



VDV Landesgruppe Ost

Baumaßnahmen und Verkehrskonzepte im HLK Hamburg – Berlin

11.04.2024 | Berlin

Das Schienennetz ist stark in die Jahre gekommen und daher besonders störanfällig



Der Verkehrsträger
Schiene weist
Kapazitäts- und
Qualitäts-probleme
auf

Die Infrastruktur ist überaltert

Der Zustand des Netzes
verschlechtert sich.

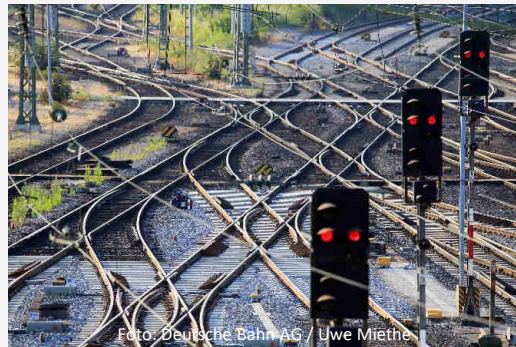


Foto: Deutsche Bahn AG / Uwe Miethes

Die Pünktlichkeit ist auf einem Rekordtief

Die Qualitätsprobleme
nehmen seit Jahren zu.



Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emerleben

Die durch steigenden Baubedarf reduzierte Kapazität steht im Konflikt mit der Nachfragesteigerung durch EVUs und verkehrspolitischen Zielen



Weiter so geht nicht, denn das System ist am Anschlag



Betriebsleitung

+27%_{Tra}
assenkilometer¹

VS.



Bauvolumen

+225%
Brutto-Investitionen
Infrastruktur¹

VS.



+70%

Verkehrsleistung SGV

+1 Mrd.

Fahrgäste im SPNV

+100%

Fahrgäste im SPFV

(1) 1994-2022

Programme zur Verbesserung der Infrastruktur und zum Kapazitäts-ausbau im Sinne der gemeinwohlorientierten Eisenbahn sind aufgesetzt



Die Strategie der
InfraGO hat
Handlung-
schwerpunkte
gesetzt



Hochleistungsnetz inkl. Knotensanierung



Schnelle Kapazitätserweiterung



Digitalisierung



Flächennetz



Zukunftsbahnhöfe



Serviceeinrichtungen



Neu- und Ausbau sowie Elektrifizierung

Fokus heute

Wir transformieren bis 2030 unser hochbelastetes Netz zum Hochleistungsnetz und schaffen damit einen Stabilitätsanker



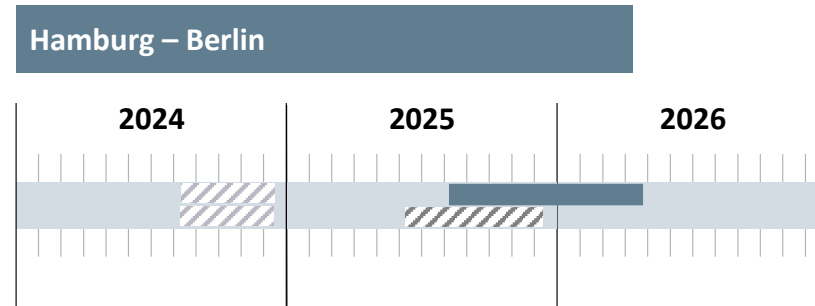
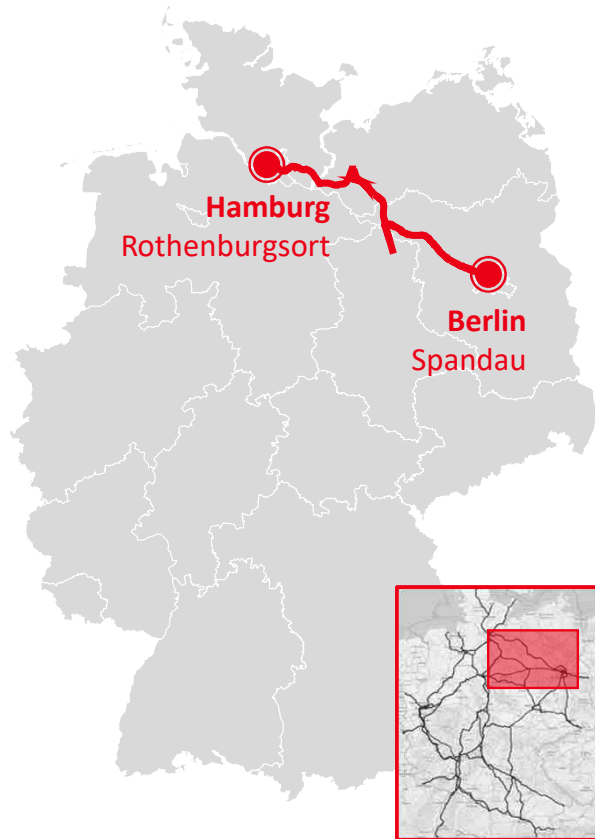
Wir packen das Problem an der Wurzel

Die Lösung: Bahn und Bund entwickeln gemeinsam **das hochbelastete Netz zum Hochleistungsnetz.**

Für eine **effektive digitale Schiene ab 2035.**

Für einen **reibungslosen Deutschlandtakt ab 2040.**

Hamburg – Berlin: Sondierungen mit der Industrie zeigen, dass die Volumina nicht in 5-Monaten umgesetzt werden können



Hintergrund der Anpassung:

Konkretisierung der Planung und erste Sondierung mit der Bauindustrie zeigen, dass angedachte bzw. erforderliche Volumina nicht vollständig im geplanten Zeitraum (06 – 12/25) umgesetzt werden können.

Daher **neuer Sperrzeitraum: 08/2025 – 04/2026**



Umleitungswege und Zulaufstrecken wurden für den Verlängerungszeitraum geprüft und weitestgehend baufrei gehalten

Überblick Korridor: Hamburg – Berlin



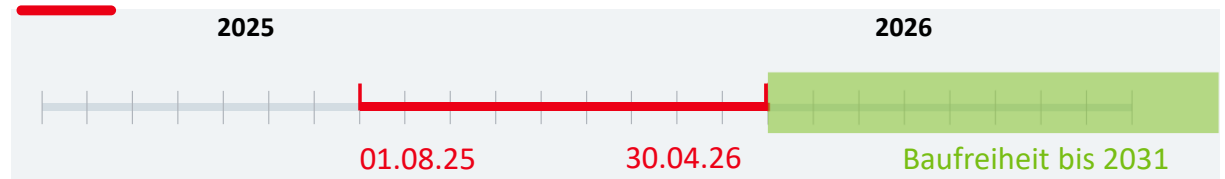
Korridordetails



-  **278 km** Länge
-  **14 Mio.** Trkm p.a.
-  **120% Auslastung**
(bis zu 148% vor Knoten)
-  **Mischverkehrsstrecke**
-  **Inkl. Zulaufstrecken** aus Schwerin und Stendal

Details Generalsanierung

Geplante Sperrpausen – Vollsperrung



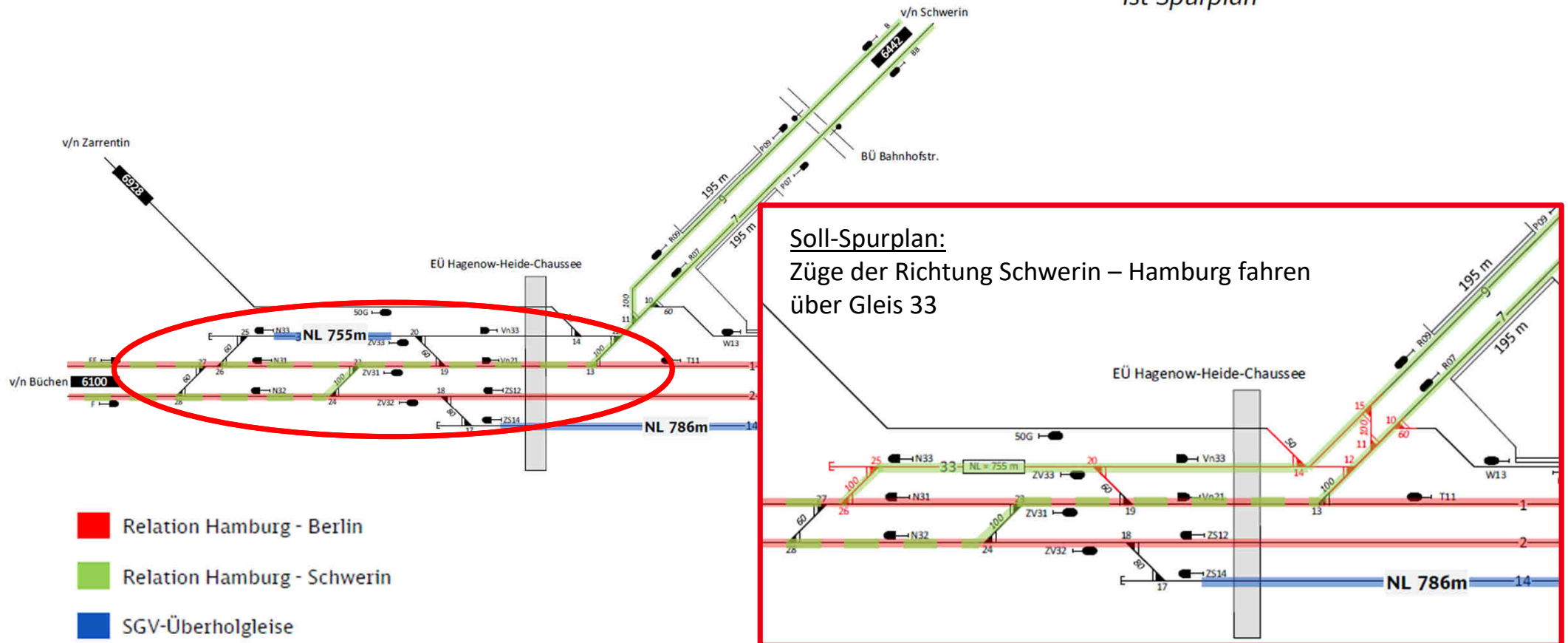
Vorgesehener Bauumfang

- 180 km Gleise inkl. Rückbau Feste Fahrbahn Wittenberge – Dergenthin
- 380 Weichen inkl. Neubau von Überleitverbindungen
- 8 Durchlässe
- 1 Bahnübergang
- 115 km Oberleitung
- Knotenoptimierungen in Hagenow Land (2024) und Wittenberge (2025)
- Erneuerung der gesamten Stellwerkstechnik inkl. ETCS L2 mit Signalen
- Punktuelle Erweiterung der Gleisnutzlängen auf 740 m
- Blockverdichtungen
- Instandhaltungsmaßnahmen
- Sanierung von Verkehrsstationen

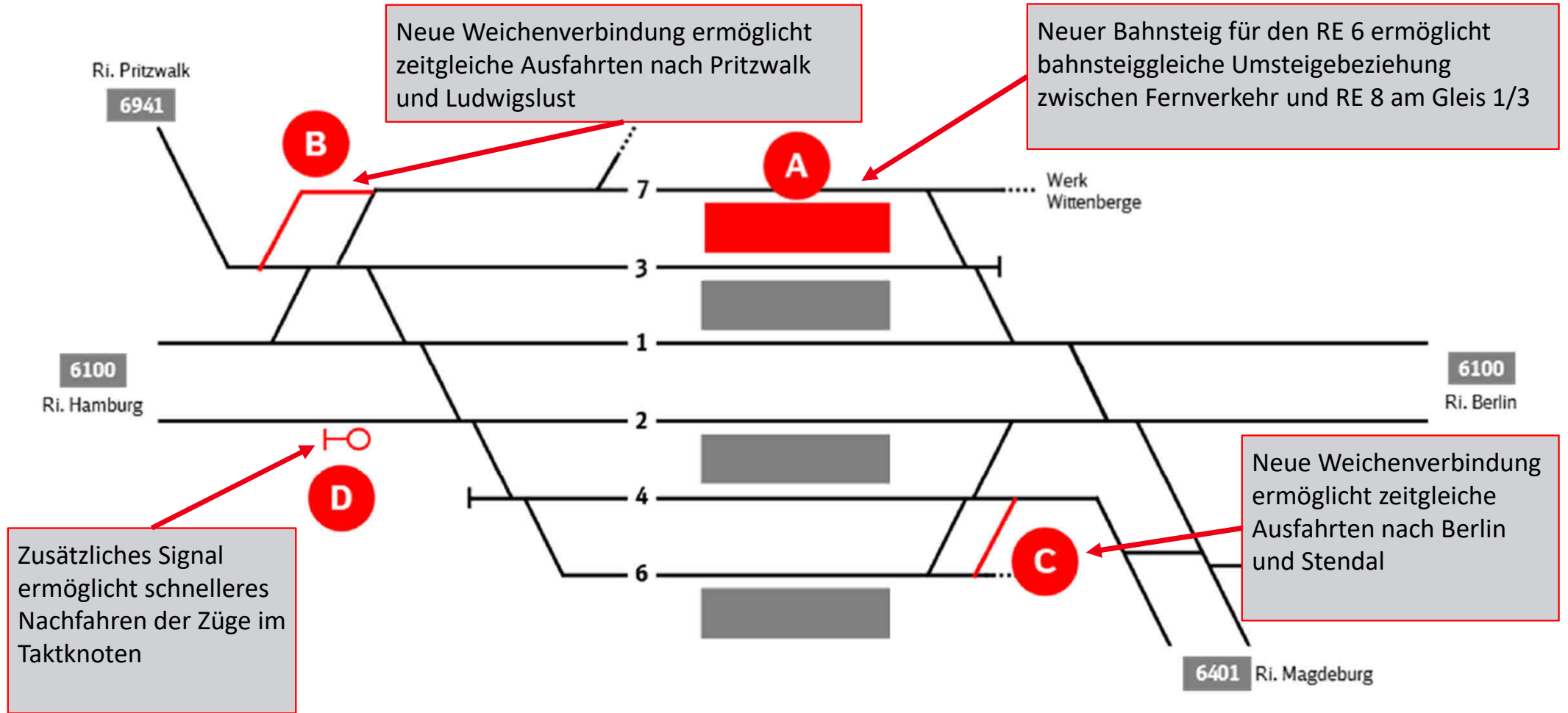
Im Jahr 2024 wird der eingleisige Engpass in Hagenow Land beseitigt und legt die Grundlage für stabile Fahrpläne



Hagenow Land Ist-Spurplan



Im Jahr 2025 wird der Knoten Wittenberge erweitert, sodass zukünftige Fahrplankonzepte fahrbar werden



Die Umsetzung des Deutschlandtaktes erfolgt in mehreren Etappen entlang von Kernmaßnahmen im Eisenbahnnetz



Etappierung des Deutschlandtaktes auf der Achse Hamburg – Berlin

Fahrplan 2021

Im Fernverkehr erstmalig vier Fahrten pro Richtung in zwei Stunden auf der Achse Berlin – Hamburg.



Fahrplan 2026

Veränderte Fahrplanlagen im Nah- und Fernverkehr. Vollwertiger Nullknoten Wittenberge.



Fahrplan 20xx

...



Zielzustand Deutschlandtakt

Vollwertiger Nullknoten Wittenberge.
Verstetigung RE nach Wismar auf durchgehenden Stundentakt.

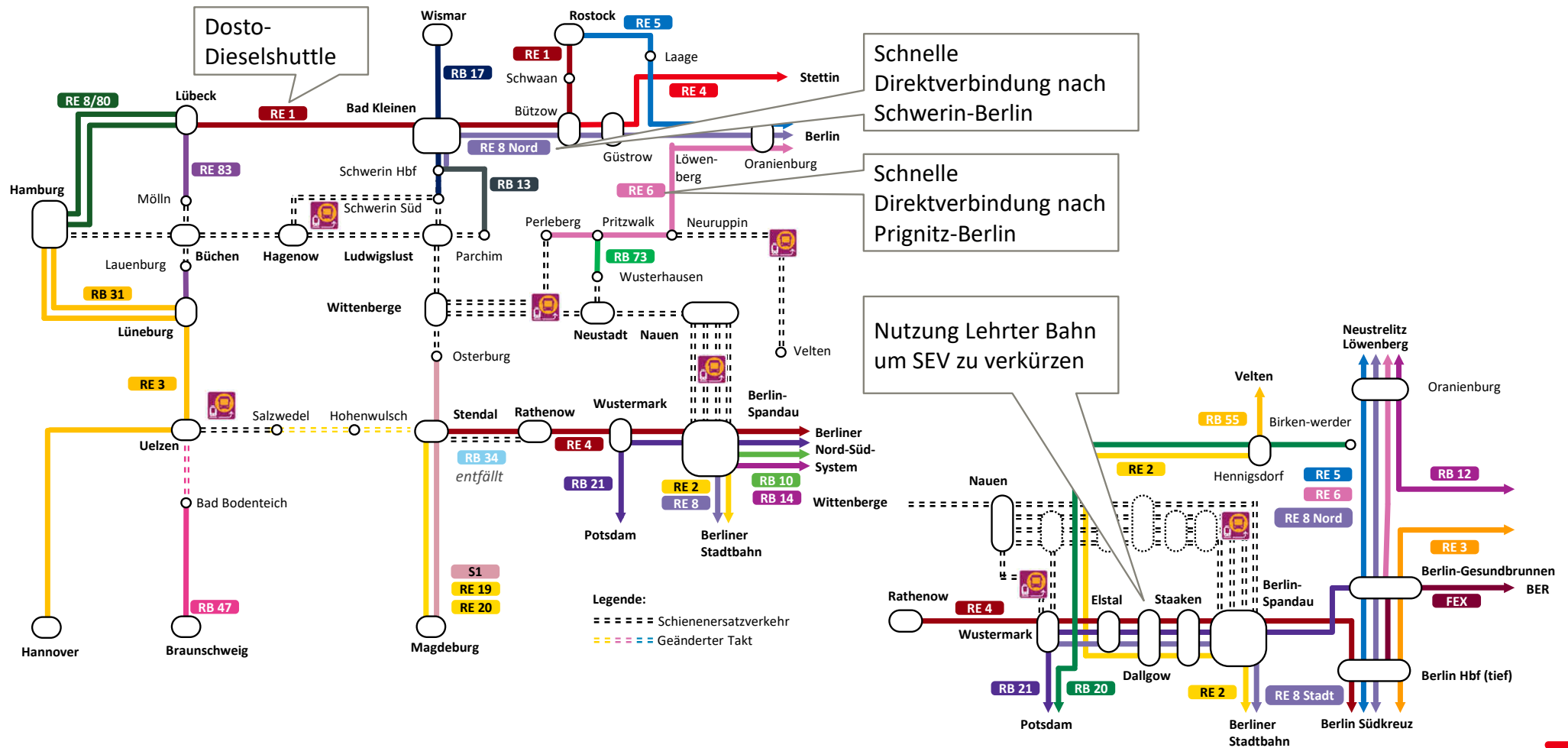
Die Maßnahmen der Generalsanierung zahlen auf die Etappierung 2026 und den Zielzustand des D-Taktes ein



Maßnahmen im Zuge Generalsanierung mit Wirkung auf den Deutschlandtakt

	Fahrplan 2026	Zielzustand Deutschlandtakt
Bahnhof Hagenow Land Herstellung Zweigleisigkeit in der Relation Hamburg – Schwerin.	Für Fahrplankonzept notwendig	Für Fahrplankonzept notwendig
Bahnhof Wittenberge Herstellung zusätzlicher Bahnsteigkante und weiterer Weichenverbindungen.	Verbesserung Pünktlichkeit	Für Fahrplankonzept notwendig

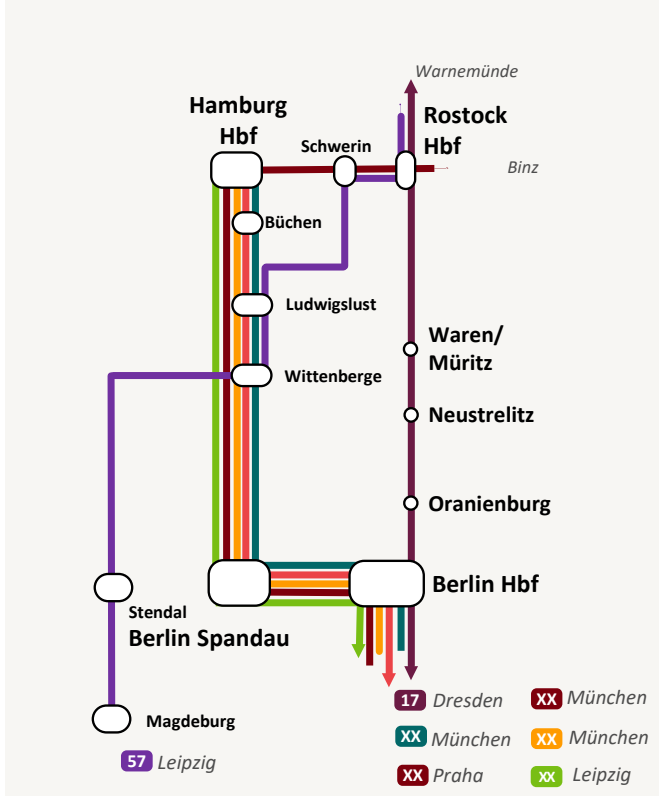
Nahverkehrslinien werden bis zur Baustelle herangeführt oder punktuell umgeleitet



Fernverkehrslinien werden im Wesentlichen über Stendal – Uelzen umgeleitet

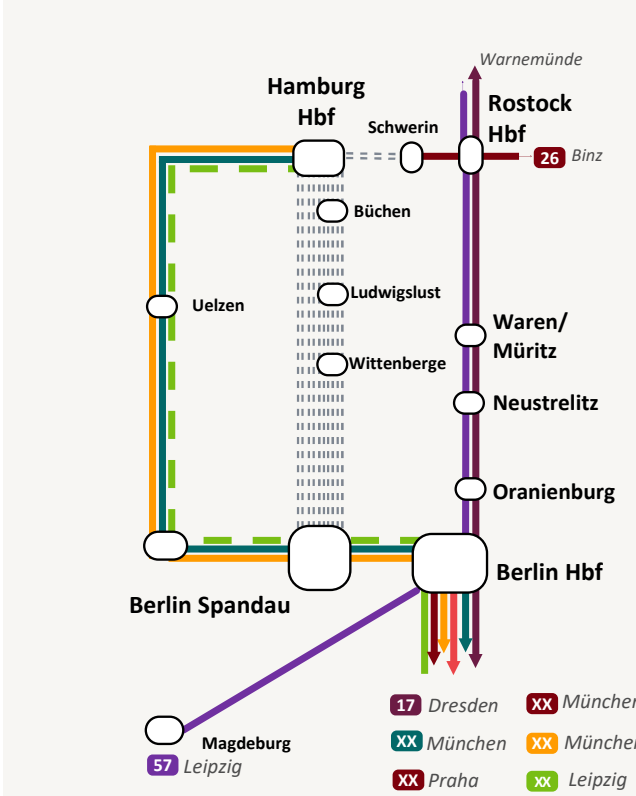
SPFV-Trassen: 2024

Korridor Berlin - Hamburg



SPFV-Trassen: TSP BLN – HH 2025

Korridor Berlin - Hamburg



FV-Konzept

- **Hamburg – Berlin:**
Umleitung über Uelzen – Stendal
(Zeitbedarf +45 – 50min)
- **Hamburg – Rostock – Rügen:**
SEV im Abschnitt Hamburg – Schwerin
- **Magdeburg – Wittenberge – Rostock:**
Umleitung über Berlin – Rostock
- **Option:**
 - Reisendenlenkung auch über Hannover mit Umstieg nach Berlin (+105 min)

Grundlage für die Erarbeitung der Fahrplankonzepte im SGV ist der tatsächliche Trassenbedarf (Netz- und Gelegenheitsfahrplan)



Datengrundlage	
Abrechnungsdaten 01/23-08/23 (= IST)	
➤ Datengrundlage	
- Abrechnungsdaten 01/23-08/23	
- Hypothese: Abgerechnete Trasse = Trassenbedarf	
➤ Ausgewertete Betriebsstellen	
- HLK Hamburg – Berlin:	10
- Uml.-Strecke Stendal – Uelzen – Maschen:	4
- Uml.-Strecke Berlin – Helmstedt – Braunschweig:	3
- Uml.-Strecke Wunstorf – Nienburg:	1
- Uml.-Strecke Birkenwerder - Oranienburg:	1
➤ Auswahl-Kriterien für Betriebsstellen	
- Engpassstellen	
- ein-/ausbrechende Strecken	
➤ Auswertung nach u.a.	
- EVU	
- Verkehrstagen	
- Regelverkehr/ Gelegenheitsverkehr	
- Produkte (z.B. Lz-Fahrten)	
➤ Ziel	
- Ermittlung Zugzahlen/Verkehre auf HLK Hamburg-Berlin und Umleitungsstrecken	
- Identifikation einer Kalenderwoche als Grundlage der Detailabstimmungen mit EVU	



Ergebnis	
➤ EVU auf HLK Hamburg – Berlin	
- Anzahl EVU gesamt:	117
- Anzahl EVU mit mindestens 1 Trasse/d (Durchschnitt):	14
- Anzahl Trassen/d gesamt der EVU mit mindestens 1 Trasse/d	75
- Anzahl EVU mit weniger als 1 Trasse/d (Durchschnitt)	103
- Anzahl Trassen/d gesamt der EVU mit weniger als Ø 1 Trasse/d	20
➤ Zugzahlen HLK Hamburg-Berlin Mo-Fr	
- Anzahl Zg/d (Durchschnitt 2023):	90
- Anzahl Zg/d Kw 23	95
- Anzahl Zg/d (Höchstwert Ø Woche)	105
- Anzahl Zg/d (Höchstwert Einzel-VT)	123
- Anzahl Zg/d (Tiefstwert Einzel-VT)	20
➤ Fazit	
- Kw 23 = TOP 4 (hohe Ausgeglichenheit der VT Mo-Fr)	
- Kw 23 – ausgeglichener Zugvolumen im hohen Bereich über HLK und Umleitungsstrecken	
- Kw 23 = Grundlage für Konzeptgespräche mit EVU	

Der SGV kann kapazitiv über andere Strecken umgeleitet werden. Trotz Reserven ist mit Kapazitäten sorgsam umzugehen.

