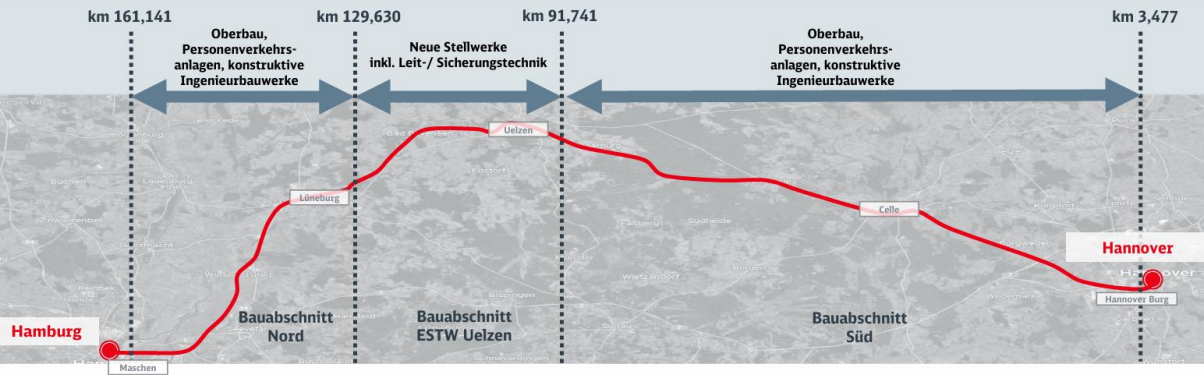


Qualitätsoffensive 2026 Hamburg – Hannover

Um die Bauzeit effizient zu nutzen, arbeitet die DB InfraGO parallel in drei Bauabschnitten.



Hinweise

- Im Bauabschnitt ESTW (Elektronisches Stellwerk) Uelzen finden keine Oberbauarbeiten statt.

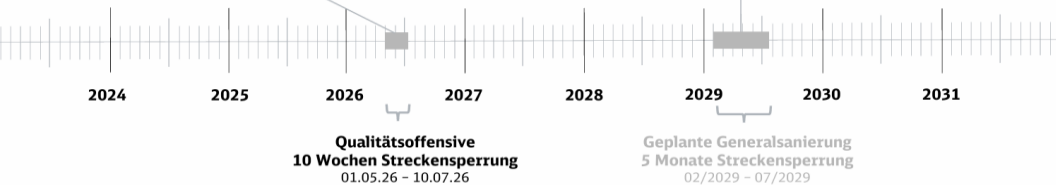
DB InfraGO AG | Korridorsanierung Hamburg-Hannover | Vorstellung/Austausch mit Tennet | 29. Januar 2025

Bahnstrecke Hamburg – Hannover: Qualitätsoffensive 2026 und Generalsanierung 2029

- Maßnahmenumfang 2026 (aktueller Arbeitsstand):**
- Erneuerung ca. 100 km Gleis (Oberbau)
 - Erneuerung ca. 70 Weichen
 - Sanierung ca. 15 konstruktive Ingenieurbauwerke
 - Modernisierung vsrl. 4 Personenverkehrsanlagen (Stelle, Suderburg, Großburgwedel, Langenhagen-Mitte)
 - Neue Stellwerke: Achse Lüneburg - Uelzen

Derzeitig Untersuchung des Maßnahmenumfangs (Machbarkeitsstudie) für Generalsanierung 2029

- Maßnahmenumfang 2029 (aktueller Arbeitsstand):**
- Oberbau
 - Weichen
 - Lärmschutzwände
 - Konstruktive Ingenieurbauwerke
 - Personenverkehrsanlagen
 - ETCS (Zugbeeinflussungssystem)
 - XXL-Anteile

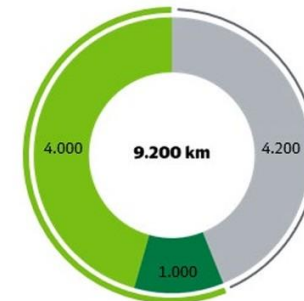


DB InfraGO AG | Korridorsanierung Hamburg-Hannover | 10. März 2025 | Lüneburg

Generalsanierung von über 4.000 Streckenkilometern



Zukünftiges Hochleistungsnetz
[in Strecken-Km]



Legend:
■ Generalsanierung
■ Guter Zustand
■ Instandhaltung

Gemäß in BSWAG genannter Strecken

DB InfraGO AG | Korridorsanierung Hamburg-Hannover | 10. März 2025 | Lüneburg

Geplante Generalsanierungen in Norddeutschland



DB InfraGO AG | Korridor Hamburg-Hannover | 10. März 2025 | Lüneburg

Abschnitt	Nr
Hamburg-Berlin	02
Lehrte-Berlin	11
Bremen-Bremerhaven	12
Lübeck-Hamburg	15
Hamburg-Bremen	16
Uelzen-Stendal	21
Nordstemmen-Göttingen	23
Lehrte-Groß-Gleidingen	25
Hamburg-Hannover	26
Bremen/Rotenburg-Wunstorf	28
Weddel-Magdeburg	32
Bremen-Osnabrück	33
Osnabrück-Münster	34
Minden-Wunstorf	38
Flensburg-Hamburg	41

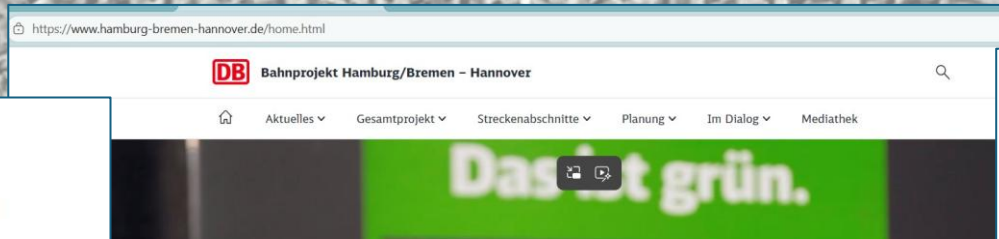
Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards erhöhen die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden





Bewertungsmatrix zum Variantenvergleich im Projektabschnitt Hannover – Hamburg

Vier Streckenverläufe zwischen Hannover und Hamburg wären grundsätzlich möglich. Wir haben diese Streckenverläufe miteinander verglichen, anhand vieler einzelner Kriterien. Die Bewertungsmatrix stellt die Ergebnisse der vier Varianten einander gegenüber. Das ist die Grundlage für den Variantenvergleich im Projektabschnitt Hannover – Hamburg.

Das **Institut für Verkehrsweisen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE)** an der Technischen Universität Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig hat die zugrundeliegende Methodik überprüft. Außerdem wurde mit wissenschaftlicher Unterstützung des IVE ein Handbuch-Leitfaden erstellt, um die Anwendung und Lesart der Bewertungsmatrix zu erläutern. **Beides – das Handbuch und die Stellungnahme – können Sie hier herunterladen.**

	Vorzugsvariante Hannover–Hamburg		Nicht zielführende Varianten	
	Bestandstrecke im Rahmen der Bestandslinie	Bestandstrecke im Rahmen der Bestandslinie	Bestandstrecke im Rahmen der Bestandslinie	Bestandstrecke im Rahmen der Bestandslinie
Betriebliche und verkehrliche Ziele				
Verfahrensgeschwindigkeit	ja	ja	ja	ja
Bestandstrecke	ja	ja	ja	ja
Nachweise	ja	ja	ja	ja
Volkwirtschaft				
Nutzen-Güterverkehr (NGV)	1,00	0,88	0,38	VL < 0,20
Betriebskosten				
Mitarbeiterbeschäftigung – Bestandslinie (in %)	100,000	129,700	214,000	290,000
Gehaltsaufwendungen (in %)	1,0	VL 20	VL 50	100
Schaffensleistungen (in %)	14,500	13,800	15,500	16,600
Reparaturleistungen (in %)	900	500	2,500	2,500
Raumordnung und Umwelt				
Vorrangigkeit Personalfunktion (in %)	340,000	4,212,400	22,300	677,300
Vorrangigkeit Natur (in %)	71,800	80,000	218,700	215,400
Vorrangigkeit Landwirtschaft (in %)	71,800	1,486,100	1,398,300	407,400
Durchschneidung FFN-Gebiete (in %)	1,800	1,750	8,800	1,600
Naturschutzgebiete (in %)	5,800	24,000	75,800	131,900
Vorrangigkeit Trinkwasserversorgung (in %)	1,106,800	1,174,900	1,974,100	1,629,600
Vorrangigkeit Erholung (in %)	2,056,300	4,293,400	2,384,000	1,087,700
Belastung mit sehr hoher Belastung (in %)	1,76,700	228,600	271,000	210,800

1.1. Der Deutschlandtakt: Öfter. Schneller. Überall.

Die Bundesregierung hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt. Erstens: Bis 2030 sollen doppelt so viele Fahrgäste wie im Vergleich zu 2019 sicher und umweltfreundlich an ihr Ziel gebracht werden. Zum Vergleich: Damals



waren es 151 Millionen Fahrgäste im Schienenfernverkehr und 2,77 Milliarden im Nahverkehr. Zweitens: den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent zu steigern.

Ein entscheidend

1.4. Verkehrliche Ziele – von regional bis international

Von der S-Bahn in Hannover über den Fernverkehrszug von Berlin über Hannover nach Amsterdam bis hin zum Güterzug in Wolfsburg – der Deutschlandtakt ist ein Gesamtkonzept für den Schienenverkehr im gesamten Bundesgebiet. Alle Strecken und Angebote im Nah-, Fern- und Güterverkehr werden in die Planung einbezogen. Damit stärkt der Deutschlandtakt die Rolle der Schiene durch eine verbesserte Angebotsqualität.

Als grundlegendes Konzept setzt der Deutsche Takt die Rolle der Schiene durch eine verbesserte Angebotsqualität.

1.5. Die Partner des Deutschlandtakts

Der Deutschlandtakt ist ein Gemeinschaftsprojekt vieler Beteiligten. Im Zielfahrplan werden die verkehrlichen Anforderungen gebündelt. Die Koordination und Verantwortung liegen beim Bund. Darüber hinaus haben viele Akteure gemeinsam am Konzept gefeilt. So haben unabhängige Gutachter den Zielfahrplan in intensiver Abstimmung über mehrere Gutachterentwürfe entwickelt. Beteiligt waren unter anderem die Länder, Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Infrastrukturbetreiber und Verbände.

Das bedeutet: Der Zielfahrplan des Deutschlandtakts als strategisches Instrument der Infrastrukturplanung legt kein rechtlich verbindliches Bedienangebot fest. Für die spätere betriebliche Umsetzung, d. h. für den Zeitpunkt, zu dem die notwendige Infrastruktur vorhanden ist, sind die EVU und die regionalen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs entsprechend den rechtlichen Vorgaben für die betriebliche Umsetzung verantwortlich. Die Vergabe konkreter Trassen im Jahresfahrplan an die EVU ist im Eisenbahnregulierungsgesetz geregelt.

Die DB Netz AG hat bisher 24 Schienenwege als überlastet erklärt

Überlastete Schienenwege



Erklärung aus	Nr.	Strecke(n)	Abschnitt
Netzfahrplan 2008	1	2	Gerdauen (Mei) – Wittburg Hbf
	2	2	Fürth (Bay) Hbf – Bamberg
	3	3	Wittburg – Fürth (Bay) Hbf
Njpl 2009	4	4	Halle-Meerholz – Elda
	5	5	Offenburg – Albstadt-Göndelringen
	6	6	Albstadt-Göndelringen – Weil am Rhein
RV-Periode 2011-15	7	7	Niedoll – Westerland (SYK)
Njpl 2020	8	8	Hamburg-Hörburg – Hamburg-Rainweg
Njpl 2012	9	9	Leinfelden – Stiefen
Njpl 2021	10	10	Berlin-Spandau Ost – Neuen
Njpl 2013	11	11	Wunstorf – Malsfeld
Njpl 2014	12	12	Berliner Stadtbahn
Njpl 2015	13	13	Köln-Mitte – Duisburg Hbf – Dortmund Hbf (Rhein)
EWU 2015	14	14	Mannheim-Waldhof – Zaspeltalheim
Njpl 2017	15	15	Helm-Kalchauer – Remagen
Njpl 2018	16	16	Köln Hbf – Köln-Mitte
Njpl 2019 / EBWU	17	17	Visseum – Kaldenkirchen Gr
Njpl 2020	18	18	Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbe
Njpl 2020	19	19	Stollberg Hbf – Aachen West
Njpl 2021	20	20	Galenkierchen Hbf – Münster Hbf
Njpl 2021	21	21	Wusteraue – Rathenow
Njpl 2022	22	22	Halle-Trötha – Köthen
EWU	23	23	Darmstadt Hbf – Neu-Edingen (M) / Förschbach, Mar
EWU	24	24	F-Höchst – Mainz – Ludwigshafen, MZ-Bischheim



3.3. Aus- und Neubaustrecke Hamburg–Hannover u. a.

Für das überlastete Schienennetz zwischen Hamburg, Bremen und Hannover sind ebenfalls zusätzliche Kapazitäten notwendig, um das steigende Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren bewältigen zu können.

Das Verkehrsaufkommen auf der Schiene wird in dem beschriebenen Raum für das Jahr 2030 auf circa 108 Millionen Tonnen geschätzt. Bereits heute ist das Schienennetz dort überlastet, was bei der prognostizierten starken Zunahme des Verkehrsaufkommens die Notwendigkeit der Maßnahmen auf einer Länge von 400 Kilometern unterstreicht. Die hohe Belastung resultiert aus der Anbindung der norddeutschen Seehäfen und dem zunehmenden Güterverkehr, der Waren zu und von den Anlegestellen transportiert. Die Maßnahmen tragen dazu bei, die Engpässe zu beseitigen, mehr Kapazitäten für den stark frequentierten Güterverkehr sowie für den angestrebten Anwohlerverkehr zu schaffen und die Lieferzeiten – insbesondere auch bei Nachfahrten – zu verkürzen.

Auch die Regionen entlang des Korridors profitieren: So sieht der Zielfahrplan etwa eine zweistündlich verkehrende Fernverkehrslinie von München nach Hamburg vor, die systematisch auch in Celle, Uelzen und Lüneburg hält. Insgesamt ergeben sich im Fernverkehr zwischen Hamburg und Hannover bessere Anschlüsse und Fahrzeitverkürzungen, z. B. nach Süddeutschland, Nordrhein-Westfalen und in Richtung Skandinavien. Darüber hinaus trägt die weitere Entflechtung von schnellen und langsamen Verkehren zu mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei.

5. Ausblick: die nächsten Schritte zur Umsetzung

Aktuelle Verkehrsprognosen zeigen zunehmende Engpässe und hohe Belastungen im Schienennetz. Nachhaltige Lösungen sind gefragt, und zwar nicht nur, um der steigenden Nachfrage im Personennah- und -fernverkehr gerecht zu werden oder Reisende von der Schiene als Mobilitätsalternative zu überzeugen, sondern auch, um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs zu sichern.

Der Deutschlandtakt als vorliegendes Konzept ist ein branchenweit abgestimmter Zielzustand. Er dient als Kompass für die infrastrukturelle und angebotsseitige Weiterentwicklung des bundesweiten Schienennetzes.

Die weitere Planung und Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt liegt in der Verantwortung der politischen Entscheidungsträger. Diese Chancen gilt es zu nutzen, die Rahmenbedingungen dafür sind geschaffen.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
 Stabsstelle Deutschlandtakt
 Invalidenstraße 44
 D-10115 Berlin
 Telefon: +49 30 18 300-0
 www.deutschlandtakt.de



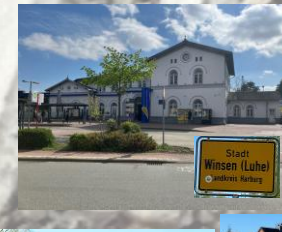


Die Bundesregierung **DB**

ESTW Uelzen – Neubau elektronisches Stellwerk
Umsetzung im Rahmen der **Qualitätsoffensive Hamburg - Hannover 2026**
Bauzeit 2025 - 2028



Gleis	Nummer	Verkehr
16	1	16
9	2	9
6	3	6
10	4	10
8	5	8
23	6	23
13	7	13
7	8	7
8	9	8
16	10	16



Bauherren: **DB InfraGO** DB InfraGO AG, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Nord Hammerbrookstr. 44, 20097 Hamburg

Projektleitung: **DB InfraGO** DB InfraGO AG, Infrastrukturprojekte Nord Lindemannallee 3, 30173 Hannover. Kontakt: hamburg-hannover@deutschebahn.com

Projektversicherung: **DVA** DVA Deutsche Versicherung AG, Martenstraße 1, 20097 Hamburg

Stellwerk: **SIEMENS** Siemens AG, Kiefholzweg 1, 91052 Erlangen

Verkehrsanlagen: **ARGE ES** ARGE Eisenbahnen für Zepfelwerke, Zepfelweg 1, 20097 Hamburg

Bauüberwachung: **EDB** EDB Eisenbahn Bauüberwachung, Horrenbergweg 1, 20097 Hamburg



JETZT REICHT'S! ZWEI GLEISE SIND GENUG!

Einmalige Gleise sind nicht mehr die Lösung für den steigenden Schienenverkehr. Einmalige Gleise sind nicht mehr die Lösung für den steigenden Schienenverkehr. Einmalige Gleise sind nicht mehr die Lösung für den steigenden Schienenverkehr.