

Generalsanierung Hochleistungsnetz



Grafik: Übersicht über das geplante Hochleistungsnetz (September 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]

Wir entwickeln zusammen mit dem Bund ein neues Hochleistungsnetz. Für mehr Qualität und Pünktlichkeit im Zugverkehr durchlaufen die am stärksten frequentierten Schienenverbindungen mit den stör anfälligsten Anlagen in Deutschland eine Generalsanierung. Wir bündeln dabei zahlreiche Bauvorhaben der nächsten Jahre und entwickeln Netz und Bahnhöfe aus einem Guss. Das Hochleistungsnetz wird so zum Stabilitätsanker für die gesamte Infrastruktur.

Projekt

Das hoch belastete Netz umfasst die am stärksten genutzten Schienenverbindungen in Deutschland und erstreckt sich momentan über circa 4.000 Streckenkilometer. Das entspricht etwa zehn Prozent des Gesamtnetzes. Vor allem auf dem hochbelasteten Teil des Streckennetzes wächst das Verkehrsaufkommen überproportional. Zusätzlich verzeichnet es bereits ohne Bautätigkeiten eine durchschnittliche Auslastung von rund 125 Prozent.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird das hoch belastete Netz auf voraussichtlich mehr als 9.000 Kilometer anwachsen. Auch die Zahl der Fahrgäste wird auf 29,2 Millionen pro Tag steigen. Während der Generalsanierung modernisieren und erneuern wir dabei die gesamte Infrastruktur aus einem Guss – vom verlängerten Bahnsteig bis zum Digitalen Stellwerk. Es ist vorgesehen, weitere rund 4.200 Kilometer zu ertüchtigen und damit in ihrem Zustand zu verbessern. 1.000 Kilometer sind bereits in einem sehr guten Zustand.

Folgende Strecken werden generalsaniert:

Frankfurt (Main) – Mannheim

Die Strecke zwischen Frankfurt (Main) Stadion und dem Mannheimer Hauptbahnhof wird als „Riedbahn“ bezeichnet. Sie verläuft durch das hessische Ried über Groß-Gerau, Biblis und Lampertheim. Täglich fahren mehr als 300 Züge auf der zweigleisigen Strecke. Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Damit die Infrastruktur auch in Zukunft leistungsfähig bleibt, haben wir alle Bauarbeiten zu einer Generalsanierung der Riedbahn

gebündelt. Innerhalb einer Sperrpause für den Zugverkehr modernisierten wir alle Anlagen an der Strecke. Aufgrund der zentralen Lage und sehr hohen Auslastung der Riedbahn ergeben sich damit positive Effekte für das gesamte Schienennetz in Deutschland.

Mehr Details unter www.riedbahn.de



Emmerich – Oberhausen



Die Strecke Emmerich – Oberhausen, die sogenannte Betuwe-Linie, ist eine Hauptschlagader für den europäischen Güterverkehr. Durch ein Zusammenspiel aus Sanierung und Ausbau machen wir aus ihr langfristig einen Hochleistungskorridor, der sich durch Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auszeichnet. In der 80-wöchigen Streckensperrung von November 2024 bis Mai 2026 sind Totalsperrungen (30 Prozent) sowie eingleisiger Betrieb (70 Prozent) vorgesehen. Die Ausbaustrecke dient dabei als Ankermaßnahme für die Generalsanierung, sodass keine zusätzlichen Sperrungen für die Sanierung nötig sind.

Im Rahmen der Generalsanierung erneuern wir zusätzlich zum dreigleisigen Ausbau Gleise, Weichen sowie eine Eisenbahnbrücke.

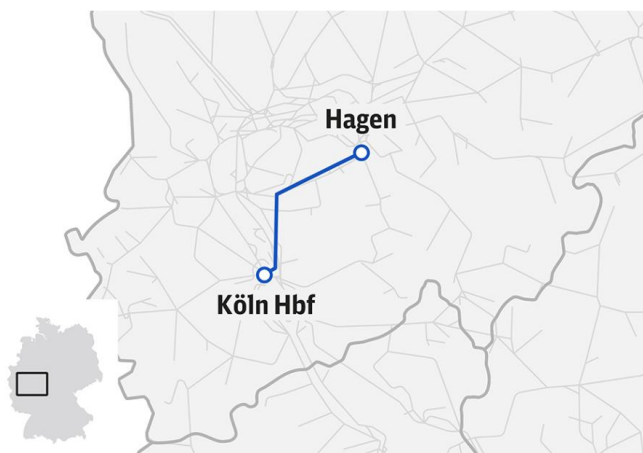
Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com

Hamburg – Berlin

Die Fernzüge auf der Strecke Hamburg – Berlin werden täglich von 30.000 Fahrgästen genutzt. Damit ist sie Spitzenreiter unter den Direktverbindungen deutscher Städte. Während der Generalsanierung bündeln wir entlang der Strecke zahlreiche Arbeiten und bringen die Ausrüstung für den digitalen Bahnbetrieb der Zukunft voran, unter anderem durch das Modernisieren von Stellwerken. Zusätzliche Überholmöglichkeiten für Züge schaffen mehr Flexibilität im Fern-, Nah- und Güterverkehr.



Hagen – Wuppertal – Köln



Der Korridor Hagen – Wuppertal – Köln ist ein Abschnitt der Hauptachse des Schienenverkehrs südlich des Ruhrgebiets zwischen Dortmund und Köln. Auf dieser Strecke fahren Züge des Nah- und Fernverkehrs sowie zahlreiche Güterzüge. Im Rahmen der Generalsanierung machen wir die beiden Fernbahngleise fit für die Zukunft. Nach gegenwärtiger Planung werden die beiden Gleise im Abschnitt von Köln-Mülheim bis Haan-Gruiten voll gesperrt. Weitere Sperrungen betreffen unter anderem den Abschnitt zwischen Haan-Gruiten und Hagen, zeitweise die beiden S-Bahn-Gleise sowie die Güterzugstrecke bei Leverkusen-Opladen.

Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com

Nürnberg – Regensburg

Der Streckenabschnitt Nürnberg – Regensburg bildet einen Teil der Ost-West-Magistrale innerhalb Europas. Damit besitzt der Abschnitt eine zentrale Bedeutung im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zwischen Paris und Bratislava/Budapest. Mit der Generalsanierung des Abschnitts führen wir eine umfassende Sanierung von Gleisen, Weichen und der Leit- und Sicherungstechnik durch.

Mehr Details unter generalsanierung-bayern.deutschebahn.com



Obertraubling – Passau

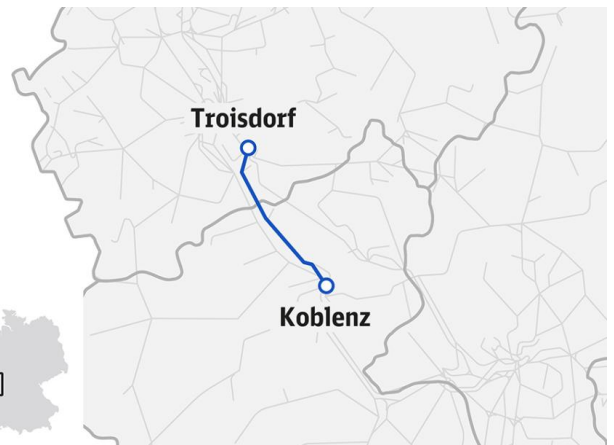


Der Streckenabschnitt Obertraubling – Passau bildet einen Teil der Ost-West-Magistrale innerhalb Europas. Damit besitzt der Abschnitt eine zentrale Bedeutung im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zwischen Paris und Bratislava/Budapest. Mit der Generalsanierung des Abschnitts führen wir eine umfassende Sanierung von Gleisen, Weichen und der Leit- und Sicherungstechnik durch.

Mehr Details unter generalsanierung-bayern.deutschebahn.com

Troisdorf – Wiesbaden

Die Strecke verläuft am rechten Rheinufer und dient vorrangig dem Güterverkehr zwischen dem Rhein-Ruhr- und dem Rhein-Main-Gebiet. Sie verläuft durch die drei Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen. Es ist vorgesehen, während der geplanten Generalsanierung zahlreiche Bauvorhaben entlang der Strecke umzusetzen. Neben dem Hauptvorhaben, dem Ausbau der Strecke Troisdorf – Bonn-Oberkassel (S 13) in Nordrhein-Westfalen, sind dies Arbeiten, die über den Planungsauftrag des Ausbauprojekts hinausgehen.



Für die Strecke zwischen Koblenz und Wiesbaden planen wir ein speziell auf diesen Streckenabschnitt angepasstes Sanierungs- und Ausbaukonzept. Die größte Herausforderung liegt dabei in der Topographie der Strecke im Rheintal.

Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com

Rosenheim – Salzburg

Der Korridor zwischen Rosenheim und Salzburg bildet zusammen mit der Strecke von München bis nach Rosenheim einen wichtigen Teil der europäischen Ost-West-Magistrale von Paris nach Bratislava/Budapest. Die Strecke ist stark frequentiert. Ob Güter-, Fern- oder Regionalzüge – sie alle müssen durch das Nadelöhr. Wenn es auf dieser Strecke Verspätungen gibt, wirkt sich dies auf das ganze deutsche Schienennetz aus.

Mehr Details unter generalsanierung-bayern.deutschebahn.com



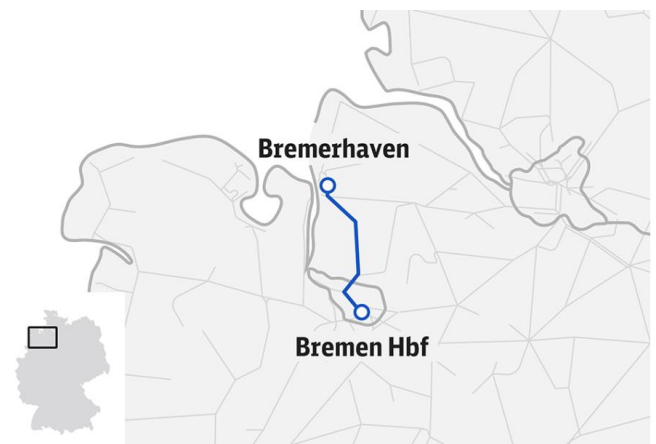
Lehrte – Berlin



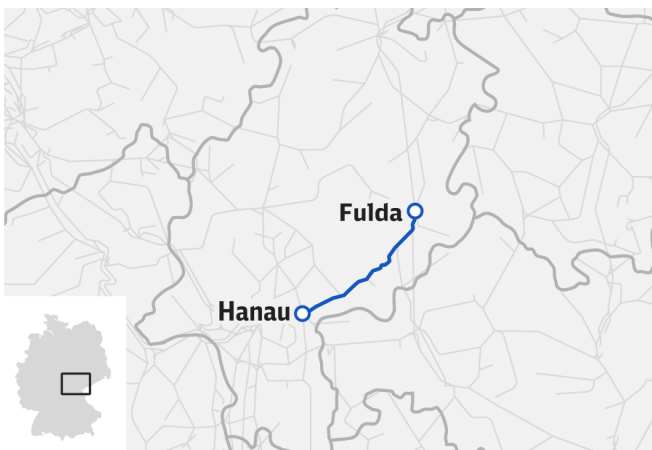
Die Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und Lehrte bei Hannover wurde 1998 in Betrieb genommen. Es ist vorgesehen, zahlreiche Weichen auszutauschen sowie insgesamt 176 Kilometer Gleise und Lärmschutzwände zu erneuern. Zusätzlich planen wir die Modernisierung von mehr als zehn Bahnhöfen.

Bremerhaven – Bremen

Die Strecke ist nicht nur für die Regional- und Fernverkehrs-anbindung von Bremerhaven von Bedeutung, sondern auch für den Güterverkehr. Dank der Entwicklung der Nordseehäfen Bremerhaven und Cuxhaven ist die Nachfrage nach einer leistungsfähigen Infrastruktur deutlich gestiegen. Insbesondere Container und Autos werden über den Abschnitt von und zu den Bremer Seehäfen transportiert. Ziel ist die Erhöhung der Zuverlässig- und Leistungsfähigkeit auf der Strecke.



Fulda – Hanau



Die Sanierung der Strecke zwischen Fulda und Hanau bringt ähnlich starke Effekte und verkehrliche Wirkung im Personen- und Güterverkehr wie die „Riedbahn“ zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim, welche sich 2024 im Bau befindet. Die sogenannte Kinzigtalbahn gehört mit 160 Prozent Auslastung zu den meist befahrenen im Netz – viele Anlagen sind überaltert und störanfällig.

München – Rosenheim

Die Strecke bildet zusammen mit dem Korridor zwischen Rosenheim und Salzburg einen wichtigen Teil der europäischen Ost-West-Magistrale von Paris

nach Bratislava/Budapest. Die Strecke zwischen München und Rosenheim liegt ebenfalls auf dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor und ist eine wichtige Achse sowohl für den europäischen Güterverkehr über den Brenner als auch als Fernverkehrsstrecke. Der Abschnitt wird seit Jahren stark beansprucht. Der daraus resultierende Verschleiß hat zu einem großen Sanierungsbedarf geführt.

Mehr Details unter generalsanierung-bayern.deutschebahn.com



Hagen – Unna – Hamm (Westf)



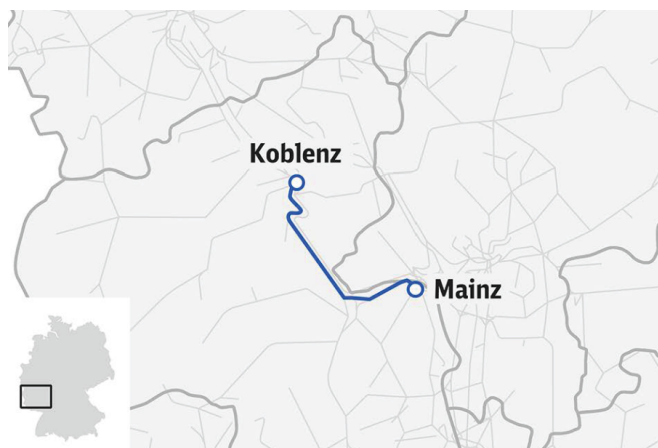
Die Strecke ist nicht nur für die Regional- und Fernverkehrsanbindung, sondern auch für den Güterverkehr von Bedeutung. Sie ist die Erweiterung des Korridors Hagen – Wuppertal – Köln. Während der Generalsanierung modernisieren wir unter anderem die Stellwerkstechnik sowie mehrere Bahnhöfe.

Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com

Köln – Mainz

Als Teil der linken Rheinstrecke gehört die Verbindung zu den landschaftlich schönsten Bahnstrecken in Deutschland. Wenngleich wir mit dem Bau der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main eine neue Fernverkehrsverbindung geschaffen haben, bleibt die Strecke ein wichtiger Bestandteil des Fernverkehrsnetzes. Darüber hinaus fahren hier neben mehreren Regionalverkehrslinien vor allem viele Güterzüge und bringen die Strecke an ihre Kapazitätsgrenze. Für mehr Leistungsfähigkeit und weniger infrastrukturbedingte Beeinträchtigungen bündeln wir deshalb während der Generalsanierung zahlreiche Erneuerungs- und Modernisierungsarbeiten.





Auch auf der Strecke zwischen Koblenz und Mainz führen wir während der Generalsanierung zahlreiche Arbeiten durch, um infrastrukturbedingte Beeinträchtigungen zu reduzieren und die Strecke leistungsfähiger zu machen. Unser Ziel darüber hinaus ist, dass wir bis zur Bundesgartenschau 2029 im Oberen Mittelrheintal alle Bahnhöfe und Stationen modernisiert haben.

Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com

Lübeck – Hamburg

Täglich fahren zehntausende Pendler:innen mit Regionalexpress-Zügen zwischen Lübeck und Hamburg. Die Strecke ist damit eine der meistgenutzten im norddeutschen Raum. Es ist vorgesehen, über 40 Weichen, mehrere Kilometer Gleise und zahlreiche Brücken zu erneuern. Darüber hinaus planen wir, den gesamten Streckenabschnitt mit dem standardisierten Europäischen Zugbeeinflussungssystem „European Train Control System“ (ETCS) auszurüsten.



Hamburg – Hannover



Die Strecke Hamburg – Hannover ist sowohl für den innerdeutschen Personenverkehr als auch den internationalen Güterverkehr von hoher Bedeutung. Sie ist die Hauptverbindung zwischen dem Hamburger Hafen und dem südlichen Europa. Jeder vierte Güterwagen in Deutschland fährt ab oder nach Hamburg. Außerdem bindet die Strecke Europas größten Rangierbahnhof in Maschen an. Wir modernisieren die Bahnhöfe, die Gleise, die Weichen sowie die Leit- und Sicherungstechnik entlang der Strecke.

Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen

Die Strecke hat vor allem für den Güterverkehr eine zentrale Bedeutung. Nahezu alle Züge von Würzburg in Richtung München fahren über diesen Abschnitt.

Aufgrund der hohen Auslastung haben infrastrukturbedingte Störungen hier besonders große Auswirkungen. Deshalb bündeln wir während der Generalsanierung unter anderem umfangreiche Erneuerungsarbeiten an der Oberleitung. Außerdem ist die Modernisierung der Bahnhöfe geplant.

Mehr Details unter generalsanierung-bayern.deutschebahn.com



Forbach (Moselle) – Ludwigshafen



Der Streckenabschnitt ist Teil der wichtigsten Bahnstrecke durch die Pfalz von Mannheim bis Saarbrücken. Der Abschnitt dient dem Nah-, Fern- und Güterverkehr und liegt auf der Magistrale Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland. Für den Streckenabschnitt planen wir ein speziell auf dieses Streckenprofil angepasstes Sanierungs-, Ausbau-, Umbau- und Logistikkonzept. Zahlreiche Arbeiten bündeln wir, darunter die Sanierung der sogenannten Festen Fahrbahn und die Erneuerung des Kreuzungsbauwerks im Saarbrücker Hauptbahnhof. Außerdem entsteht der neue Haltepunkt „Saarbrücken Saarbaser“.

Weiterhin modernisieren wir eine Vielzahl von Bahnhöfen. Aufgrund der Lage, teilweise im Pfälzer Wald, sind die Arbeiten insbesondere im Hinblick auf Bauabläufe und Baustellenlogistik außerordentlich komplex.

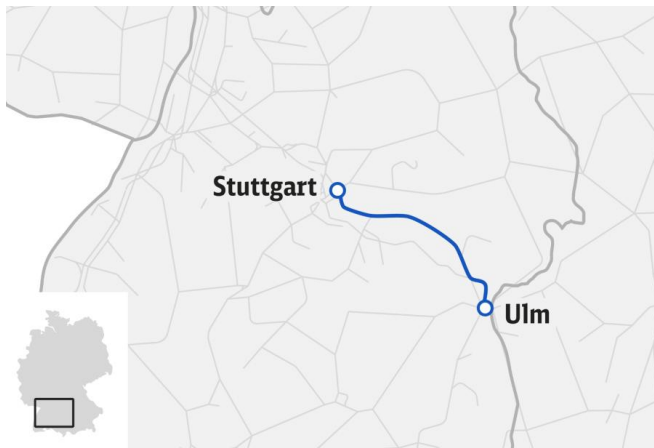
Aachen – Köln

Die Strecke ist Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln und London. Sie verknüpft bedeutende Wirtschaftsregionen und ist auch eine Hauptmagistrale im internationalen Güterverkehr. Den Bereich Aachen passieren täglich rund 260 Züge. Wir modernisieren Stellwerke, schaffen zusätzliche Überholmöglichkeiten und ersetzen Gleise und Weichen. Außerdem modernisieren wir mehrere Bahnhöfe und werten diese dadurch auf.

Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com



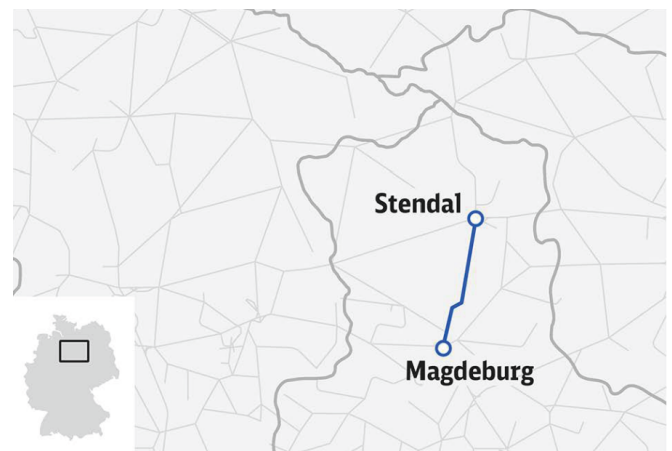
Stuttgart – Ulm



Die Strecke der sogenannten Filstalbahn verläuft von Stuttgart über Plochingen, Göppingen und Geislingen an der Steige bis nach Ulm und ist Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze. Nachdem die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm bereits in Betrieb genommen wurde, steht nun die Generalsanierung der Bestandsstrecke über die Schwäbische Alb an, um die Infrastruktur auch hier leistungsfähiger zu machen und die Modernisierung der Bahnhöfe voranzutreiben. Dabei legen wir den Fokus auf die Erneuerung der Oberleitungsanlage.

Stendal – Magdeburg

Auch dieser Streckenabschnitt ist Teil des Ostkorridors Nord, der von Uelzen über Stendal und Magdeburg bis nach Halle (Saale) verläuft. Während der Generalsanierung bündeln wir zahlreiche Arbeiten, um die Auswirkungen auf den Zugverkehr so gering wie möglich zu halten. Dazu gehören unter anderem die Arbeiten an den Überholmöglichkeiten in Tangerhütte und Angern-Rogätz, an der Oberleitung sowie an den Bahnübergängen und Bahnhöfen. Außerdem stellen wir neue Weichenverbindungen her. Durch den Gleisanschluss des Kaliwerks Zielitz wirkt sich die Generalsanierung zudem positiv auf die regionale Industrie aus.



Uelzen – Stendal



Dieser Streckenabschnitt ist Teil des sogenannten Ostkorridors Nord und als Amerikalinie bekannt. Diese entstand als Kernstück einer Direktverbindung Magdeburgs an die Nordseehäfen. Während der Generalsanierung führen wir mehrere geplante Bauvorhaben durch. Dazu gehören der zweigleisige Ausbau, die Elektrifizierung, das Errichten von Lärmschutzwänden, die Erneuerung von Bahnübergängen sowie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Zudem modernisieren wir mehrere Bahnhöfe und verlängern die Bahnsteige.

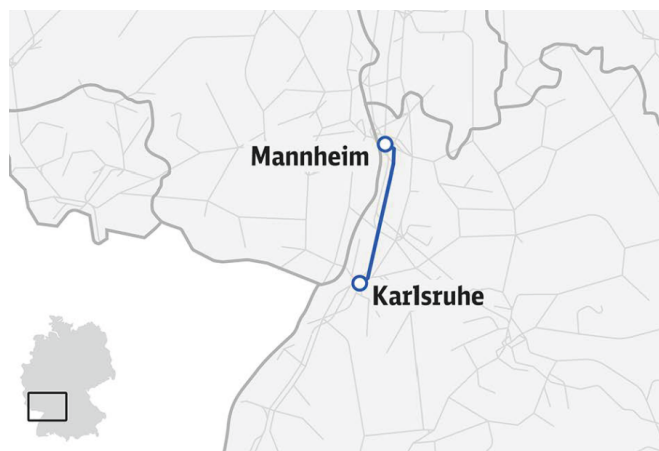
Frankfurt (Main) – Heidelberg

Der Korridor Frankfurt (Main) – Heidelberg (Main-Neckar-Bahn) teilt sich die Auslastung des Nord-Süd-

Verkehrsaufkommens mit der Strecke Frankfurt (Main) – Mannheim (Riedbahn). Er ist ein wichtiger Bestandteil der rechten Rheinstrecke, auf der täglich bis zu 300 Züge fahren. Für die Strecke planen wir ein speziell auf diesen Streckenabschnitt angepasstes Sanierungs- und Ausbaukonzept.



Mannheim – Karlsruhe



Der Streckenabschnitt liegt auf dem Korridor zwischen Mannheim und Rastatt, auch „Rheinbahn“ genannt. Das Schienennetz zwischen Mannheim und Karlsruhe zählt zu den wichtigsten Bahnverbindungen Europas. Der Abschnitt gehört zum sogenannten Mittelrhein-Korridor, auf dem Personen und Güter bis in die Hochseehäfen Rotterdam und Genua transportiert werden. Darüber hinaus ist der nördliche Abschnitt Teil der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart und auch die Züge in Richtung Basel fahren auf dieser Strecke. Wir planen während der Generalsanierung ein angepasstes Sanierungs-, Ausbau- und Umbaukonzept in dem wir auch die Bahnhöfe betrachten.

Lehrte – Groß Gleidingen

Der Abschnitt Lehrte – Groß Gleidingen ist Teil der Verbindung zwischen Hannover und Braunschweig und liegt auf einer wichtigen Ost-West-Verbindung im nationalen Schienengüterverkehr. Den Streckenabschnitt befahren Züge des Personen- und des Güterverkehrs. Die Güterzüge befördern unter anderem Stahl und Erz. Auf der Strecke erneuern wir den Oberbau und das Stellwerk Groß Gleidingen. Mit der Modernisierung der alten Stellwerkstechnik machen wir diesen Abschnitt fit für die Zukunft.



Bremen – Hamburg



Die wichtige nationale und internationale Nord-West-Verbindung liegt auf der Verkehrsachse, die von Skandinavien über Norddeutschland bis ins Ruhrgebiet und die Beneluxstaaten führt. Eine leistungsfähige Infrastruktur auf der Strecke ist entscheidend für den Güterverkehr, denn sie verbindet die großen norddeutschen Seehäfen mit dem größten Rangierbahnhof Europas in Maschen. Während der Generalsanierung werden wir unter anderem umfangreiche Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik durchführen.

Würzburg – Nürnberg

Die Strecke ist eine bedeutende Achse für den Nah- und Fernverkehr auf der Schiene. Im Abschnitt Würzburg – Nürnberg überlagern sich dabei die in Richtung Österreich, Osteuropa und in den Balkanraum führenden Güterverkehre von den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven mit denen aus den Westhäfen sowie dem Rhein- und Ruhrgebiet. Gleiches gilt für den Fernverkehr. 2023 haben wir umfangreiche Modernisierungsarbeiten an Gleisen, Weichen und Schwellen durchgeführt. Während der Generalsanierung bündeln wir weitere Arbeiten und erneuern unter anderem die Leit- und Sicherungstechnik.



Mehr Details unter generalsanierung-bayern.deutschebahn.com

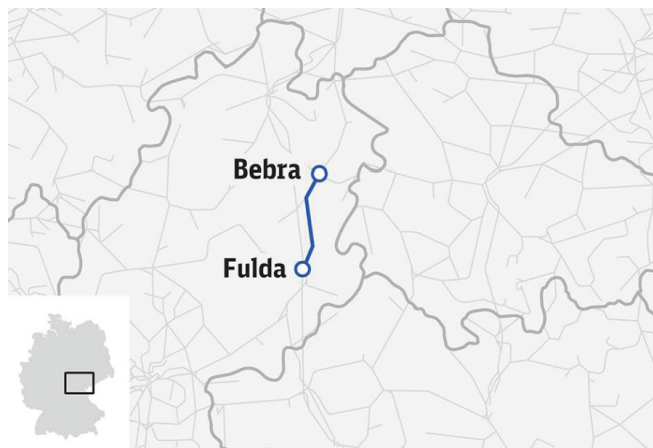
Bebra – Erfurt



Die Strecke ist Teil der Hauptverbindung zwischen Berlin, Leipzig, Fulda und Frankfurt (Main). Sie ist eine zentrale Achse für den Zugverkehr vom Rhein-Main-Gebiet bis nach Thüringen und Sachsen. Im Rahmen der Generalsanierung planen wir mehrere Arbeiten, um die Strecke auch in Zukunft in einem leistungsfähigen Zustand zu erhalten. Dazu gehören Arbeiten an den Bahnübergängen, Gleisen, Weichen, Brücken, an der Oberleitung sowie unter anderem an den Bahnhöfen in Eisenach und Gotha.

Bebra – Fulda

Die Strecke zwischen Bebra und Fulda ist Teil des europäischen Skandinavien-Mittelmeer-Korridors und gegenwärtig bereits stark mit Güterzügen sowie dem Fernverkehr in der Achse Frankfurt (Main) – Erfurt – Berlin ausgelastet. Zwischen Bebra und Fulda führen wir im Rahmen der Generalsanierung unter anderem eine Sanierung des Oberbaus sowie die Modernisierung mehrerer Bahnhöfe durch.



Münster (Westf) – Recklinghausen



Die Strecke ist Teil der wichtigen Verbindung zwischen dem westlichen Ruhrgebiet und Hamburg im Personen- und Güterverkehr und gilt gegenwärtig bereits als überlasteter Schienenweg. Hier fahren nicht nur Personenzüge, sondern auch viele Güterzüge im sogenannten Seehafen-Hinterland-Verkehr zwischen Bremen/Hamburg und dem Westen und Süden Deutschlands. Während der Generalsanierung werden wir zahlreiche Arbeiten bündeln, um die Infrastruktur entlang der Strecke deutlich leistungsfähiger zu machen und Bahnhöfe zu modernisieren.

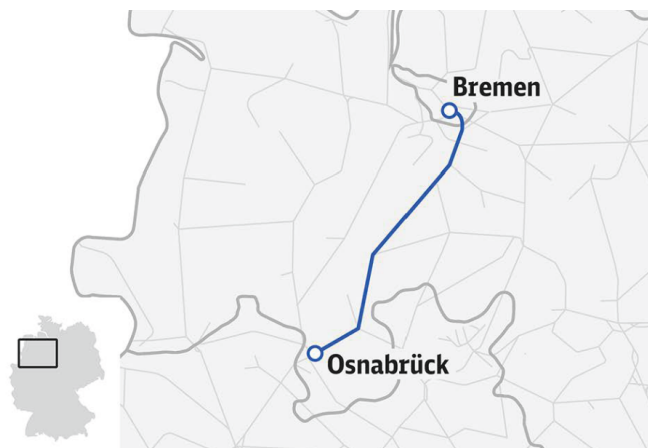
Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com

Weddel (Braunsch) – Magdeburg

Der Abschnitt liegt auf der Strecke Braunschweig – Magdeburg, die neben der Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin eine der bedeutendsten Ost-West-Achsen ist. Die stark ausgelastete Strecke dient heute überwiegend dem Güterverkehr von den niederländischen Seehäfen bis nach Tschechien. Außerdem fahren hier Intercity- und Regionalzüge. Während der geplanten Generalsanierung sorgen wir vor allem für mehr Flexibilität auf der Strecke und ergänzen Überholmöglichkeiten für Züge. Darüber hinaus werden wir ausgewählte Stationen modernisieren.



Bremen – Osnabrück



Die Strecke liegt auf der wichtigen Verkehrsachse von den skandinavischen Staaten über Hamburg bis ins Ruhrgebiet und die Beneluxstaaten. Sie ist damit von zentraler Bedeutung für den Güterverkehr, aber auch für viele Pendler:innen, die täglich in die Hansestadt Bremen reisen. Geplant sind unter anderem die Modernisierung von Bahnhöfen und das Erneuern der Leit- und Sicherungstechnik entlang der Strecke.

Osnabrück – Münster (Westf)

Auch diesen Abschnitt der Verkehrsachse von den skandinavischen Staaten über das Ruhrgebiet in die Beneluxstaaten unterziehen wir einer Generalsanierung. Dabei bündeln wir eine Vielzahl von Arbeiten zur Verbesserung der Infrastruktur – für eine weniger störanfällige und weiterhin leistungsfähige Strecke. Zudem modernisieren wir mehrere Bahnhöfe.

Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com



Hamm (Westf) – Düsseldorf – Köln



Die Bahnstrecke von Hamm (Westf) durch das Ruhrgebiet bis nach Düsseldorf und Köln ist eine der wichtigsten und meistbefahrenen Eisenbahnstrecken in Deutschland. Sie dient als Hauptachse für den Fern-, Nah- und Güterverkehr zwischen dem Ruhrgebiet sowie dem Norden und Osten Deutschlands. Das Bahnprojekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) stellt das Hauptbauvorhaben für diesen Korridor dar. Es ist vorgesehen, durch den Ausbau die Kapazität auf den Kernstrecken zwischen Köln und Dortmund zu erhöhen, so dass ein 15-Minuten-Takt im Regionalverkehr zwischen Köln und Dortmund angeboten werden kann.

Die Arbeiten für den RRX führen wir auch vor, während und nach der Generalsanierung fort. Im Rahmen der Generalsanierung werden die Fernbahngleise gebaut und die nötigen Vorhaben für den RRX an den Fernbahngleisen, wie z. B. Lärmschutzarbeiten und Anpassungen an der Oberleitung mit realisiert.

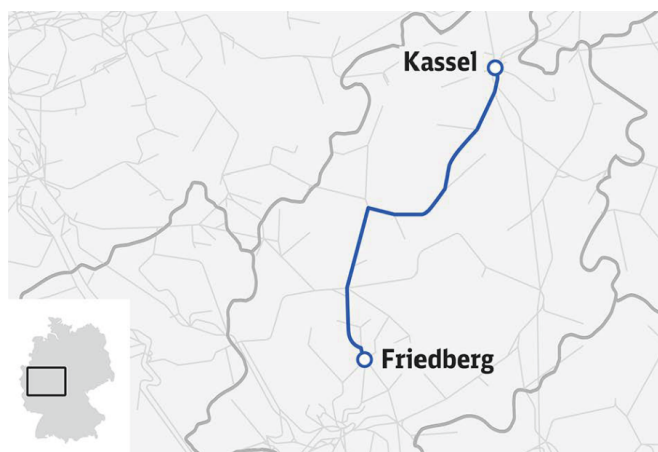
Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com

Bremen – Wunstorf

Auf der Strecke sind täglich tausende Pendler:innen auf dem Weg von Bremen nach Hannover unterwegs. Züge des Nah- und Fernverkehrs sowie Güterzüge fahren hier im dichten Takt. Der Abschnitt liegt auf gleich zwei europäischen Güterverkehrskorridoren und ist eine Hauptmagistrale für den Seehafen-Hinterland-Verkehr aus Bremerhaven, dem Jade-Weser-Port, Emden, Cuxhaven und Nordenham. Außerdem wird über den Abschnitt auch der Rangierbahnhof Seelze angebunden. Durch die hohe Auslastung der Strecke ist die Infrastruktur stark beansprucht. Während der Generalsanierung verbessern wir die Qualität dieser. Zudem erneuern wir die Bahnhöfe sowie die Leit- und Sicherungstechnik.



Kassel – Friedberg (Hess)

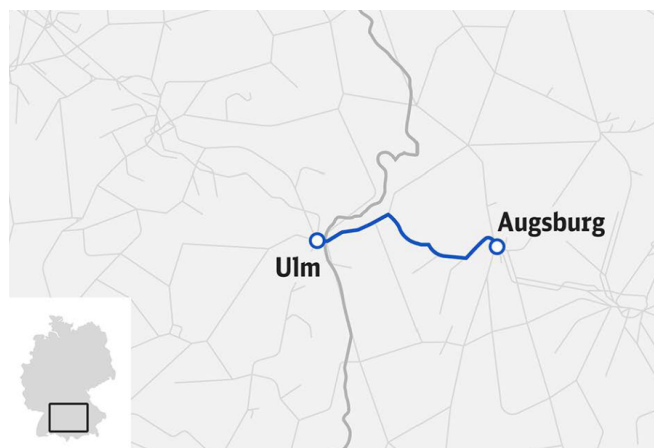


Die sogenannte Main-Weser-Bahn ist eine bedeutende Bestandsstrecke für den Nahverkehr auf der Schiene. Während der geplanten Generalsanierung bündeln wir zahlreiche Arbeiten, um den Zustand der Strecke zu verbessern. Dazu gehören das Erneuern der Leit- und Sicherungstechnik und der Oberleitung sowie die Modernisierung von Gleisen, Weichen, Brücken und Bahnhöfen. Aufgrund der wenigen Außenzufahrten ist die Baustellenlogistik auf diesem Abschnitt besonders anspruchsvoll.

Ulm – Augsburg

Die Strecke ist ein wichtiges Teilstück des Güterverkehrskorridors Rhein/Donau sowie der innerdeutschen Achse von München über Stuttgart und Mannheim bis nach Frankfurt (Main)/Köln. Die Arbeiten während der Generalsanierung stellen im Abschnitt entlang der Donau hohe Anforderungen an den Umweltschutz. Wir planen deshalb ein speziell auf diesen Abschnitt angepasstes Sanierungs-, Ausbau- und Umbaukonzept, das auch die Bahnhöfe umfasst. Geplant sind unter anderem Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik. Zudem ist auch die Erneuerung der Oberleitungsanlage vorgesehen.

Mehr Details unter generalsanierung-bayern.deutschebahn.com



Minden (Westf) – Wunstorf



Der Streckenabschnitt liegt auf der Hauptachse für den Fern- und Güterverkehr zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet. Pro Richtung fahren hier täglich bis zu 170 Züge, von denen einige 200 km/h schnell fahren. Während der Generalsanierung planen wir unter anderem die Modernisierung der Bahnhöfe und die komplette Erneuerung der Stellwerkstechnik. Hierfür sind umfangreiche Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.

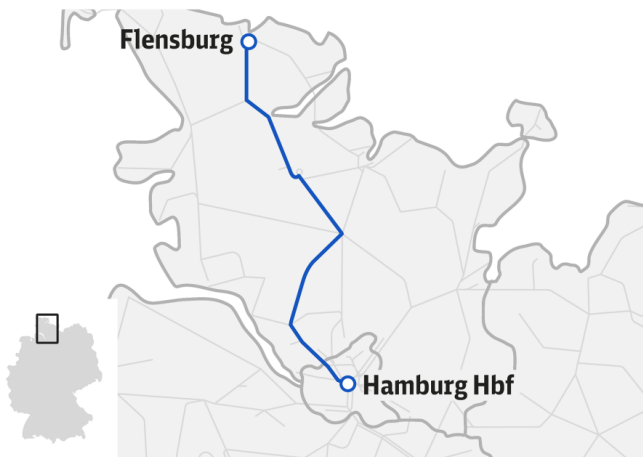
Mehr Details unter generalsanierung-nrw.deutschebahn.com

Nordstemmen – Göttingen

Die 1854 eröffnete Strecke ist im Streckenverlauf durch das Leinetal charakterisiert durch die vielen Bögen und Bahnübergänge. Die Auslastung der Strecke liegt allein durch den Güterverkehr bei knapp 150.000 Tonnen am Tag sowie bis zu 170 Zügen. Während der Generalsanierung werden wir unter anderem sogenannte Untergrundverbesserungen durchführen und mehrere Bahnhöfe modernisieren.



Flensburg – Hamburg



Die Strecke Flensburg – Hamburg ist eine der wichtigsten Schienenverbindungen zwischen Skandinavien und Mitteleuropa. Die Relation ist nicht nur für den Personenverkehr von Bedeutung, sondern insbesondere für den internationalen Güterverkehr. Mit der festen Fehmarnbelt-Querung zwischen Puttgarden (Fehmarn) und dem dänischen Rødby steht zukünftig eine weitere Verbindung nach Skandinavien zur Verfügung. Dennoch behält die Bestandsstrecke Flensburg – Hamburg auch weiterhin eine hohe Relevanz für grenzüberschreitende Verkehre und soll daher im Anschluss an die Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung grundlegend saniert und für die Zukunft fit gemacht werden.

Was bedeutet „Generalsanierung“?

Mit der Generalsanierung werden Bauvorhaben wesentlich stärker gebündelt als in der Vergangenheit. Ziel ist es, sanierungsbedürftige Strecken innerhalb eines möglichst kurzen Zeitraums komplett zu erneuern. Anschließend sind für mehrere Jahre keine größeren Bauarbeiten mehr erforderlich. Zudem werden die generalsanierten Abschnitte deutlich leistungsfähiger, erhalten einen erstklassigen Ausrüstungsstandard und werden fit für den digitalen Bahnbetrieb der Zukunft gemacht.

Ziele des Hochleistungsnetzes

- **pünktlichere Zugfahrten:** Robuste, störungsresistente Anlagen sorgen für eine zuverlässige Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für Fahrgäste und Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- **leistungsfähigere Infrastruktur:** Durch optimierte Layout- und Ausrüstungsstandards steigern wir die Kapazität im Netz und auf den Stationen.
- **mehr Planbarkeit:** Wir schaffen eine lange Baufreiheit nach Generalsanierung und erreichen somit mehr Planbarkeit für unsere Kund:innen.
- **besseres Kundenerlebnis:** Wir verbessern das Kundenerlebnis durch ansprechend gestaltete, saubere und barrierefreie Bahnhöfe sowie durch einen gut organisierten Ersatzverkehr.

wesentliche Unterschiede in der Herangehensweise

Die Realisierung des Hochleistungsnetzes wird wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise mit sich bringen. Statt vieler kurz andauernder Bauarbeiten werden die Bauarbeiten für das Hochleistungsnetz über mehrere Monate hinweg stattfinden. Zudem wird während der Arbeiten größtenteils auf einen eingleisigen Betrieb verzichtet und die Strecke stattdessen komplett gesperrt. Der Fokus wird nicht nur auf ein Gewerk gerichtet, sondern es werden alle Gewerke parallel eingesetzt. Bei der Erneuerung findet kein 1:1-Austausch statt. Vielmehr werden ein optimiertes Layout und eine verbesserte Ausrüstung herangezogen. Die gegenwärtig oft instabilen Fahrpläne werden im Hochleistungsnetz durch stabile Fahrpläne und einen

hochwertigen Ersatzverkehr auf der Straße abgelöst.

Zeitplan

2024 begann die Generalsanierung mit der Strecke Frankfurt (Main) – Mannheim. In den darauffolgenden Jahren werden weitere Strecken saniert.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten Streckensperrungen:

2024

Frankfurt (Main) – Mannheim

15. Juli bis 14. Dezember 2024

2025

Emmerich – Oberhausen

15. Februar bis 14. Dezember 2025

Hamburg – Berlin

1. August 2025 bis 30. April 2026

2026

Hagen – Wuppertal – Köln

6. Februar bis 10. Juli 2026

Nürnberg – Regensburg

6. Februar bis 10. Juli 2026

Obertraubling – Passau

14. Juni bis 11. Dezember 2026

Troisdorf – Wiesbaden

10. Juli bis 11. Dezember 2026

2027

Rosenheim – Salzburg

5. Februar bis 9. Juli 2027

Lehrte – Berlin

5. Februar bis 10. Dezember 2027

Bremerhaven – Bremen

9. Juli bis 10. Dezember 2027

Fulda – Hanau

13. August 2027 bis 4. Februar 2028

2028

München – Rosenheim

21. Januar – 23. Juni 2028

Hagen – Unna – Hamm (Westf)

21. Januar – 23. Juni 2028

Köln – Mainz

4. Februar – 7. Juli 2028

Lübeck – Hamburg

23. Juni bis 8. Dezember 2028

2029**Hamburg – Hannover**

5. Januar – 22. Juni 2029

Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen

5. Januar – 22. Juni 2029

Forbach (Moselle) – Ludwigshafen

22. Juni – 7. Dezember 2029

Aachen – Köln

22. Juni – 7. Dezember 2029

2030**Stuttgart – Ulm**

11. Januar – 28. Juni 2030

Stendal – Magdeburg

11. Januar – 28. Juni 2030

Uelzen – Stendal

28. Juni – 13. Dezember 2030

Frankfurt (Main) – Heidelberg

28. Juni – 13. Dezember 2030

2031**Mannheim – Karlsruhe**

10. Januar – 27. Juni 2031

Lehrte – Groß Gleidingen

10. Januar – 27. Juni 2031

Bremen – Hamburg

27. Juni – 12. Dezember 2031

Würzburg – Nürnberg

27. Juni – 12. Dezember 2031

2032

Bebra – Erfurt

9. Januar – 25. Juni 2032

Bebra – Fulda

9. Januar – 25. Juni 2032

Münster (Westf) – Recklinghausen

25. Juni – 10. Dezember 2032

Weddel (Braunsch) – Magdeburg

25. Juni – 10. Dezember 2032

2033**Bremen – Osnabrück**

7. Januar – 24. Juni 2033

Osnabrück – Münster (Westf)

7. Januar – 24. Juni 2033

Hamm (Westf) – Düsseldorf – Köln

24. Juni – 9. Dezember 2033

2034**Bremen – Wunstorf**

6. Januar – 23. Juni 2034

Kassel – Friedberg (Hess)

23. Juni – 8. Dezember 2034

Ulm – Augsburg

23. Juni – 8. Dezember 2034

2035**Minden (Westf) – Wunstorf**

5. Januar – 22. Juni 2035

Nordstemmen – Göttingen

22. Juni – 7. Dezember 2035

2036**Flensburg – Hamburg**

11. Januar – 27. Juni 2036

Anwohnerinfo**Informationen zur Generalsanierung**

Mit der Generalsanierung werden Bauvorhaben wesentlich stärker als in den vergangenen Jahren gebündelt. Dazu gehören Schwellen und Schotter, Gleise und Weichen, Signale und Stellwerke ebenso wie die Bahnhöfe. In Vorbereitung auf eine Generalsanierung wird zunächst ein Verkehrskonzept inklusive eines Ersatzverkehrs mit

Bussen entwickelt. Zudem werden die Umleitungstrecken ertüchtigt. Darüber hinaus finden die Projektplanung und die Definition des detaillierten Sanierungsumfangs statt.

Fahrplanänderungen

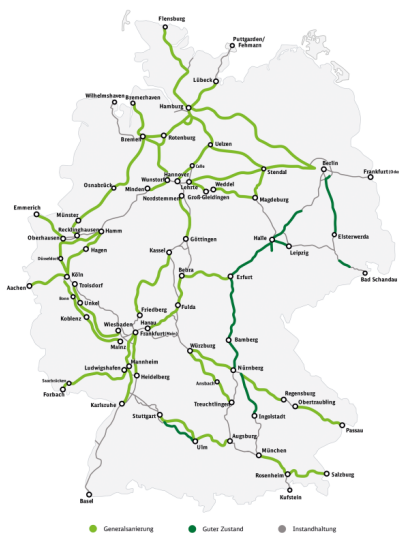
Verkehrskonzepte

Mit einem umfassenden Ersatzkonzept wird sichergestellt, dass Menschen und Güter während der Generalsanierung zuverlässig ihre Ziele erreichen. Die Details des Verkehrskonzepts werden gemeinsam mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern erarbeitet.

Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Arbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr notwendig. Detaillierte Informationen für die Züge der Deutschen Bahn unter bahn.de/bauarbeiten

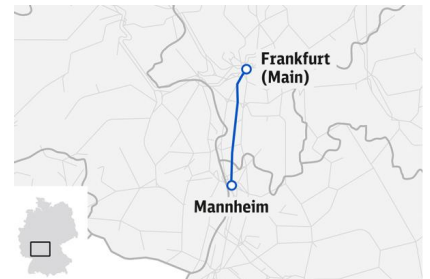
Mediagalerie



Grafik: Übersicht über das geplante Hochleistungsnetz (September 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



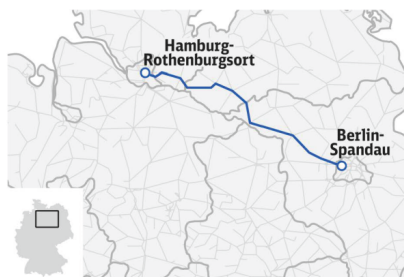
Grafik: Übersicht über die Inhalte und Tätigkeiten des Sanierungskonzepts (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



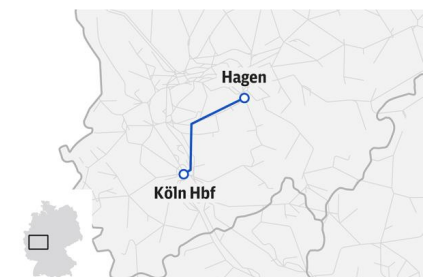
Grafik: Übersicht der Strecke Frankfurt (Main) – Mannheim (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Emmerich – Oberhausen (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



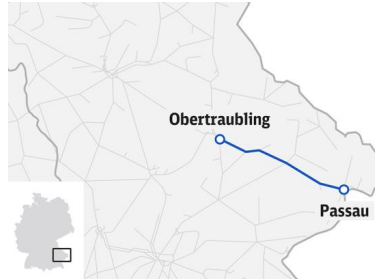
Grafik: Übersicht der Strecke Hamburg – Berlin (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



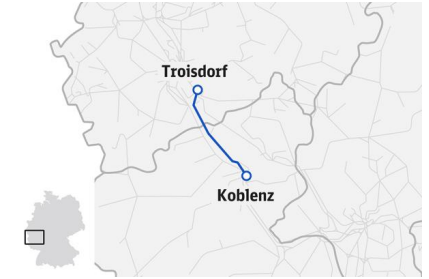
Grafik: Übersicht der Strecke Köln – Hagen (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Nürnberg – Regensburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Obertraubling – Passau (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Troisdorf – Koblenz (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



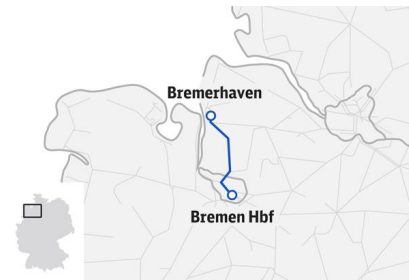
Grafik: Übersicht der Strecke Koblenz – Wiesbaden (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



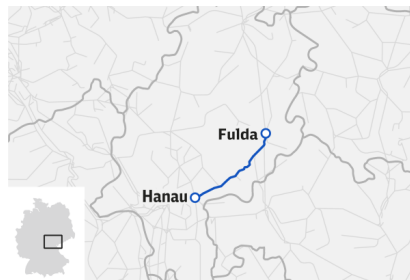
Grafik: Übersicht der Strecke Rosenheim – Salzburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



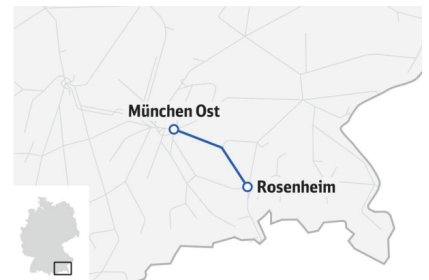
Grafik: Übersicht der Strecke Lehrte – Berlin (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Bremen – Bremerhaven (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



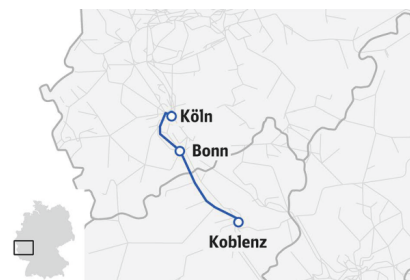
Grafik: Übersicht der Strecke Fulda – Hanau (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Grafik: Übersicht der Strecke München – Rosenheim (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Hagen – Unna – Hamm (Westf) (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Köln – Bonn – Koblenz (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Koblenz – Mainz (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Lübeck – Hamburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Hamburg – Hannover (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



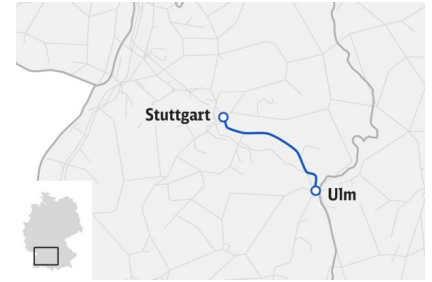
Grafik: Übersicht der Strecke Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Forbach (Moselle) – Ludwigshafen (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Aachen – Köln (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Stuttgart – Ulm (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



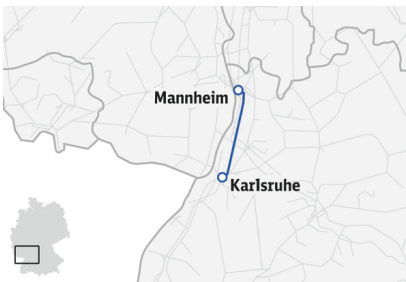
Grafik: Übersicht der Strecke Stendal – Magdeburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Uelzen – Stendal (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Frankfurt (Main) – Heidelberg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Mannheim – Karlsruhe (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Lehrte – Groß Gleidingen (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Bremen – Hamburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Würzburg – Nürnberg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Bebra – Erfurt (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



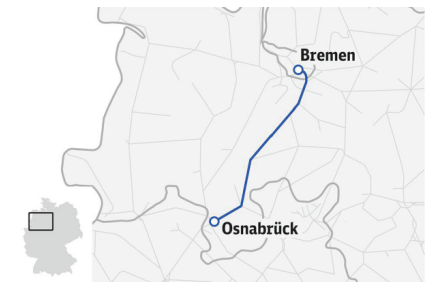
Grafik: Übersicht der Strecke Bebra – Fulda (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Münster (Westf) – Recklinghausen (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Weddel (Braunsch) – Magdeburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Bremen – Osnabrück (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Osnabrück – Münster (Westf) (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



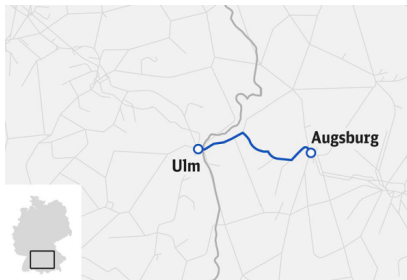
Grafik: Übersicht der Strecke Hamm (Westf) – Düsseldorf – Köln (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Bremen – Wunstorf (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Kassel – Friedberg (Hess) (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Ulm – Augsburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Minden (Westf) – Wunstorf (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Übersicht der Strecke Nordstemmen – Göttingen (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



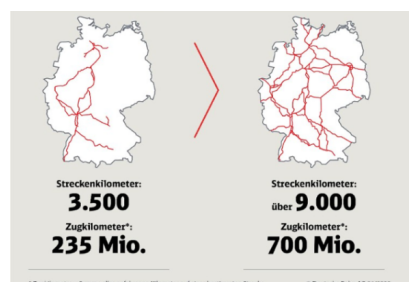
Grafik: Übersicht der Strecke Flensburg – Hamburg (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Grafik: Positive Effekte der Sanierung der Strecke Frankfurt (Main) – Mannheim (September 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Grafik: Übersicht der Arbeiten an der Strecke Frankfurt (Main) – Mannheim (September 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Grafik: Strecken- und Zugkilometer vor und nach Abschluss der Arbeiten (Juni 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG]