



Der neue Ansatz

fokussiert den konkreten Sanierungsbedarf je Strecke



Qualität im Flächennetz stabilisieren und Verbesserungen bis 2030 erreichen

Kundenorientiert

Hohe Planbarkeit und Verlässlichkeit für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger durch zuverlässigere Planung der Gesamtstrecke

Gesamtheitlich

Fokus auf gesamthafter Streckensanierung statt Einzelgewerke-fokussierte Sanierung

Bedarfsorientiert

Bedarfsorientierte, vorausschauende Identifikation der Sanierungsmengen auf Basis Netzzustandsnoten und regionaler Validierung

Effizient

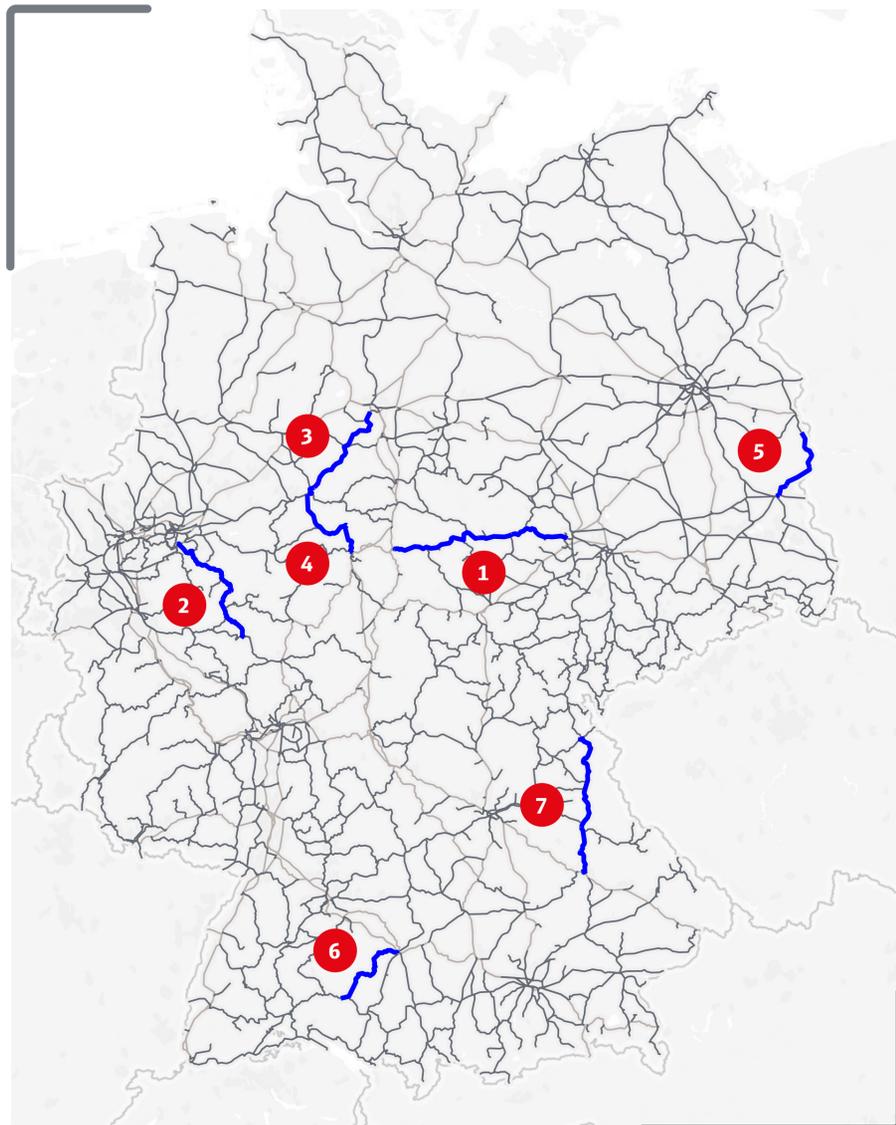
Effiziente Maßnahmenbündelung möglich aufgrund des gewerkeübergreifenden und streckenbezogenen Ansatzes

Zu den wichtigsten **Rahmenbedingungen** gehören hierbei eine ausreichende **Finanzierung**, aber auch die **Ressourcenverfügbarkeit** bei Personal, Maschine und Material.



Der nächste Schritt

ist die Umsetzung des neuen Modernisierungsansatzes auf einer ersten Strecke je Region



Region	Ausgewählte erste Strecke	Aktuell geplante erste Bauphase
1 Südost	Halle – Sangerhausen – Eichenberg	2026/2027
2 West	Hagen – Siegen – Haiger	2026
3 Nord	Hannover (Empelde) – Altenbeken	2028
4 Mitte	Altenbeken – Warburg – Obervellmar	2026
5 Ost	Cottbus – Ziltendorf	2028
6 Südwest	Ulm – Mengen („Donaubahn“)	2026
7 Süd	Regensburg – Weiden – Marktredwitz	2025



Das Flächennetz

umfasst das Streckennetz außerhalb des Hochleistungsnetzes



24.000

Strecken-
kilometer



75%

des
Gesamt-
netzes

Ziel-
stellung
Zustands-
note
2030

2,8

3,0



80%

Nahverkehr



13%

Güterverkehr



4%

Fernverkehr



3%

Sonstige

Umleiterstrecken

für das
Hochleistungsnetz