

# Sanierung der Bahnstrecke Hamburg–Berlin stockt

Härtester Winter seit 15 Jahren lässt die Arbeiten nicht vorankommen – Das hat auch Auswirkungen auf andere Verbindungen

VON MATTHIAS ARNOLD  
 UND BURKHARD FRAUNE

**BERLIN.** Wegendes kalten Winters dauert die umfassende Sanierung der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin deutlich länger als geplant. Wir müssen nach den letzten Tagen sagen, dass wir im Moment davon ausgehen, dass es nicht mehr möglich sein wird, im 30. April in den Betrieb zu gehen“, sagte Gerd-Dietrich Bolte, Vorstand der Deutschen Bahn-Tochter Infrago.

Wie lange sich der Abschluss der Bauarbeiten verzögern wird, blieb unklar. Einen neuen Zeitplan will die Bahn am 13. März bekanntgeben. Ziel ist es, eine für Reisende

und Güterverkehrsunternehmen gleichermaßen verträgliche Lösung zu finden“, teilte der Konzern mit. Für Fahrgäste gehen damit die Einschränkungen auf unbestimmte Zeit weiter. Der Fernverkehr wird bis zur Fertigstellung über Stendal und Uelzen umgeleitet. Er braucht derzeit mindestens 45 Minuten länger. Statt sonst zwei Verbindungen pro Stunde gibt es während der Sanierung nur noch eine Verbindung. Die Halte in Ludwigslust und Wittenberge entfallen.

Im Regionalverkehr fallen viele Verbindungen aus oder verkehren nur auf Teilstrecken. Für Pendlerinnen und Pendlern wurde ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Die Fahrzeiten sind deutlich länger. Auch der Ersatzverkehr werde so lange fortgesetzt, bis die Sanierung abgeschlossen sei, betonte die Bahn. Lange

Umwege muss seit Anfang August auch der Güterverkehr hinnehmen. „Wir erleben in Deutschland, insbesondere im Norden und im Osten, den här-

testen Winter seit 15 Jahren“, betonte Bolte. Seit sechs Wochen seien die Arbeiten auf der Strecke in Verzug, weil Frost und Schnee vor allem die Kabeltiefbauarbeiten für die Signal- und Stellwerksanlagen nahezu unmöglich machten. „Das ist das, wo wir extreme Schwierigkeiten und faktisch keinen Fortschritt haben“, hieß es. „Wir schauen seit Anfang Januar gebannt auf jede Woche und die Wettervorhersage.“

Schwierig gestalten sich der Deutschen Bahn zufolge auch Arbeiten an den Oberleitungen. Diese hätten bereits im Januar beginnen sollen, was wegen der Kälte aber nicht möglich gewesen sei. Die Bahnstrecke

cke Hamburg–Berlin ist seit Anfang August 2025 für die Sanierung gesperrt, zunächst war mit neun Monaten Bauzeit geplant worden. Die 280 Kilometer lange Strecke führt durch fünf Bundesländer und ist eine der wichtigsten Pendlerstrecken in Deutschland mit täglich rund 30.000 Fahrgästen im Fernverkehr und 470 Zügen jeden Tag. Bei der Planung der Strecke sei ein Puffer von zwei bis drei Wochen eingebaut worden, sagte Bolte. Dieser sei inzwischen klar überschritten. Direkt im Anschluss an die Modernisierung steht die Strecke Hamburg–Hannover auf dem Programm. Diese werde sich nun ebenfalls so lange verzögern.



Um sechs Wochen in Verzug: Infrago-Vorstand Gerd-Dietrich Bolte hofft auf besseres Wetter.  
 FOTO: HANNES ALBERT/DPA

DIENSTAG, 17. FEBRUAR 2026

## Wetter behindert Bahnsanierung

**BERLIN.** Der Abschluss der umfassenden Sanierung der Bahnstrecke Hamburg–Berlin verzögert sich auf unbestimmte Zeit. Aufgrund der Winterwitterung in den vergangenen Wochen sei der Fertigstellungstermin Ende April nicht zu halten, teilte die Deutsche Bahn mit. Kernproblem sei der Kabeltiefbau für die Signalanlagen.

Die Bahnstrecke Hamburg–Berlin ist seit Anfang August 2025 für die Sanierung gesperrt – zunächst war mit neun Monaten Bauzeit geplant worden. Die 280 Kilometer lange Strecke führt durch fünf Bundesländer und ist eine der wichtigsten Pendlerstrecken in Deutschland mit täglich rund 30.000 Fahrgästen im Fernverkehr und insgesamt 470 Zügen pro Tag.

Während der Sperrung wird der Fernverkehr über Stendal und Uelzen umgeleitet. Die Fahrtzeit verlängert sich dadurch im Schnitt um 45 Minuten. Statt zwei Verbindungen pro Stunde gibt es nur noch eine Verbindung pro Stunde. Die Halte Ludwigslust und Wittenberge entfallen komplett.

Im Regionalverkehr fallen viele Verbindungen aus oder verkehren nur auf Teilstrecken. Für betroffene Pendlerinnen und Pendlern wurde ein umfangreiches Ersatzverkehrskonzept mit Bussen eingerichtet. Die Fahrzeiten mit den Ersatzbussen sind deutlich länger. Eine Fahrt von Wittenberge nach Berlin dauert statt eineinhalb nun dreieinhalb Stunden.

# Länder setzen Bahn bei Sanierung Berlin-Hamburg Frist

Bahnstrecke wird seit April saniert – Fertigstellung dauert länger als geplant – Kritik aus Schwerin

VON AXEL BÜSSEM

**KIEL/SCHWERIN.** Die Bauprobleme auf der Bahnstrecke Hamburg-Berlin stoßen auf massive Kritik. Fünf Bundesländer haben sich in einem Brief an die ChefIn der Deutschen Bahn über das Vorgehen bei der Verzögerung der Streckensanierung Berlin-Hamburg beschwert und ein Ultimatum für einen neuen Zeitplan gesetzt. Die Regierungschefs aus Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Schleswig-Holstein kritisieren, dass die Bahn über eine Verlängerung der Bauarbeiten entschieden habe, ohne die Länder vorher umfassend zu informieren und ohne abgestimmten, verlässlichen Zeitplan. „Wir erwarten eine Klärung und Ihre Antwort zu einem konkreten Maßnahmen- und Zeitplan bis zum 2. März 2026“, heißt es in dem Brief an Bahn-Chefin Evelyn Palla, der der dpa vorliegt.

Die Bahn hatte am Montag bekannt gegeben, dass sich der Abschluss der umfassenden Sanierung der Bahnstrecke wegen der Winterwitterung auf unbestimmte Zeit verschiebt. Ursprünglich sollte die Strecke am 1. Mai wieder freigegeben werden. Kernproblem ist demnach die Vereisung der Kabelkanäle für die Signalanlagen.

Manuela Schwesig (SPD), Ministerpräsidentin von MV, sagte dazu in ihrem Instagram-Kanal: „Genau das ist das Problem der Deutschen Bahn: Dass die Bürgerinnen und Bürger sich einfach nicht darauf verlassen können.“ Sie forderte die Deutsche Bahn auf, alles dafür zu tun, dass die Strecke zeitnah wieder geöffnet wird und verlässliche Fahrpläne für die Pendlerinnen und Pendler bestehen.

## IHK-Präsident akzeptiert Begründung der Bahn nicht

Die Begründung der Bahn will der Präsident der Industrie- und Handelskammer Schwerin, Matthias Belke, so nicht stehen lassen: „Mit Winter



Der harte Winter wird von der Bahn als Grund für die Verzögerung der Streckensanierung zwischen Hamburg und Berlin angeführt. FOTO: JENS BÜTTNER/DPA

muss man im Winter rechnen. Wenn Witterung ein Projekt dieser Größenordnung aus dem Takt bringt, stellt das gesamte Konzept der Generalsanierung infrage.“

Die erneute Hiobsbotschaft sei ein massiver Schlag für die Wirtschaft. „Unsere Befürchtungen bewahrheiten sich – die Deutsche Bahn liefert eine schlechte Nachricht nach der nächsten.“

Der Vorsitzende des Fahrgastverbands Pro Bahn MV, Marcel Drews, sagte: „Für alle, die täglich auf die Bahn angewiesen sind, ist das kein schö-

nes Geschenk.“ Gerade für Pendler, die nach der langen bisherigen Bauzeit schon ein Licht am Ende des Tunnels gesehen hätten, sei das ärgerlich.

Drews betonte: „Minus zehn Grad sind im Winter nicht so außergewöhnlich.“ Die Bahn müsse sich langfristig wieder stärker auf solche Verhältnisse einstellen, sowohl beim Bau von Strecken als auch beim Betrieb der Züge.

Die Kritik der Regierungschefs wies die Bahn zurück. „Bund, Länder, Kommunen und weitere wichtige Stakeholder haben wir am Nachmittag

des 16. Februar bereits vor der Presse zu den aktuellen Entwicklungen informiert“, teilte der Konzern mit. Die Bahn setze alles daran, den durch extreme Witterung bedingten Rückstand aufzuholen und die Beeinträchtigungen durch eine mögliche Verlängerung der Streckensperrung für alle Betroffenen so gering wie möglich zu halten.

Die Regierungschefs erwarten, dass die Bahn nun alle Ressourcen zur Fertigstellung der Streckensanierung bündelt und einen stabilen neuen Terminplan vorlegt, wie sie in ihrem gemeinsamen Brief schreiben. Dies müsse in enger Abstimmung mit den betroffenen Ländern, den betroffenen Kommunen und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

„Dieser Terminplan ist unverzüglich vorzulegen und fortlaufend zu kommunizieren.“ Zudem müsse die Bahn den weiteren Ersatzverkehr sicherstellen und alle Mehrkos-

ten übernehmen. Die zusätzlichen finanziellen Lasten dürften nicht den Ländern, Kommunen oder Fahrgästen aufzuerlegt werden.

Zum Thema Ersatzverkehr teilte die Bahn mit, dass das Konzept in vollem Umfang verlängert werde. „Die Grundlagen dafür sind mit dem durchführenden Unternehmen Ecovista vertraglich geregelt. Selbstverständlich wird die Qualität des Ersatzverkehrs auf Schiene und Straße nicht hinter dem bisherigen Angebot zurückbleiben.“

Schwerins stellvertretender Oberbürgermeister Bernd Nottebaum forderte die Bahn auf, einen konkreten Fertigstellungstermin für die Sanierung zu nennen: „Von den Verzögerungen sind allein 1456 Schwerinerinnen und Schweriner betroffen, die nun schon seit sieben Monaten unter dem Schienenersatzverkehr infolge der Streckensanierung leiden müssen.“

## Wichtigste Pendlerstrecke

Die Bahnstrecke Hamburg-Berlin ist seit Anfang August 2025 für die Sanierung gesperrt – zunächst war mit neun Monaten Bauzeit geplant worden. Die 280 Kilometer lange Strecke durchquert fünf Bundesländer und ist

eine der wichtigsten Pendlerstrecken in Deutschland mit täglich rund 30.000 Fahrgästen im Fernverkehr und insgesamt 470 Zügen pro Tag. In MV ist vor allem die Pendlerstrecke Rostock-Schwerin-Hamburg betroffen.

# Büchen: Entgleister Bauzug geborgen

„Herkules“ und „Zeus“ bei der Arbeit: Spezialgeräte der DB Netz rücken wegen verunfallter Stopfmaschine an

VON TIMO JANN

**BÜCHEN.** Mit jeder Menge schwerer Technik musste am Dienstag ein Unfall auf der Bahnbaustelle im Büchener Bahnhof behoben werden: Vergangene Woche war dort eine sogenannte Stopfmaschine entgleist und hatte sich so mit einem Bürstenfahrzeug verkeilt. Dadurch wurde das Zurücksetzen auf das Gleis kompliziert.

## Stopfmaschine entgleist

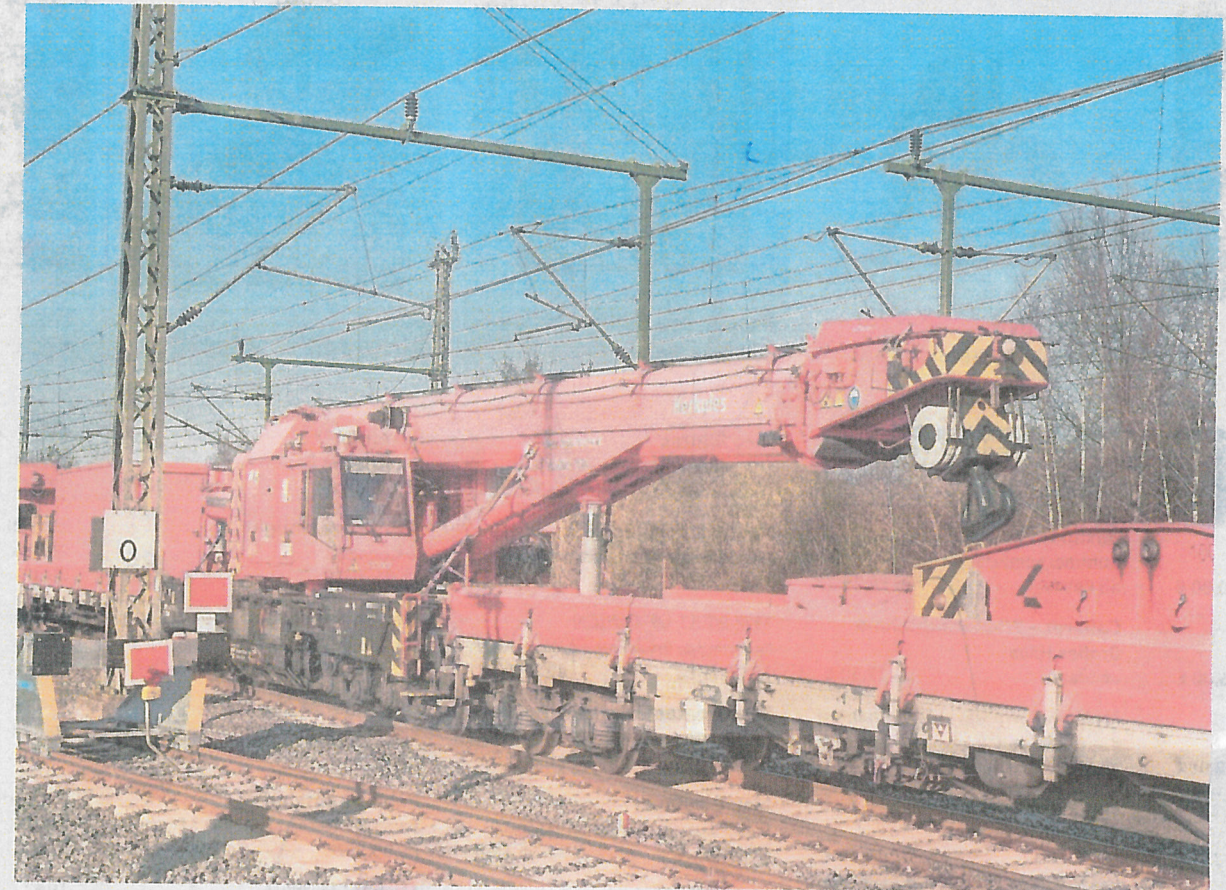
Die verunglückte Stopfmaschine dient zum Verdichten der Steine unter und zwischen den Eisenbahnschwellen und den Gleisen. Dieses Material wird mit einem Güterzug zur Baustelle geliefert. Die Stopfmaschine führt vibrierend so genannte Stopfpickel ins Gleisbett und rüttelt so die Steine zusammen, die der Bürstenzug zuvor per Förderband platziert hat. Die Fahrzeuge sind an den Puffern zusammengekoppelt und hatten sich genau an dieser Stelle verkeilt.

Deshalb waren am Dienstag die Spezialisten der DB Netz Notfalltechnik mit „Herkules“ und „Zeus“ vor Ort. 2016 wurden die neun Millionen Euro teuren Spezialgeräte mit den göttergleichen Namen am zentralen Standort der Bahn-Notfalltechnik in Fulda in Dienst gestellt. Damit wurden ältere Fahrzeuge aus den 1970er Jahren ersetzt. Jede der Einheiten besteht aus fünf Waggons: Der Kran, „Multi Tasker“ genannt, kann bis zu 160 Tonnen heben, dazu gehören Waggons mit Zusatzgeräten und für den Aufenthalt des Personals.

Über Europas größten Rangierbahnhof in Maschen und danach über Lübeck war der Kranzug nach Büchen gekommen.

## Bahnstrecke Hamburg-Berlin wird saniert

Hintergrund: Die Bahnstrecke Hamburg-Berlin wird noch bis April saniert und konnte nicht befahren werden. Von Lübeck aus ist das Gleis immerhin bis zum Unfallort bei Büchen be-



Der Eisenbahndrehkran „Herkules“ der DB Netz Notfalltechnik aus Fulda rückte am Dienstag in Büchen an, nachdem dort vergangene Woche ein Bauzug entgleist war.

FOTOS: TIMO JANN



Die gelbe Lok mit dem roten Notfallzug im Bereich des Büchener Bahnhofs. Die Bahn hält die Spezialtechnik an zentralen orten in Deutschland vor.



Mit dem „Schörling“, der auf Straße und Gleis fahren kann, wurde der Fahrdrat für den elektrischen Strom der Loks während der Bergung verschwenkt.

fahrbar. Ergänzt wurde der Einsatz des Kranzugs durch ein Zweiwegefahrzeug, spezielle Lastwagen, die außer auf der normalen Straße auch auf Schienen fahren können. Aus deren Hubarbeitsbühne heraus

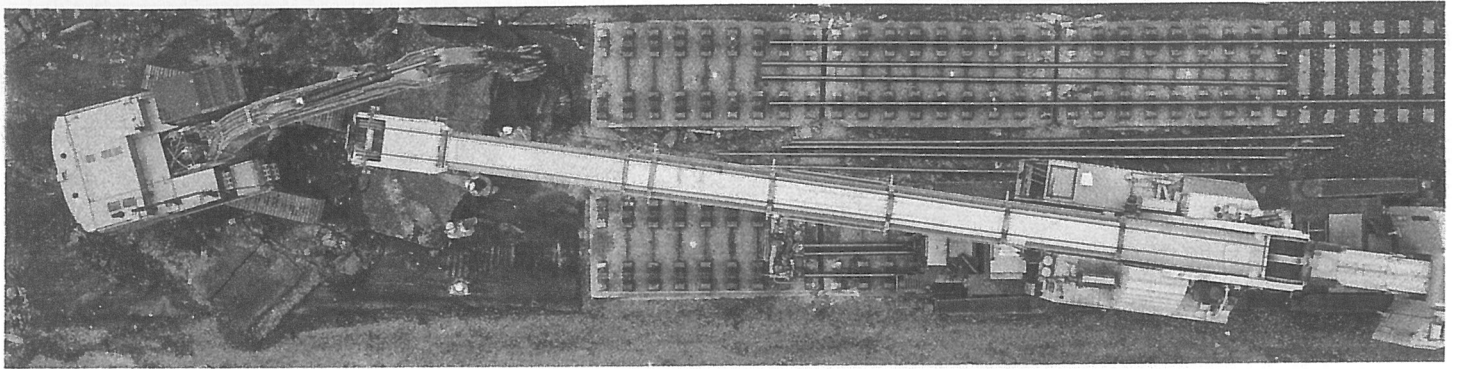
wurde der Fahrdrat zur Seite geschwenkt, um die Bergung zu ermöglichen.

Mit genau einem solchen Fahrzeug hatte ein Großaufgebot von Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei im Bereich

der jetzigen Unfallstelle, die hinter dem Büchener Feuerwehrgerätehaus lag, einen Unfall geübt.

Wie es zu dem Unfall kommen konnte, ist unklar. Allerdings gelten solche Zwischen-

fälle auf Gleisbaustellen nicht als ungewöhnlich. Auswirkungen auf den bereits seit Monaten andauernden Baufortschritt auf der wichtigen Bahnverbindung dürfte der Zwischenfall keine haben.



**Inbetriebnahme der Strecke Hamburg – Berlin in zwei Stufen: Erste Zugfahrten ab 15. Mai**

📅 11. März 2026, 10:00 Uhr    📍 Berlin/Hamburg

## **Inbetriebnahme der Strecke Hamburg – Berlin in zwei Stufen: Erste Zugfahrten ab 15. Mai**

Zugverkehr zwischen Hamburg und Hagenow Land kann ab 15. Mai wieder rollen • Zum kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni gesamte Strecke zwischen Hamburg und Berlin wieder regulär befahrbar • Qualitätsoffensive zwischen Hamburg und Hannover startet am 1. Mai schrittweise mit angepasstem Konzept

Das Konzept für die Inbetriebnahme der Strecke Hamburg – Berlin nach der Korridorsanierung steht: Der Zugverkehr wird in zwei Stufen wieder anlaufen. Mit Betriebsbeginn am 15. Mai können Züge wieder über den fertiggestellten nördlichen Streckenabschnitt von Hamburg bis Hagenow Land fahren. Damit ist auch die Voraussetzung geschaffen, dass die Verkehre von Hamburg in Richtung Schwerin/Mecklenburg-Vorpommern wieder im gewohnten Fahrplan fahren. Die komplette Wiederinbetriebnahme der gesamten Strecke Hamburg – Berlin erfolgt zum kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni mit Betriebsbeginn.

Neben 105 Kilometer Gleisen und fast 250 Weichen wurden sechs neue sogenannte Oberleitstellen geschaffen sowie sechs neue Stellwerke gebaut und 19 weitere modernisiert. Zudem wurden 28 Stationen entlang der Strecke – teilweise grundlegend – modernisiert. Die umfassenden Verbesserungen durch die Korridorsanierung ermöglichen unter anderem mehr Bahnverkehr auf der Strecke als vorher.

**Gerd-Dietrich Bolte, Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte der DB InfraGO:** „Der außergewöhnlich starke und langwierige Wintereinbruch in Norddeutschland hat unsere eingeplanten Zeitpuffer aufgebraucht. Das ärgert uns mindestens genauso sehr wie alle betroffenen Reisenden und Güterverkehrskunden, für deren Geduld wir uns ausdrücklich bedanken wollen. Wir haben gemeinsam mit den beteiligten Unternehmen alles versucht, um die Verzögerungen so gut wie möglich aufzuholen. Das ist uns bedauerlicherweise trotz gewaltiger Anstrengungen aller Beteiligten nicht ganz gelungen. Das zweistufige Inbetriebnahme-Konzept ermöglicht die auch weiterhin dringend notwendigen Baumaßnahmen angrenzender Strecken.“

Wochenlang anhaltender Frost und eine nahezu durchgängig geschlossene Schneedecke hatten seit Anfang Januar den Baufortschritt ausgebremst. Mit einsetzendem Tauwetter haben DB InfraGO und Baufirmen das Personal auf der Baustelle verstärkt, um den entstandenen Rückstand bestmöglich aufzuholen. In den kommenden Wochen stehen u.a. noch die Endmontage der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Oberleitungen bevor, ein Softwareupdate im Stellwerk Schwerin sowie umfangreiche Arbeiten an den Bahnhöfen.

## **Stufe 1 – Zugverkehre ab dem 15. Mai im nördlichen Streckenabschnitt:**

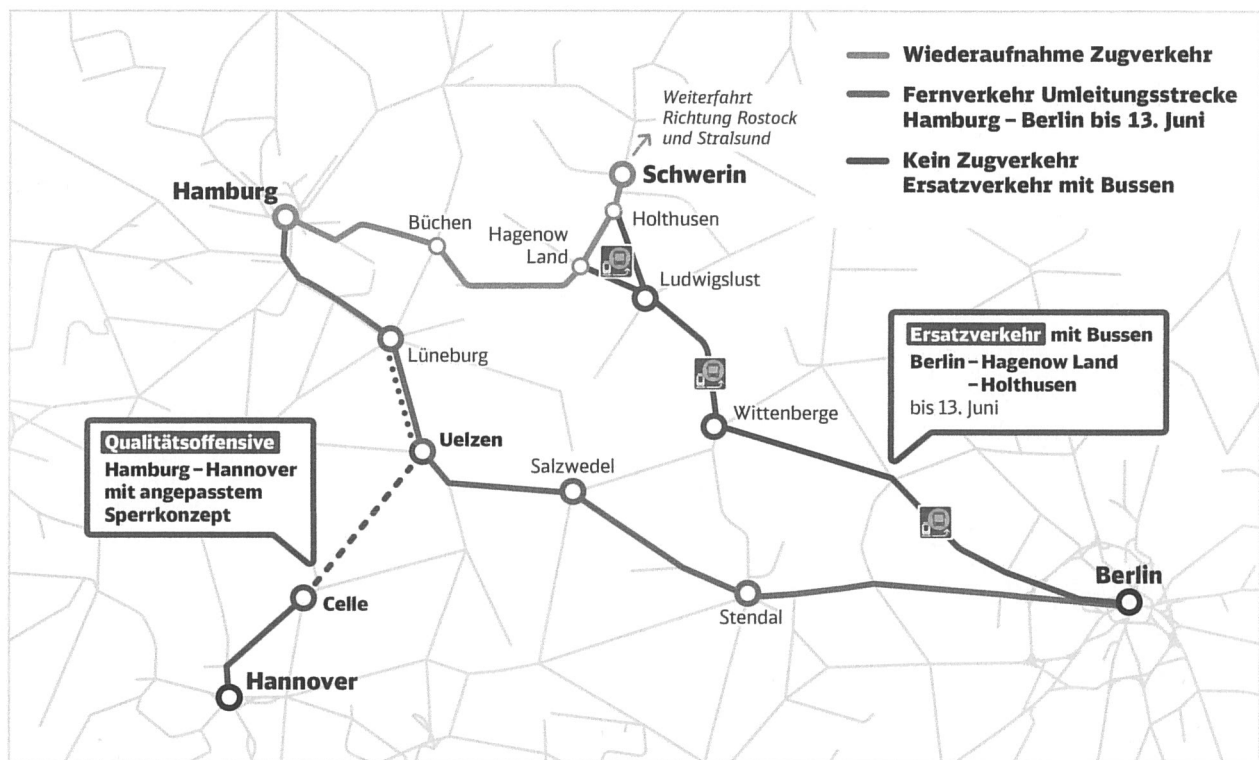
- **Regionalverkehr:** Zwischen Hamburg und Schwerin und weiter nach Rostock und Stralsund fahren die Regionalzüge wieder durchgehend. Damit entfällt auch ein Großteil des Busersatzverkehrs.
- Für alle weiteren Nahverkehrsverbindungen bleibt der Ersatzverkehr mit Bussen bis zum 13. Juni bestehen. Auch die angepassten Nahverkehrslinien bleiben bis zur vollständigen Wiederinbetriebnahme der gesamten Strecke erhalten, um beispielsweise weiterhin direkte Fahrten zwischen Schwerin und Berlin (RE 85) anbieten zu können.
- Um Umleitungswege für den Güterverkehr zu ermöglichen, kommt es ab dem 15. Mai jedoch zu Teilausfällen auf der Linie RE 4 (Bützow – Lalendorf) sowie auf der RE 50 (Rostock – Langhagen). Die RE 5 verkehrt verändert über Plaaz anstelle über Güstrow.
- **Fernverkehr:** Am aktuell bestehenden Angebot ändert sich bis einschließlich 13. Juni nichts. Es fahren weiterhin stündlich direkte ICE-Züge sowie täglich zwei bis drei Flixtrains zwischen Hamburg und Berlin auf der Umleitungsstrecke über Uelzen und Stendal. Die ICE halten auch in Salzwedel und Stendal und meist stündlich wechselnd zusätzlich in Lüneburg bzw. Uelzen.

- Der Güterverkehr wird über Hamburg – Verden – Hannover, Hamburg – Uelzen – Stendal sowie über Hamburg – Schwerin – Neustrelitz – Berlin umgeleitet.



## Inbetriebnahme Hamburg – Berlin

Stufe 1: Fahrtmöglichkeiten vom 15. Mai bis 13. Juni Betriebsende



### Stufe 2 – Vollständige Inbetriebnahme ab 14. Juni:

- Am Morgen des 14. Juni 2026 erfolgt im zweiten Schritt die Inbetriebnahme des gesamten Korridors Hamburg – Berlin. Dann fahren wieder alle Fern-, Regional- und Güterzüge auf ihrem Regelweg. Dabei wird das Angebot für Fahrgäste größer sein als früher – Flixtrain fährt zusätzlich zu den halbstündigen ICE im Zweistundentakt.

Die DB InfraGO arbeitet das finale Inbetriebnahme-Konzept nun gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen schnellstmöglich in die Fahrpläne ein. Anschließend werden die Fahrplanauskünfte auf [bahn.de](http://bahn.de) und im DB Navigator aktualisiert.

### Umfangreiches Bauvolumen während der Korridorsanierung

Wittenberge und Bergheim durch einen Schotteroberbau ersetzt. Sechs neue sogenannte Überleitstellen schaffen künftig mehr Stabilität und Flexibilität im Betrieb. Zudem erneuert die DB InfraGO die Leit- und Sicherungstechnik, errichtet sechs neue Stellwerke und modernisiert 19 weitere. Damit werden Stellwerke und Achszähltechnik für den künftigen Einsatz des europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS vorbereitet.

Die restlichen Inbetriebsetzungen an der Stellwerkstechnik - jeweils im Zulauf auf die Knoten Hamburg und Berlin - müssen noch abgeschlossen werden. Sie haben jedoch keine Auswirkung auf die im Fahrplan vorgesehene Reisezeit und werden nach Fertigstellung einen zusätzlichen Fahrzeitpuffer ermöglichen.

Die 28 Bahnhöfe entlang der Strecke modernisiert die DB InfraGO und gestaltet sie attraktiver. Dazu gehören Bahnsteigverlängerungen, Bahnsteigerhöhungen für einen stufenlosen Einstieg in den Zug, längere Bahnsteigdächer und Wegeleitsysteme für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. 20 der 28 Bahnhöfe werden dabei ganzheitlich entwickelt – durch neu gestaltete Personenunterführungen, durchgängige Gestaltungskonzepte sowie mehr Sitz- und Wartemöglichkeiten und bessere Parkmöglichkeiten für Fahrräder.

## **Qualitätsoffensive Hamburg – Hannover startet am 1. Mai in angepasstem Konzept**

Die Qualitätsoffensive zwischen Hamburg und Hannover wird wie geplant am 1. Mai starten - jedoch mit einem angepassten, stufenweisen Konzept. Diese Anpassung ist nötig, damit weiterhin Fern- und Güterverkehre zwischen Hamburg und Berlin umgeleitet werden können.

Für die Arbeiten wird der Streckenabschnitt Celle – Hannover wie vorgesehen am 1. Mai vollständig gesperrt. Auf dem Abschnitt Celle – Uelzen werden bis zum 14. Mai noch Güterzüge, im Abschnitt Uelzen – Lüneburg noch Fern- und Güterzüge verkehren. Vom 14. Juni an wird der gesamte Streckenabschnitt für die Qualitätsoffensive gesperrt. Der Umfang der in diesem Konzept durchführbaren Maßnahmen wird dementsprechend geringer sein als geplant.

Weitere Details zu den Auswirkungen auf die Qualitätsoffensive Hamburg – Hannover arbeitet die DB InfraGO nun zeitnah gemeinsam mit den beauftragten Baufirmen aus. Zudem wird geprüft, nicht durchführbare Maßnahmen zeitlich neu einzutakten. Gemeinsam mit dem Aufgabenträger werden die Auswirkungen auf das in Niedersachsen geplante Ersatzkonzept ab 1. Mai bewertet. Sobald die Prüfungen abgeschlossen sind, wird die DB InfraGO transparent informieren.