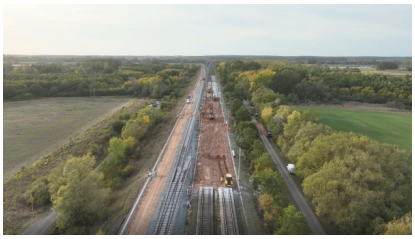
Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)



Blick auf einen ICE 4 in Rathenow (August 2025) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]


Am Abzweig Nahrstedt bauen wir die Feste Fahrbahn zurück (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]


Blick auf den Rückbau der Festen Fahrbahn westlich von Schönhausen (Elbe) aus der Vogelperspektive (Oktober 2026) [Quelle: DB Engineering & Consulting GmbH/Felix Laub]

Die 140 Kilometer lange Ausbaustrecke „Lehrter Stammbahn“ erstreckt sich von Vorsfelde bei Wolfsburg über Stendal in Sachsen-Anhalt bis nach Wustermark in Brandenburg. Seit 2025 wird diese Strecke in zwei Baustufen modernisiert und ausgebaut. Das ermöglicht kürzere Reisezeiten für Fahrgäste sowie eine Verbesserung der Betriebsqualität für den Schienenverkehr der Zukunft.

Projekt

Wir setzen die Bauarbeiten in zwei Baustufen um:

1. Baustufe

Im Rahmen der 1. Baustufe bauen wir zwei Abschnitte der Lehrter Stammbahn umfangreich aus. Der östliche Teil liegt im Bereich zwischen Bindfelde bei Stendal und Rathenow. Der westliche Teil liegt zwischen Gardelegen und Nahrstedt.

Wir errichten auf etwa 67 Kilometern eine Oberleitungsanlage für den elektrischen Zugbetrieb und schaffen damit Ausweichmöglichkeiten für künftige Verkehre.

Fünf Überleitstellen zwischen der Stammbahn und der Schnellfahrstrecke entstehen, sodass Züge flexibel zwischen den Strecken wechseln können. Diese Überleitmöglichkeiten liegen nahe Gardelegen, zwischen Nahrstedt und Möringen, am Abzweig Schönhausen West sowie am Abzweig Wuster Damm.

Die Stationen Uchtspringe und Vinzelberg bauen wir neu, wodurch der Komfort für die Fahrgäste gesteigert wird. Sechs Elektronische Stellwerke in den zwei Abschnitten rüsten wir auf die neueste Bauform hoch und erneuern die gesamte elektrotechnische Anlage. Zudem bauen wir westlich von Gardelegen ein 740-Meter-Gleis als Überholmöglichkeit für den Personen- und Güterverkehr.

Insgesamt bauen wir etwa zehn Kilometer neue Gleise, erneuern mehr als 30 Weichen, über 200 Signale, vier Signalbrücken, 16 Fernwirkanlagen und nehmen umfangreiche Kabelverlegungen für verschiedene Gewerke vor. Zudem streben wir an, alle notwendigen Arbeiten umzusetzen, um die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h anzuheben. Weitere Informationen können Sie dem Faltblatt „Ausbaustrecke Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)“ in unserem Download-Bereich entnehmen.

Wir erneuern die Feste Fahrbahn der Schnellfahrstrecke auf einer Länge von 52 Kilometern. Nach rund 30 Jahren intensiver Belastung muss diese grundlegend erneuert werden. Nur so kann die Strecke auch künftig zuverlässig und leistungsfähig betrieben werden. Im Unterschied zum konventionellen Gleisaufbau aus Schotter, Schwellen und Schienen sind die Gleise bei der Festen Fahrbahn auf vorgefertigte Betonplatten montiert.

Zwischen Gardelegen und Stendal-Möringen sowie zwischen Schönhausen (Elbe) und Rathenow bauen wir die bestehende Feste Fahrbahn zurück und ersetzen sie durch eine neue. Die Gleisanlagen bleiben in ihrer bisherigen Lage und Höhe unverändert. Zunächst bauen wir die alte Betonfahrbahn mit Spezialtechnik Stück für Stück zurück. Im Anschluss bearbeiten die Bauteams den Untergrund und verlegen rund 16.000 neue Fahrbahnplatten – jeweils 6,5 Meter lang und zehn Tonnen schwer.

2. Baustufe

Im Rahmen der 2. Baustufe werden alle übrigen Bereiche der Strecke zwischen Vorsfelde und Wustermark elektrifiziert und umfangreich ausgebaut. Im Abschnitt zwischen dem Abzweig Ribbeck und dem Abzweig Bamme bauen wir zwei Gleise. Die Maximalgeschwindigkeit der Schnellfahrstrecke wird in diesem Abschnitt auf 250 km/h erhöht.

Das Programm „740 Meter-Netz“

Das Programm „740 Meter-Netz“ ist ein weiterer Bestandteil zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur. Mit der in Europa etablierten Güterzuglänge von 740 Metern können die Ladungskapazitäten pro Güterzug gesteigert werden. Dies führt zu einer Reduzierung des Energieverbrauchs und der damit verbundenen CO2-Emission. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erhält so einen neuen Impuls.

Der Schwerpunkt des Programms ist die Schaffung von Überholmöglichkeiten für 740 Meter lange Güterzüge bis 2030. Dadurch werden Strecken, die gemeinsam vom Personen- und Güterverkehr genutzt werden, entlastet. Um die erforderliche Länge für die Überholgleise herzustellen, werden in der Regel Signale versetzt oder neu errichtet sowie Anpassungen an den vorhandenen Gleisanlagen vorgenommen.

Das 740 Meter-Programm umfasst bundesweit 75 Einzelprojekte. In der Region Südost sind neben sieben kleineren sicherungstechnischen Anpassungen (im Wesentlichen Signalversetzungen) vier komplexere Projekte in den Bahnhöfen Sangerhausen, Röblingen am See, Gardelegen und Wusterwitz vorgesehen.

Derzeit befindet sich ein Großteil der Projekte in der Planung. Bereits im 4. Quartal 2020 wurden drei der kleineren Projekte erfolgreich abgeschlossen. Die Überholgleise in den Bahnhöfen Wutha, Mechterstädt-Sättelstädt und Kurort Rathen sind nunmehr für 740 Meter lange Güterzüge nutzbar.

Zeitplan

Planungen für das Projekt

September 2025

Baubeginn der 1. Baustufe



Oktober 2026

Beginn der Erneuerung der Festen Fahrbahn

bis Dezember 2027

Ursprünglich planten wir, die erste Ausbaustufe der Lehrter Stammbahn bis Ende 2026 abzuschließen. Durch Verzögerungen im Bauablauf können die umfassenden Arbeiten jedoch nicht wie geplant umgesetzt werden. Wir bündeln die Realisierung der ersten Ausbaustufe und die Erneuerung der Festen Fahrbahn auf der Schnellfahrstrecke mit der Korridorsanierung Lehrte – Berlin. Dafür nutzen wir das gemeinsame Zeitfenster von Oktober 2026 bis Dezember 2027, um alle drei Projekte umzusetzen.

Im Mittelpunkt der 14-monatigen Bauphase steht die Erneuerung der Festen Fahrbahn. Die Arbeiten der ersten Ausbaustufe der Lehrter Stammbahn sind technisch und betrieblich eng damit verknüpft. Gleichzeitig erneuern wir im Rahmen der Korridorsanierung die Infrastruktur zwischen Lehrte und Berlin gewerkeübergreifend.

Die Inbetriebnahme der Lehrter Stammbahn und der Schnellfahrstrecke ist für Dezember 2027 geplant.

späte 2030er-Jahre

Umsetzung der 2. Baustufe

Downloads

Faltblatt Ausbaustrecke Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn) (Stand November 2026) [PDF | 1.1 MB]

Fahrplanänderungen

Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Arbeiten sind auch Einschränkungen im Zugverkehr möglich.

Detaillierte Informationen für die Züge der Deutschen Bahn unter verkehrslage.bahnhof.de, weitere Informationen unter www.vbb.de und www.odeg.de

Mediagalerie



Die Kante des neuen Bahnsteigs an der Station Schönhausen (Elbe) ist gesetzt. Im nächsten Schritt finden die Verfüllarbeiten statt. Im Hintergrund lagern neue Oberleitungsmaste (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Gerald Danker]



Westlich von Schönhausen (Elbe) haben wir das Planum für das neue Gleis der Lehrter Stammbahn vorbereitet (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Gerald Danker]



Rückbau der Festen Fahrbahn westlich von Schönhausen (Elbe) mit Blick Richtung Elbebrücke Hämerten. Die Oberleitung ist bereits zurückgebaut. Wir setzen beim Rückbau unter anderem einen Eisenbahndrehkran ein (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Gerald Danker]



Rückbau der Festen Fahrbahn westlich von Schönhausen (Elbe) – die Schienen sind entfernt. Wir zerteilen die Betonfahrbahn in transportable Segmente (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Gerald Danker]



Rückbau der Festen Fahrbahn westlich von Schönhausen (Elbe) – die circa 25 Tonnen schweren Segmente der Betonfahrbahn werden zuerst mit einem Bagger angehoben und danach mit dem Eisenbahndrehkran auf einen Arbeitszug gehoben (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Gerald Danker]



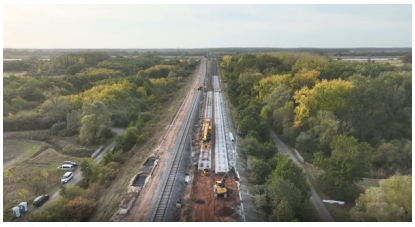
Rückbau der Festen Fahrbahn westlich von Schönhausen (Elbe) – die circa 25 Tonnen schweren Segmente der Betonfahrbahn werden zuerst mit einem Bagger angehoben und danach mit dem Eisenbahndrehkran auf einen Arbeitszug gehoben (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Gerald Danker]



Rückbau der Festen Fahrbahn westlich von Schönhausen (Elbe) – die Segmente der Betonfahrbahn werden mit dem Eisenbahndrehkran auf einem Arbeitszug abgelegt und anschließend abtransportiert (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Gerald Danker]



Blick auf den Rückbau der Festen Fahrbahn westlich von Schönhausen (Elbe) aus der Vogelperspektive (Oktober 2026) [Quelle: DB Engineering & Consulting GmbH/Felix Laub]



Blick auf den Rückbau der Festen Fahrbahn westlich von Schönhausen (Elbe) aus der Vogelperspektive (Oktober 2026) [Quelle: DB Engineering & Consulting GmbH/Felix Laub]



In der Nähe von Nahrstedt haben wir die auf der Festen Fahrbahn verbauten Schallabsorber zurückgebaut (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Blick auf die Schnellfahrstrecke Richtung Westen in der Nähe des Bahnhofs Vinzelberg – an der Lehrter Stammbahn steht bereits die neue Oberleitungsanlage (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Am Abzweig Nahrstedt bauen wir die Feste Fahrbahn zurück (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Am Abzweig Nahrstedt bauen wir die Feste Fahrbahn zurück (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]


Am Abzweig Nahrstedt bauen wir die Feste Fahrbahn zurück (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]


Blick auf den Baufortschritt an der Station Uchtspringe (Oktober 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]


Am Schönhauser Damm stellen wir das Planum für neue Gleisanlagen her und stellen Oberleitungsmasten auf (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]


Am Schönhauser Damm stellen wir das Planum für neue Gleisanlagen her und stellen Oberleitungsmasten auf (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]


Am Schönhauser Damm stellen wir das Planum für neue Gleisanlagen her und stellen Oberleitungsmasten auf (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]


Am Schönhauser Damm bauen wir neue Gleise und Weichen (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Herstellung des Fundaments eines Oberleitungsmasten am Schönhauser Damm (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Zur Montage vorbereitetes Signal am Schönhauser Damm (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Nahe des Bahnhofs Schönhausen (Elbe) bauen wir neue Gleise und Weichen (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Nahe des Bahnhofs Schönhausen (Elbe) bauen wir neue Gleise und Weichen (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Wir modernisieren am Bahnhof Schönhausen (Elbe) die Verkehrsanlagen umfassend (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Wir modernisieren am Bahnhof Schönhausen (Elbe) die Verkehrsanlagen umfassend (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Wir modernisieren am Bahnhof Schönhausen (Elbe) die Verkehrsanlagen umfassend (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Am Bahnhof Uchtspringe bauen wir einen neuen Bahnsteig, passen die Zuwegung an und nehmen umfangreiche Kabelverlegungen vor (August 2026) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang]



Am Bahnhof Uchtspringe bauen wir einen neuen Bahnsteig, passen die Zuwegung an und nehmen umfangreiche Kabelverlegungen vor (August 2026) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang]



Am Bahnhof Uchtspringe bauen wir einen neuen Bahnsteig, passen die Zuwegung an und nehmen umfangreiche Kabelverlegungen vor (August 2026) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang]



In Gardelegen bauen wir an Gleisen und Weichen (August 2026) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang]



In Gardelegen bauen wir an Gleisen und Weichen (August 2026) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang]



Zum Einbau vorbereitete Weichen in Gardelegen (August 2026) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang]



Blick auf einen ICE 4 in Rathenow (August 2025) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]



Ein ICE 2 in Rathenow (August 2025) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]



Blick auf den Bahnhof Rathenow (August 2025) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]



Blick auf die Strecke Richtung Schönhausen (Elbe) (August 2021) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf einen Zug der DB Regio auf der Elbebrücke Hämerten (August 2025) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]



Ein ICE 4 auf der Elbebrücke Hämerten (August 2025) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]



Ein ICE 4 auf der Elbebrücke Hämerten (August 2025) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben]



Blick auf den Bahnhof Vinzelberg vor Baubeginn: Wir bauen die Station im Rahmen der 1. Baustufe umfangreich um und stellen Stufenfreiheit her, unter anderem durch einen modernisierten Bahnsteig (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf den Bahnhof Vinzelberg vor Baubeginn: Wir bauen die Station im Rahmen der 1. Baustufe umfangreich um und stellen Stufenfreiheit her, unter anderem durch einen modernisierten Bahnsteig (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf den Bahnhof Vinzelberg vor Baubeginn: Wir bauen die Station im Rahmen der 1. Baustufe umfangreich um und stellen Stufenfreiheit her, unter anderem durch einen modernisierten Bahnsteig [Quelle: DB Netz AG]



Der Bahnsteig am Bahnhof Uchtspringe vor Baubeginn: Wir bauen die Station im Rahmen der 1. Baustufe umfangreich um und stellen Stufenfreiheit her, unter anderem durch einen modernisierten Bahnsteig (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf die Strecke am Bahnhof Uchtspringe (August 2021) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf die Bahnsteige im Bahnhof Gardelegen und die Feste Fahrbahn auf der daneben liegenden Schnellfahrstrecke (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf die Bahnsteige im Bahnhof Gardelegen vor Baubeginn (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf die Bahnsteige im Bahnhof Gardelegen vor Baubeginn (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf den Bahnhof Gardelegen vor Baubeginn: Zwischen Nahrstedt und Gardelegen bauen wir eine Oberleitungsanlage für den elektrischen Zugbetrieb [Quelle: DB Netz AG]



Die Strecke Hannover – Berlin wird von Zügen stark frequentiert und wird daher in den nächsten Jahren im Abschnitt zwischen Vorsfelde und Wustermark ausgebaut [Quelle: Deutsche Bahn AG/Bartlomiej Banaszak]