch-ebahn.com/bauarbeiten.html)?

Nein, da u. a. die kommerziellen Rahmenbedingungen noch in Abstimmung sind.

107. Welche konkreten Maßnahmen wurden aus den Erfahrungen der Riedbahn für die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin abgeleitet?

Aufgrund der Erfahrungen entfällt die zeit- und kostenintensive Doppelausrüstung der Strecke mit ETCS Level 2 mit Signalen.

108. Wie werden vor und während der Korridorsanierung die Öffentlichkeit sowie das Parlament über die Maßnahmenumfänge und die einzelnen Baufortschritte, Zeitpläne und Kostenentwicklungen informiert?

Im Rahmen von sogenannten Roadshows in zehn Orten entlang der Strecke werden und wurden durch die DB InfraGO AG Interessierte, Pendler und Anwohnende informiert. Ergänzend dazu wurden die Anwohnenden an der Strecke mit Postwurfsendungen informiert. Ein WhatsApp-Kanal zur Information ist durch die DB InfraGO AG eingerichtet worden. Begleitend dazu finden sich alle relevanten Informationen auf der Projekthomepage (www.db.de/hamburg-berlin).

109. Bis wann soll die abschließende Evaluierung der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin erfolgen?

Die Evaluierung ist im Anschluss an die Korridorsanierung vorgesehen. Wann diese abgeschlossen sein wird, steht noch nicht fest.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.