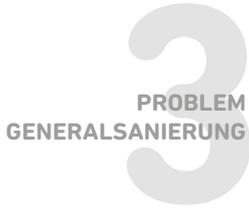


## 3. Pressemitteilung Bürgerbahn Denkfabrik zur Korridorsanierung Berlin–Hamburg:



# Massive Kürzungen bei Überleitstellen gefährden Resilienz – Pendlerfreundliche Sanierung gefordert

**Berlin/Hamburg, 15. September 2025** – Die derzeitige Korridorsanierung auf der Strecke Berlin - Hamburg wirft zunehmend Fragen auf. Ursprünglich sollten im Rahmen der „Generalsanierung“ 18 Überleitstellen eingebaut werden. Jetzt sollen nur noch drei dieser wichtigen Überleitstellen für Überholungen auf der Strecke realisiert werden – eine Entscheidung, die wir mit Nachdruck kritisieren.

## Weniger Überleitstellen = Mehr Störanfälligkeit

Die drastische Reduktion der Überleitstellen gefährdet die Resilienz der Strecke erheblich. Bei Störungen, notwendigen Bauarbeiten oder Notfällen fehlt es weiterhin an Ausweichmöglichkeiten, was regelmäßig zu längeren Ausfällen und Verspätungen führt. Eine moderne Bahnstrecke muss nicht nur leistungsfähig, sondern auch robust gegenüber unvorhergesehenen Ereignissen sein. Die aktuelle Planung verfehlt dieses Ziel deutlich. Wir fragen: Warum wird nur ein Sechstel der ursprünglich geplanten Überleitstellen eingebaut? Für einen störungsfreien Betrieb ist eine Überleitstelle alle 10–15 Kilometer erforderlich. Insoweit war die Ursprungsplanung von 18-20 Überleitstellen richtig.

Ferner fragen wir: Angesichts der extrem hohen Kosten der Generalsanierung für diese Strecke in Höhe von 2,5 Mrd. Euro könnte man erwarten, dass darin auch der Bau eines Unterwerfungsbauwerks (zu kreuzungsfreien Querung) der Bahnmagistrale Hamburg-Berlin durch die Bahnlinie Lüneburg-Lübeck-Kiel enthalten ist. Warum wird dieses seit langem geforderte Bauwerk nicht errichtet, könnte es doch die Streckenleistungsfähigkeit auf beiden Bahnstrecken signifikant erhöhen? Allein auf der Strecke Hamburg - Berlin entstünden so drei zusätzliche Fahrplantrassen pro Stunde und Richtung!

## Sanierung „unterm rollenden Rad“ – Vorbild Schweiz

Zudem fordern wir eine grundlegende Änderung der Sanierungsstrategie: Statt monatelanger Totalsperrungen muss die Sanierung „unterm rollenden Rad“ erfolgen – wie es in der Schweiz seit Jahren erfolgreich praktiziert wird. Je mehr Überleitstellen es auf einer Strecke gibt, umso leichter kann nach diesem Konzept saniert werden. Daher ist der Verzicht auf 15 Überleitstellen eine schwere Hypothek für künftige Bauarbeiten bei laufendem Betrieb und eine Belastung für tausende Pendlerinnen und Pendler, die täglich auf die Strecke angewiesen sind.

## Appell an die Verantwortlichen

Es stellt sich die Frage, warum die Anzahl der Überleitstellen so drastisch reduziert wurde. Wir appellieren an die DB InfraGO AG und das Bundesverkehrsministerium, die Planungen dringend zu überdenken und die Öffentlichkeit transparent zu informieren. Eine resiliente Infrastruktur und pendlerfreundliche Bauweise sind keine Luxusforderungen, sondern Grundvoraussetzungen für eine zukunftsfähige Mobilität in Deutschland.