



Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/4311

Ausgewählte DB-Projekte im Norden

Ausschuss für die Zusammenarbeit
der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

24. Januar 2025 | Hamburg

- 1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile**
2. Generalsanierung Hamburg–Berlin
3. Generalsanierung Hamburg–Lübeck
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. Fragen und Diskussion

Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen

Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs wie heute



Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter



Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



Ziele der Generalsanierung

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Layoutstandards erhöhen die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Die Generalisierung bringt wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise

— Bisheriges Vorgehen —

— **Generalisierung** —



Bauen

viele kurze Baustellen



Eine lange Baustelle



Betrieb

ingleisiger Betrieb



Kein Betrieb: Totalsperrung



Gewerke

Fokus auf ein Gewerk



Alle Gewerke parallel



Erneuerung

1:1 Austausch



**Verbessertes Layout
Verbesserte Ausrüstung**



**Fahrplan
und Betrieb**

oft instabil



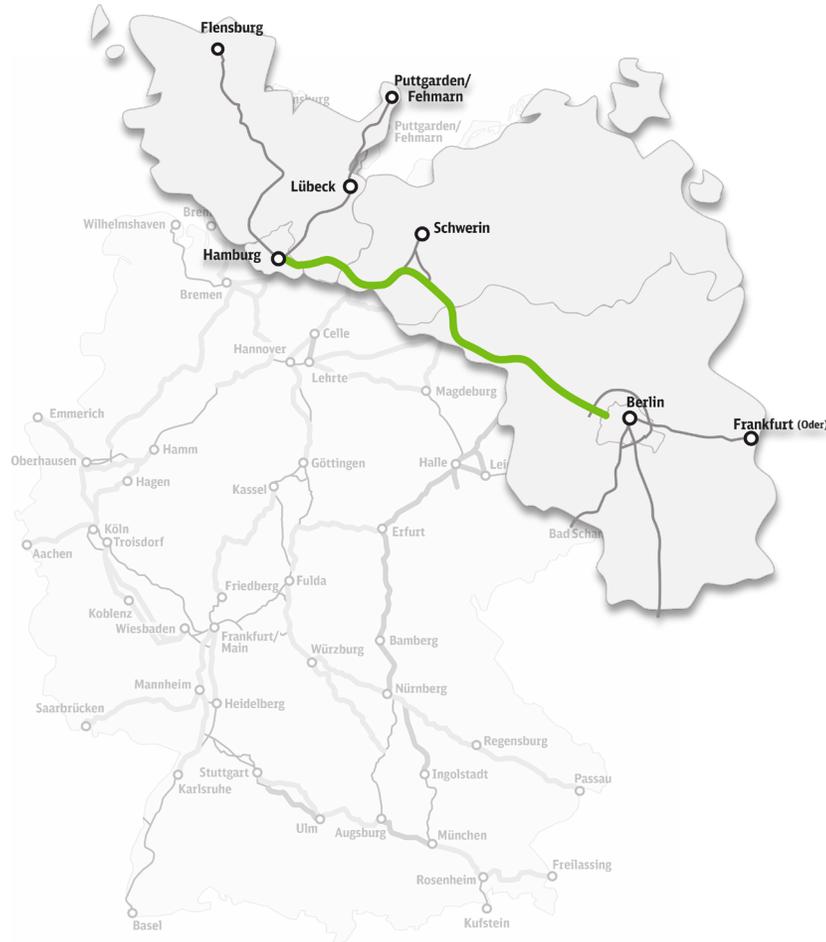
**Stabil auf der Schiene und
hochwertiger Ersatzverkehr auf der
Straße**

Pilotprojekt: stabiles Verkehrskonzept, Bauphase abgeschlossen, Inbetriebsetzung gelungen



1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
- 2. Generalsanierung Hamburg-Berlin**
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. Fragen und Diskussion

Die Strecke Hamburg–Berlin ist hochbelastet



Hamburg–Berlin



 **278 km Länge**

 **120% Auslastung**

 **Mischverkehrsstrecke
Nah-, Fern-, Güterverkehr**

 **Streckennummer:
6100**

— Hochleistungsnetz
— Generalsanierungs-Strecke

Das Baupensum der Generalsanierung Hamburg–Berlin ist anspruchsvoll. Die Strecke ist etwa viermal so lang wie die Riedbahn.



Generalsanierung



ca. 180 km
Gleise



ca. 200
Weichen



6
Überleit-
stellen



28
Bahnhöfe

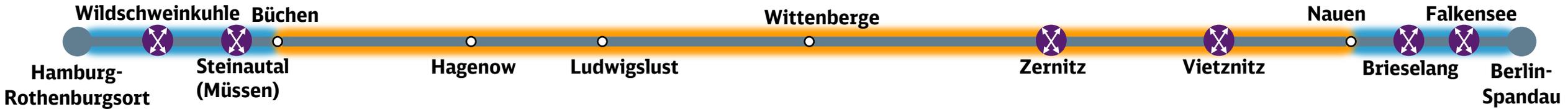


Erneuerung
Ober-
leitungen

Leit- und Sicherungstechnik:

- im ersten Schritt Ausrüstung mit ETCS (European Train Control System) in kapazitiv am stärksten belasteten Strecken zw. Hamburg-Rothenburgsort und Büchen sowie im Abschnitt zwischen Nauen und Berlin-Spandau
- In Abstimmung mit dem Bund ETCS Ausrüstung des Streckenabschnitts zwischen Büchen und Nauen für Anfang des neuen Jahrzehnts vorgesehen

Die Metropolregionen werden durch ETCS gestärkt



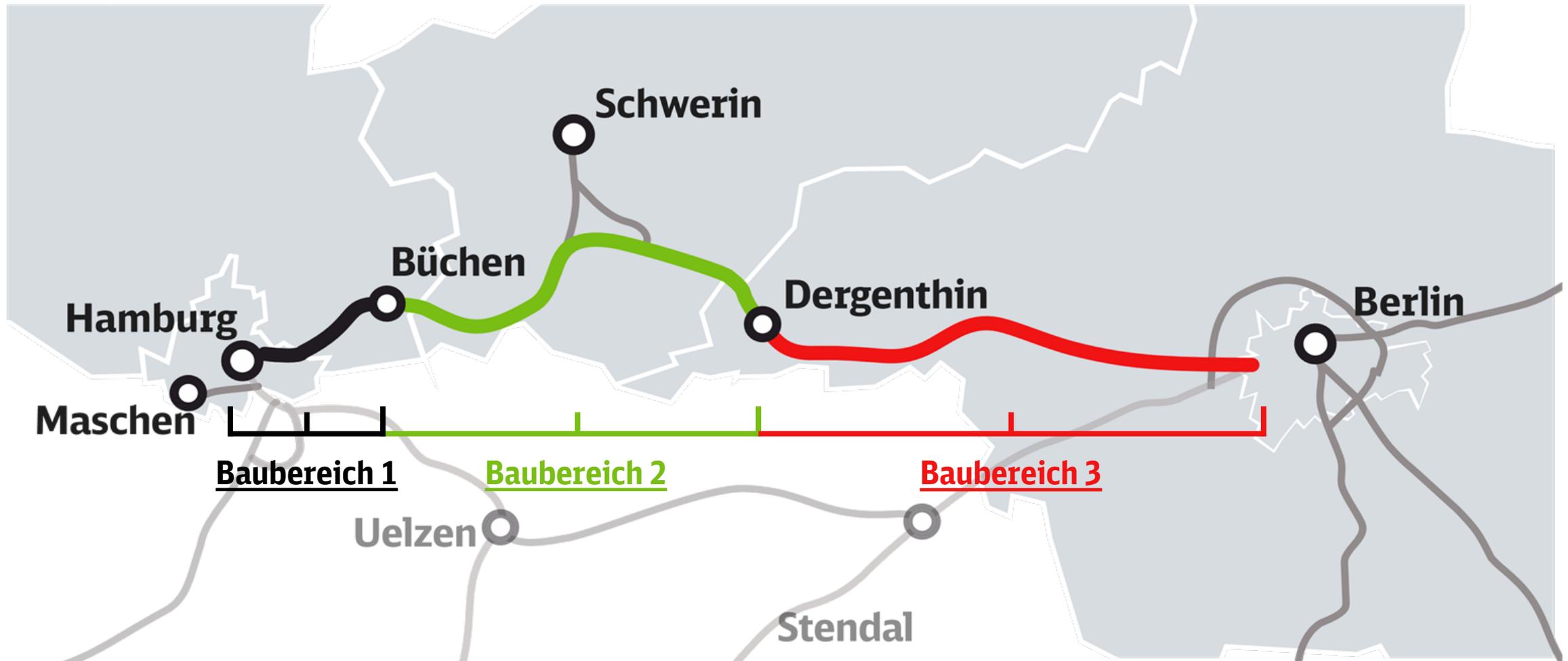
Leit- und Sicherungstechnik

**Abschnitte Hamburg – Büchen und Nauen – Berlin:
ETCS-Ausrüstung durch Siemens inkl. neuer Stellwerke**

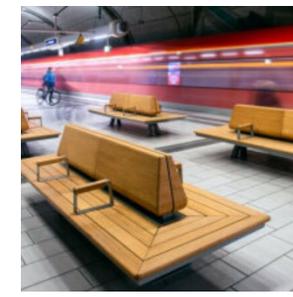
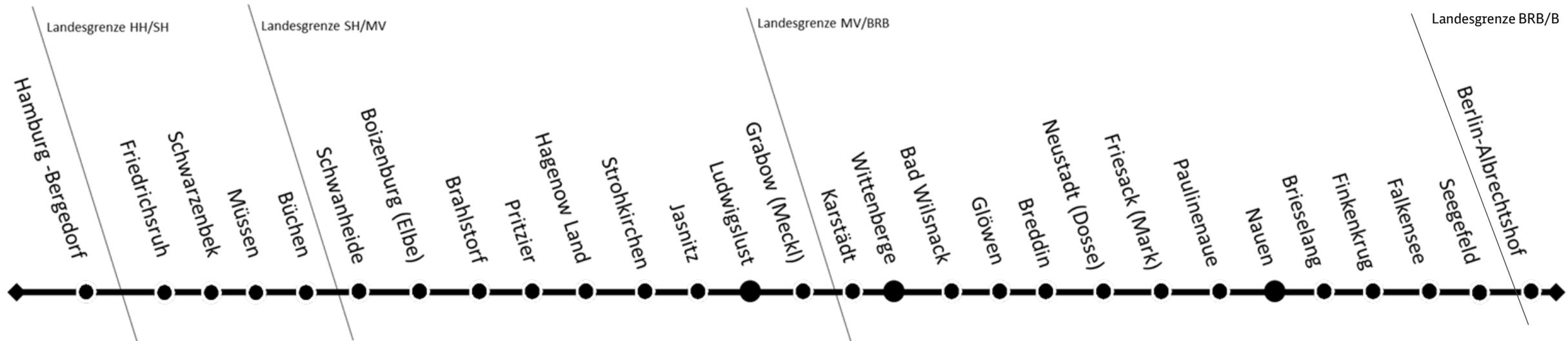
**Abschnitt Büchen-Nauen:
Nutzung LZB, Überarbeitung bestehender ESTW
Umbau auf ETCS ohne Signale in den frühen 30er Jahren**

- Generalsanierungsabschnitt
- Beibehaltung LZB-Ausrüstung (STW-Instandhaltung)
- Umsetzung ETCS-Ausrüstung (inkl. STW-Erneuerung)
- Überleitstelle

In 3 Baubereichen wird die Strecke umfassend & parallel saniert



Maßnahmen an 28 Verkehrsstationen



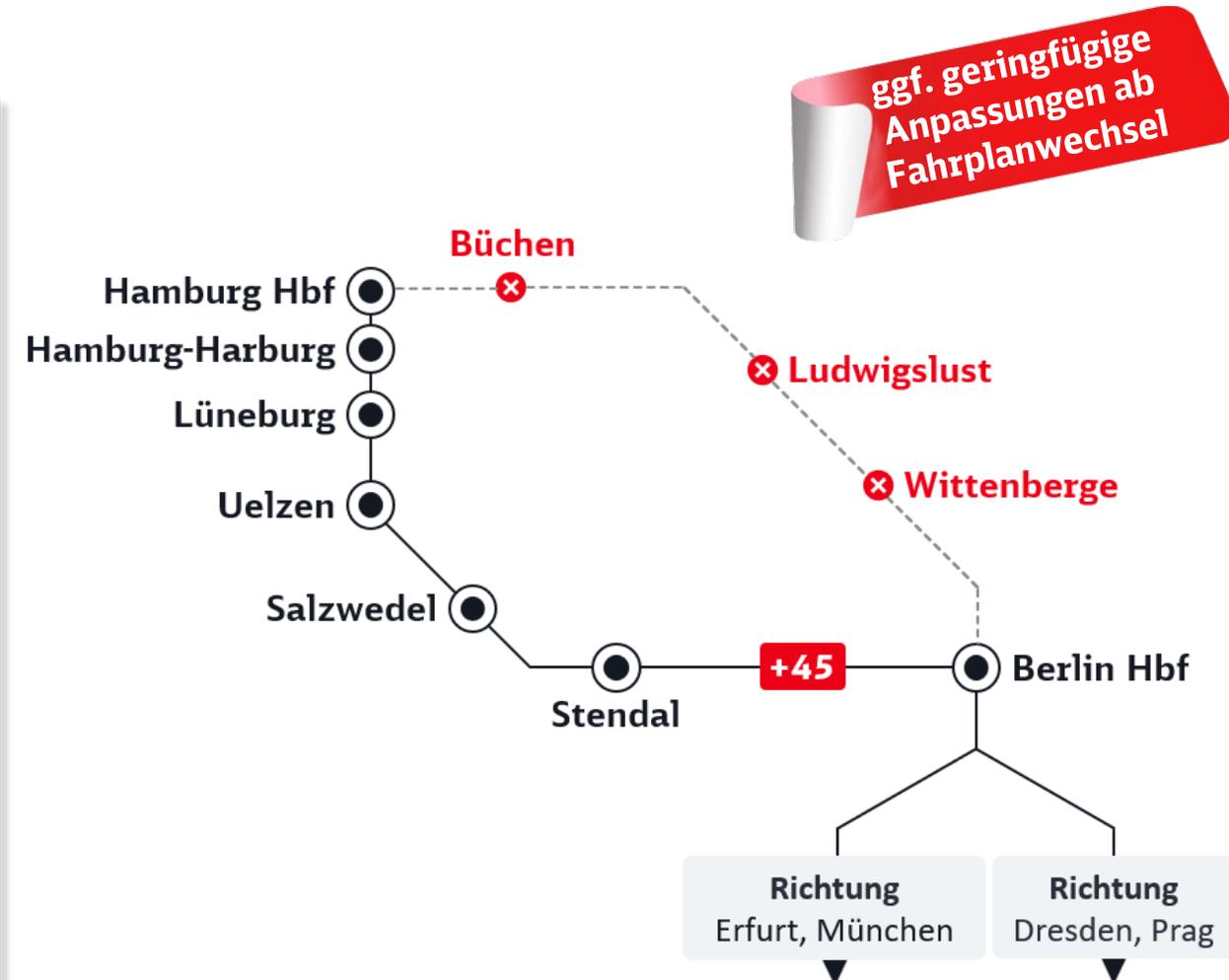
- Entlang des Korridors werden im Zuge der Generalsanierung an **28 Verkehrsstationen** bauliche, gestalterische, ausstattungstechnische und attraktivitätssteigernde Maßnahmen realisiert.
- Die jeweiligen Verkehrsstationen werden grundsätzlich **ganzheitlich betrachtet** (Verkehrsstation, Empfangsgebäude, Vorplatz, Umfeld) und fit für die Zukunft gemacht.

Aufgrund der zeitlichen Vorläufe werden nur Maßnahmen umgesetzt, die kein Planrecht benötigen, oder für die schon Planrecht besteht.

Der Fernverkehr zwischen Hamburg und Berlin wird während der Generalsanierung über Stendal umgeleitet

Fernverkehrskonzept vom 2. August bis 13. Dezember 2025

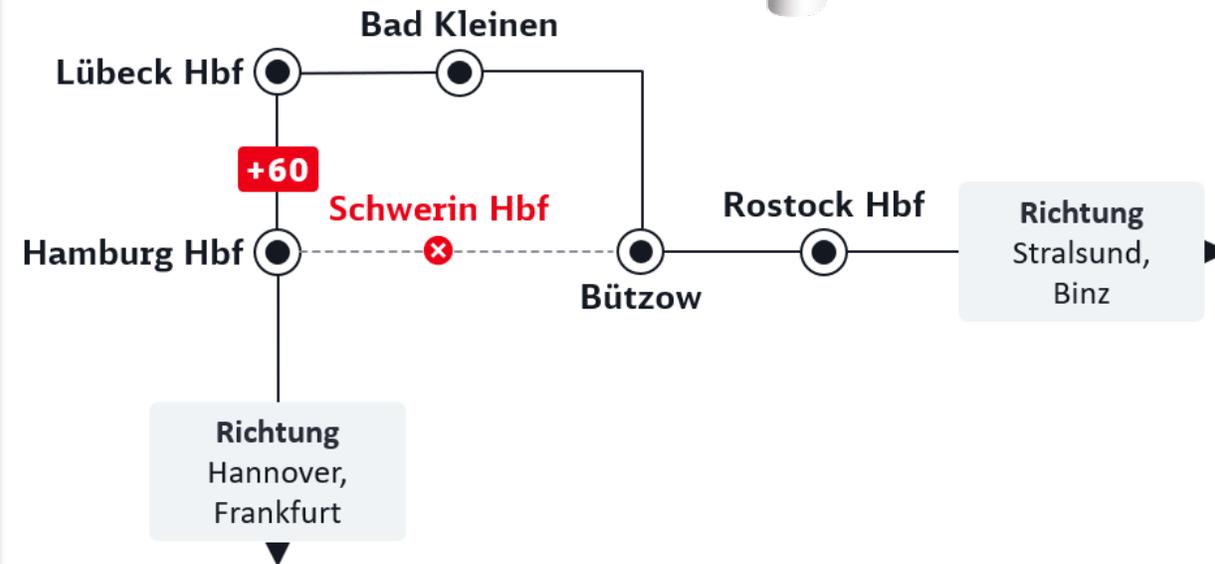
- Während der Bauarbeiten können **stündlich** Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Berlin fahren
- Die **Fernverkehrszüge** werden umgeleitet und halten in Stendal, Salzwedel und meist stündlich wechselnd in Uelzen bzw. Lüneburg, vereinzelt in Hamburg-Harburg
- Durch die Umleitung der Züge entstehen **durchschnittlich 45 Minuten Fahrzeitverlängerung**
- Das Ersatzkonzept für Wittenberge, Ludwigslust und Schwerin ist in Erarbeitung, Büchen ist über den Nahverkehr angebunden
- Die EC-Linie Hamburg – Prag verkehrt zwischen Berlin und Prag
- Die IC-Linie Warnemünde – Leipzig verkehrt zwischen Magdeburg und Leipzig
- Einige Bahnhöfe erhalten durch umgeleitete Züge **neue Direktverbindungen**



Der Fernverkehr zwischen Hamburg und Binz wird über Lübeck umgeleitet

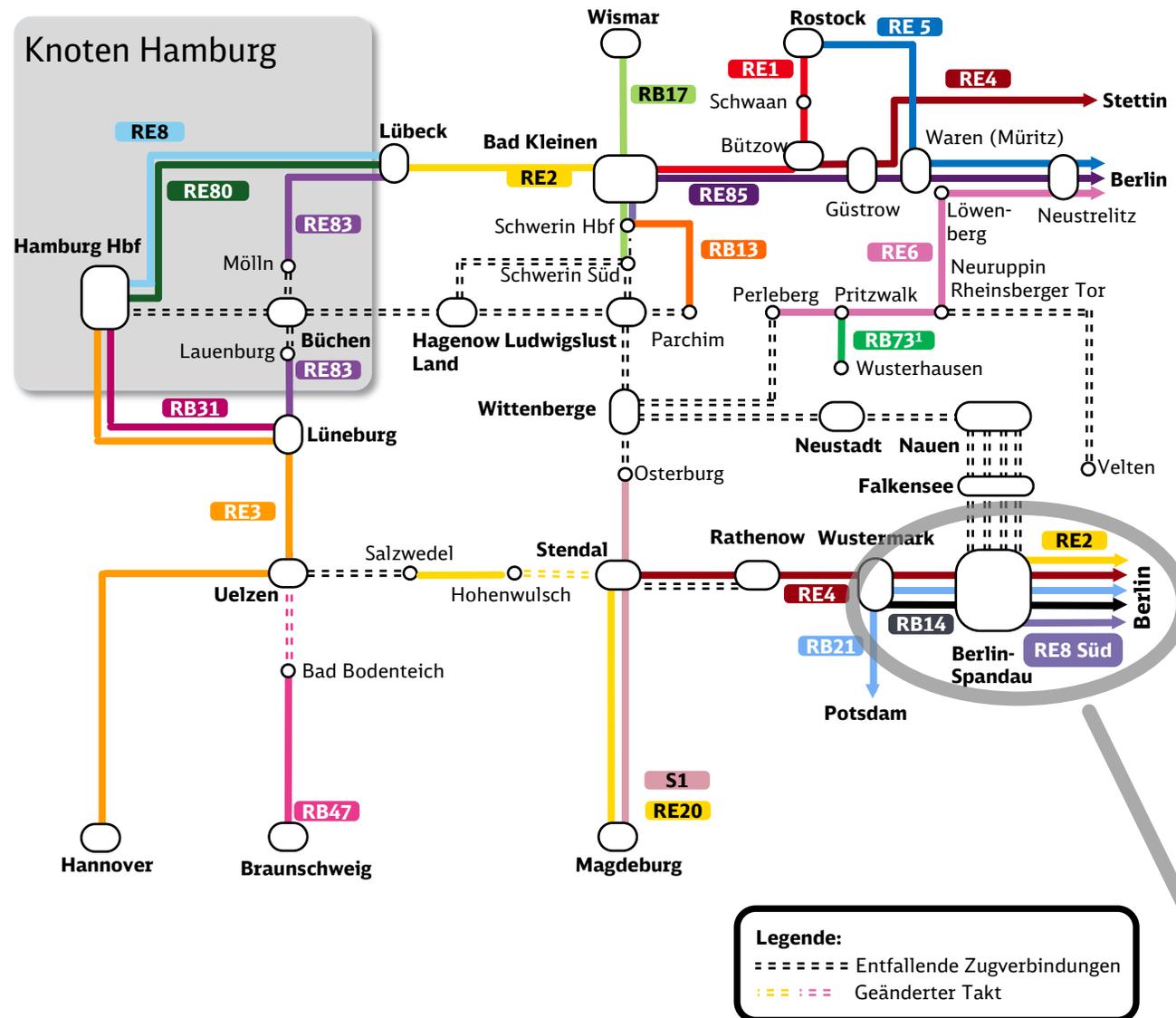
Fernverkehrskonzept vom 2. August bis 13. Dezember 2025

- Zwischen **Hamburg und Ostseebad Binz bzw. Greifswald** verkehren täglich drei **direkte IC-Zugpaare** über Lübeck statt Schwerin
- Durch die Umleitung über Lübeck entstehen durchschnittlich **Fahrzeitverlängerungen von rund einer Stunde**
- Zwischen **Schwerin und Rostock/Binz** verkehren **keine direkten Fernverkehrszüge**
- Das Ersatzkonzept für Schwerin ist in Prüfung
- **6. September bis 7. November Totalsperrung** zwischen **Rostock und Ribnitz-Damgarten West**. In diesem Zeitraum verkehren die Züge nur zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Rostock Hauptbahnhof

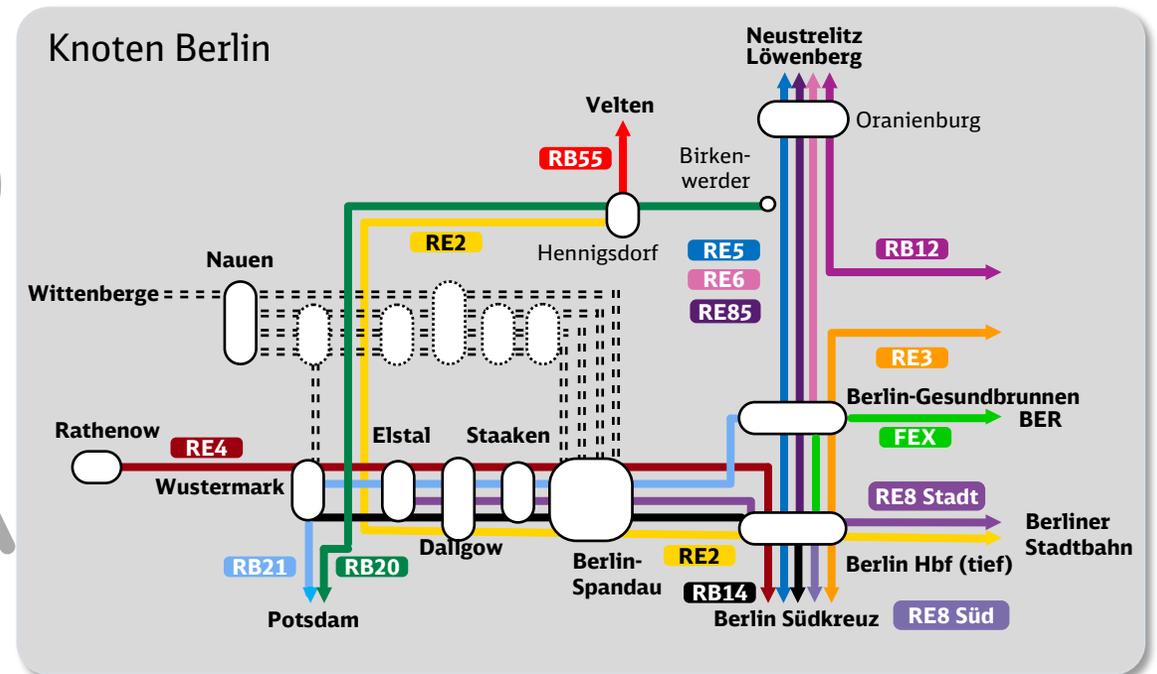


SPNV-Konzept

- **Lübeck – Bad Kleinen:**
Steigerung Platzkapazität durch Einsatz von Doppelstockwagen
- **Schwerin – Berlin:**
schnelle Direktverbindung
- **Prignitz – Berlin:**
schnelle Direktverbindung
- **Nutzung der Eisenbahnstrecke Berlin – Lehrte** um den SEV zu verkürzen



¹ Linienführung der RB 73 in Abstimmung



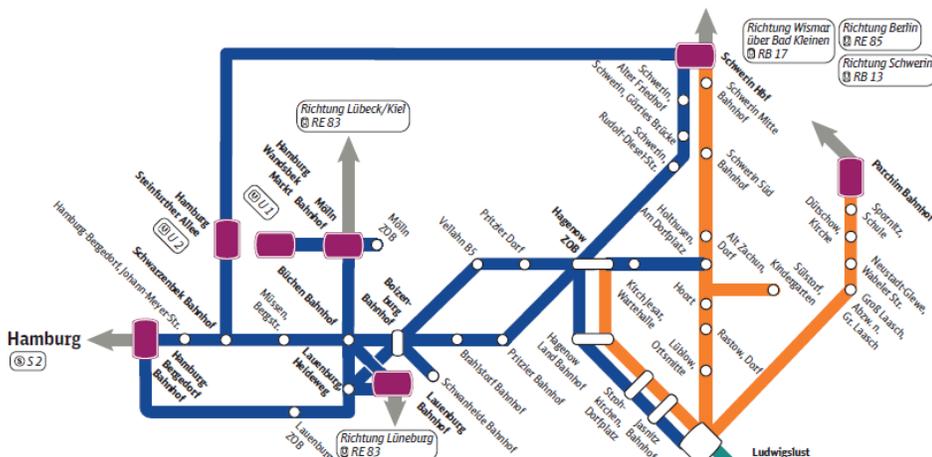
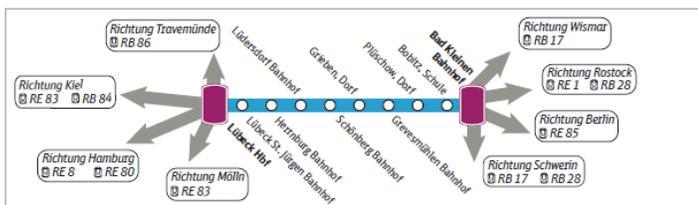


Generalsanierung Hamburg ↔ Berlin Ersatzverkehr mit Bussen im Regionalverkehr

1. August 2025 – 30. April 2026



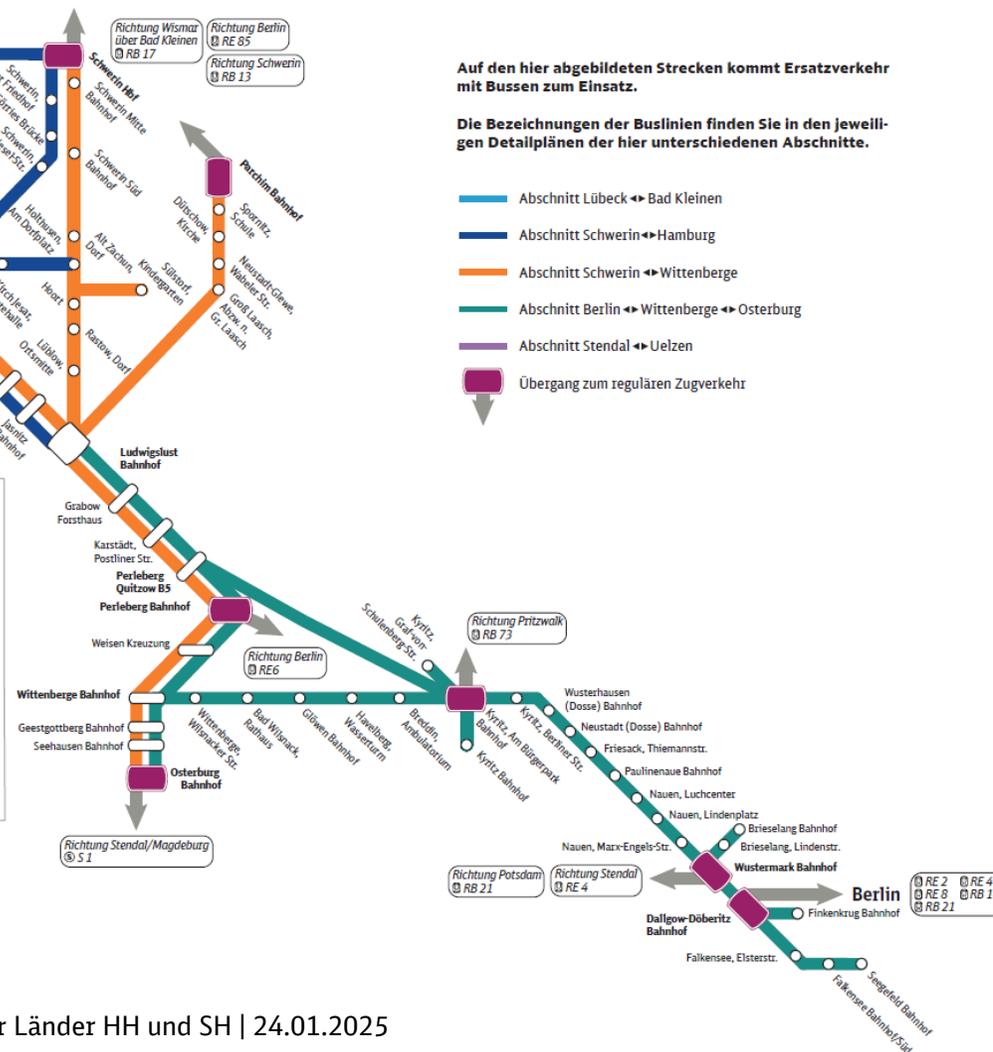
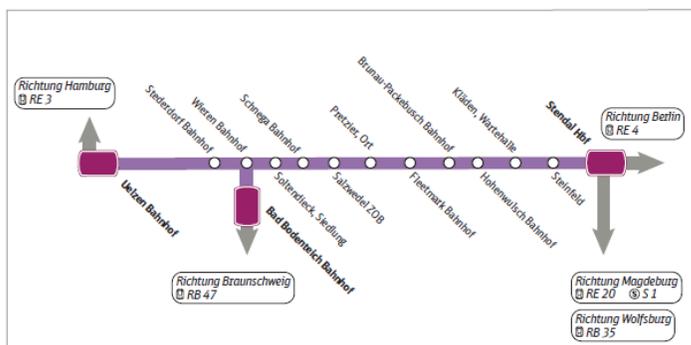
**Aktueller
Abstimmungsstand**



Auf den hier abgebildeten Strecken kommt Ersatzverkehr mit Bussen zum Einsatz.

Die Bezeichnungen der Buslinien finden Sie in den jeweiligen Detailplänen der hier unterschiedenen Abschnitte.

- Abschnitt Lübeck ↔ Bad Kleinen
- Abschnitt Schwerin ↔ Hamburg
- Abschnitt Schwerin ↔ Wittenberge
- Abschnitt Berlin ↔ Wittenberge ↔ Osterburg
- Abschnitt Stendal ↔ Uelzen
- Übergang zum regulären Zugverkehr



Vielen Dank an die Aufgabenträger für die Abstimmung und Zusammenarbeit

Ersatzverkehr Generalsanierung Hamburg–Berlin

Zahlen – Daten – Fakten



9 Monate

Leistungszeitraum



5,5 Mio. Nutz-km

Ausfall-km SPNV Gesamtzeitraum



6

Bundesländer



23,5 Mio. Nutz-km

Bus-km SEV Gesamtzeitraum



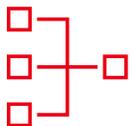
5

Eisenbahnverkehrsunternehmen



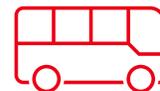
86 Tsd. Nutz-km

Bus-km SEV pro Tag



26

SEV-Linien



Bis zu 173 Busse im Einsatz

Fahrgast- information



- Optische Haltestellenanzeige im Wageninnenraum: elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle, des Fahrtverlaufs, Anzeige der Anschlüsse
- TFT-Doppelmonitore, jeweils mindestens 18“ Bildschirmdiagonale oder TFT-Wide-Screen Monitore
- Automatische Übernahme aktueller Informationen der Fahrt aus den Daten der VDV 454 Schnittstelle
- automatische akustische Haltestellen- und Umsteigeansage, zzgl. Bordmikrofone
- Elektronische Anzeige von Linienbezeichnung und Fahrtziel an Einstiegsseite und Fahrzeugfront, mind. Linienbezeichnung an Fahrzeugheck

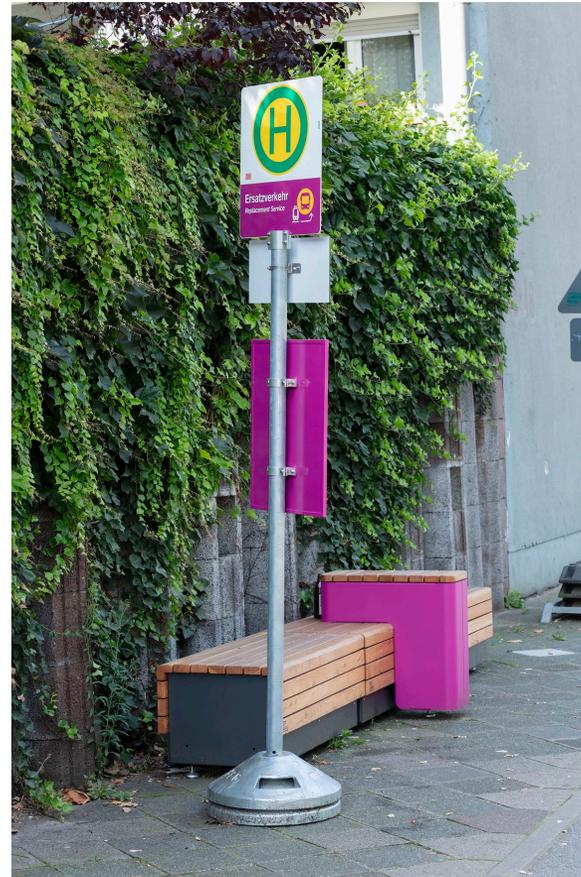
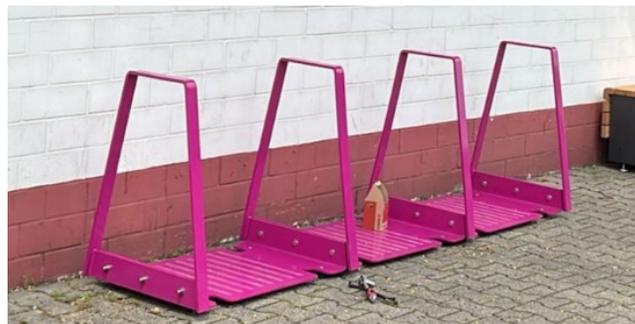
Fahrzeug- anforderungen



- Fahrzeughöchstalter beträgt maximal 3 Jahre bei Vertragsbeginn
- Barrierefreiheit
- Doppel-USB-Ladesteckdose für jeden Doppelsitz
- WLAN, AFZ & GPS
- Keine prominente Darstellung des DB Logos, Nennung Betreiber des jeweiligen HEV nach BOKraft
- Farbe: verkehrspurpur
- Einheitliche Schrift und gemeinsames HEV-Logo



Ersatzverkehr | Umsetzungsbeispiele Riedbahn (2024)



Bilder: DB

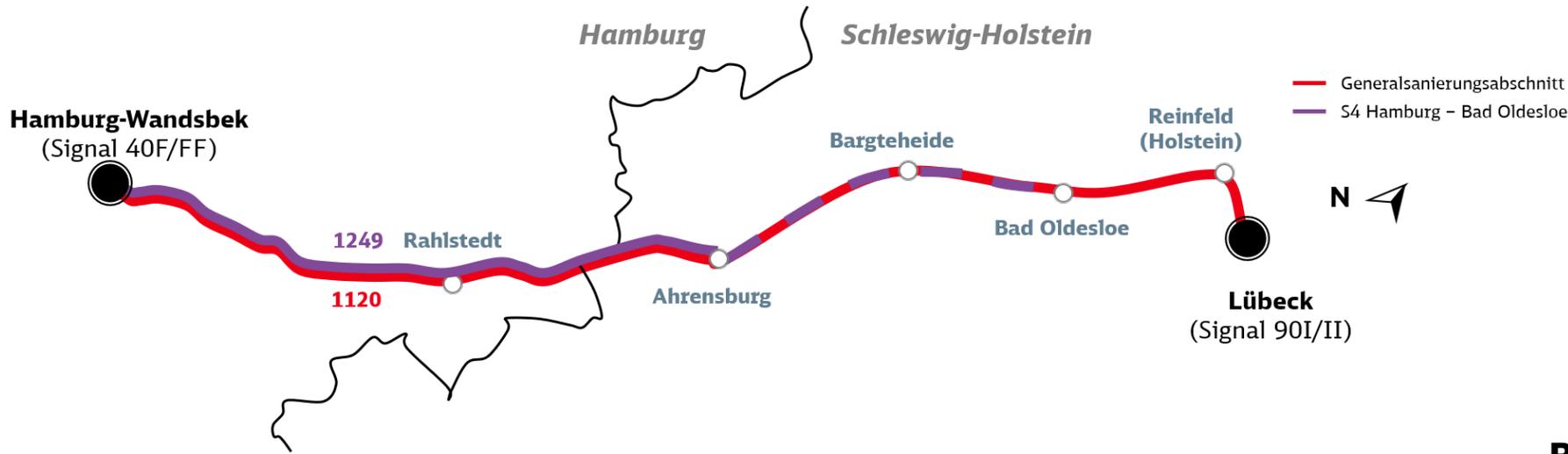
Alle Infos zur Generalsanierung und zu geplanten Veranstaltungen gibt es auf der Projekthomepage



- Alle **Informationen** zur Generalsanierung 2025/2026
- **Kontakt** zum Projektteam und **FAQ**
- Livestream von 4 regionalen Öffentlichkeitsveranstaltungen im Februar 2025: www.deutschebahn.com/hamburg-berlin

1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
- 3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck**
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. Fragen und Diskussion

Mehr Qualität auf der Strecke Hamburg–Lübeck

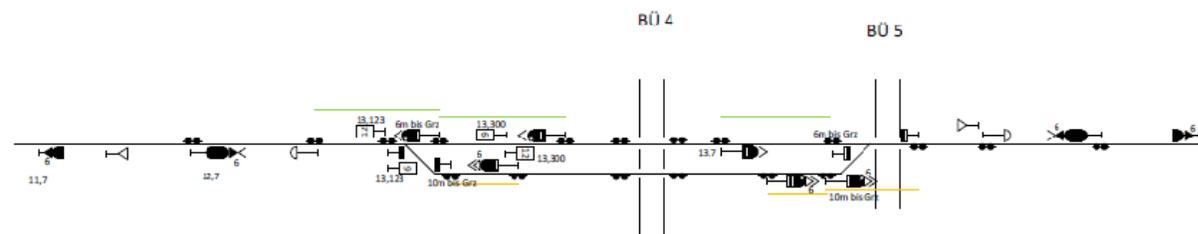


Bauzeit: 2026-2027 / Lph. 1-2

Geplante Maßnahmen

- Investitionen im Bestandsnetz in Gleise und Weichen und dessen Unterbau zur deutlichen Senkung der Störungsanfälligkeit und Schaffung von Baufreiheit
- Instandhaltungsmaßnahmen an konstruktiven Bauwerken wie Erneuerung von Lagern, Korrosionsschutz und Brückenabdichtungen zur wirtschaftlichen Erhaltung der Bauwerke
- Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik auf dem Streckenabschnitt durch Aufbau moderner Stellwerke inkl. Erneuerung der Bahnübergänge und Ersetzung der vorhandenen Relais-technik
- Zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen am Fahrweg durch Schaffung neuer Überleitstellen sowie angepasster Bahnhofseinfahrten
- Erneuerung und Sanierung von allen am Korridor liegenden Bahnhöfen und die Realisierung von zukunftsfähigen Bahnhöfen (Verkehrsstationen und Empfangsgebäude)

Umleiterstrecke Str. 1121 Lübeck-Büchen / Kapazitätserweiterung



**Bauzeit: 2026-2027 /
Einphasenplanung**

Geplante Maßnahmen

Aufrüstung

- Zusätzliche Verbesserungen durch Blockverdichtungen, Ergänzung von Ausfahrtsignalen und Sperrsignalen und Schaffung von Kreuzungsmöglichkeiten von 740 Meter-Güterzügen zur Schaffung höherer betrieblicher Flexibilität. Verlängerung der Bestandsbahnsteige in Mölln und Ratzeburg für 220 m Züge

Streckenresilienz und Vermeidung von Langsamfahrstellen

- Untergrundsanierung eines derzeit problematischen Streckenabschnittes
- Diverse weitere Instandhaltungs- und Präventionsmaßnahmen
- Schaffung eines Notbedienplatzes für Ausfälle der Leittechnik

→ Die signaltechnische Planung für die Hochrüstung ist bereits in Erstellung und wird in 2025 fertig gestellt.

1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. **Schienernanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)**
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. Fragen und Diskussion

Sanierung der Fehmarnsundbrücke geht voran

- 64 von 80 Seilen getauscht
- Fertigstellung im Frühling 2025 geplant
- Betonsanierung der 7 Hauptpfeiler gestartet
- 2 bis 3 Pfeiler pro Jahr, abhängig von Witterungsverhältnissen

Schienernanbindung Feste Fehmarnbeltquerung: Weitere Abschnitte gehen in den Bau

1 Abschnitt im Bau:

- Abschnitt 6 (Fehmarn)

6 Abschnitte im Genehmigungsverfahren:

- 5.2 (Großenbrode): Beschluss in Q1 2025 erwartet
- 5.1 (Heringsdorf, Neukirchen)
- 4 (Oldenburg i.H. /Göhl)
- 3 (Altenkrempe, Lensahn)
- 2 (Sierksdorf, Neustadt i.H.)
- Lübeck

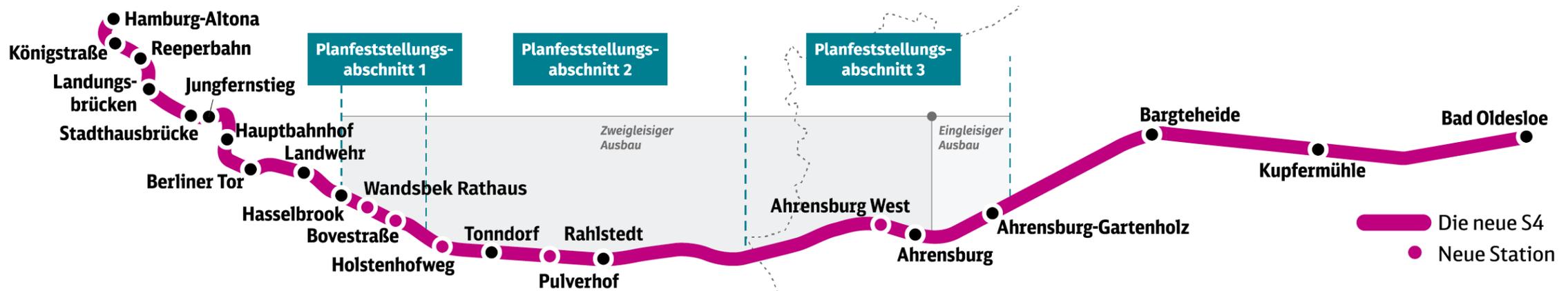
3 Abschnitte in Planung:

- Fehmarnsundquerung: Anhörungsphase startet in Q2 2025
- 1.2 (Ratekau-Haffkrug)
- 1.1 (Bad Schwartau)



1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. **S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe**
6. Fragen und Diskussion

Neue S-Bahnlinie 4 verbindet Hamburg und Schleswig-Holstein



Aktuelle Situation

- Steigende Fahrgastzahlen, Auslastung der Züge am Limit
- Mischbetrieb von Regional-, Fern- und Güterverkehr führt zu Verspätungen und Zugausfällen
- Viele Ziele in Hamburg nur durch Umstiege am Hauptbahnhof erreichbar; Fern- und Regionalverkehrsgleise dort überlastet



Ziele

- Auflösung des Mischbetriebs, was zu weniger Verspätungen führt und einen dichteren Fahrplankontakt der S4 ermöglicht
- Bessere Umsteigemöglichkeiten – ohne Umstieg am Hamburger Hauptbahnhof
- Entlastung der Kapazitäten am Hamburger Hauptbahnhof



Aktueller Stand

- Abschnitt 1: Offizieller Baustart und Spatenstich Mai 2021
- Abschnitt 2: Erörterungstermin fand im April 2024 statt, der Planfeststellungsbeschluss wird im Frühjahr 2025 erwartet
- Abschnitt 3: Planänderungen werden 2025 ausgelegt
- Geplante Gesamtinbetriebnahme: 2029



Synergien

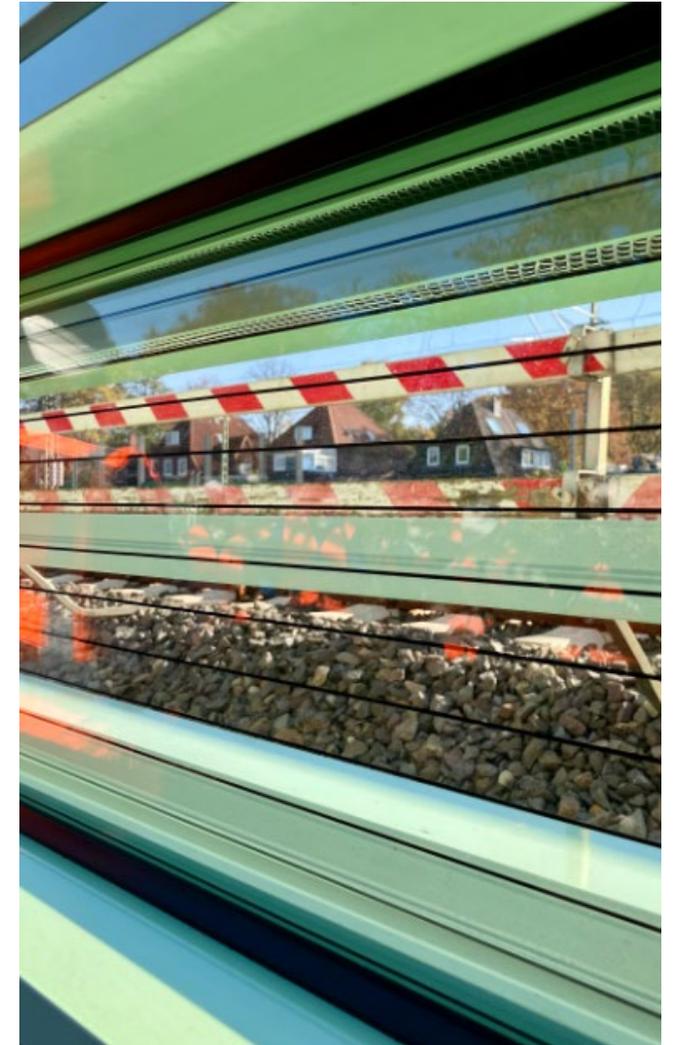
- Ein Großteil der sperrpausenabhängigen Arbeiten für die S4 wird während der Generalsanierung Hamburg – Lübeck durchgeführt

Pilotprojekt: Transparenter Lärmschutz fügt sich besser ins Landschaftsbild ein



Fotos: DB

- Pilotprojekt an der S4 mit MetaWindow, dem ersten transparent-hochabsorbierenden Lärmschutzsystem zum Einsatz an Bahnstrecken
- Bis zu 72 Prozent transparenter Flächenanteil
- Bessere Integration ins Stadt- und Landschaftsbild, Erhalt von Sichtachsen
- Mehr Licht, weniger Schatten
- Höhere Akzeptanz von Anwohnenden
- Höheres Sicherheitsgefühl durch Reduzierung von Angsträumen und schlecht einsehbaren Bereichen
- Einjähriger Probetrieb an der S4 im Oktober 2024 gestartet: 55 Meter lange Teststrecke in Ahrensburg mit Akustikmessungen
- Bis Ende 2025 werden auf einer Länge von 200 Metern transparente Lärmschutzwände stehen



1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. **Fragen und Diskussion**



**Wir freuen uns auf Ihre
Fragen!**