

BAHN-STRECKENSPERRUNG HAMBURG – BERLIN UND IHRE UMLEITUNGS-WEGE

Am Abend vom 1. August 2025 wurde die lange angekündigte baustellenbedingte und komplette Sperrung der gesamten Bahnverbindung Hamburg – Berlin wirksam. Sie dauert bis zum 30. April 2026 und gehört zu den insges. 41 Generalsanierungs-Projekten, mit denen die Deutsche Bahn AG bzw. deren Infrastruktur-Unternehmen DB Infra GO bis 2036 zahlreiche ihrer Eisenbahnstrecken (darunter auch die Bahnlinie Lübeck – Hamburg) umfangreich modernisieren und auf neusten technischen Standard bringen möchte. Die 280 km lange Bahnverbindung Hamburg – Berlin bildet in diesem Sanierungs-Programm das aufwendigste und von der Streckenlänge her größte Projekt. Immerhin gehört der Schienenweg zwischen den beiden größten deutschen Städten zu den am stärksten und am meisten befahrenen Bahnverbindungen im Gesamt-Streckennetz der DB AG. Vor der nun wirksam gewordenen baustellenbedingten Sperrung waren auf der o.a. Bahnverbindung täglich 470 Züge unterwegs. Das auf einem Schienenweg, der vor dieser Sperrung nur noch über eine Benotung von nur 3,6 bzw. sogar 4,6 verfügte. Und das trotz einiger Teil-Modernisierungen in den vergangenen Jahren.

Mit den nun begonnen Arbeiten zur Generalsanierung der Bahnverbindung Hamburg – Berlin soll diese nach Abschluss aller hierfür notwendigen Maßnahmen über die Note 1,6 verfügen. Um das zu erreichen und effektiv arbeiten zu können, hielt man eine neunmonatige Vollsperrung der o.a. Bahnverbindung für zwingend notwendig und unausweichlich. In der genannten Zeit vollziehen sich hier nun die folgenden Arbeiten:

Komplette Erneuerung von 165 km Gleisen

Instandsetzung von 61 km Gleisen

Erneuerung und Instandsetzung von 249 Weichen

Austausch von 25 km Fahrdräht des elektr. Oberleitungs-Fahrbetriebes

Erneuerung von 22 km vorhandener Oberleitung

Neubau von 3 Überleitstellen für Zugüberholungen

Bau von 6 neuen Stellwerken

Modernisierung von 19 vorhandenen Stellwerken

Ausrüstung der Streckenabschnitte Hamburg-Rothenburgsort – Büchen und Nauen – Berlin-Spandau für den Betrieb mit neuer europäischer ECTS-Sicherungs- und Leittechnik

Vorbereitung des Streckenabschnittes Büchen – Nauen auf die neue ECTS-Technik (einschl. der hier vorhandenen Stellwerke).

Bau neuer Funkmasten für 5-G-Standard

Modernisierung von insges. 28 Unterwegs-Bahnhöfen

Die Kosten für alle o.a. Maßnahmen betragen nach momentanem Stand 2,5 Milliarden Euro, die aber einen Kostensteigerungs-Puffer von 300 Millionen Euro einschliessen. Wobei jedoch für die momentane Sanierung vorgesehene Arbeiten aus Kostengründen ganz gestrichen oder auf spätere Zeitpunkte verschoben wurden. So sollte die ECTS-Sicherungs- und Leittechnik bereits jetzt auf der Gesamtstrecke von Hamburg nach Berlin zum Einbau kommen und das bisherige und bislang herkömmliche LZB- bzw. PZB-System hier vollständig ersetzen. Wegen fehlender Finanzen wird die ECTS-Technik aber auf dem langen Mittelabschnitt dieser Strecke von Büchen über Ludwigslust und Wittenberge bis Nauen noch nicht installiert und dieser Abschnitt erstmal nur für diese Technik vorbereitet. Hier muß erstmal weiterhin unter Verwendung der bisherigen Systeme LZB und PZB gefahren werden. Die Ausrüstung des Streckenabschnittes Büchen – Nauen mit ECTS-Technik wird nicht vor 2030/31 erfolgen und dann noch einmal Streckensperrungen verursachen.

Völlig dem Rotstift zum Opfer fielen für die begonnene Generalsanierung der Bahnverbindung Hamburg – Berlin der Bau von weiteren 17 sogen. Überleitstellen für flexible Zugüberholungen mit einer Länge von 740 m.

Von den nicht wenigen nun begonnenen Bahnhofs-Erneuerungen im Verlauf der o.a. Bahnverbindung sind auf hamburgischem und holsteinischem Gebiet die folgenden Stationen betroffen: Hamburg-Bergedorf, Schwarzenbek, Müssen und Büchen. In Schwarzenbek und Müssen werden dabei auch die Bahnsteige erweitert, um zwischen Hamburg und Büchen sowie umgekehrt künftig im SPNV-Zugverkehr längere Züge einsetzen zu können. An den Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen in den o.a. holsteinischen Bahnstationen beteiligt sich finanziell umfangreich auch das Land Schleswig-Holstein.

An den Arbeiten für die aktuelle Generalsanierung der Bahnverbindung Hamburg – Berlin sind verständlicherweise sehr viele Firmen beteiligt – insbesondere auch nicht wenige Unternehmen des Eisenbahn-Streckenbaues und der Gleisbau-Technik. Darunter so bekannte Firmen wie Wiebe und Schweerbau. Alleine an den Baumaßnahmen auf hamburgischem und holsteinischem Gebiet sind zehn versch. Firmen beteiligt.

Umfangreich gestalten sich ebenfalls die Umleitungs- und Ersatz-Maßnahmen für den nun baustellenbedingten Komplett-Ausfall der wichtigen und sonst stark in Anspruch genommenen Bahnverbindung Hamburg – Berlin. Im Personen-Fernverkehr fahren die ICE-Züge von Hamburg nach Berlin während der beschriebenen Komplett-Sperrung auf dem Umleitungsweg über Lüneburg, Uelzen, Salzwedel und Stendal bzw. von Berlin nach Hamburg entsprechend umgekehrt. Was die Reisezeit in den ICE-Zügen zwischen den beiden größten Städten um jeweils 45 Minuten verlängert und auch keinen 30-Minuten-ICE-Takt zwischen Hamburg und Berlin sowie umgekehrt mehr ermöglicht. Hier kann nun nur noch stündlich gefahren werden. Die EC-Züge der Verbindung Prag – Berlin – Hamburg fahren nun nur noch von Prag bis Berlin und umgekehrt.

Wegen der aktuellen Totalsperrung der Bahnverbindung Hamburg – Berlin ist auch der Schienenweg von Hamburg nach Schwerin und umgekehrt parallel dazu gesperrt, was auch die bisherigen Fern-Reisezüge von Hamburg nach Rostock, Vorpommern und bis auf die Insel Rügen sowie umgekehrt betrifft. Sie entfallen auf dieser Verbindung. Als Ersatz wurden drei IC-Zugpaare eingerichtet, die zwischen Hamburg und Rostock und umgekehrt über Lübeck geführt werden.

Für die Nutzung von Zügen des regionalen Personenverkehrs (SPNV) steht zwischen Hamburg und Berlin sowie umgekehrt der Umleitungsweg über Lübeck, Bad Kleinen, Güstrow und Neustrelitz sowie umgekehrt zur Verfügung, wobei jeweils in Lübeck Hbf und Bad Kleinen umgestiegen werden muß. Dieser SPPN-Umleitungsweg gilt auch für Fahrten von Hamburg und Lübeck nach Rostock, Schwerin und Wismar – ebenfalls mit jeweiligem Umstieg in Bad Kleinen. Wegen dieser SPPN-Umleitungswege wurden die Fahrzeugkapazitäten und das Platzangebot auf den Strecken Hamburg – Lübeck und Lübeck – Bad Kleinen im SPPN erhöht. Auf der Verbindung Schwerin – Bad Kleinen – Güstrow – Neustrelitz – Berlin wurden durchgehende, jew. zweistündlich verkehrende RE-Zugleistungen eingerichtet.

Ergänzend zu den beschriebenen Umleitungsmaßnahmen und Umleitungswegen wurde ein großes Netz an Buslinien im Schienenersatzverkehr (SEV) geschaffen, das unter anderem auch für die ÖPNV-Anbindung der nicht wenigen nun über viele Monate hinweg völlig stillgelegten Unterwegsbahnhöfe der Strecke Hamburg – Berlin sorgt. Vor allem auch die Bahnhöfe der Städte Schwarzenbek, Boizenburg, Hagenow, Ludwigslust, Wittenberge, Nauen und der Gemeinde Büchen, wo sich abgesehen von Bauzügen momentan überhaupt kein Zugverkehr bewegt.

Insgesamt gibt es für die Sperrung der o.a. Strecke ein SEV-Busliniennetz mit 28 Linien, auf denen täglich 86.000 Fahr-Km erbracht werden. Federführend für den SEV im SPPN ist hier das Unternehmen Ecovista, das aus einem Verbund von mittelständischen Busunternehmen in Süddeutschland entstanden ist und sich für die Generalsanierungs-SEV 200 neue Busse angeschafft und hierfür 500 Fahrerinnen und Fahrer eingestellt hat. Die Ecovista-Busse weisen eine Farbgebung in purpur auf und werden im o.a. SEV fallweise durch Fahrzeuge lokaler Subunternehmer unterstützt.

Für den Fernverkehr gibt es nur eine einzige Buslinie im Rahmen der Bahnlinien-Sperrung Hamburg – Berlin. Diese Buslinie verkehrt von Hamburg bis Wittenberge und umgekehrt. Eine Ersatz-Buslinie von Hamburg bis Berlin und umgekehrt gibt es nicht.

Lübeck ist von der o.a. Sperrung durch seine Zugehörigkeit zum SPPN-Umleitungsweg Hamburg – Berlin betroffen. Da dieser zu einem erhöhten Fahrgastaufkommen der Bahnlinie Hamburg – Lübeck führt, verkehren die hier eingesetzten Elektro-Doppelstock-Triebzüge hier während dieser Sperrung in Dreifach(!)-Traktion mit insgesamt 12 doppelstöckigen Wagen. Was allerdings zur Folge hat, daß es dadurch keine durchgehenden RE-Züge von Hamburg bis Lübeck-Travemünde und zurück gibt. Auf dieser Verbindung muß in den nächsten Monaten erstmal jeweils in Lübeck Hbf umgestiegen werden.

Auf der ohnehin nur zwischen Hamburg Hbf und Lübeck Hbf pendelnden RE-Linie 80 ist es bei den Zweifach-Triebzug-Einheiten geblieben. Als Dreier-Kombination fahren „nur“ die Züge der RE-Linie 8.

Auf der „Anschluss-Strecke“ Lübeck – Bad Kleinen im Verlauf des SPNV-Umleitungsweges Hamburg – Berlin und umgekehrt wurden die Fahrzeug- und Platzkapazitäten im RE-Zugverkehr dieser Strecke ebenfalls erhöht. Hier fahren nun zum größten Teil Wendezug-Einheiten mit jeweils vier Doppelstockwagen, die jeweils von einer DB-Diesellok der Baureihe 218 befördert werden, weil die Strecke Lübeck – Bad Kleinen ja über keinen elektrischen Fahrbetrieb verfügt. Da die RE-Züge dieser Strecke auch noch Unterwegs-Bahnhöfe bedienen, können mit Rücksicht auf dortige Bahnsteiglängen nur Doppeldecker-Einheiten mit jeweils vier Wagen eingesetzt werden, was zuweilen und nicht selten zu empfindlichen Platz-Engpässen führt. Da der Lübecker Hbf im Verlauf der beschriebenen Umleitungsrouten von Hamburg nach Berlin, Schwerin, Rostock, Wismar, Stralsund, Greifswald und Rügen und umgekehrt zu einer markanten und wichtigen Umsteige-Station geworden ist, hat sich das Reisenden- und Passagieraufkommen hier seit dem August-Beginn von 2025 empfindlich erhöht und es herrscht nun vor allem zu den stündlichen Umsteigezeiten im Hbf der Trave-Hansestadt teils drangvolle Enge – incl. der betroffenen Bahnsteige in diesem Bahnhof.

Lübeck ist aber auch noch anderweitig durch die aktuelle Komplett-Sperrung der Bahnverbindung Hamburg – Berlin betroffen. Wie schon an anderer Stelle erwähnt, ist von dieser Sperrung auch der im Verlauf dieser Verbindung liegende Bhf. von Büchen vollständig gesperrt und dadurch auch die Bahnverbindung Lübeck – Lüneburg unterbrochen, zu der der Büchener Bahnhof ebenfalls gehört. Das bringt es mit sich, daß die auf der genannten Bahnverbindung verkehrenden und von der Firma Erixx Holstein GmbH betriebenen RE-Züge nicht durchgehend fahren können. Sie verkehren nur von Lübeck bis Mölln und umgekehrt sowie von Lauenburg bis Lüneburg und umgekehrt. Zwischen Mölln und Lauenburg sowie umgekehrt wird im SEV mit Strassenbussen gefahren. Im verbliebenen RE-Restzugverkehr bis/ab Mölln und bis/ab Lauenburg setzt Erixx Holstein GmbH unverändert die dieser Firma zur Verfügung stehenden Akku-Triebzüge der Baur. 526/826 ein. Deren Fahrzeugaustausch für den Rumpf-Pendelverkehr Lauenburg – Lüneburg und zurück muß mit Leerfahrten über die Strecke Lüneburg – Hamburg und Hamburg – Lübeck erfolgen.

Im Güterzugverkehr gestalten sich die aktuellen Umleitungsrouten für den Schienengüterverkehr zwischen Hamburg und Berlin sowie umgekehrt noch schwieriger und weitläufiger. Wegen der dichten Belastung der Umleitungsrouten über Lübeck und Stendal im Personenverkehr und der Existenz von teilweise eingleisigen Streckenabschnitten im Verlauf dieser Routen müssen die Güterzüge von Hamburg und Berlin und retour über Lehrte umgeleitet werden. Die Güterzüge auf der Verbindung Hamburg – Rostock auch auf diesem Weg und dann weiter über Neustrelitz.

Die Landeshauptstadt Schwerin ist während der beschriebenen Streckensperrung vom Eisenbahn-Fernverkehr völlig abgetrennt! Im Güterverkehr bewegen sich hier nur noch einige wenige Lokalzüge.

Büchen, Boizenburg, Hagenow, Ludwigslust, Wittenberge und Nauen sind im Eisenbahnverkehr wegen der o.a. Streckensperrung momentan überhaupt nicht erreichbar. Für das Eisenbahn-Fahrzeug-Instandsetzungswerk in Wittenberge verkehrt aber mit Diesellok ein planmäßiger Überführungszug von Berlin über Neuruppin und Pritzwalk nach Wittenberge und zurück.

Auf dem direkten Schienenweg von Hamburg nach Berlin und in Gegenrichtung rollen momentan nur Bau- und Arbeitszüge.

Auf den Umleitungs routen für den Personenverkehr über Lübeck und Stendal bilden besonders die zu diesen Routen gehörenden eingleisigen Strecken von Lübeck nach Bad Kleinen und von Uelzen nach Stendal betriebliche Hindernisse, da sie durch die zusätzlichen Umleiterzüge an absolute Kapazitätsgrenzen geraten sind. Bei der Strecke Lübeck – Bad Kleinen kommt die Tatsache hinzu, daß sie innerhalb der Umleitungs routen die einzige Bahnlinie bildet, die über keinen elektrischen Fahrbetrieb verfügt. Hier müssen im Umleitungsbetrieb Diesellokomotiven der Baur. 218 zum Einsatz kommen – allesamt jew. knapp 50 Jahre alt oder auch schon ein halbes Jahrhundert!

Wegen der Eingleisigkeit des Schienenweges zwischen Lübeck und Bad Kleinen mit dadurch resultierenden Unterwegs-Kreuzungshalten in nicht geringer Anzahl kommt es hier oft zu teils nicht geringen Verspätungen. Da die hier eingesetzten SPNV- und RE-Züge auf dieser Strecke nur über max. vier, allerdings doppelstöckige Wagen verfügen können, kommt es (insbesondere auch an den Wochenenden) nicht selten zu Überfüllungen in diesen Zügen und bei planmäßig nur kurzen Zugwendezeiten in Lübeck Hbf dauert es länger als vorgesehen, bis hier die Menschen bzw. „Fahrgast“-Massen in den hier viel zu kurzen Zügen „verstaut“ sind. Manchmal können auch nicht alle Passagiere mitgenommen werden. Ein großes Problem bildet auch der Andrang an Fahrrädern, die die Fahrgäste in den o.a. SPNV- und RE-Zügen nach/von Bad Kleinen mitnehmen (wollen). Dafür sind diese Züge nicht geeignet.

Alles in allem sind die beschriebenen Umleitungs routen und auch einige ihrer Züge für ihre derzeitige Aufgabenerfüllung nicht geeignet. Das hätte anders und optimaler gelöst werden müssen. Mag sein, daß die Monate vom Herbst und Winter hier eine gewisse Entlastung durch reduzierten Fahrgastansturm bringen; aber verlassen kann man sich darauf auch nicht.

Fazit: Die Generalsanierung von Bahnverbindungen mit kompletten Streckensperrungen für die Durchführung dieser Sanierungen ist zweifellos für die Bauabläufe im Verlauf der betroffenen Verbindungen von großem Vorteil, das aber bedingt nur auf kürzeren Strecken. Beim ersten Projekt dieser Art, der Riedbahn-Gesamtanierung zwischen Mannheim und Frankfurt am Main, die im zweiten Halbjahr von 2024 durchgeführt wurde, klappte das im Großen und Ganzen recht gut. Die Riedbahn hat aber nur eine Streckenlänge von 70 km und es stehen in ihrem Bereich eine Vielzahl von geeigneten Umleitungswegen zur Verfügung. Die Bahnverbindung Hamburg – Berlin als nun zweites Projekt der begonnenen Generalsanierungen im DB-Schienenstrecken-Netz bildet da ein ganz anderes und ungleich schwereres Kaliber.

Diese Verbindung ist viermal so lang wie die Riedbahn und verfügt vergleichsweise über weniger Umleitungswege, die zudem noch einige betriebliche Engpässe wie eingleisige Strecken oder eine Bahnlinie ohne elektrischen Fahrbetrieb.

Ebenso unschön ist die Abtrennung von nicht wenigen Städten und Orten vom kompletten Eisenbahnverkehr. Das bringt dann die doch realen Probleme mit sich, die im Umfeld der aktuellen Bahnlinien-Sperrung zwischen Hamburg und Berlin jetzt auftreten: Zum mindest teilweise viel zu volle Züge im regionalen Personenzugverkehr, nicht wenige Verspätungen, lange Fahrzeiten und anderes mehr. Zufriedenstellend oder gar gut kann man das nicht beurteilen. Auch der parallele Schienenersatzverkehr mit Bussen auf benachbarten Straßen und Autobahnen mutet unübersichtlich an und muß als uno optimal betrachtet werden. In Hamburg eine Vielzahl von verschiedenen Abfahrtstellen für die SEV-Buslinien im Stadtgebiet. Keine durchgehende SEV-Fernbuslinie von Hamburg bis Berlin und zurück. Knappe Fahrzeiten, die Verspätungen verursachen und es hat im betreffenden SEV sogar schon einen Unfall gegeben. Alles nicht schön.

Michael Hecht



An den Zugbeförderungen für die Umleitungs-Maßnahmen der bau= bedingten Streckensperrung Hamburg-Berlin sind auch umfangreich DB-Diesellokomotiven der Baureihe 218 beteiligt, die vor allem auch in Lübeck nochmal für einen umfangreichen Einsatz von Maschinen der nicht mehr ganz so jungen Diesellok-Baureihe 218 sorgen. Das macht auch das obige Bild deutl., das die Masch. 218 390 vom Werk Niebüll d. DB Fernverk. (AG (re.)u. 218 418 der Firma DB Gebrauchtzug am 5.11.2025 im Lübecker Hbf zeigt.

Foto: Rolf Brehmer.

NACHTRAG UND ERGÄNZUNGEN

Seit dem 20.10.2025 hat sich hinsichtl. der vorher nicht seltenen Verspätungen im momentanen RE-Zugverkehr der Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen eine gewisse Entspannung und Erleichterung ergeben: Im RE-Gesamt-Umlauf dieser Strecke kommen nun statt wie zuvor zwei Zugeinheiten, jetzt drei solcher Einheiten zum Einsatz.

Dabei handelt es sich zwischen 8.00 und 20.00 Uhr um jeweils drei aus vier Doppelstockwagen und je einer 218-Diesellok bestehende Zuggarnituren. Bei (leider immer wieder realen) 218-Ausfällen oder Mangel an 218-ausgebildetem Lokpersonal fahren auch Doppeltraktionen von 623-Dieseltriebzügen (mit gegenüber den Doppeldecker-Einheiten geringerer Platzzahl).

Mit der o. a. Umlauferweiterung auf 3 Einheiten haben die sofortigen Bahnsteig-Wendungen der auf der Strecke Lübeck Bad Kleinen eingesetzten RE-Züge im Lübecker Hbf ein Ende. Bislang kamen diese Züge von Bad Kleinen her hier an und fuhren nach nur sechs Min. Aufenthalt schon wieder sofort nach Bad Kleinen zurück, was in der Realität bei weitem nicht immer zeitl. klappte; vor allem wenn die RE-Züge von Bad Kleinen her schon wie nicht selten mit Verspätung in Lübeck eintrafen. Dann fuhren sie meistens auch wieder mit Verspätung hier wieder ab und schleppten diese Verschiebungen in der Folge den ganzen Tag mit sich herum.

Jetzt kommen die RE-Zugeinheiten von Bad Kleinen in Lübeck Hbf an und haben hier anschl. zur Rückfahrt nach Bad Kleinen rd. eine Stunde (je nach tatsächl. Ank.-Zeit in Lübeck) Pause bzw. Aufenthalt. Kurz-Bahnsteig-Wendungen zur Rückfahrt gibt es jetzt zumindest tagsüber also nicht mehr.

Außerdem wurde die RE-Abfahrt nach Bad Kleinen im Lübecker Hbf nun vom Gleis 1 nach Gleis 6 verlegt und damit an den Bahnstg. an dem auch hier (auf Gl. 7) die Anschluss-RE-Züge von Hambg. her eintreffen. Vorbei also die Zeiten, in denen schier endlose Horden von Umsteige-Fahrgästen (meist mit sehr viel Gepäck und nicht wenig auch mit Fahrrädern) über viele Treppen und/oder randvolle Fahrstühle vom Gleis 7 (Bahnsteig 3) zum Gleis 1 (Bahnsteig 1) hinüber hetzen mußten. Eine unzumutbare Tortur. Insbesondere bei (auch immer wieder vorkommender) Verspätung d. Hamburger Anschluss-Züge. Nun findet dieser Umstieg - entspannter an einem Bahnsteig (dem Bhstg. 3, Gl. 6 + 7) statt. In der Gegenrichtung bleibt es noch beim Umsteigeweg von Gleis 1 nach Gleis 7, der in diesem Falle aber mit einem längeren Zeitfenster (fast 15 Min.) verbunden ist, zumal die RE-Verspätungen v. Bad Kleinen her durch die beschriebene RE-Umlauf-Neuordnung nun in engeren Grenzen gehalten werden können.

Und was natürlich auch bleibt, ist die üppige Fahrgast-Besetzung der RE-Züge auf d. Strecke Lübeck-Bad Kleinen. Insbesondere an d. Wochenenden, wenn der Berlin-Kurzreise-Tourismus Hochkonjunktur hat. Unter der Woche sieht es anders aus. Von einer Fahrt im RE von Bad Kleinen nach Lübeck am Montag, d. 27.10.2025 wurde berichtet, daß der benutzte RE gerade mal zur Hälfte besetzt war.

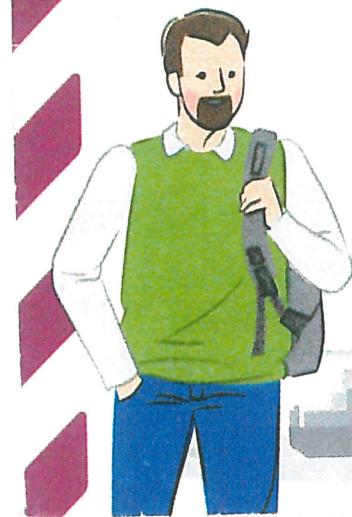
Alle diese Unwägbarkeiten bergen das Trostpflaster in sich, daß man nochmal bei Zugbenutzung auf der o. a. Strecke (sowohl bei RE's als auch bei IC's) intensiven 218-Betrieb erleben kann.

Von den Bauarbeiten im Verlauf der Bahnverbindung Hamburg Berlin ist zu vernehmen, daß diese sehr weit fortgeschritten sind u. bereits am Ende von 2025 zum größten Teil abgeschlossen werden können. Es sollen sich dann Restarbeiten und ein sehr intensiver Testbetrieb mit vielen Zügen im Hochleistg. Betrieb anschliessen, wobei diese Züge aber nicht als solche mit Fahrgäst oder Frachtbeförderung zum Einsatz kommen werden.

Michael Hecht.

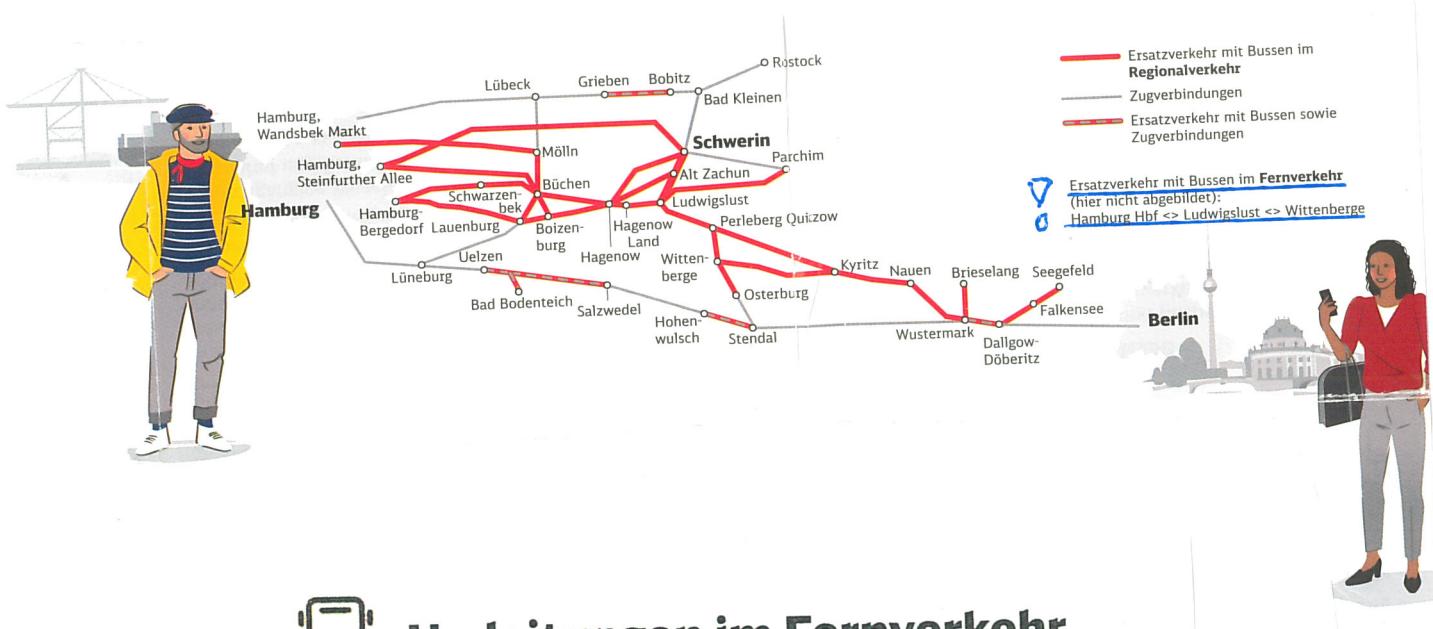


Generalsanierung Hamburg–Berlin



Das Wichtigste zum Ersatzverkehr

Änderungen im Regional- und Fernverkehr
vom 1. August 2025 – 30. April 2026



Umleitungen im Fernverkehr

Hamburg ↔ Berlin: Fahrtzeit 45 Minuten länger,
Züge fahren im 60-Minutentakt plus Einzelzüge
von Flixtrain

Hamburg ↔ Rostock: Fahrtzeit 60 Minuten länger,
3 Verbindungen je Richtung



Ersatzbuslinie im Fernverkehr

Hamburg Hbf ZOB ↔ Ludwigslust ↔ Wittenberge
Mitfahrt nur mit gültiger Fernverkehrsfarktar



Auswirkungen auf den Regionalverkehr

Bitte beachten Sie, dass einige Linien nicht mehr auf der gesamten Strecke verkehren oder umgeleitet werden. Ein darauf abgestimmter Ersatzverkehr mit Bussen bringt Sie weiter:

RE1 (MV)* verkehrt nur Bad Kleinen ◀▶ Rostock

RB17 verkehrt Wismar ◀▶ Schwerin Süd

Neue Linie RE2 (SH, MV)* Lübeck ◀▶ Bad Kleinen mit mehr Kapazität und Anschlüssen nach Hamburg und Rostock

Neue Linie RE85 (MV, BB)* Schwerin ◀▶ Güstrow ◀▶ Waren ◀▶ Berlin Südkreuz ersetzt RE8

RE2 (BB)* Cottbus ◀▶ Berlin ◀▶ Hennigsdorf verkehrt umgeleitet ab Berlin-Spandau über Dallgow-Döberitz

RE4 (MV)* verkehrt nur Bützow ◀▶ Szczecin Glowny

RE6 verkehrt nur Perleberg ◀▶ Berlin-Gesundbrunnen umgeleitet ab Neuruppin über Löwenberg und Oranienburg

RE8 Flughafen BER ◀▶ Berlin ◀▶ Elstal verkehrt umgeleitet ab Berlin-Spandau über Dallgow-Döberitz

RB10 Nauen ◀▶ Berlin Südkreuz entfällt komplett

RB14 Berlin Südkreuz ◀▶ Wustermark verkehrt umgeleitet ab Berlin-Spandau über Dallgow-Döberitz

RB20 verkehrt nur Potsdam ◀▶ Birkenwerder

RB73 verkehrt nur Pritzwalk ◀▶ Kyritz

S1 (S-A)* verkehrt nur Schönebeck-Bad Salzelmen ◀▶ Osterburg

RE20 verkehrt nur Schönebeck-Bad Salzelmen ◀▶ Salzwedel



Ersatzbuslinien im Regionalverkehr

Hamburg-Bergedorf ↔ Schwerin: **Buslinien B und B2**

Hamburg-Bergedorf ↔ Büchen: **Buslinie B3**

Hamburg-Bergedorf ↔ Schwarzenbek: **Buslinie B4**

Hamburg-Bergedorf ↔ Hagenow Land: **Buslinie D**

Hamburg-Bergedorf ↔ Schwanheide: **Buslinie D2**

Hamburg Steinfurther Allee ↔ Ludwigslust: **Buslinie C**

Hamburg Steinfurther Allee ↔ Büchen: **Buslinie C2**

Hamburg Steinfurther Allee ↔ Schwerin: **Buslinie X1**

Hamburg Steinfurther Allee ↔ Ludwigslust: **Buslinie H**

Hamburg Wandsbek Markt ↔ Mölln: **Buslinie M**

Kyritz ↔ Seegefled: **Buslinie R**

Wittenberge ↔ Brieselang: **Buslinie X4**

Grieben ↔ Bobitz: **Buslinie G**

Hohenwulsch ↔ Stendal: **Buslinie RE20A**

Uelzen ↔ Salzwedel: **Buslinien RE20B, RE20X**

Uelzen ↔ Bad Bodenteich: **Buslinie RB47**

Schwerin ↔ Perleberg: **Buslinie X8**

Schwerin Süd ↔ Perleberg Quitzow: **Buslinie X9**

Schwerin Süd ↔ Ludwigslust: **Buslinie A**

Hagenow ↔ Ludwigslust: **Buslinie J**

Hagenow ↔ Alt Zachun: **Buslinie K**

Mölln ↔ Lauenburg: **Buslinie L**

Parchim ↔ Perleberg Quitzow: **Buslinie P**

Perleberg Quitzow ↔ Kyritz: **Buslinie S**

Perleberg Quitzow ↔ Osterburg: **Buslinie T**



Impressum

Herausgeber:
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Änderung vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr
deutschebahn.com
Stand: 1. Juni 2025

07/2025

Der nächste Kraftakt für die Bahn

Strecke Hamburg-Berlin wird saniert, Pendler müssen neun Monate lang auf Busse umsteigen

von ANDREA BARTHÉLÉMY

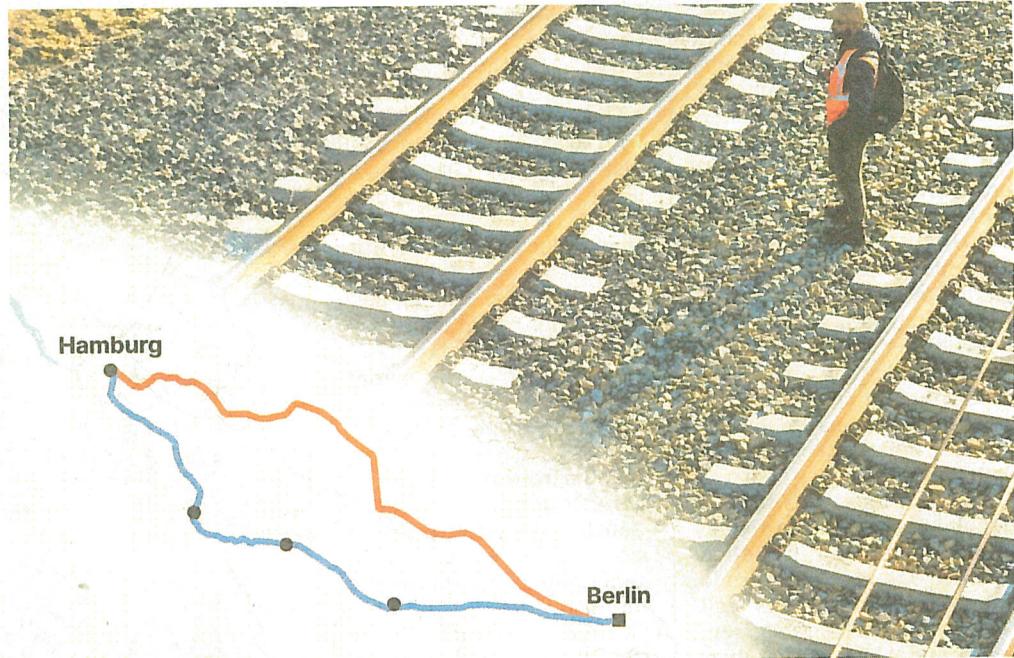
BERLIN. Die Deutsche Bahn steht vor der nächsten Bewährungsprobe: Anfang August beginnt die Generalsanierung einer der meistbefahrenen Strecken Deutschlands zwischen Hamburg und Berlin. Bis Ende April 2026 wird die 280 Kilometer lange Strecke komplett gesperrt: Knapp 180 Kilometer Gleis und rund 200 Weichen sollen erneuert werden. Auch neue Funkmasten, zusätzliche Überholgleise sowie Bauarbeiten an 28 Bahnhöfen wird es geben.

„Dank all dieser Maßnahmen muss in den kommenden Jahren deutlich weniger gebaut werden“, betont die Deutsche Bahn. Klar ist allerdings jetzt schon, dass das ursprünglich eingeplante digitale Zugkontrollsystem ETCS erst später eingebaut wird.

Die Vorbereitungen für die Generalsanierung laufen seit Monaten: Fernzüge zwischen Haupt- und Hansestadt fahren ab August über Umwege und 45 Minuten länger, aber weiterhin direkt und ohne Umstieg. Nahverkehrspendler hingegen müssen neun Monate lang auf einen Ersatzverkehr mit Bussen ausweichen und Geduld für teils deutlich längere Fahrzeiten mitbringen. Auf 28 Buslinien sollen durch Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein täglich bis zu 86.000 Kilometer gefahren werden, so der Plan.

Ein Verbund mittelständischer Busunternehmen aus Süddeutschland hat die europaweite Ausschreibung für den Auftrag gewonnen: Ecovista ist mit mehr als 200 neuen Bussen, inklusive Ersatzbussen, am Start. Sie leuchten wie schon beim Riedbahn-Ersatzverkehr weithin sichtbar in knalligem Purpur. 500 Fahrrinnen und Fahrer wurden eingestellt, teils aus dem europäischen Ausland.

Derzeit lädt die DB entlang der Busrouten Anwohner und Pendler zu Roadshows ein, um sie vor Ort mit Infos zu Fahrplänen und Umsteigemöglichkeiten sowie ersten Blicken in die Busse zu versorgen. Ob die Busse pünktlich oder mit Verzögerung unterwegs sind, können die Fahrgäste in Echtzeit via DB-App verfolgen.



Die Strecke Hamburg–Berlin wird saniert: Das wird deutlich aufwendiger als die Premiere bei der Riedbahn.
Foto: IMAGO/ZOONAR.COM/WOLFGANG CEZANNE

Schon jetzt zeichnet sich ab: Im Vergleich zu Hamburg-Berlin war die Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim 2024 eine Art Aufwärmübung – nur 70 Kilometer lang, nur fünf Monate Sperrung und ein Ersatzverkehr fast parallel zur Bahntrasse. Trotzdem war sie mit rund 1,5 Milliarden Euro deutlich teurer als geplant, zunächst war von 500 Millionen Euro die Rede. Nun startet die Variante für Fortgeschritten. Auch preislich gesehen. Denn bereits vorab sind die Kosten mit 2,2 Milliarden Euro veranschlagt.

Fortgeschritten sind die Herausforderungen auch für den Güterverkehr, der teils sogar Hunderte Kilometer Umwege in Kauf nehmen muss. Die Kritik der Branche hält deshalb an. „Die Umleitungen sind weder optimal geplant noch ausreichend ertüchtigt“, moniert das Güterbahn-Netzwerk Europäischer Eisenbahnen. Grundsätzlich ist den Güterbahnen die jüngst von der DB angekündigte Entzerrung des Sanierungszeitplans bis 2036 zwar willkommen – am liebsten sähe man Nachbesserungen im Konzept jedoch ab sofort und nicht erst ab 2027. Matthias Gastel, Bahnexperte der Grünen im Bundestag,

tisch, dass die jetzige Koalition die notwendige Grundsanierung verzögern möchte. Denn ich weiß nicht, ob die Infrastruktur einen Aufschub von bis zu fünf Jahren überhaupt durchhält“, sagte er. Außerdem werde es bis dahin weiterhin ein sehr hohes Störaufkommen geben.

„Diese Koalition will nicht die notwendigen Mittel in die Schiene investieren“, kriti-

“ Ich sehe sehr kritisch, dass die jetzige Koalition die notwendige Grundsanierung verzögern möchte.

Matthias Gastel, Bahnexperte der Grünen im Bundestag

siert Gastel. Sanierungen und Ersatzinvestitionen – also Dinge, die immer wieder nötig sind – seien aus dem Regenhaushalt in das Sondervermögen Infrastruktur verschoben worden. „Es wäre aber klug, das Sondervermögen nur für Dinge zu nutzen, die irgendwann ein Ende haben – wie Neubau, Digitalisierung oder Elektrifizierung.“ Das alles sei unterfinanziert, sagt Gastel. „2029 wird mehr als eine Milliarde Euro fehlen.“

Tatsächlich gibt es in Deutschland immer noch zahlreiche Strecken ohne

Oberleitungen, auf denen weiterhin Dieselloks unterwegs sind: Nur 62 Prozent des Schienennetzes ist bisher elektrisiert. Das Ziel bis 2030 lautet 75 Prozent. Um dies zu erreichen, müssten jedoch 600 Kilometer pro Jahr elektrisiert werden – derzeit schafft man kaum mehr als ein Zehntel davon.

Bahnchef Richard Lutz hat angesichts des Haushaltsschlusses bereits gewarnt, der Aus- und Neubau der Schienen könne ins Stocken geraten. Schon gegenüber dem bereits bestehenden Bedarf gebe es eine Lücke von 17 Milliarden Euro. Auch die Grünen-Fraktion schlägt Alarm: Die Bundesregierung beschreibt kommenden Regierungen ein massives Problem im Kernhaushalt. Es sei völlig offen, wie es mit der Schienenfinanzierung nach dem Auslaufen des Sondervermögens weitergehe, heißt es dort.

In der Tat dürfte es ein Kraftakt werden, dann erneut Milliardensummen in einen Haushalt einzustellen. Zu den Schienenprojekten, deren Finanzierung wackelt, gehören unter anderem der seit Jahren umkämpfte Brenner-Nordzuglauf, die Neubaustrecke Hamburg-Hannover oder der Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale zwischen Nürnberg, Hof und Dresden.

Ab heute: Vollsperrung auf der Bahnstrecke Hamburg-Berlin

Neun Monate lang fahren keine Züge – Auch Reisende rund um Lübeck sind betroffen

VON OLIVER PRIES

LÜBECK. Neun Monate lang, bis zum 30. April 2026, geht auf der Bahnstrecke Hamburg-Berlin gar nichts mehr. Denn die Deutsche Bahn muss die Strecke sanieren, damit sie dem gestiegenen Verkehrsaufkommen überhaupt noch Stand halten kann. Die Sperrung hat auch Auswirkungen auf die Region Lübeck: Bahnlinien werden unterbrochen, Züge von Lübeck ins polnische Stettin fahren in den kommenden Monaten nicht mehr.

Die Sanierungsarbeiten – die Bahn nennt das Generalsanierung – an der Strecke Hamburg-Berlin sind offenbar dringend nötig. „Wir haben Stellwerke, die arbeiten noch mit Disketten“, sagt Julian Fassing, Projektleiter für die Generalsanierung. Die Verbindung zwischen den beiden Metropo-

len halte dem Verkehrsaufkommen kaum noch Stand.

Die deutlichste Veränderung für Bahnreisende in Lübeck besteht auf der Strecke von Lübeck nach Lüneburg. Denn durch die Sanierung der kreuzenden Bahnlinie von Hamburg nach Berlin wird die Strecke in Mölln unterbrochen. Zwischen der Stadt und Büchen verkehren in den kommenden Monaten ausschließlich Schienenersatzbusse.

Laut dem Unternehmen Erixx Holstein, das den RE83 von Lübeck nach Lüneburg betreibt, sind zwischen Mölln und Lauenburg ab heute, 20 Uhr, Ersatzbusse der Linie L im Einsatz. Die Busse fahren vom Möllner Bahnhof zum Bahnhof in Lauenburg mit Halt am Bahnhof in Büchen sowie im Heideweg in Lauenburg. Zwischen Lübeck und Mölln sowie zwischen Lauenburg und Lü-

neburg seien weiterhin Züge im Einsatz, so Erixx. Das Unternehmen weist aber darauf hin, dass sich Fahrzeiten ändern könnten. Fahrgäste sollten sich vorab auf den einschlägigen Portalen informieren.

Ändern wird sich durch die Sperrung auch die Regionalexpress-Verbindung von Hamburg nach Travemünde. Denn die Direktverbindung von der Hansestadt ins Seebad entfällt. Wer künftig nach Travemünde möchte, muss in Lübeck umsteigen.

Auch die Unternehmen in der Region Lübeck sind von den Auswirkungen der Sanierung betroffen. „Die Sperrung der Strecke Hamburg-Berlin belastet Unternehmen im Norden durch längere Transportzeiten und höhere Kosten“, sagt Filia Severin, Leiterin Team Branchen der IHK zu Lübeck. „Auch Pendler, Touristen

und Geschäftsreisende sind betroffen. Besonders kritisch ist die Lage für den Güterverkehr Richtung Berlin und zu den Seehäfen.“ Langfristig würde die Modernisierung aber die Infrastruktur stärken, so Severin.

Und wie kommen Lübecker in den nächsten Monaten nach Berlin und zurück? Im Fernverkehr werden die Züge via Hamburg über Uelzen, Salzwedel und Stendal umgeleitet, erklärt die Deutsche Bahn. Dadurch erhöhe sich die Fahrzeit für die Strecke um rund 45 Minuten. Reisende im Regionalexpress können von Lübeck nach Bad Kleinen fahren, müssen danach aber möglicherweise den Schienenersatzverkehr in Anspruch nehmen. Für genaue Fahrpläne sollten Interessierte über das Portal bahn.de nach Verbindungen suchen.

Von Hamburg nach Berlin: Die Bahn nimmt Umwege

Kein Verkehr auf der direkten Verbindung wegen Sanierungsarbeiten – Was das für Reisende bedeutet

HAMBURG/BERLIN. Nur gut ein halbes Jahr nach einer ersten Sanierung der Bahnstrecke Hamburg–Berlin stehen auf der Trasse weitere umfangreiche Baurbeiten an. Am Freitag, 1. August, beginnt eine neunmonatige Generalsanierung – mit großen Folgen für den Regional-, Fern- und Güterverkehr. Die wichtigsten Infos im Überblick:

Warum wird saniert?

Täglich fahren allein im Fernverkehr 30.000 Menschen auf der 280 Kilometer langen Strecke, insgesamt sind dort jeden Tag 470 Züge unterwegs. Die Generalsanierung ist dringend notwendig, die wichtige Verbindung zwischen den beiden Metropolen hält schon jetzt dem Verkehrsaukommen kaum mehr stand. „Wir haben Stellwerke, die arbeiten noch mit Disketten“, sagt Julian Fassing, Projektleiter für die Generalsanierung.

Wie lange dauert die Sperrung?

Die Strecke Hamburg–Berlin wird vollständig gesperrt – und zwar für neun Monate vom 1. August bis zum 30. April 2026. In drei verschiedenen Baubereichen werden dann umfassende Sanierungsarbeiten durchgeführt. Einige Arbeiten waren so dringend, dass sie schon im vergangenen Jahr durchgeführt werden mussten. Zwischen August und Dezember 2024 kam es deshalb bereits zu erheblichen Einschränkungen für die Fahrgäste.

Was bedeutet die Sperrung für den Fernverkehr?

Fahrgäste im Fernverkehr müssen aufgrund der Sperrung Umleitungen und längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. Die Fernzüge werden über Stendal und Uelzen umgeleitet. Im Schnitt brauchen sie dann 45 Minuten länger. Weil eingleisiger Abschnitte zwischen den beiden Städten in Sachsen-Anhalt und Niedersachsen ist die Route weniger leistungsfähig. Zudem gibt es nur noch eine Verbindung pro Stunde statt bisher alle 30



Hamburg Hauptbahnhof (Archivbild). Ab dem 1. August bis zum 30. April fährt kein Zug mehr zwischen Berlin und Hamburg, da die Schienen generalsaniert werden müssen.

FOTO: DANIEL REINHARDT

Minuten. Die Halte Ludwigslust und Wittenberge entfallen.

EC-Züge, die zwischen Hamburg und Prag fahren, starten und enden in Berlin. Die Fernzüge zwischen Hamburg und Rostock werden über Lübeck und Bad Kleinen umgeleitet und brauchen rund 60 Minuten länger.

Sind die Hamburger Elbbrücken für die Mehrbelastung gerüstet?

Die Strecke über die Elbbrücken zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Hamburg wird durch die umgeleiteten Züge stärker beansprucht. Normalerweise fahren dort bereits bis zu 660 Züge pro Tag. Sowohl die Brücken über die Norderelbe, deren markante Bogenkonstruktion 100 Jahre alt ist, als auch die Querung der Süderelbe sollen erneuert werden.

Ende Juni wurde eine Sanierung der Norderelbbrücke abgeschlossen. Auch die wenigen Hundert Meter südlich gelegenen Vedeler Brücken

über kleinere Elbarme wurden erneuert. „Damit stehen beide Brückenwerke während der Generalsanierung uneingeschränkt für einen sicheren Bahnbetrieb zur Verfügung“, teilte eine Bahnsprecherin mit.

Worauf müssen sich Reisende im Regionalverkehr einstellen?

Es fahren keine Regionalzüge auf der Strecke Hamburg-Büchen-Schwerin (RE1). Die Reisenden müssen auf Ersatzbusse umsteigen, die aber meist nicht in der Nähe des Hamburger Hauptbahnhofs ankommen und abfahren, sondern am Bahnhof Hamburg-Bergedorf oder am U-Bahnhof Steinfurter Allee in Hamburg-Billstedt. Die Ersatzbuslinie Hamburg-Mölln startet und endet am U-Bahnhof Wandsbek-Markt.

Für die Fahrt in die Innenstadt ist ein Umsteigen in die S- oder U-Bahn erforderlich. Nur die Ersatzbusse auf der Fernbahlinie Hamburg-Ludwigslust-Wittenberge verkehren ab

Zob am Hamburger Hauptbahnhof.

Die Bahnlinie Lübeck-Lüneburg (RE83), die in Büchen die Sanierungsstrecke kreuzt, ist unterbrochen. Zwischen Mölln und Lauenburg fahren Ersatzbusse. Auf der Linie zwischen Lübeck und Bad Kleinen am Schweriner See sollen längere Züge eingesetzt werden. Die durchgehende Verbindung zwischen Lübeck und Stettin ist unterbrochen. Die Züge in die polnische Hafenstadt fahren ab Güstrow (Landkreis Rostock).

Warum wird die Strecke erneut gesperrt?

Weil bei den Bauarbeiten im vergangenen Jahr lediglich repariert wurde, was nicht mehr aufgeschoben werden konnte. Nun soll deutlich mehr passieren, um den Zustand grundlegend zu verbessern. Laut Bahn erhielt die Strecke zuletzt die Zustandsnote 3,7. Nach der Generalsanierung prognostiziert der Konzern die Note 2,3.

Was wird konkret gemacht?

► 28 Bahnhöfe sollen ein neues Erscheinungsbild erhalten und künftig mehr Aufenthaltsqualität bieten. Damit wird an allen Bahnhöfen auf der Strecke gebaut.

► 165 Kilometer Gleise werden komplett erneuert, weitere 61 Kilometer instand gesetzt.

► 249 Weichen werden insgesamt eingebaut.

► Auf 25 Kilometern Länge wird der Fahrdräht getauscht, auf weiteren 22 Kilometern die Oberleitung erneuert.

► Sechs neue Stellwerke werden gebaut, 19 Stellwerke modernisiert.

Die Stellwerke werden für den Einsatz einer digitalen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) vorbereitet. In den 2030er Jahren soll auf digitale Leit- und Sicherungstechnik umgestellt werden. Die digitale Technik ermöglicht es, dass insgesamt mehr Züge dichter hintereinander auf der Strecke fahren können.

Neun Monate kein Direktzug nach Travemünde

Reisende von Hamburg müssen in Lübeck umsteigen – Ersatzzug hält überall – Fahrzeit soll gleich bleiben

VON KERSTIN STEINERT

LÜBECK/TRAVEMÜNDE. Darauf sollten Bahn-Pendler von und nach Travemünde ebenso vorbereitet sein wie Urlaubsreisende: Ab Freitag, 1. August, um 21 Uhr bis Donnerstag, 30. April 2026, können Fahrgäste nicht mehr von Hamburg nach Travemünde durchfahren. Wie die Deutsche Bahn (DB) bestätigt, müssen Reisende in den kommenden neun Monaten in Lübeck Hauptbahnhof umsteigen. Grund für die Unannehmlichkeiten ist laut der DB eine Generalsanierung der Strecke zwischen Hamburg und Berlin.

Was zunächst nach einem kleinen Problem für Reisende zwischen Hamburg und Berlin dient, hat auch Folgen für

Schleswig-Holstein. Die Erklärung der DB: Züge aus Mecklenburg-Vorpommern können in der Bauzeit nicht mehr direkt nach Hamburg fahren. Stattdessen werden sie über Bad Kleinen (Landkreis Nordwestmecklenburg) nach Lübeck umgeleitet. Reisende müssen dort in Züge Richtung Hamburg umsteigen.

Weil dadurch mehr Fahr-



Ein Regionalzug steht im Hauptbahnhof in Lübeck. Ab dem 1. August (ab 21 Uhr) gibt es für 9 Monate keinen Direktzug von Hamburg über Lübeck nach Travemünde. FOTO: AGENTUR 54*

gäste den RE8 zwischen Lübeck und Hamburg nutzen werden, wird das Platzangebot deutlich erhöht. Ab dem 2. August fahren die Züge der Linie RE8 tagsüber (6 bis 20 Uhr) mit drei statt zwei Traktionen – also mit zwölf statt acht Wagen. Auch abends wird die Kapazität angepasst: Statt wie bisher mit einem Zugteil fährt der RE8 dann mit zwei gekoppelten Einheiten zwischen Lü-

beck und Hamburg. Während der Bauzeit entfällt die umsteigefreie Verbindung von Hamburg direkt nach Travemünde.

Wer ans Meer möchte, muss in Lübeck auf dem Hauptbahnhof umsteigen – in der Regel jedoch nur am gleichen Bahnsteig. Zwischen Lübeck und Travemünde fährt dann die Linie RB86 im Pendelverkehr „Zu den gewohnten Zeiten“, wie eine Bahnsprecherin auf LN-Anfrage erklärt.

Die Fahrzeit soll sich laut der Bahnsprecherin nicht verlängern. Der Regionalexpress soll auch wie gewohnt in Dänischburg/Ikea, Kücknitz, Travemünde Skandinavienkai, Travemünde Hafen und Travemünde Strand stoppen. Eine Verlängerung der RE8

mit drei Zugeinheiten bis nach Travemünde ist laut DB übrigens nicht möglich, da nicht alle Haltestellen über eine ausreichende Bahnsteiglänge verfügen. Die Fahrgäste des dritten Zugteils würden dann im Gestüpp aussteigen müssen. Deshalb ist der Umstieg erforderlich.

Die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin ist eine der wichtigsten Pendlerstrecken in Deutschland. Sie ist überlastet und höchst sanierungsbedürftig. Laut Bahn erhielt die Strecke zuletzt die Zustandsnote 3,7. Nach der Modernisierung prognostiziert der Konzern die Note 2,3. Die Störanfälligkeit und damit verbundene Verspätungen sollen sich damit erheblich reduzieren.

Fahrt dauert eine Stunde länger

Erixx zwischen Lüneburg und Lübeck kann nicht durchfahren – Grund: Sanierung des Bahnhofs Büchen

VON LAURA TREFFENFELD

LÜNEBURG. Die Strecke Lüneburg-Lübeck fährt der Erixx (Linie RE83) normalerweise in etwas mehr als einer Stunde. Doch weil die Deutsche Bahn aktuell die Generalsanierung ihrer ICE-Trasse zwischen Hamburg und Berlin durchführt, kann der Erixx nicht mehr durchfahren.

Unterbrochen ist die Strecke nur zwischen Mölln und Lauenburg (Elbe) – auf diesem Stück fahren ab sofort bis voraussichtlich Ende April 2026 keine Züge, sondern Ersatzbusse der Linie L. Sie umfassen den dazwischenliegenden Bahnhof Büchen.

Warum die Sperrung auf

der Erixx-Strecke so viele Monate dauert, kann Metronom-Sprecher Björn Tiedemann erklären: „Grund dafür ist, dass im Bahnhof Büchen die elektrische Versorgung saniert



Der Erixx fährt nicht mehr zwischen Lüneburg und Lübeck durch. Busse ersetzen die Fahrt auf dem Stück Lauenburg-Mölln. FOTO: LZ

wird.“ Der Bahnhof sei in dieser Zeit teils ohne Strom, daher könne kein Zug dort halten. Die Bauarbeiten würden parallel zur Generalsanierung geschehen. Die Ersatzbusse brauchen fast eine Stunde, um vom Bahnhof Lauenburg bis zum Bahnhof Mölln oder umgekehrt zu gelangen.

Das bedeutet: Die Fahrzeit nach Lübeck wird sich auf diesem Wege verdoppeln. Außerdem können im Bus keine Fahrräder mitgenommen werden. Alternativ können Lübeck-Besucher per Metronom nach Hamburg und dann von dort nach Lübeck fahren. Dauer: zwischen eineinhalb und zwei Stunden. Wer zum Beispiel von Lüneburg nur nach

Lauenburg möchte, kann weiterhin die Schiene nutzen. Zwischen Lübeck Hbf und Mölln sowie zwischen Lauenburg (Elbe) und Lüneburg sind weiterhin Züge unterwegs.

Wer nicht über Hamburg, sondern per Erixx und Ersatzbus nach Lübeck fahren will, sollte noch eines bedenken: Der Ersatzverkehr wird eigenständig vom externen Busunternehmen ecoVista durchgeführt. Auftraggeber ist die Deutsche Bahn. Beschwerden sind daher an feedback@ecovista.eu zu richten.

Infos zum Busesatzverkehr unter www.erixx-holstein.de/fahrplan/generalsanierung

So läuft der Schienenersatzverkehr zwischen Mölln und Büchen

Seit Monatsanfang fahren zwischen beiden Orten keine Züge mehr – LN-Reporterin testet Ersatzbusse

VON HANNAH DETLEFSEN

BUCHEN/MÖLLN. Am Möllner Bahnhof sieht an diesem Mittwochmorgen auf den ersten Blick alles aus wie gewohnt: Der Regionalzug aus Lübeck rollt ein, vor dem Bäcker an der Hauptstraße warten Menschen auf ihre Busse. Doch etwas hat sich an der Haltestelle verändert. Seit dem 1. August steht dort ein lilafarbenes Schild: Es weist auf die Linie L des Schienenersatzverkehrs (SEV) hin.

Anfang August begann die neunmonatige Generalsanierung der Bahnstrecke Hamburg-Berlin. Bis Ende April 2026 werden 165 Kilometer Gleise erneuert. Parallel ist der Knotenpunkt Büchen gesperrt, weil dort die Stromversorgung modernisiert wird. Züge fahren zwischen Mölln und Lauenburg keine mehr, nur Ersatzbusse. Doch wie läuft der SEV?

Kurz nach halb acht morgens beginnt die, LN-Test-



Überschaubares Fahrgastaufgebot: LN-Reporterin Hannah Detlefse hat keine Probleme, einen Sitzplatz im Ersatzbus zu ergattern.

fahrt. Die Strecke: von Mölln nach Büchen und zurück. Aus dem angebrachten Fahrplan für die Linie L werde ich nicht wirklich schlau. Und so richtig gut lesen kann ich ihn auch nicht: Er ist mit Kabelbindern über dem leeren Fahrplankarten angebracht – locker einen Kopf über mir.

Eine Rentnerin, die mit mir auf den Ersatzbus wartet und noch mal mindestens einen Kopf kleiner ist als ich, schüttelt den Kopf. „Wer soll das denn lesen?“, sagt sie. Die Möllnerin ist auf dem Weg nach Magdeburg. „Ich kann den Fahrplan gar nicht entziffern, so hoch hängt er. Müssen

wir kleinen Menschen einen Hocker mitbringen?“ Ein Smartphone habe sie nicht, um die Abfahrtszeiten zu erfahren, habe sie sich durchgefragt.

Selbst wer den Plan erkennt, hat kaum etwas davon: Es sind nur Nachtfahrzeiten der Linie L aufgeführt. Sonst nichts. Auch die SEV-Fahrplanvirtinen im Bushäuschen sind leer. Durch die Bahn-App weiß ich immerhin, dass der Bus jeweils zur vollen Stunde fährt sowie 41 Minuten später ein zweites Mal in der Stunde. Der Bus kommt pünktlich. Gut getaktet, denn ein paar Minuten zuvor ist der Zug aus Lübeck eingetroffen und vom Bahngleis zur Bushaltestelle sind es nur ein paar Meter.

Mit zwölf anderen Fahrgästen geht's Richtung Büchen. Die Sonne flackert durch die Baumkronen, Dörfer und Felder fliegen vorbei. Nur ein nerviges Piepen stört alle 13 Sekunden. Wo kommt es her? Wovor warnt es? Ich kann es

nicht herausfinden. Für die Strecke Mölln-Büchen braucht der Zug zwölf Minuten. Mit dem Bus kommen wir nach einer halben Stunde pünktlich in Büchen direkt gegenüber vom Bahnhof an. Hier ist die Beschilderung vorschriftsmäßig. Busse fahren Richtung Hamburg, Schwerin, Ludwigslust, Lauenburg oder zurück nach Mölln.

Am Bussteig sitzen zwei freundliche DB-Mitarbeiter. Sechs Wochen lang sind sie täglich vor Ort, um den Ablauf zu prüfen. Ihr Fazit zur ersten SEV-Woche: „Respekt! an die Bahn, es läuft insgesamt gut. Man kommt gut von A nach B.“ Nur am Wochenende habe es Ausfälle gegeben.

Eine Bahnsprecherin erklärt derweil, das Ersatzkonzept läufe stabil: „Seit Freitagfrüh sind über 170 Busse im Einsatz – auf 28 Linien, 86.000 Kilometer täglich.“ Testfahrten hätten sich bewährt, Umstiege gelungen, die Busse verkehrten pünktlich. Von den netten DB-Mit-

arbeitern erfahre ich dann aber auch, was das Reisen ab oder über Büchen erschwert. Der Fahrkartenautomat auf Gleis 4 hat seit diesem Morgen keinen Strom. Ein neuer am SEV-Bussteig lässt auf sich warten. Außerdem ist die Unterführung durch den Bahnhof gesperrt. Zwanzig Minuten Umweg ist das laut DB-Mitarbeiter jetzt, um auf die andere Seite zu gelangen. Noch viel schlimmer: Der Bäcker auf dem Bahngleis ist auch für die Zeit der Sanierung geschlossen.

Dann steige ich in den (wie der pünktlichen) Bus zurück nach Mölln. Mein Fazit: Alles lief glatt – aber ich hatte Vorteile. Ich war groß genug für die Fahrpläne, hatte die App, ein Deutschlandticket und in Büchen keinen Hunger. Und nicht zuletzt war ich in der Sommerpause unterwegs. Dass es nach Ferienreisen wieder und stressiger wird, befürchten auch die DB-Mitarbeiter in Büchen.

Die lange Durststrecke

45 Minuten mehr müssen Reisende bis Mai 2026 für die ICE-Fahrt über die Umleitungsstrecke zwischen Berlin und Hamburg einrechnen. Das ist nicht wenig. Doch deutlich schlimmer trifft es diejenigen, die im Regionalverkehr pendeln.

VON ANDREA BARTHÉLÉMY,
JULIANE FREIGANG,
JULIA WESTERMANN,
DIRK HOFFMANN UND
TOM JAKOB GRAFE

BERLIN. Berlin–Hamburg ist eine Herausforderung – für viele Menschen. Die gerade angelaufene Generalsanierung ist die aufwendigste von insgesamt 41, die die Deutsche Bahn bis 2036 plant. Kostenpunkt: bis zu 2,5 Milliarden Euro. Die DB will den Zustand der maroden Schienen und Weichen von den Noten 3,6 und 4,6 auf 1,6 hieven. Das bedeutet Arbeit. In der Nacht zu Freitag wurde damit begonnen – und zum Auftakt holperete es vor allem beim Bus-Ersatzverkehr für die Regionalpendler.

Der offizielle Startschnitt fällt kurz zuvor in Ludwigslust, fast exakt auf halber Strecke zwischen Haupt- und Hansestadt. Schon die Ankunft am Bahnhof dort macht klar, wie wichtig die Sanierung ist: Der aus Berlin herangerauschte ICE passt nicht an den Bahnsteig. Fahrgäste aus dem letzten Wagen werden gebeten, im nächst vorderen Wagen auszusteigen. Solche und viele andere Probleme sollen nun bis Ende April 2027 beseitigt werden. Die Sanierung ist auch eine Art Lackmustest. Denn die Strecke Hamburg–Berlin ist mit 280 Kilometern etwa viermal so lang wie die Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim, die 2024 als erste saniert wurde.

DB-InfraGo-Chef Philipp Nagl baut deshalb in Ludwigslust schon mal vor: Der Weg dahin, Deutschlands wichtigste Städte-Direktverbindung wieder fit zu machen, werde ein Kraftakt für Fahrgäste wie für Unternehmen. „Aber ich bin mir sicher, er wird sich für alle auszahlen.“ Das hoffen besonders die Bahnkunden, denn auf der Strecke sind Zugausfälle und Verspätungen an der Tagesordnung. Neun Monate lang ist die Verbindung voraussichtlich komplett gesperrt. Allein im Fernverkehr sind dort sonst etwa 30.000 Menschen pro Tag unterwegs – sie müssen nun den 45-Minuten-Umweg über Stendal und Uelzen fahren. Noch deutlich härter trifft es jedoch die Regionalpendler. Ihnen bleibt nur der Schienenersatzverkehr, also Busse und wesentlich längere Fahrzeiten.

In Wittenberge hält kein Zug

Vor allem in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind die Anbindungen schwierig. In den Landkreisen Havelland und in Ostprignitz-Ruppin gibt es Verspätungen oder zu frühe Abfahrten auf der Strecke – Reisende verpassen immer wieder Anschlüsse. Mancherorts fehlen Infoaushänge, defekte Busanzeigen sorgen für Frustration. Die Bahn und das Busunternehmen Ecovista, beide bieten Ersatzverkehr an, sehen darin die üblichen Anlaufschwierigkeiten. „Wir sind gut gestartet und pünktlich unterwegs“, heißt es von der Deutschen Bahn. Aber: „An einigen Stellen müssen wir nachsteuern“, sagt Sprecherin Anna Bröker. Auch der Chef des



Bus statt Bahn: Der Schienenersatzverkehr wird für viele Pendler zur täglichen Herausforderung.

FOTO: JENS BÜTTNER/DPA

für den Busverkehr verantwortlichen Unternehmens Ecovista, Michael Bader, räumt am Montag ein: „Ich glaube schon, dass wir das ein oder andere haben, wo wir uns noch verbessern können.“

In Wittenberge, wo monatlang gar kein Zug mehr halten wird, ist eine Strafe zur Bushaltestelle umfunktioniert worden. Am Montagmorgen sind die Fahrgäste verunsichert. Gemeinsam studieren sie den Aushang und vergleichen die angegebenen Abfahrtszeiten auf dem Handy mit den Plänen. Pünktlich kommen die Busse an diesem Morgen nicht. „Aber wir sind schon richtig hier!“, fragt eine Reisende in die Runde.

Sicher kann ein Fahrer helfen, doch die Mehrheit von ihnen spricht kein Deutsch. Andere Reisende vermissen Toiletten im Bus. Wegweiser, die in eine falsche Richtung führen, werden schnell noch von der Bahn-Inspektion entfernt. Es bleibt der Eindruck: Noch läuft der Ersatzverkehr nicht rund.

Einige steigen deshalb wieder aufs Auto um – oder nutzen den Ersatzverkehr zunächst testweise. Wie Philipp Conrad, der in Schwerin in den Schnellbus einsteigt. „Es ist ganz gut organisiert“, sagt er. Er arbeitet in Niedorf nahe

Hamburg. Sein Weg dorthin dauert jetzt zweieinhalb statt zuvor anderthalb Stunden – aber nur, wenn alles nach Plan läuft. Um zu sehen, ob das problemlos klappt, nimmt sich Philipp Conrad nach der ersten Busfahrt eine Woche lang ein Hotel in Hamburg.

Weniger Stress im Fernverkehr

Einfacher stellt sich die neue Situation im Fernverkehr dar. Bereits am Montag drängeln sich im Untergeschoss des Berliner Hauptbahnhofs

neben Pendlern auch viele Urlauber, die in Richtung der Hansestadt wollen.

„Auch in der DB selbst sind mit dem Konzept längst nicht alle zufrieden“, sagt Lenny (19), der zusammen mit seiner Freundin am Gleis wartet. Wie sich herausstellt, ist er selbst Fahrdienstleiter bei der Bahn und arbeitet in einem Stellwerk. Am Abend beginnt in Hamburg seine Schicht. Sein Job macht ihm Spaß, die Generalsanierung sieht er differenziert. „Die Zeit für die Sanierung hätte verkürzt werden können. Aber ja, prinzipiell muss es gemacht werden.“

Ein paar Meter weiter wartet Bettina Mattes, neben sich den Urlaubskoffer. Sie sieht die Sache entspannt. „Ich fahre nur einmal im Jahr, heute geht es nach Sylt. Aber für Pendler ist die Situation natürlich schwierig. Ich kann verstehen, dass man renovieren muss – aber ehrlicherweise: Das hätte man vor 20 Jahren schon machen sollen.“ Auch David Boie (18) will in den Urlaub – sein Flieger geht ab Hamburg. „Ich habe ein Deutschlandticket und wäre eigentlich gern mit einem Regionalzug gefahren – das geht jetzt aber auf der Strecke nicht mehr.“

Inga Kühn (47) aus Berlin pendelt beruflich in verschiedene deutsche Städte – nicht täglich, aber regelmäßig. „Solang der Zug überhaupt fährt, bekomme ich das alles irgendwie hin“, sagt sie. Noch besser würde das Arbeiten allerdings mit funktionsfähigen Steckdosen und gutem WLAN klappen. „Selbst via Handy-Netz ist oft nichts zu machen. Aber ich habe mich arrangiert. Ich schreibe meine E-Mails nur vor – und schicke sie dann nach der Bahnfahrt raus.“ Sie bleibt nicht die Einzige, die frustriert über das schlechte WLAN ist. Besserung ist ab Mai 2026 in Sicht, denn entlang der sanierten Strecke sollen auch neue Funkmasten mit stabilem 5G stehen.

Darauf freut sich auch Sabine Weyerbrock (51). Sie arbeitet in der Kreativbranche und hat bisher aus der Funkloch-Not eine Tugend gemacht. „Ich nutze die Zeit dafür, die Dinge, bei denen ich die Gedanken schweifen lassen muss und kein WLAN brauche.“ Bisher machte sie sich einmal pro Woche beruflich auf den Weg von Berlin nach Hamburg. Wegen der längeren Fahrzeit will sie nun erst mal nur jede zweite Woche fahren und sich dann eine Übernachtung leisten. Und die Generalsanierung? „Wenn's am Ende besser wird, bin ich dafür.“

Eine echte Generalsanierung hätte wesentlich mehr umfasst.

Ulrich Lange, Parlamentarischer Staatssekretär beim Verkehrsminister

Jaschar Domann (40) sitzt in der 1. Klasse und arbeitet.

Einmal pro Monat pendelt er nach Hamburg, bislang per Bahn. Aber die zusätzlichen 45 Minuten sind ihm zu lang. „Da ist der Flibus schneller – ich überlege, ob ich umsteige“, sagt er. Grundsätzlich sei er gern umweltbewusst unterwegs und beklagt: „Die Sanierung ist bei der Bahn verschleppt worden. Und bei der restlichen Infrastruktur in Deutschland genauso.“

Nach einiger Zeit läuft ein gut gelauftes Zugbegleiter durch die Wagen und fragt nach den Tickets. Bekommt er viel Frust zu hören? Er winkt ab: „99,9 Prozent der Fahrgäste sind sehr nett und pflegeleicht“, erzählt der 59-Jährige. Er ist vor drei Jahren als Queresteiger zur Bahn gekommen und mag seinen Job. „Ich habe gern Kontakt mit Menschen, drücke auch mal ein Auge zu.“ Wenn es Probleme gebe, sei es wichtig, dass die Kommunikation stimmt. „Die Leute wollen informiert werden.“ Wie auf Bestellung

meldet sich kurz darauf die Zugchefin über Lautsprecher zu Wort. Zu Beginn der Fahrt hatte sie alle Reisenden, die noch ohne Sitzplatz waren, schwungvoll in den vorderen Zugteil gebeten: „Es muss wirklich keiner stehen oder auf dem Boden sitzen. Hier ist noch jede Menge Platz für Sie alle.“ Nun kündigt sie die baldige Ankunft in Hamburg an: drei Minuten früher als geplant.

Gradmesser für das Konzept der Korridorsanierung

Im Verkehrsministerium hat man die Sanierung genau im Blick. Ulrich Lange (CSU), Parlamentarischer Staatssekretär beim Verkehrsminister, macht in Ludwigslust klar: „Nach dem Pilotprojekt Riedbahn wird die Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin zum Gradmesser für das Konzept der Korridorsanierung.“ Denn den Pendlerinnen und Pendlern werde ebenso wie dem Güterverkehr durch den Schienenersatzverkehr einiges zugemutet. Die Bezeichnung Korridorsanierung wählt er dabei mit Bedacht: „Eine echte Generalsanierung hätte wesentlich mehr umfasst.“

In der Tat hat die DB den Ursprungsplan abgesegnet und verschiebt die Digitalisierung der Schienen mit dem Zugsteuerungssystem ETCS wegen hoher Kosten auf die Dreißigerjahre. Plan heute: Die Installation wird erst mal nur vorbereitet. Beim angepeilten Kostenrahmen von 2,2 Milliarden Euro bleibt es trotzdem. Ein Puffer von 300 Millionen Euro kommt hinzu. Höchstens 2,5 Milliarden werden die Sache also kosten, betont Lange, und außerdem dürfe das Ganze nicht zulasten des Flächennetzes gehen. „Wir werden daher in enger Abstimmung mit der Branche und den betroffenen Regionen das Konzept noch einmal anpassen.“

Projektleiter Julian Fassing verspricht im Gespräch jedenfalls Zuversicht. Der gelernte Wirtschaftsingenieur hat bereits die Sanierung der Riedbahn geleitet und wirkt nicht wie jemand, der sich leicht auf der Ruhe bringen lässt.

Auf der To Do-Liste: 165 Kilometer Schienen und 249 Weichen austauschen, 28 Bahnhöfe modernisieren, mancherorts den Schotterüberbau erneuern. Neue Funkmaste für den 5G-Standort soll es geben und sechs neue Überleitstellen, damit Züge einander überholen können. „Wir arbeiten grundsätzlich 24/7 und das an vielen Stellen gleichzeitig. Aber nicht an jedem Bahnhof jederzeit“, erläutert Fassing.

Gebaut wird mit ineinandergreifenden Gewerken. Dabei funktioniert das Konzept Generalsanierung wie eine Partitur für ein ziemlich großes Orchester. Der Dirigent ist Fassing. „Das Bild trifft es ganz gut“, findet er. „Allerdings habe ich noch drei Unterdirigenten, die die drei einzelnen Bauabschnitte leiten. Wir brauchen Bereiche, die ein Mensch auch noch überblicken und beherrschen kann.“ Trotzdem werde er die ersten Nächte mit dem Handy am Bett schlafen.



Präzisionsjob: Buarbeiter präparieren bei Brieselang in Brandenburg eine fertig montierte neue Weiche für den Ausbau der Strecke Berlin–Hamburg.

FOTO: SOEREN STACHE/DPA



Grafik: Kühne/RND • Quelle: Deutsche Bahn



Besonders die Züge von und nach Bad Kleinen sind oft voll. In Lübeck steigen viele Reisende in Richtung Hamburg um.

FOTO: HOLGER KRÖGER

Volle Züge wegen der Generalsanierung

Berlin-Reisende weichen über Lübeck aus – IC werden umgeleitet

VON HELGE VON SCHWARTZ

LÜBECK. Aus der Ferne ist ein leises Grollen zu hören, das nach und nach immer lauter wird. Wenige Momente später rauscht am Lübecker Bahnhof St. Jürgen ein Intercity (IC) durch, der von zwei schweren Dieselloks gezogen wird.

Die weißen Fernzug-Wagen mit den roten Streifen sind auf dieser Nebenstrecke normalerweise nicht unterwegs. Doch wegen der Generalsanierung der Strecke Hamburg-Berlin werden bis zu drei IC-Verbindungen pro Tag und Richtung über die Hansestadt und Bad Kleinen umgeleitet. Sie fahren weiter nach Binz auf Rügen.

Ursache für diese und andere Änderungen ist die Sperrung der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin, die seit dem 1. August gilt. Betroffen davon sind auch die Verbindungen Hamburg-Schwerin und Lübeck-Lüneburg. 180 Kilometer Gleise



Bis zu sechs Intercity-Züge pro Tag werden über Lübeck umgeleitet - hier am Bahnhof St. Jürgen.

FOTO: HELGE VON SCHWARTZ

und 200 Weichen werden bis 30. April 2026 erneuert. ICE weichen über Stendal aus.

Im Nahverkehr müssen sich Reisende ebenfalls andere Wege suchen. Viele von ihnen fahren jetzt über Bad Kleinen und Lübeck, was dort zu einer deutlich höheren Auslastung führt als sonst.

Auf dieser Strecke sind normalerweise Triebwagen unterwegs. An diesem Vor-

mittag fährt eine Diesellok, die vier Doppelstockwagen zieht, in den Bahnhof St. Jürgen ein. Die Beschriftung „Hanse-Express“ zeigt, dass die Waggons sonst zwischen Hamburg und Rostock im Einsatz sind.

Drinnen ist der Zug trotz der deutlich erweiterten Kapazität recht voll. Viele Reisende haben Koffer oder große Rucksäcke dabei. Zu be-

sonders gefragten Zeiten stoßen die Züge an ihre Grenzen. Am Lübecker Hauptbahnhof wechseln dann wahre Menschenmassen das Gleis, denn das Gros der Passagiere will weiter in Richtung Hamburg.

Dorthin setzt die Bahn wegen der erhöhten Nachfrage nun bis zu zwölf Wagen ein - statt bislang maximal acht. Die Kehrseite: Die Hamburg-Züge können nicht mehr von Hamburg bis Travemünde durchfahren. Reisende müssen am Lübecker Hauptbahnhof umsteigen.

Dass viele Berlin-Reisende die Route über Bad Kleinen und Lübeck nach Hamburg nutzen, ist kein Zufall. Von der Hauptstadt aus fährt während der Generalsanierung alle zwei Stunden der Regionalexpress 85 ohne Umstieg über Neustrelitz und Güstrow nach Bad Kleinen. Dort wechseln die Reisenden in den Regionalexpress nach Lübeck. Auch für Menschen aus Schwerin oder Rostock ist die-

ser Zug eine Option, sofern sie nicht ab Schwerin den Schienenersatzverkehr nutzen wollen. Alternativen gibt es nicht.

Von der Generalsanierung ebenfalls betroffen sind Menschen, die von Lübeck aus in Richtung Lüneburg fahren wollen. Denn auch am Bahnhof Büchen wird gearbeitet. Dafür verkehren zwischen Mölln und Lauenburg Busse. Die Fahrzeit verlängert sich dadurch um eine Stunde.

Zurück zum Bahnhof St. Jürgen und zum Intercity, der dort durch rauscht: Er hat fünf Minuten Verspätung. Auf der eingleisigen Strecke hat das große Auswirkungen. Der Regionalexpress aus Bad Kleinen muss in Herrnburg warten, obwohl er bis dahin pünktlich war. Er erreicht Lübeck daher mit 20 Minuten Verspätung. Der Anschlusszug nach Hamburg ist gerade weg. Die Reisenden mit den Koffern müssen 30 Minuten zusätzliche Reisezeit einplanen.

Unfall mit Ersatzbus auf der A24

Gelenkfahrzeug durchbricht Leitplanke – Fahrer schwer verletzt

VON DENNIS PYZIK
UND TIMO JANN

SCHWARZENBEK. Auf der A24 zwischen Witzhave und Schwarzenbek/Grande ist es gestern Vormittag zu einem schweren Busunfall gekommen. Fünf Menschen wurden bei dem Unglück verletzt, darunter ist auch der Busfahrer. Er wurde schwer verletzt.

„Bei unserem Eintreffen kümmerten sich bereits Ersthelfer um den bewusstlosen Fahrer“, berichtete Feuerwehr-Einsatzleiterin Lea Koops. Notärzte und Notfall-

sanitäter kümmerten sich um den Mann und die weiteren Patienten.

Der Bus, der aufgrund der Sperrung der Bahnstrecke Hamburg–Berlin im Ersatzverkehr unterwegs war, sei bei Schwarzenbek aus noch unbekannter Ursache nach rechts von der Fahrbahn abgekommen, ins Schleudern geraten und schließlich quer zur Fahrbahn zum Stehen gekommen, sagte ein Polizeisprecher. Dabei habe der Gelenkbus auch die Mittelleitplanke durchbrochen. Der 34 Jahre alte Busfahrer sei

schwer, vier Fahrgäste seien leicht verletzt worden.

Für die nötigen Bergungs- und Aufräumarbeiten war die Autobahn zeitweise voll gesperrt. Mitten in den Sommerferien staute sich der Verkehr dadurch kilometerweit.

Die Verletzten wurden in Krankenhäuser nach Reinbek und Hamburg gebracht. „Das war eine Herausforderung, weil der Bus die gesamte Fahrbahnbreite blockiert hat und wir durch die Rettungsgasse an- und abfahren mussten“, so Maik Sommerfeld, Einsatzleiter des Rettungsdienstes.



Der Gelenkbus stand nach dem Unfall quer zur A24. Rettungskräfte waren schnell vor Ort. FOTO: TIMO JANN