



AUF DEM WEG ZUM HOCHLEISTUNGSNETZ

Bund und DB legen 40 Streckenabschnitte für Generalsanierung bis 2030 fest

Mehr Qualität, mehr Pünktlichkeit und deutlich weniger Störungen an der Infrastruktur: Dafür baut die Deutsche Bahn (DB) das derzeit hochbelastete Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz aus. Insgesamt 40 Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von mehr als 4.000 Kilometern durchlaufen in den kommenden Jahren eine Generalsanierung. Das bedeutet: Ab Mitte kommenden Jahres bündelt die DB auf diesen Streckenabschnitten alle erforderlichen Baumaßnahmen innerhalb einer Sperrung. Anschließend sind in der Regel für mehrere Jahre keine größeren Baumaßnahmen mehr erforderlich.

Die Generalsanierung umfasst neben der Erneuerung der Infrastruktur auch die Modernisierung von Bahnhöfen sowie in vielen Fällen auch die Digitalisierung auf dem jeweiligen Abschnitt. Während der Sperrungen fahren die Züge im Fern- und Güterverkehr über Umleitungsstrecken. Im Regionalverkehr bringen während der Generalsanierung Busse die Fahrgäste ans Ziel. Nach Abschluss der Arbeiten profitieren Reisende und Güterverkehrsunternehmen von einem stabilen Betrieb auf leistungsfähigeren Strecken – beginnend mit der Wiederinbetriebnahme der sogenannten Riedbahn, also der Strecke Frankfurt–Mannheim, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024.

2024

Frankfurt–Mannheim 74 Kilometer

Die Generalsanierung der Riedbahn ist das Pilotprojekt der DB auf dem Weg zum Hochleistungsnetz. Ab dem 15. Juli 2024 ist die Strecke zwischen Frankfurt/Main und Mannheim bis zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember komplett gesperrt. Derzeit fahren hier rund 300 Züge pro Tag. Damit gehört die Strecke zu den meistbefahrenen Abschnitten im deutschen Netz. Im Rekordtempo von fünf Monaten werden Infrastrukturanlagen wie Gleise, Weichen, Signale und Stellwerke ebenso wie Bahnhöfe erneuert und modernisiert. Das Verkehrskonzept sieht vor, dass Fern- und Güterzüge während der Arbeiten umgeleitet werden. Für die täglich bis zu 15.000 Reisenden in Regional- und S-Bahnen richtet die DB einen leistungsfähigen Ersatzverkehr mit 150 neuen Bussen ein.



2025

Hamburg–Berlin (bis April 2026)

278 Kilometer

Die Strecke Berlin-Hamburg ist mit bis zu 30.000 Fahrgästen am Tag die meistgenutzte Städte-Direktverbindung im deutschen Fernverkehr. Rund 230 Regional-, Fern- und Güterzüge fahren täglich über die Gleise zwischen den beiden größten deutschen Metropolen. Im Rahmen der Generalsanierung erneuert die DB unter anderem Gleise, Weichen und Oberleitungsanlagen sowie mehrere Bahnhöfe. Auch die Modernisierung der Stellwerkstechnik ist vorgesehen. Neue Überholmöglichkeiten für Züge schaffen mehr Flexibilität im Betrieb.

Emmerich–Oberhausen

73 Kilometer

Für die Strecke auf der sogenannten Betuwe-Linie in Richtung Niederlande bereitet die DB ein spezielles Sanierungs- und Ausbaukonzept vor. Es sieht bis Mitte 2026 mehrere getaktete Teil-Sperrungen und teilweise eingleisigen Betrieb vor. Hintergrund ist der starke internationale Güterverkehr, der weiterrollen muss und sich nicht komplett auf Umleitungsstrecken verlagern lässt. Während der bereits ab November 2024 beginnenden Sperrungen saniert die DB zahlreiche Bestandsanlagen sowie Bahnhöfe und treibt den Bau des bereits seit langem geplanten dritten Gleises voran. Dafür werden auch nach Abschluss der Generalsanierung weitere Arbeiten erforderlich sein.

2026

Hagen–Wuppertal–Köln

65 Kilometer

Der Streckenabschnitt gilt als Hauptachse für den Fern- und Nahverkehr zwischen Hagen und Köln. Hier, südlich des Ruhrgebiets, verkehren ICE und Regionalzüge in einem dichten Takt. Während der Generalsanierung bündelt die DB zahlreiche ohnehin geplante Arbeiten. Dabei sollen die S-Bahn- und Ortsgleise weitestgehend befahrbar bleiben. Erneuert werden u.a. Gleise und Weichen sowie die Leit- und Sicherungstechnik. Auch mehrere Bahnhöfe sollen modernisiert und aufgewertet werden. Details erarbeitet die DB im weiteren Verlauf der Planungsphase.

Troisdorf–Koblenz

89 Kilometer

Die Strecke am rechten Rheinufer zwischen dem Rhein-Ruhr- und dem Rhein-Main-Gebiet ist wichtiger Teil des Güterverkehrskorridors zwischen Rotterdam und Genua. Zwischen Troisdorf und Koblenz werden während der Generalsanierung u.a. Gleise, Weichen, Oberleitung und Brücken modernisiert. Außerdem möchte die DB mehrere Bahnhöfe modernisieren und aufwerten. Darüber hinaus soll der Ausbau der S13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel vorangebracht werden. Weitere Details erarbeitet die DB im Verlauf der Planungsphase.

Koblenz–Wiesbaden

93 Kilometer

Die Bauarbeiten während der geplanten Generalsanierung auf dem zweiten Abschnitt der rechten Rheinstrecke sind eine Herausforderung: Wegen der Topografie der Strecke Koblenz–Wiesbaden muss ein speziell auf diesen Abschnitt angepasstes Sanierungs- und



Ausbaukonzept entwickelt werden. Ziel ist, dass bis zur Bundesgartenschau 2029 im Oberen Mittelrheintal alle Bahnhöfe und Verkehrsstationen modernisiert werden und der Bau von Lärmschutzwänden beschleunigt wird.

Nürnberg–Regensburg

88 Kilometer

Der Streckenabschnitt ist wichtiger Bestandteil der europäischen Verkehrsachse Rhein-Donau und gehört zu den verkehrsreichen Strecken in Bayern. Sie ist ein überaus wichtiger Baustein der Verkehre nach Österreich. Viele Güterzüge zwischen Mittel- und Südosteuropa, Fernverkehre zwischen Deutschland und Österreich, insbesondere in die Metropole Wien, sowie verschiedene Nahverkehrslinien verkehren auf der Strecke. Zwischen Nürnberg und Regensburg erneuert die DB während der Generalsanierung unter anderem Gleise und Weichen und modernisiert Bahnhöfe. Hinzu kommt die Hochrüstung der Elektronischen Stellwerke. Für mehr Flexibilität im Betrieb entstehen darüber hinaus zusätzliche Überleitstellen, so dass Züge einander überholen können.

Obertraubling–Passau

115 Kilometer

Der Streckenabschnitt ist ebenfalls Teil der europäischen Verkehrsachse Rhein-Donau und vielbefahren von Zügen im Güter-, Fern- und Nahverkehr. Zwischen Obertraubling und Passau erneuert und modernisiert die DB im Rahmen der Generalsanierung ebenfalls Gleise, Weichen sowie die Leit- und Sicherungstechnik. Auch Bahnhöfe werden während der Arbeiten ertüchtigt. Vorgesehen ist außerdem die Hochrüstung der Elektronischen Stellwerke.

2027

Lübeck–Hamburg

61 Kilometer

Die Strecke ist eine der meistgenutzten in Norddeutschland. Regionalzüge im Halbstundentakt befördern täglich zehntausende Pendler:innen zwischen den beiden Hansestädten. Gleichzeitig ist die Strecke Teil des Güterverkehrskorridors von Skandinavien bis ans Mittelmeer. Eine leistungsfähige Infrastruktur ist auch mit Blick auf die künftige feste Fehmarnbelt-Querung von zentraler Bedeutung. Im Rahmen der Generalsanierung erfolgt die Sanierung von Weichen, Gleisen und der Leit- und Sicherungstechnik. Darüber hinaus ist auch die Aufwertung von mehreren Bahnhöfen geplant.

Bremerhaven–Bremen

92 Kilometer

Die Strecke ist eine wichtige Verbindung im Regionalverkehr und bedeutsam auch für den Güterverkehr. Insbesondere Container und Autos werden über den Abschnitt von und zu den Bremer Seehäfen transportiert. Aber auch Kreuzfahrtpassagiere gelangen über die Strecke zum Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB), einem der modernsten Passagierterminals in Europa. Während der Generalsanierung setzt die DB eine Reihe von Arbeiten um, die für mehr Zuverlässigkeit und mehr Leistungsfähigkeit der Strecke sorgen. Dazu gehören unter anderem die Erneuerung von Leit- und Sicherungstechnik, Weichen, Gleisen und Oberleitung sowie Brücken und Bahnübergängen. Zudem plant die DB die Aufwertung mehrerer Bahnhöfe.



Lehrte–Berlin 227 Kilometer

Die Schnellfahrstrecke zwischen der Hauptstadt und Lehrte bei Hannover wurde 1998 in Betrieb genommen. Geplant ursprünglich für den Transitverkehr zwischen West-Deutschland und West-Berlin ist sie heute wichtiger Bestandteil der Verbindung von Berlin nach Nordrhein-Westfalen. Während der Generalsanierung bündelt die DB zahlreiche Projekte. Gleise und Weichen werden erneuert sowie mehrere Bahnhöfe modernisiert und aufgewertet.

Hamm–Düsseldorf–Köln 156 Kilometer

Die Bahnstrecke von Köln nach Düsseldorf und über das Ruhrgebiet nach Hamm ist eine der wichtigsten und meistbefahrenen Eisenbahnstrecken in Deutschland. Sie dient als Hauptachse für den Fern- und Nahverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und dem Rheinland. Während der Generalsanierung sollen die Fernbahngleise und auch Bahnhöfe modernisiert werden. Die S-Bahn- und Ortsgleise sollen weitestgehend befahrbar bleiben. Weiterhin sollen möglichst viele Maßnahmen für den Infrastrukturausbau des RRX realisiert werden. Voraussetzung ist unter anderem, dass das Baurecht vorliegt. Die Ausbaumaßnahmen für den RRX auf diesem Korridor laufen bereits seit 2017 und werden auch nach dem Abschluss der Generalsanierung fortgesetzt, unter anderem mit dem Bau zweier zusätzlicher Gleise zwischen Düsseldorf Flughafen und Duisburg.

Frankfurt/Main–Heidelberg 92 Kilometer

Die sogenannte Main-Neckar-Bahn ist eine von drei Bahnstrecken, die das Rhein-Main-Gebiet mit dem Rhein-Neckar-Raum verbinden. Bedeutsam ist sie vor allem für den nationalen und internationalen Güterverkehr. Pro Tag fahren hier bis zu 300 Züge. Ein besonderes Augenmerk wird während der Generalsanierung auf dem Knoten Darmstadt liegen. Er muss während der Arbeiten befahrbar bleiben. Die DB erneuert während der Sperrung der Strecke Weichen, Gleise, Oberleitung sowie zahlreiche Brücken und Bahnhöfe.

München–Rosenheim 55 Kilometer

Die Strecke München-Rosenheim ist ein weiterer Abschnitt der europäischen Ost-West-Magistrale von Paris nach Bratislava/Budapest, der die Generalsanierung durchlaufen wird. Die Strecke liegt auch auf dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor und ist eine wichtige Achse für den europäischen Güterverkehr über den Brenner. Der Abschnitt wird stark beansprucht, deshalb besteht ein großer Sanierungsbedarf. Fünf Monate Sperrpause sind vorgesehen, um Weichen, Gleise, Leit- und Sicherungstechnik zu erneuern und Bahnhöfe zu modernisieren.

Rosenheim–Salzburg 85 Kilometer

Die Strecke ist Teil des Transeuropäischen Korridors Rhein-Donau und stellt gleichzeitig eine der verkehrsreichsten Strecken in Bayern dar. Sie liegt auf der Ost-West-Magistrale innerhalb Europas. Hier verkehren zahlreiche Züge im Nah-, Fern- und Güterverkehr, darunter auch die Nachtzuglinien zwischen Deutschland, Österreich und Italien. Im Rahmen der Generalsanierung werden Weichen, Gleise und Oberleitungen modernisiert.



Außerdem werden Bahnhöfe auf der Strecke ertüchtigt. Zudem erneuert die DB während der Generalsanierung auch die Leit- und Sicherungstechnik sowie Bahnhöfe.

2028

Bremen–Hamburg

181 Kilometer

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 dieser Strecke ist entscheidend für den Güterverkehr, denn sie verbindet die großen norddeutschen Seehäfen mit dem größten Rangierbahnhof Europas in Maschen. Während der Generalsanierung wird die DB bis Ende 2028 unter anderem umfangreiche Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik umsetzen.

Nordstemmen–Göttingen

81 Kilometer

Die 1854 eröffnete Strecke ist im Streckenverlauf durch das Leinetal charakterisiert durch viele Bögen und viele Bahnübergänge. Die Auslastung der Strecke allein durch den Güterverkehr liegt bei knapp 150.000 Tonnen am Tag und Richtung sowie täglich bis zu 170 Zügen. Während der Generalsanierung wird die DB unter anderem sogenannte Untergrundverbesserungen umsetzen sowie die Modernisierung von mehreren Bahnhöfen vorantreiben. Details erarbeitet die DB im weiteren Verlauf der Planungen.

Uelzen–Stendal

107 Kilometer

Dieser Streckenabschnitt ist Teil des sogenannten Ostkorridors Nord und als Amerikalinie bekannt. Sie entstand als Kernstück einer Direktverbindung Magdeburgs mit den Nordseehäfen. Während der Generalsanierung setzt die DB zahlreiche bereits geplante Baumaßnahmen an der Strecke um. Dazu gehören der zweigleisige Ausbau, die Elektrifizierung, die Errichtung von Lärmschutzwänden, die Erneuerung von Bahnübergängen sowie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Zudem werden an mehreren Bahnhöfen die Bahnsteige verlängert und Modernisierungen vorgenommen.

Stendal–Magdeburg

59 Kilometer

Auch dieser Streckenabschnitt ist Teil des sogenannten Ostkorridors Nord, der von Uelzen über Stendal und Magdeburg bis nach Halle (Saale) verläuft. Während der Generalsanierung bündelt die DB zahlreiche Arbeiten, um mehr Flexibilität im Betrieb auf dieser Strecke zu ermöglichen. Dazu gehören z.B. Überholmöglichkeiten in Tangerhütte und Angern-Rogätz, Maßnahmen an den Oberleitungen, Bahnübergängen und Bahnhöfen sowie neue Weichenverbindungen. Die Generalsanierung hat auch positive Effekte für die regionale Industrie, wie für das Kali-Werk Zielitz, das einen Gleisanschluss zur Strecke hat.

Hagen–Unna–Hamm

54 Kilometer

Die Strecke ist nicht nur für die Regional- und Fernverkehrsanbindung von Hagen über Unna nach Hamm von Bedeutung, sondern auch für den Güterverkehr. Sie ist die Erweiterung des Korridors Hagen–Wuppertal–Köln. Während der Generalsanierung



modernisiert die DB u.a. die Stellwerkstechnik. Zudem sollen mehrere Bahnhöfe aufgewertet werden. Weitere Details erarbeitet die DB im Verlauf der Planungsphase.

Köln–Bonn–Koblenz

84 Kilometer

Als Teil der linken Rheinstrecke gehört diese Verbindung zu den landschaftlich schönsten Bahnstrecken in Deutschland. Wenngleich mit dem Bau der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main eine neue Fernverkehrsverbindung geschaffen wurde, bleibt die Strecke ein wichtiger Bestandteil des Fernverkehrsnetzes. Darüber hinaus verkehren hier neben mehreren Regionalverkehrslinien vor allem viele Güterzüge und bringen die Strecke an ihre Kapazitätsgrenze. Für mehr Leistungsfähigkeit und weniger infrastrukturbedingte Störungen bündelt die DB deshalb während der Generalsanierung zahlreiche Erneuerungs- und Modernisierungsmaßnahmen. Details werden im weiteren Verlauf der Planungsphase erarbeitet.

Koblenz–Mainz

92 Kilometer

Im Korridor Koblenz–Mainz setzt sich die linke Rheinstrecke fort. Auch hier stehen während der Generalsanierung zahlreiche Arbeiten an, um infrastrukturbedingte Störungen zu reduzieren und die Strecke leistungsfähiger zu machen. Ziel ist darüber hinaus, dass bis zur Bundesgartenschau 2029 im Oberen Mittelrheintal alle Bahnhöfe und Verkehrsstationen modernisiert werden. Details erarbeitet die DB im weiteren Verlauf der Planungsphase.

Bebra–Fulda

69 Kilometer

Die Strecke zwischen Bebra und Fulda ist Teil des europäischen Korridors Skandinavien–Mittelmeer und heute bereits stark mit Güterverkehr in der Relation Norddeutsche Seehäfen–Süddeutschland sowie dem Fernverkehr in der Achse Frankfurt–Erfurt–Berlin ausgelastet. Zwischen Bebra und Fulda erfolgt im Rahmen der Generalsanierung unter anderem eine Sanierung des Oberbaus sowie die Modernisierung mehrerer Bahnhöfe. Weitere Details erarbeitet die DB im Verlauf der Planungsphase.

Würzburg–Nürnberg

95 Kilometer

Die Strecke ist eine bedeutende Achse für den Nah- und Fernverkehr auf der Schiene. Im Abschnitt von Würzburg nach Nürnberg überlagern sich dabei die in Richtung Österreich, Osteuropa und Balkan-Raum führenden Güterverkehre der Nord-Süd-Relation von den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven mit denen der West-Ost-Relation aus den Westhäfen sowie dem Rhein- und Ruhrgebiet. Gleiches gilt für den Fernverkehr. Zuletzt gab es 2023 umfangreiche Modernisierungsarbeiten an Gleisen, Weichen und Schwellen. Während der Generalsanierung bündelt die DB weitere Arbeiten und erneuert z.B. die Leit- und Sicherungstechnik.

2029

Hamburg–Hannover

189 Kilometer

Die Strecke ist von hoher Bedeutung sowohl für den innerdeutschen Personenverkehr als auch den internationalen Güterverkehr. 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. Mit der Generalsanierung sorgt die DB für die Modernisierung von Bahnhöfen, Gleisen, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik. Details erarbeitet die DB im Rahmen der weiteren Planung.

Bremen/Rotenburg-Wunstorf **129 Kilometer**

Auf der Strecke sind täglich tausende Pendler:innen auf dem Weg von Bremen nach Hannover unterwegs. Nah- und Fernverkehr sowie Güterzüge verkehren 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 setzt die DB deshalb verschiedene Maßnahmen um, um die Betriebsqualität zu verbessern. Zudem sollen die Bahnhöfe sowie die Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke erneuert werden.

Lehrte-Groß-Gleidingen **37 Kilometer**

Der Abschnitt Lehrte-Groß Gleidingen ist Teil der Verbindung von Hannover nach Braunschweig und liegt auf einer wichtigen Ost-West-Verbindung im nationalen Schienengüterverkehr. Den Streckenabschnitt befahren Züge im Mischverkehr – also Züge des Personenverkehrs und des Güterverkehrs. Die Güterzüge befördern unter anderem Stahl und Erz. Auf der Strecke müssen der Oberbau und das Stellwerk Groß Gleidingen erneuert werden. Mit der Modernisierung der alten Stellwerkstechnik wird dieser Abschnitt fit für die Zukunft.

Aachen-Köln **73 Kilometer**

Die Strecke Köln-Aachen ist Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln sowie London. Sie verknüpft bedeutende Wirtschaftsregionen und ist auch eine Hauptmagistrale im internationalen Güterverkehr. Den Bereich Aachen passieren täglich rund 260 Züge. Generalsanierung heißt hier: Ausrüstung für den digitalen Bahnbetrieb der Zukunft durch die Modernisierung von Stellwerken, zusätzliche Überholmöglichkeiten schaffen, Gleise und Weichen ersetzen und vier Brücken in Köln erneuern. Auch mehrere Bahnhöfe sollen modernisiert und aufgewertet werden.

Bebra-Erfurt **111 Kilometer**

Die Strecke ist Teil der Hauptverbindung zwischen Berlin, Leipzig, Fulda und Frankfurt/Main – also eine zentrale Achse für den Verkehr vom Rhein-Main-Gebiet bis nach Thüringen und Sachsen. Im Rahmen der Generalsanierung plant die DB zahlreiche Arbeiten, um die Strecke auch in Zukunft in einem leistungsfähigen Zustand zu erhalten. Dazu gehören Arbeiten an den Bahnübergängen, Gleisen und Weichen, Brücken, Oberleitungen sowie u.a. an den Bahnhöfen Eisenach und Gotha.



Forbach–Ludwigshafen

133 Kilometer

Der Streckenabschnitt ist Teil des Korridors Mannheim–Saarbrücken, der wichtigsten Bahnstrecke durch die Pfalz. Sie dient sowohl dem Nah- und Fern- als auch dem Güterverkehr und liegt auf der Magistrale Paris–Ostfrankreich–Süddeutschland. Für den Streckenabschnitt plant die DB ein speziell für dieses Streckenprofil angepasstes Sanierungs-, Aus-, Umbau- und Logistikkonzept. Zahlreiche Arbeiten sollen gebündelt werden, darunter die Sanierung der Festen Fahrbahn und die Erneuerung des Kreuzungsbauwerks in Saarbrücken Hauptbahnhof. Außerdem entsteht der neue Haltepunkt Saarbrücken Saarbaser und eine Vielzahl von Bahnhöfen wird modernisiert. Aufgrund der Lage, teilweise im Pfälzer Wald, sind die Arbeiten insbesondere im Hinblick auf Bauabläufe und Baustellenlogistik außerordentlich komplex.

Stuttgart–Ulm

90 Kilometer

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 im Dezember 2022 die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm 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 legt die DB den Fokus auf die Erneuerung der Oberleitungsanlage. Weitere Details erarbeitet die DB im Verlauf der Planungsphase.

2030

Bremen–Osnabrück

117 Kilometer

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 die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik. Weitere Details erarbeitet die DB im Verlauf der Planungsphase.

Osnabrück–Münster

50 Kilometer

Auch diesen Abschnitt der Verkehrsachse von den skandinavischen Staaten über das Ruhrgebiet in die Beneluxstaaten unterzieht die DB einer Generalsanierung. Dabei wird eine Vielzahl von Arbeiten zur Verbesserung der Infrastruktur gebündelt – für eine weniger störanfällige und leistungsfähige Strecke. Zudem modernisiert die DB auch mehrere Bahnhöfe, um das Kundenerlebnis zu verbessern.

Münster–Recklinghausen

60 Kilometer

Die Strecke ist Teil der wichtigen Verbindung zwischen dem westlichen Ruhrgebiet und Hamburg im Personen- und Güterverkehr und gilt bereits heute als überlasteter Schienenweg. Hier verkehren nicht nur Personenzüge, sondern auch viele Güterzüge im sogenannten Seehafen-Hinterland-Verkehr zwischen Bremen/Hamburg und dem Westen und Süden Deutschlands. Während der Generalsanierung wird die DB zahlreiche Arbeiten



bündeln, um die Infrastruktur deutlich leistungsfähiger zu machen und Bahnhöfe zu modernisieren.

Minden–Wunstorf

42 Kilometer

Dieser Streckenabschnitt liegt auf der Hauptachse für den Fern- und Güterverkehr zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet. Pro Richtung verkehren hier bereits heute täglich bis zu 170 Züge, von denen einige mit 200 km/h unterwegs sind. Während der Generalsanierung plant die DB unter anderem die Modernisierung der Bahnhöfe und die komplette Erneuerung der Stellwerkstechnik. Hierfür sind umfangreiche Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.

Weddel–Magdeburg

78 Kilometer

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 verkehren hier Intercity- und Regionalzüge. Während der geplanten Generalsanierung sorgt die DB vor allem für mehr Flexibilität auf dieser Strecke und ergänzt Überholmöglichkeiten für Züge. Darüber hinaus wird die DB ausgewählte Verkehrsstationen modernisieren.

Kassel–Friedberg

130 Kilometer

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

Würzburg–Ansbach–Treuchtlingen

170 Kilometer

Die Bahnstrecke hat vor allem für den Güterverkehr eine zentrale Bedeutung. Nahezu alle Züge von Würzburg in Richtung München verkehren über diesen Abschnitt. Aufgrund der hohen Auslastung haben infrastrukturbedingte Störungen hier besonders massive Auswirkungen. Deshalb bündelt die DB während der Generalsanierung u.a. umfangreiche Erneuerungsarbeiten an der Oberleitung. Außerdem ist die Modernisierung der Bahnhöfe geplant. Weitere Details werden im Rahmen der Planungsphase erarbeitet.

Mannheim–Karlsruhe

75 Kilometer

Der Streckenabschnitt liegt auf dem Korridor von Mannheim nach 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 verkehren auf dieser Strecke. Die DB plant während der Generalsanierung ein angepasstes Sanierungs-



Aus- und Umbaukonzept. Auch die Bahnhöfe werden betrachtet. Weitere Details erarbeitet die DB im Verlauf der Planungsphase.

**Ulm–Augsburg
92 Kilometer**

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