



Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

für die im Zuge der Korridorsanierung München – Rosenheim als temporär überlastet erklärten Schienenwege

Feucht – Regensburg – Plattling – Passau (Strecken 5850, 5500, 5830)

München-Feldmoching – Landshut – Plattling (Strecken 5500, 5634)

Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing (Strecken 5600, 5723)

Holzkirchen – Rosenheim (Strecke 5622)

Tutzing – Mittenwald Gr (Strecke 5504)

DB InfraGO AG

Stand: 02.07.2026

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkungen	3
1.1 Inhalt eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)	3
1.2 Abgrenzung PEK	3
1.3 Sachstand und Gegenstand dieses PEK	4
2 Gründe der Überlastung	5
2.1 Generelle Vorgehensweise der DB InfraGO AG	5
2.2 Allgemeine Beschreibung der Infrastruktur	9
2.3 Angaben zum Betriebsprogramm außerhalb der Korridorsanierung	10
2.4 Angaben zum Betriebsprogramm während der Sperrung München – Rosenheim	17
2.5 Detektierte Engpässe	21
2.6 Fazit	22
3 Infrastrukturmaßnahmen	23
3.1 Infrastrukturmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken	23
4 Fahrplanmaßnahmen und vorgesehene Nutzungsvorgaben	25
4.1 Fahrplanmaßnahmen	25
4.2 Beabsichtigte Nutzungsvorgaben	29
5 Maßnahmenübersicht mit Kosten-Nutzen-Abschätzung und voraussichtliche Umsetzung	37
6 Verzeichnis der Abkürzungen	40
7 Abbildungsverzeichnis	41

1 Vorbemerkungen

1.1 Inhalt eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

Der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) beschreibt fahrplantechnische und infrastrukturelle Maßnahmen für als überlastet erklärte Schienenwege, um dort bestehende Kapazitätsengpässe insbesondere in einem kurz- bis mittelfristigen Zeitraum abzumildern. Überlastete Schienenwege sind gemäß § 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) Abschnitte, auf denen der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung nicht in „angemessenem Umfang“ entsprochen werden kann. Rechtliche Grundlage für den PEK bilden die § 1, 55, 58 und 59 ERegG. Der PEK betrachtet dabei die Aspekte der Kapazitätserhöhung. Regelungen für die operative Durchführung des Eisenbahnbetriebs (z.B. Betriebsdisposition) sind nicht Gegenstand eines PEK. Gleichwohl können fahrplantechnische Maßnahmen (z. B. Harmonisierung), die im täglichen Betrieb wirksam werden, zu Verbesserungen der Betriebsqualität beitragen und damit kapazitätssteigernd wirken.

Alle in einem PEK enthaltenen Angaben, insbesondere zu Verkehrsentwicklungen oder vorgesehenen fahrplantechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen, basieren immer auf dem zum Zeitpunkt seiner Erstellung bekannten Sachstand.

Aufgabe des PEK ist (gemäß § 59 Abs. 1 ERegG) eine Darstellung

- 1) der Gründe für die Überlastung,
- 2) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
- 3) den Schienenwegeausbau betreffende Beschränkungen und
- 4) die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte,
- 5) eine Kosten-Nutzen-Analyse der Maßnahmen und
- 6) ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

Die Umsetzung der im PEK enthaltenen Nutzungsvorgaben unterliegt der Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA). Die Realisierung von genannten Infrastrukturmaßnahmen durch die DB InfraGO AG ergibt sich nicht zwingend auf Grund ihrer Aufnahme in den PEK. Voraussetzung dafür ist vielmehr – neben der Durchführung gesetzlich vorgegebener Planungsprozedere – die Sicherstellung der Maßnahmenfinanzierung.

1.2 Abgrenzung PEK

Der vorliegende PEK beschreibt die fahrplantechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen, deren Realisierung zur Beseitigung der Ursachen dienen kann, die zur Überlastungserklärung des hier betrachteten Schienenweges geführt haben. Den abgeleiteten Maßnahmen und deren Auswirkungen auf den jeweiligen Bereich des als überlastet erklärten Schienenwegs liegen individuelle Prüfungen zugrunde. Die DB InfraGO AG verfolgt das Ziel einer besseren Nutzung der Schieneninfrastruktur. Hieraus können sowohl die Möglichkeit für zusätzliche Verkehre als auch Qualitätssteigerungen in der betrieblichen Durchführung resultieren.

Gegenstand der Untersuchungen sind stets die als überlastet erklärten Schienenwege. Darüber hinaus können auch fahrplantechnische und infrastrukturelle Maßnahmenplanungen für angrenzende Strecken sowie Verkehrsanlagen einbezogen werden, wenn sich daraus eine Kapazitätssteigerung für die als überlastet erklärten Schienenwege ergeben könnte.

Mögliche fahrplantechnische Maßnahmen müssen die bestehenden verkehrsartspezifischen Zwänge und die Interessen der EVU in angemessener Form berücksichtigen.

1.3 Sachstand und Gegenstand dieses PEK

Die DB InfraGO AG hat am 16.12.2025 die Schienenwegabschnitte

- Feucht – Regensburg Hbf (Strecke 5850)
- Regensburg Hbf – Obertraubling (Strecke 5500)
- Obertraubling – Passau (Strecke 5830)
- München-Feldmoching – Landshut (Strecke 5500)
- Landshut – Plattling (Strecke 5634)
- Markt Schwaben – Mühldorf (Strecke 5600)
- Mühldorf – Freilassing (Strecke 5723)
- Holzkirchen – Rosenheim (Strecke 5622)
- Tutzing – Mittenwald Gr (Strecke 5504)

gegenüber dem EBA und der BNetzA für temporär überlastet erklärt (TÜLS). Die temporäre Überlastung gilt für den mehrmonatigen Zeitraum der Korridorsanierung der Strecke München – Rosenheim im Zeitraum vom 25.02. bis 21.04.2028. Zum Zeitpunkt der Deklaration war der Zeitraum vom 07.01. bis 23.06.2028 aktuell. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen wurde der Zeitraum für das Jahr 2028 eingekürzt. Eine zweite Etappe der Sanierung erfolgt im ersten Halbjahr 2031. Die Korridorsanierung München – Rosenheim umfasst dabei den Abschnitt München-Waldtrudering – Rosenheim.

Diese Überlastungserklärung hatte die DB InfraGO AG in ihrem Internetauftritt kommuniziert und dort auf das weitere Verfahren (Erstellung einer Kapazitätsanalyse und anschließend Erarbeitung eines PEK) hingewiesen.

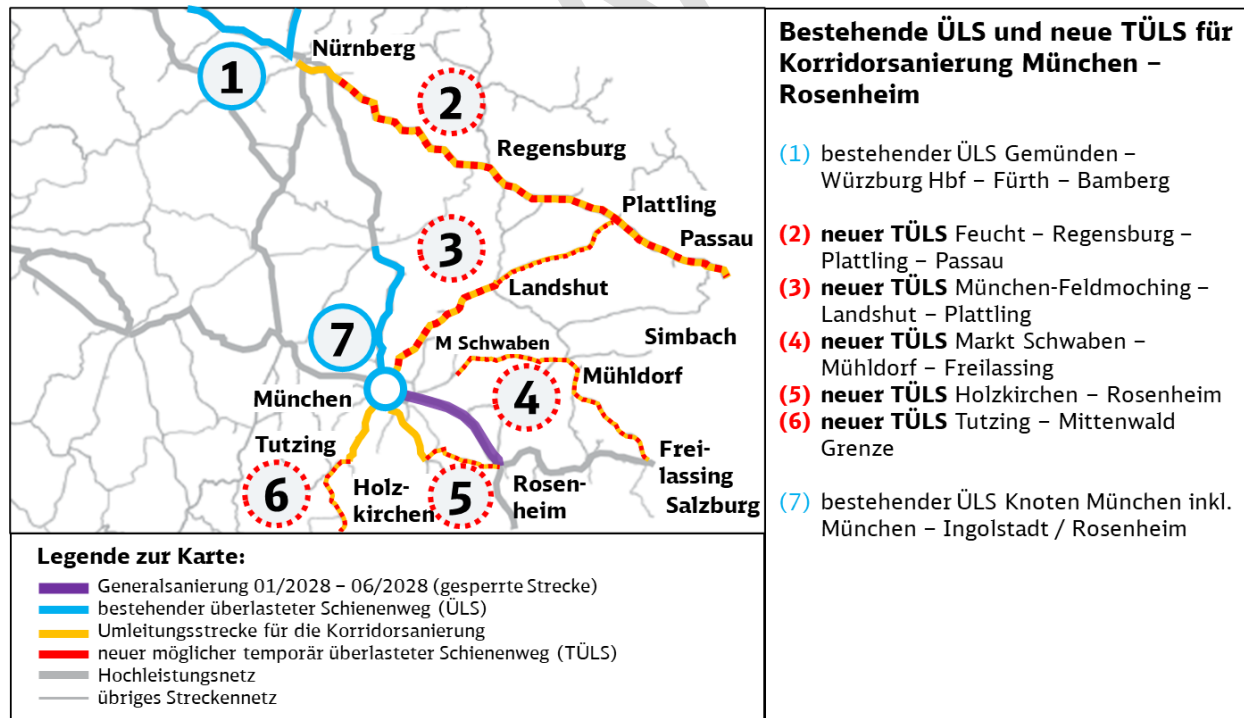


Abbildung 1: TüLS im Zuge der Korridorsanierung München - Rosenheim

2 Gründe der Überlastung

2.1 Generelle Vorgehensweise der DB InfraGO AG

In der folgenden Abbildung 2 sind die einzelnen Prozessschritte vom Erkennen möglicher überlasteter Schienenwege bis zur Erstellung des PEK dargestellt.

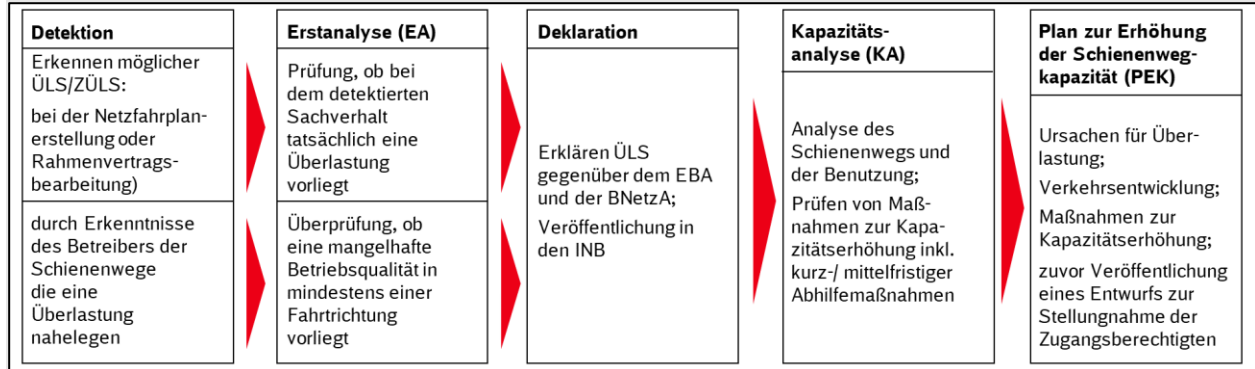


Abbildung 2: Prozesse im Zusammenhang mit überlasteten Schienenwegen

Grundlage für die Überlastungserklärung der Streckenabschnitte bilden Auswertungen zur prognostizierten Auslastung und erwarteten mangelhaften Betriebsqualität im Zuge der Korridorsanierung der Strecke München – Rosenheim im Zeitraum vom 25.02. bis 21.04.2028. Durch den zu erwartenden Umleitungsverkehr ergeben sich Auslastungen im Bereich der mangelhaften Betriebsqualität, die auf einen temporären überlasteten Schienenweg hindeuten.

Die Auslastung eines Streckenabschnitts ergibt sich aus dem Quotienten aus der Anzahl verkehrender Züge durch die Nennleistung (Leistungsfähigkeit der Strecke). Die Nennleistung eines Streckenabschnitts gibt die Anzahl von Zügen an, bei der ein wirtschaftlich optimaler Eisenbahnbetrieb möglich ist. Bei höheren Zugzahlen ist mit Einbußen in der Betriebsqualität zu rechnen (Verspätungszuwächse). Je nachdem, wie stark die Zugzahl die Nennleistung übersteigt, liegt eine risikobehaftete oder auch mangelhafte Betriebsqualität vor.

Als Umleitungsverkehre sind vom Gesamtverkehr der gesperrten Strecke Verkehre aller die Verkehrsarten angenommen worden.

Von dem umzuleitenden Potenzial muss ein Großteil der Züge auf die Umleitungsstrecken über Landshut und Plattling, sowie über Holzkirchen geroutet worden (siehe Abbildung 3 und 4). Aber auch die Strecken über Mühldorf und Tutzing sind Umleitungswege.

Die Auslastungen der Abschnitte entlang der beiden Umleitungsstrecken liegen für den Zeitraum der Sperrung durch die zu erwartenden umgeleiteten Züge über dem Grenzwert zur mangelhaften Betriebsqualität.

Trassenkonflikte und entsprechende Ablehnungen sind auf diesen Abschnitten zu erwarten. Die Abschnitte sind daher in Abstimmung mit EBA und BNetzA für temporär überlastet erklärt worden.

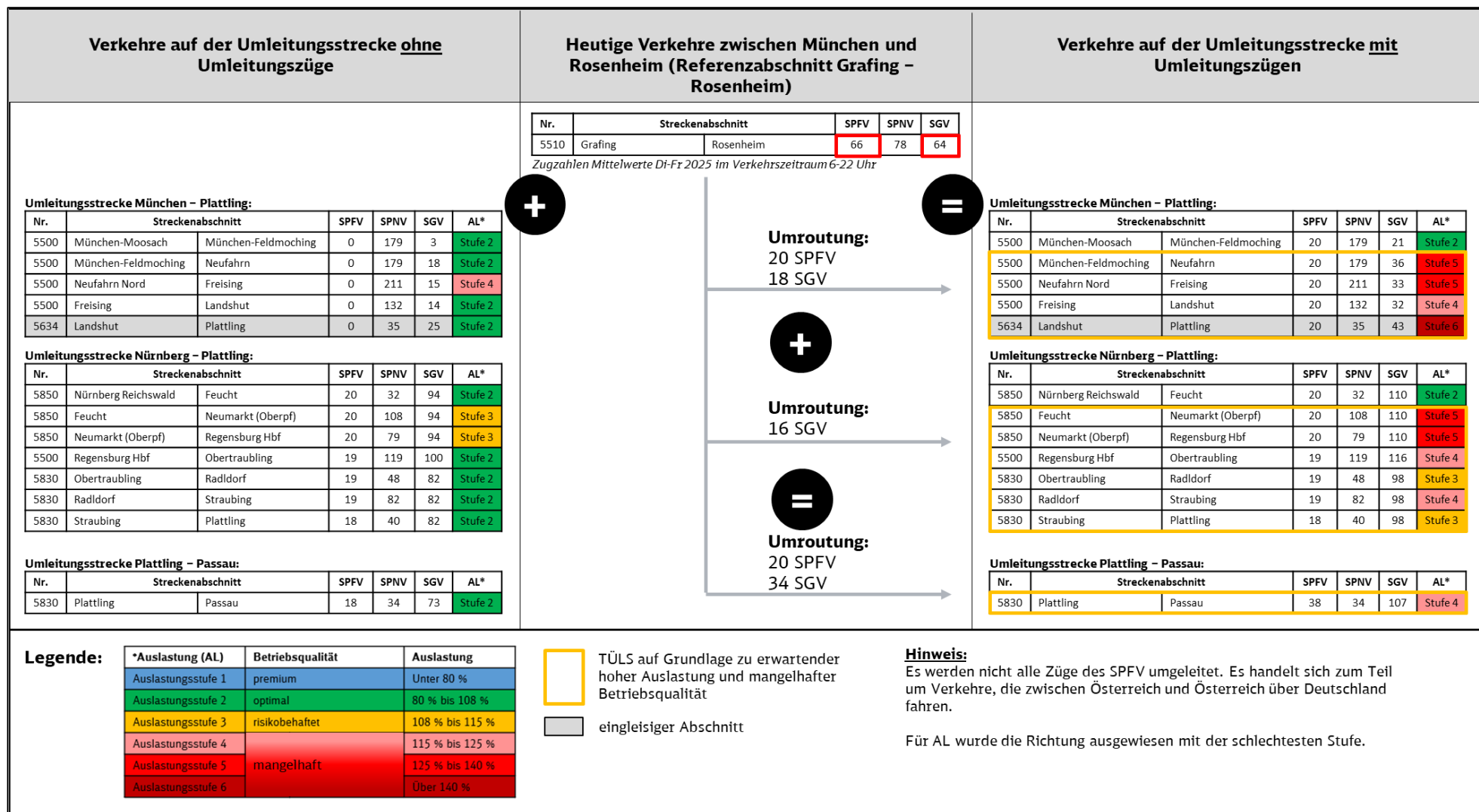


Abbildung 3: Prognostizierte Auslastungen mit Umleitungsverkehren auf den TÜLS über Plattling (6-22 Uhr)

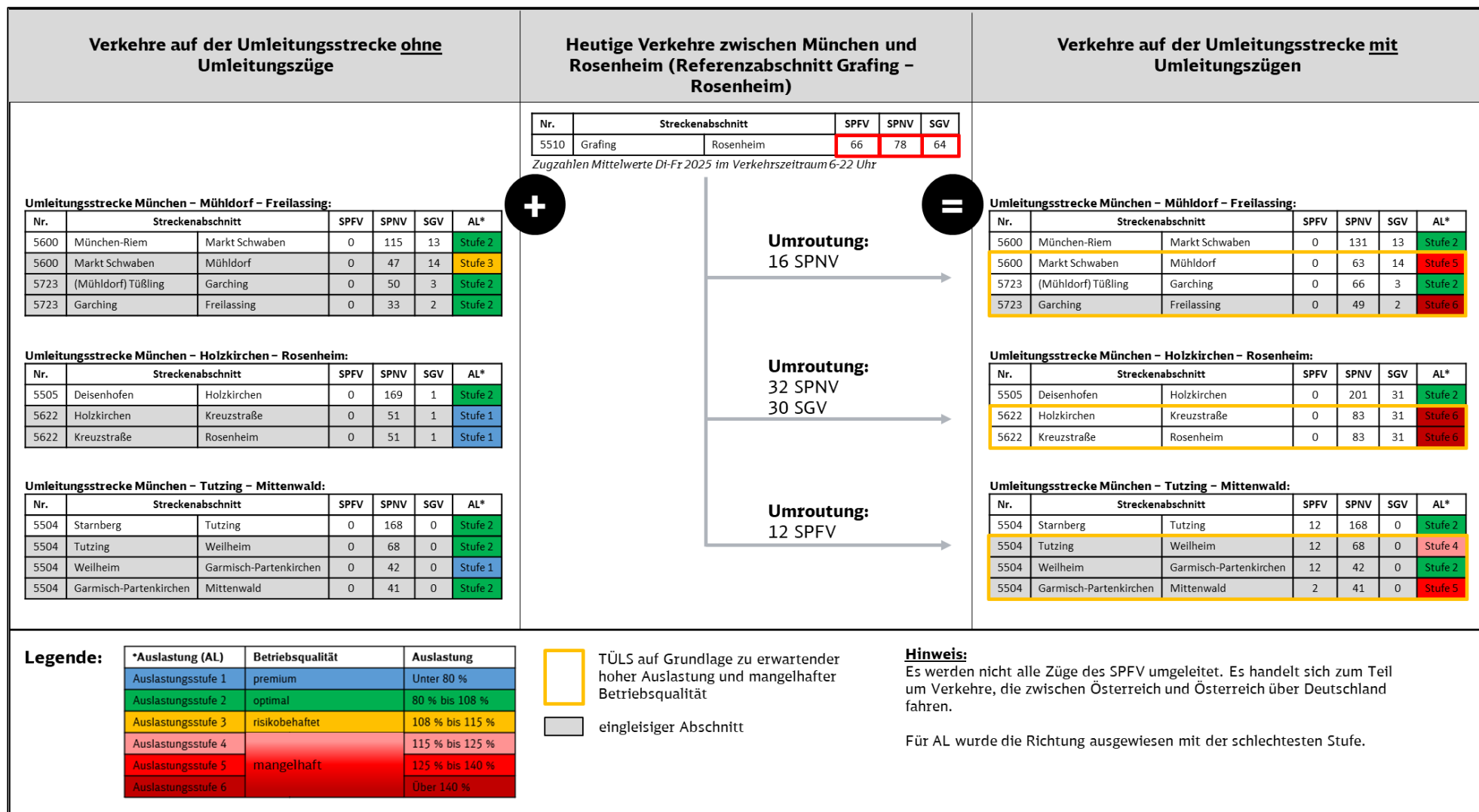


Abbildung 4: Prognostizierte Auslastungen mit Umleitungsverkehren auf den TÜLS über Mühldorf, Holzkirchen und Garmisch-Partenkirchen (6-22 Uhr)

Die DB InfraGO AG hat im Rahmen der Kapazitätsanalyse nach § 58 ERegG kapazitätsbestimmende Faktoren sowie die Engpässe ermittelt, welche zu der Überlastungserklärung geführt haben. Die Ermittlungen wurden mit analytischen, konstruktiven und simulativen IT-Verfahren durchgeführt. Die Inhalte der Kapazitätsanalyse befinden sich in den Kapiteln 2 (Gründe der Überlastung), 3 (Infrastrukturmaßnahmen) und 4 (Fahrplanmaßnahmen und Nutzungsvorgaben).

Dabei wurden das Betriebsprogramm aus 2026 sowie die aktuelle Infrastruktur berücksichtigt. Im PEK werden darüber hinaus die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten prognostizierten Änderungen der Verkehre betrachtet.

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse hat die DB InfraGO AG Nutzungsvorgaben (siehe Kapitel 4) bzw. infrastrukturelle Lösungsansätze entwickelt (siehe Kapitel 3). Diese wurden sowohl isoliert als auch im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen betrachtet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Kapazität bewertet.

2.2 Allgemeine Beschreibung der Infrastruktur

Die temporär überlasteten Schienenwege sind Teil wichtiger Verbindungen zwischen Deutschland und Österreich im Personen- und Güterverkehr.

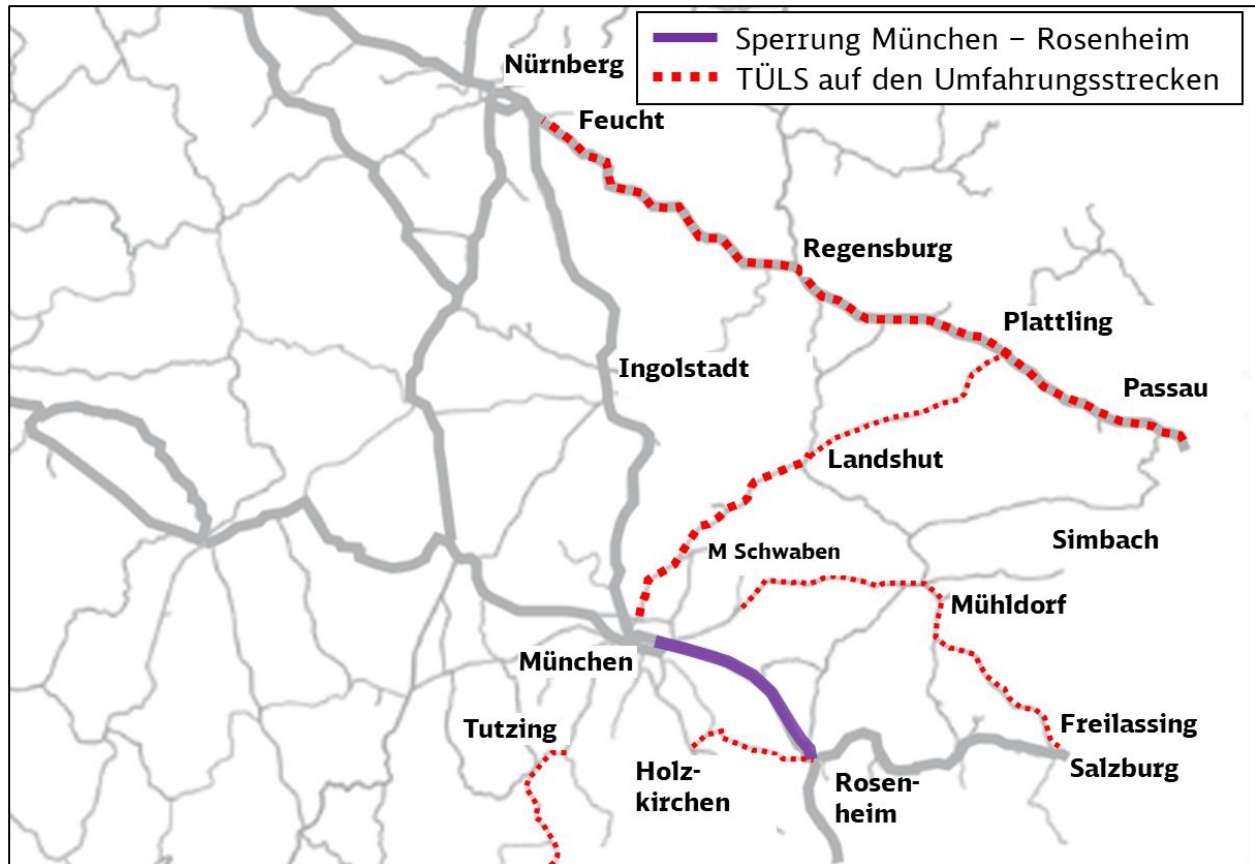


Abbildung 5: Lage der als temporär überlastet erklärten Schienenwege (TÜLS) im Streckennetz

Umfahrungsstrecken über Regensburg:

Der TÜLS Feucht – Plattling – Passau (Strecken 5850, 5500 und 5830) ist durchgängig zweigleisig und elektrifiziert. In Regensburg verzweigen Strecken in Richtung Ingolstadt (5851) und Hof (5860). In Obertraubling zweigt die Strecke in Richtung München ab (niveaugleich). Im weiteren Verlauf fädelt Strecken aus Neufahrn (Niederbayern) in Radldorf ein und nach Bogen in Straubing aus. Im Eisenbahnknoten Plattling fädelt die TÜLS-Strecke aus Landshut (5634) ein, die sich in Richtung Deggendorf fortsetzt. In Passau Gbf fädelt Strecken aus Freyung (5840) und Mühldorf (5832) ein. Von Passau führt die Hauptstrecke nach Österreich in Richtung Wels.

Umfahrungsstrecken über Landshut:

Der TÜLS München-Feldmoching – Plattling (Strecken 5500 und 5634) ist bis Landshut zweigleisig. Die Strecke Landshut – Plattling ist eingleisig. Die Abschnitte sind elektrifiziert. In München-Feldmoching fädelt die Strecke von München Rbf (5566) ein. In Neufahrn fädelt die Strecke zum Flughafen niveaufrei aus, in Neufahrn Nord vom Flughafen niveaufrei ein. In Landshut bestehen Verzweigungen nach Regensburg (5500) und Mühldorf (5720). Die eingleisige TÜLS-Strecke 5634 (Landshut – Plattling) fädelt in Plattling in die Strecke Obertraubling – Passau (5830) ein.

Umfahrungsstrecken über Mühldorf:

Die TÜLS-Strecken Markt Schwaben – Mühldorf und Mühldorf – Freilassing sind größtenteils eingleisig und nicht elektrifiziert. Eine Zweigleisigkeit besteht im Abschnitt Ampfing – Mühldorf – Tüßling. Sämtliche Streckenverzweigungen in Mühldorf, Tüßling und Garching sowie die Einbindungen in Markt Schwaben und Freilassing sind niveaugleich.

Umfahrungsstrecke über Holzkirchen:

Die TÜLS-Strecke Holzkirchen – Kreuzstraße – Rosenheim ist eingleisig und elektrifiziert. Sämtliche Streckenverzweigungen in Holzkirchen, Kreuzstraße und Rosenheim sind niveaugleich.

Umfahrungsstrecke über Tutzing:

Die TÜLS-Strecke Tutzing – Murnau – Garmisch-Partenkirchen ist eingleisig und elektrifiziert. Sämtliche Streckenverzweigungen in Weilheim, Murnau und Garmisch-Partenkirchen sind niveaugleich.

2.3 Angaben zum Betriebsprogramm außerhalb der Korridorsanierung

Die als (temporär) überlastet erklärten Streckenabschnitte werden von allen drei Verkehrsarten genutzt. Die dargestellten Zugzahlen stammen aus dem Januar 2026.

2.3.1 Linienführung des Schienenpersonenverkehrs im Fahrplan 2026

Je Umfahrungsstrecke wird das Betriebsprogramm des Normalzustands in Form von Linien und Taktung beschrieben.

Umfahrungsstrecken über Regensburg:

Den TÜLS Feucht – Plattling – Passau (Strecken 5850, 5500 und 5830) befahren sowohl Züge des SPNV als auch SPFV.

SPFV verkehrt im gesamten Abschnitt Feucht – Regensburg – Plattling – Passau. Zuzüglich zur zweistündlichen Linie 01/91 (Hamburg – Dortmund – Passau – Wien) verkehren einzelne Zugpaare der Relation Hamburg – Berlin – Nürnberg – Wien.

Im SPNV bestehen je Teilabschnitt unterschiedliche Betriebsprogramme:

Feucht – Regensburg:

- RE 22 (Nürnberg – Regensburg – Flughafen München) / RE 50 (Nürnberg – Plattling): 60 min-Takt
- S 3 (Nürnberg – Neumarkt): 20/40 min-Takt (HVZ 20 min-Takt)
- RB 51 (Neumarkt – Regensburg): 60 min-Takt (HVZ-Zusatzzüge)

Regensburg – Obertraubling:

- RE 22 (Nürnberg – Regensburg – Flughafen München): 60 min-Takt
- RE 50 (Nürnberg – Plattling) / RB 17 (Ingolstadt – Plattling): 60 min-Takt
- RE 2 (Hof – Regensburg – München) / RE 25 (Prag – Regensburg – München): 60 min-Takt

Obertraubling – Plattling:

- RE 50 (Nürnberg – Plattling) / RB 17 (Ingolstadt – Plattling): 60 min-Takt
- RB 32 (Neufahrn (Niederbayern) – Radldorf – Straubing – Bogen): 60 min-Takt

Plattling – Passau:

- RE 3 (München – Landshut – Plattling – Passau): 60 min-Takt

Umfahrungsstrecken über Landshut:

Auf der Relation München – Landshut – Plattling besteht das dichteste Angebot im Abschnitt Neufahrn – Freising. Neben der S-Bahn im 20 min-Takt verkehren je Stunde mind. 3 weitere Züge je Stunde und Richtung.

Freising - Landshut:

- RE 2 (Hof - Regensburg - München) / RE 25 (Prag - Regensburg - München): 60 min-Takt
- RE 22 (Nürnberg - Regensburg - Flughafen München): 60 min-Takt
- RE 3 (München - Landshut - Plattling - Passau): 60 min-Takt
- RB 33 (Freising - Landshut): 60 min-Takt (HVZ-Zusatzzüge)

Landshut-Plattling:

- RE 3 (München - Landshut - Plattling - Passau): 60 min-Takt

Umfahrungsstrecken über Mühldorf:

Auf dem Abschnitt Markt Schwaben - Mühldorf besteht ein Stundentakt mit zusätzlichen Zügen in der HVZ. Südlich von Mühldorf verkehren bis Tüßling je nach Stunde 2 bis 3 Züge je Stunde und Richtung, im eingleisigen Abschnitt zwischen Tüßling und Garching 1 bis 2 Züge je Stunde und Richtung. Weiter in Richtung Freilassing ist es ein Zug je Stunde und Richtung.

Markt Schwaben - Mühldorf:

- RB 40 (München - Mühldorf): 60 min-Takt
- RE 4 (München - Mühldorf - Simbach): mehrere Zugpaare in HVZ

Garching - Freilassing:

- RB 45 (Mühldorf - Salzburg): 60 min-Takt

Umfahrungsstrecke über Holzkirchen:

Holzkirchen - Rosenheim:

- RB 58 (München / Holzkirchen - Rosenheim): 60 min-Takt mit HVZ-Verdichtung auf 30 min-Takt

Umfahrungsstrecke über Tutzing:

Tutzing - Weilheim - Mittenwald:

- RB 6 / 60 (München - Weilheim - Garmisch - Mittenwald / Reutte in Tirol): 60 min-Takt
- RB 65 (München - Weilheim): 60 min-Takt

2.3.2 Schienengüterverkehr

Auf den TÜLS-Abschnitten verkehren mitunter bereits im Normalfall viele Güterzüge. Dies gilt vor allem für die Abschnitte Feucht - Plattling - Passau und Landshut - Plattling. Die Strecken Plattling - Passau dient Güterzügen von und zu Zielen im Ausland (Süd- und Südosteuropa). Die Strecke Landshut - Plattling dient der Versorgung der BMW-Standorte in Dingolfing.

Die Strecken um Mühldorf werden vor allem von Güterzügen befahren zur Versorgung des bayerischen Chemiedreiecks. Umso wichtiger ist die Schaffung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr auf den Umleitungsstrecken zur Aufrechterhaltung der wirtschaftlich wichtigen Güterverkehrsströme.

Die Holzkirchner Strecke wird im Normalfall von nur wenigen Güterzügen befahren, die der örtlichen Bedienung zuzuordnen sind.

2.3.3 Darstellung der Zugzahlen

Für die Zugzahlen wurde der Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) ausgewertet. In der nachfolgenden Abbildung 6 ist die Verteilung der Belastung entlang der TÜLS (Abschnittsbelastung) im Tageszeitraum (6-22 Uhr) dargestellt.

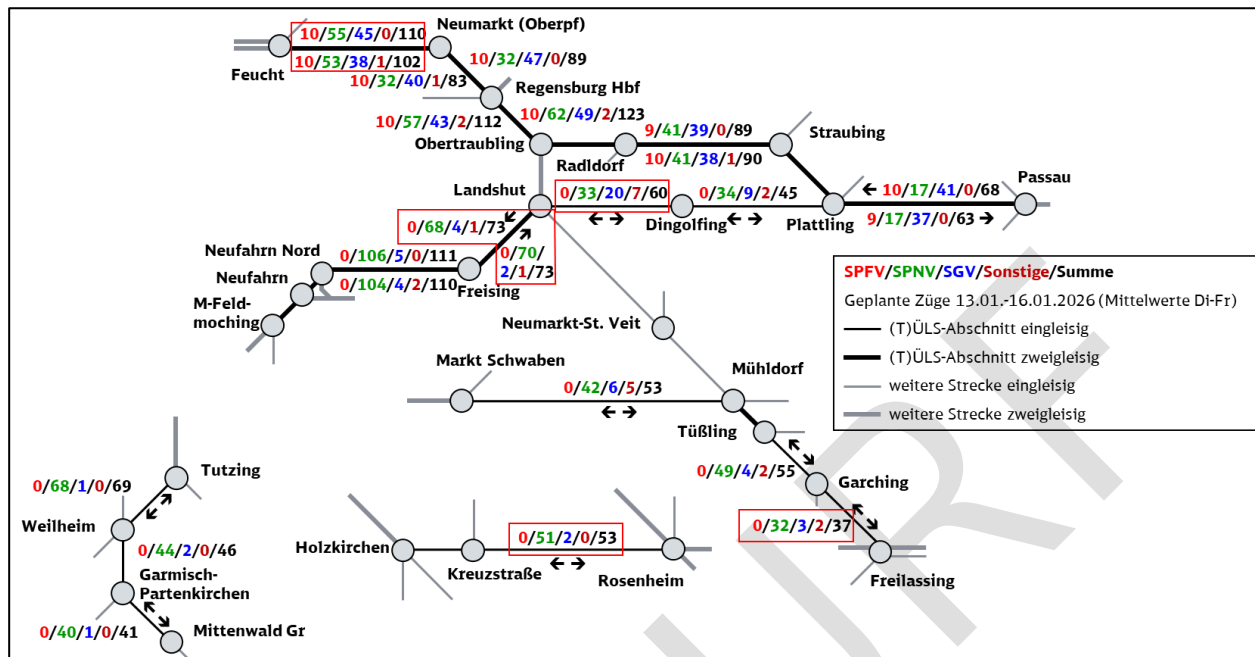


Abbildung 6: Abschnittsbezogene Zugzahlen nach Verkehrsarten Mittelwerte 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr)

Die Abbildung 6 zeigt die Zugbelastung der temporär überlasteten Abschnitte. Für die Abschnitte Feucht - Neumarkt (Oberpf), Freising - Landshut, Landshut - Plattling, Garching - Freilassing und Kreuzstraße - Rosenheim werden die Zugzahlen in den Tagesgängen näher betrachtet, bei denen nach Tages- und Nachtzeitraum unterschieden (6-22 Uhr bzw. 22-6 Uhr) wird.

Feucht – Neumarkt (Oberpf)

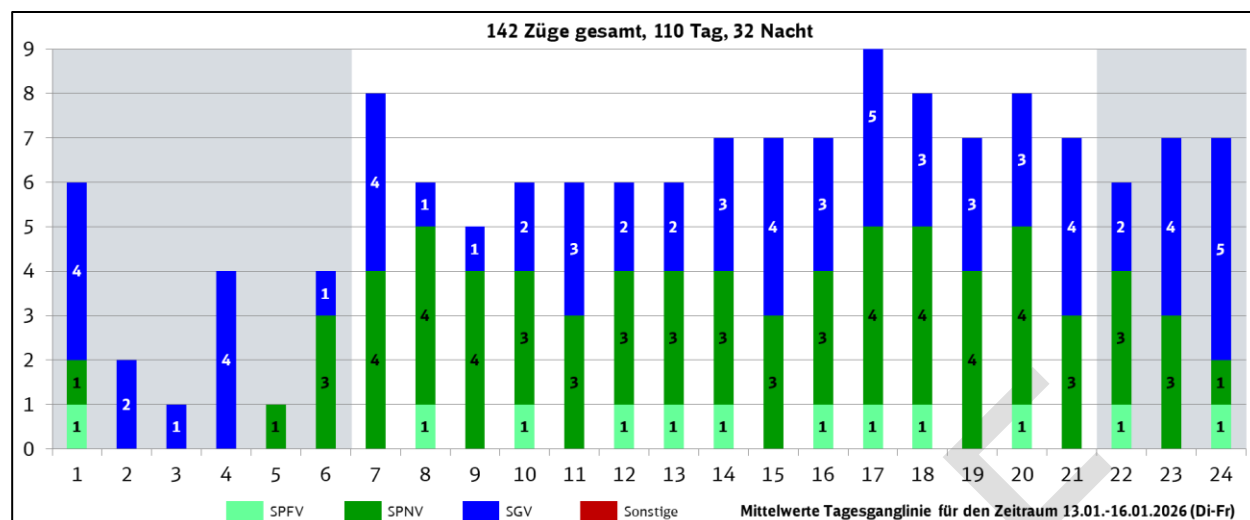


Abbildung 7: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Neumarkt nach Feucht (Süd-Nord)

Das Aufkommen des SPNV auf dem Abschnitt Feucht – Neumarkt (Oberpf) ist im Tageszeitraum relativ konstant. In der Hauptverkehrszeit verkehrt ein Zug zusätzlich. Im SPFV verkehren die Züge im Zweistundentakt zzgl. weiterer Einzelzüge. Güterzüge verkehren am Tag und in der Nacht. Am Tage sind es zumeist 1 bis 3 Züge in der Nacht bis zu 5 Züge,

Insgesamt beläuft sich die stündliche Zugzahl zumeist auf 6 bis 7 Züge. Einzelne Stunden weisen eine Belastung von bis zu 8 oder 9 Zügen aus.

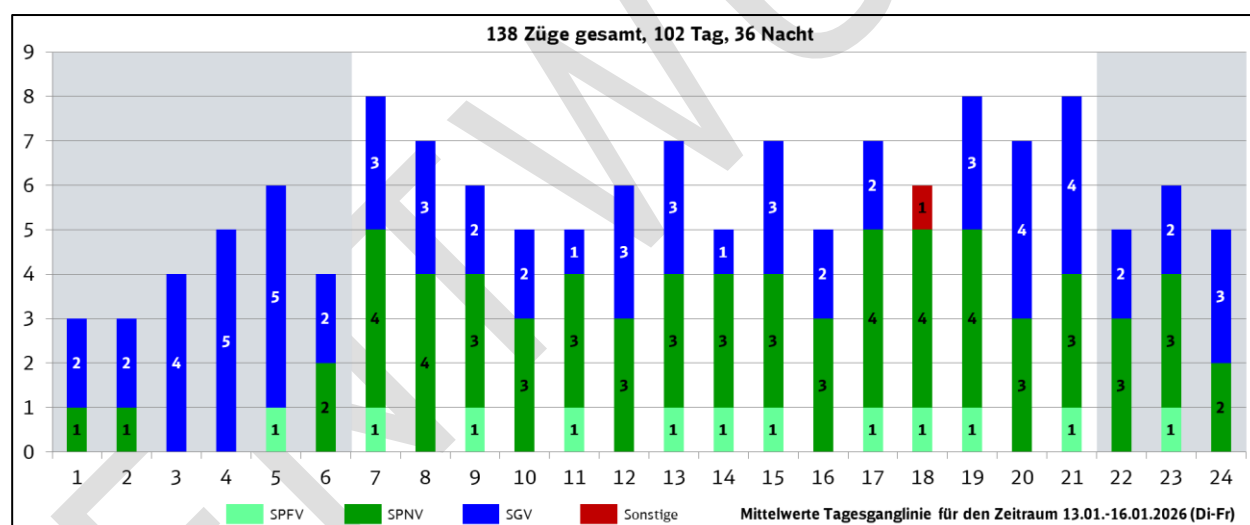


Abbildung 8: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Feucht nach Neumarkt (Nord-Süd)

Freising - Landshut

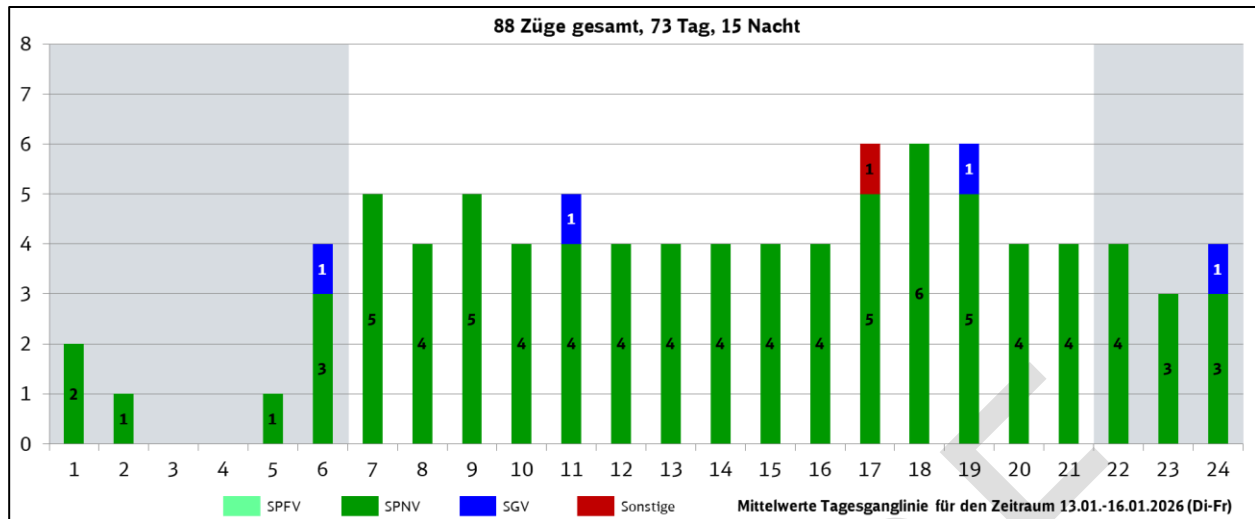


Abbildung 9: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Freising nach Landshut (Süd-Nord)

Das Aufkommen des SPNV auf dem Abschnitt Freising - Landshut ist im Tageszeitraum sehr von den Unterschieden zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit geprägt. Hier sind merkbare Schwankungen auszumachen (4 bis 7 Züge je Stunde). Güterzüge verkehren vereinzelt am Tag und in der Nacht. Züge des SPFV verkehren nicht.

Insgesamt beläuft sich die stündliche Zugzahl zumeist auf 4 bis 5 Züge. Einzelne Stunden weisen eine Belastung von bis zu 7 Zügen aus.

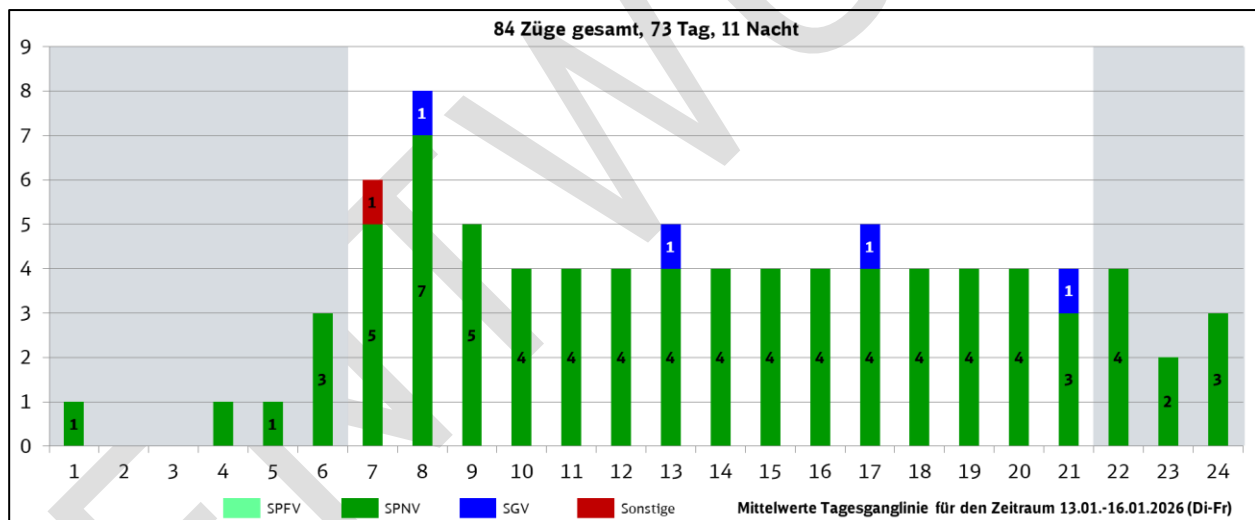


Abbildung 10: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Landshut nach Freising (Nord-Süd)

Landshut – Plattling

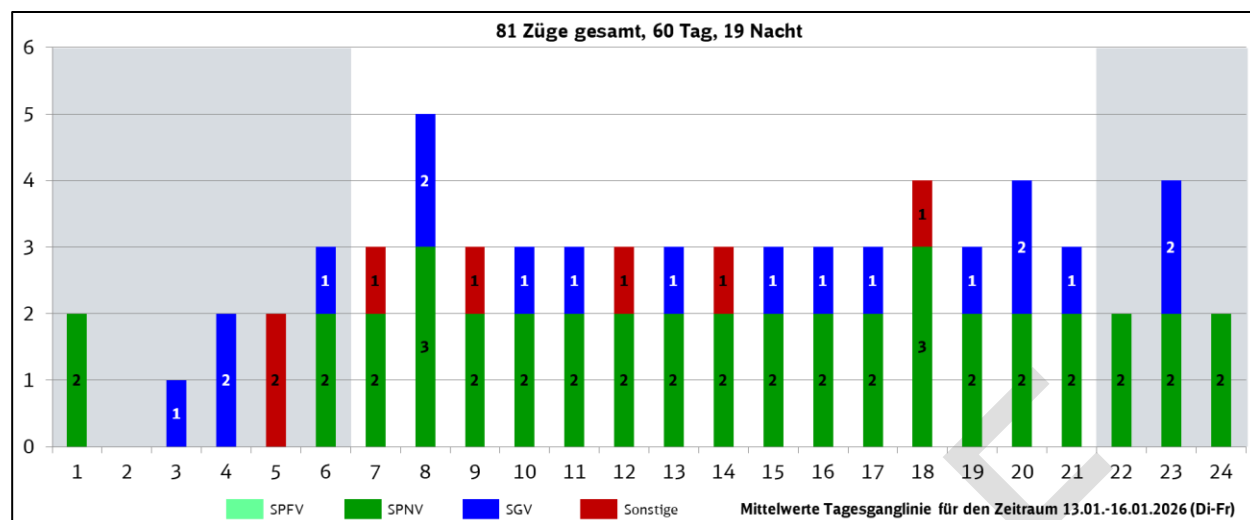


Abbildung 11: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Landshut nach Plattling (beide Richtungen)

Das Aufkommen des SPNV auf dem Abschnitt Landshut – Plattling ist im Tageszeitraum recht konstant. Neben dem Stundentakt verkehrt je HVZ ein zusätzlicher Zug. Im Güterverkehr verkehrt meist ein Zug je Stunde, in einigen Stunden sind es auch 2 Züge je Stunde. Züge des SPFV verkehren nicht.

Insgesamt beläuft sich die stündliche Zugzahl zumeist auf 3 Züge. Einige Stunden weisen eine Belastung von 4 oder 5 Zügen aus.

Markt Schwaben - Mühldorf

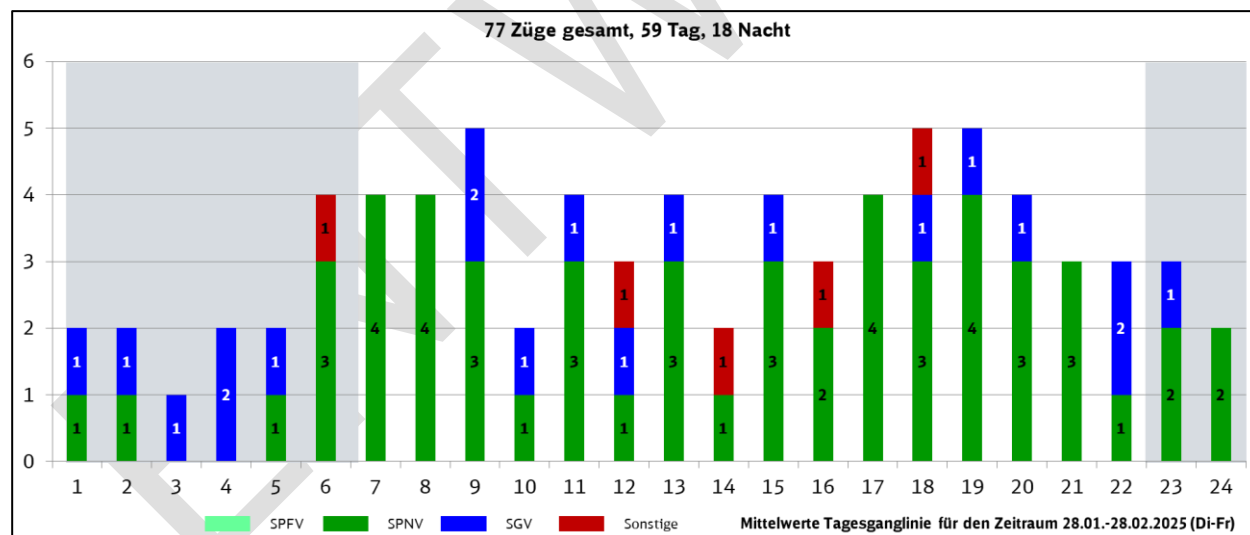


Abbildung 12: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Markt Schwaben nach Mühldorf (beide Richtungen)

Das Aufkommen des SPNV auf dem Abschnitt Markt Schwaben - Mühldorf ist im Tageszeitraum sehr von den Unterschieden zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit geprägt. Hier sind merkliche Schwankungen auszumachen (2 bis 4 Züge je Stunde). Der Wechsel zwischen einem und drei Zügen je Stunde in der NVZ resultiert daraus, dass kein sauberer Stundentakt im SPNV besteht. Güterzüge verkehren vereinzelt am Tag und in der Nacht. Züge des SPFV verkehren nicht.

Insgesamt beläuft sich die stündliche Zugzahl zumeist auf 3 bis 4 Züge. Einige Stunden weisen eine Belastung von 5 Zügen aus.

Garching – Freilassing

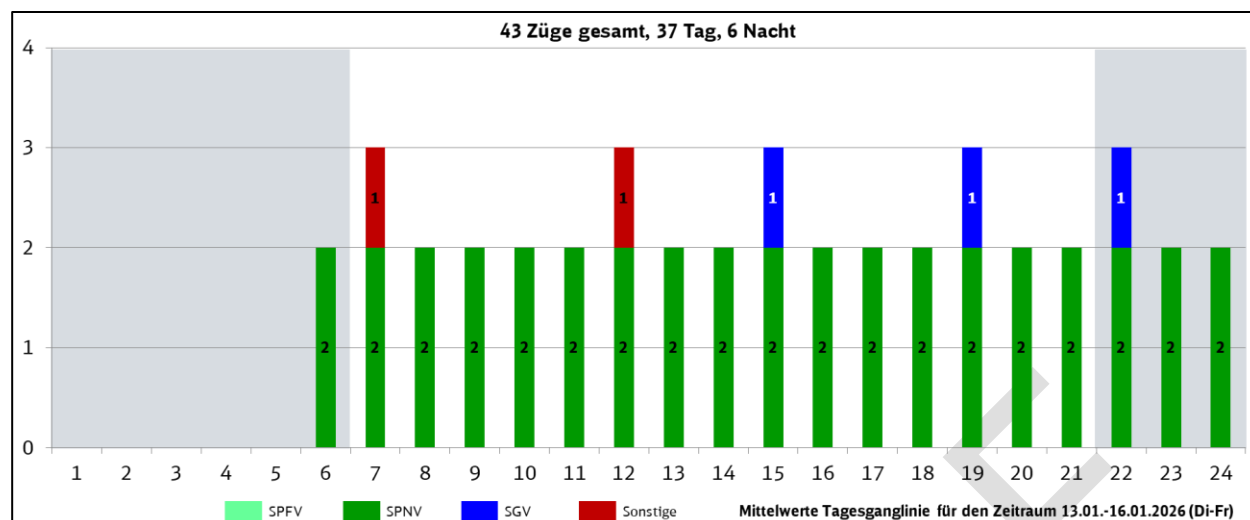


Abbildung 13: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Garching nach Freilassing (beide Richtungen)

Das Aufkommen des SPNV auf dem Abschnitt Garching – Freilassing ist im Tageszeitraum recht konstant. Es besteht durchgängig. Im Güterverkehr finden einzelne Fahrten statt. Züge des SPFV verkehren nicht.

Insgesamt beläuft sich die stündliche Zugzahl zumeist auf 2 Züge. Einige Stunden weisen eine Belastung von 3 Zügen aus.

Kreuzstraße – Rosenheim

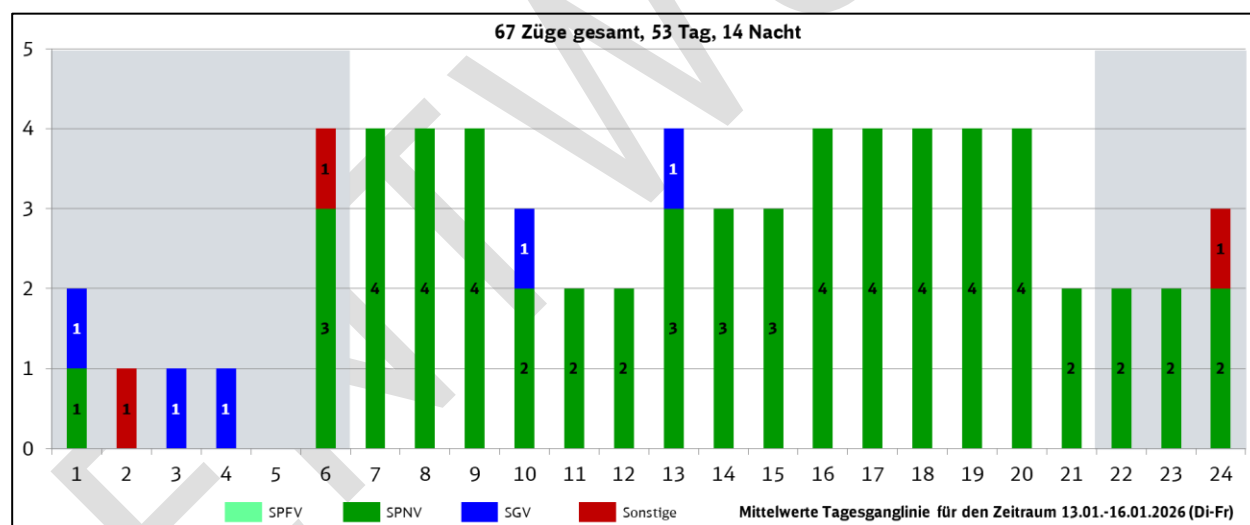


Abbildung 14: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Kreuzstraße nach Rosenheim (beide Richtungen)

Das Aufkommen des SPNV auf dem Abschnitt Kreuzstraße – Rosenheim ist im Tageszeitraum sehr von den Unterschieden zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit geprägt. Hier sind merkliche Schwankungen auszumachen (2 bis 4 Züge je Stunde). Güterzüge verkehren vereinzelt am Tag und in der Nacht. Züge des SPFV verkehren nicht.

Insgesamt beläuft sich die stündliche Zugzahl auf 4 Züge in der HVZ. Außerhalb dieser liegt die Belastung bei bis zu 3 Zügen.

2.4 Angaben zum Betriebsprogramm während der Sperrung München – Rosenheim

Die Erarbeitung des Fahrplankonzepts für den Zeitraum der Sperrung der Strecke München – Rosenheim (25.02. bis 21.04.2028) ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Es wird an dieser Stelle auf einen Stand eingegangen, der auf mehreren Kundeninformationsdialogen im bis Ende Juni 2026 vorgestellt und diskutiert worden ist. Für die Strecken über Landshut und Mühldorf sind die Konzepte für die Sperrung Rosenheim – Salzburg aufgegriffen worden.

Das Konzept für diesen Zeitraum sieht einige Änderungen auf den Hauptumleitungsstrecken (TÜLS) gegenüber dem Normalzustand vor. Zugzahlen und Linienverläufe müssen angepasst werden.

2.4.1 Bestimmung des Kapazitätspotentials für Umleitungsverkehre

Wie in Kapitel 2.1 beschrieben und anhand von den Abbildungen 3 und 4 verdeutlicht übersteigt der Umleitungsbedarf die Kapazitäten der möglichen Umleitungsstrecken, sodass der volle Bedarf nicht abgedeckt werden kann.

Für die Grundlage eines Verkehrskonzepts muss daher zunächst das Kapazitätspotential ermittelt werden – also die noch fahrbare Zugzahl zum Ist-Betriebsprogramm unter einer vordefinierten Auslastung. Die maximale Zugzahl insgesamt bildet die Grenze zur mangelhaften Betriebsqualität. Diese wird gemäß eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU) ab einer Auslastung von 115 % erreicht. Grundlage zur Berechnung der Auslastung ist die Nennleistung eines Streckenabschnitts (weitere Informationen in Kapitel 4.1.1).

In Abbildung 15 sind die maximalen zusätzlichen Zugzahlen dargestellt, die die Umleitungsstrecken unter Annahme des Ist-Betriebsprogramms noch aufnehmen können, um eine maximale Auslastung von 115% zu erreichen. Diese betragen über den gesamten Abschnitt München – Plattling maximal 11 zusätzliche Züge (bedingt durch den eingleisigen Abschnitt Landshut – Plattling), über den gesamten Abschnitt Plattling – Passau maximal 37 zusätzliche Züge (Summe aus den beiden Laufwegen über Landshut und Regensburg).

Auf dem gesamten Umleitungsweg München – Mühldorf – Freilassing sind es maximal 4 zusätzliche Züge (bedingt durch den eingleisigen Abschnitt Garching – Freilassing). Die Umleitungswege über Holzkirchen und Garmisch-Partenkirchen können 34 bzw. 6 zusätzliche Züge aufnehmen. Bei der Strecke über Holzkirchen gilt es zu beachten, dass durch ein geändertes Betriebsprogramm (mehr SGV) sich die Nennleistung verringert und die sich dadurch die Aufnahmefähigkeit verringert und eher bei 18 Zügen liegt.

Auf allen Umleitungsstrecken kann der zusätzliche Kapazitätsbedarf durch umgeleitete Züge nicht gedeckt werden (siehe rote Zahlen), wodurch ein spezielles Verkehrskonzept mittels der Grundlage der maximal zusätzlichen Züge erarbeitet werden muss, das auf den Abschnitten Reduzierungen im SPNV beinhaltet.

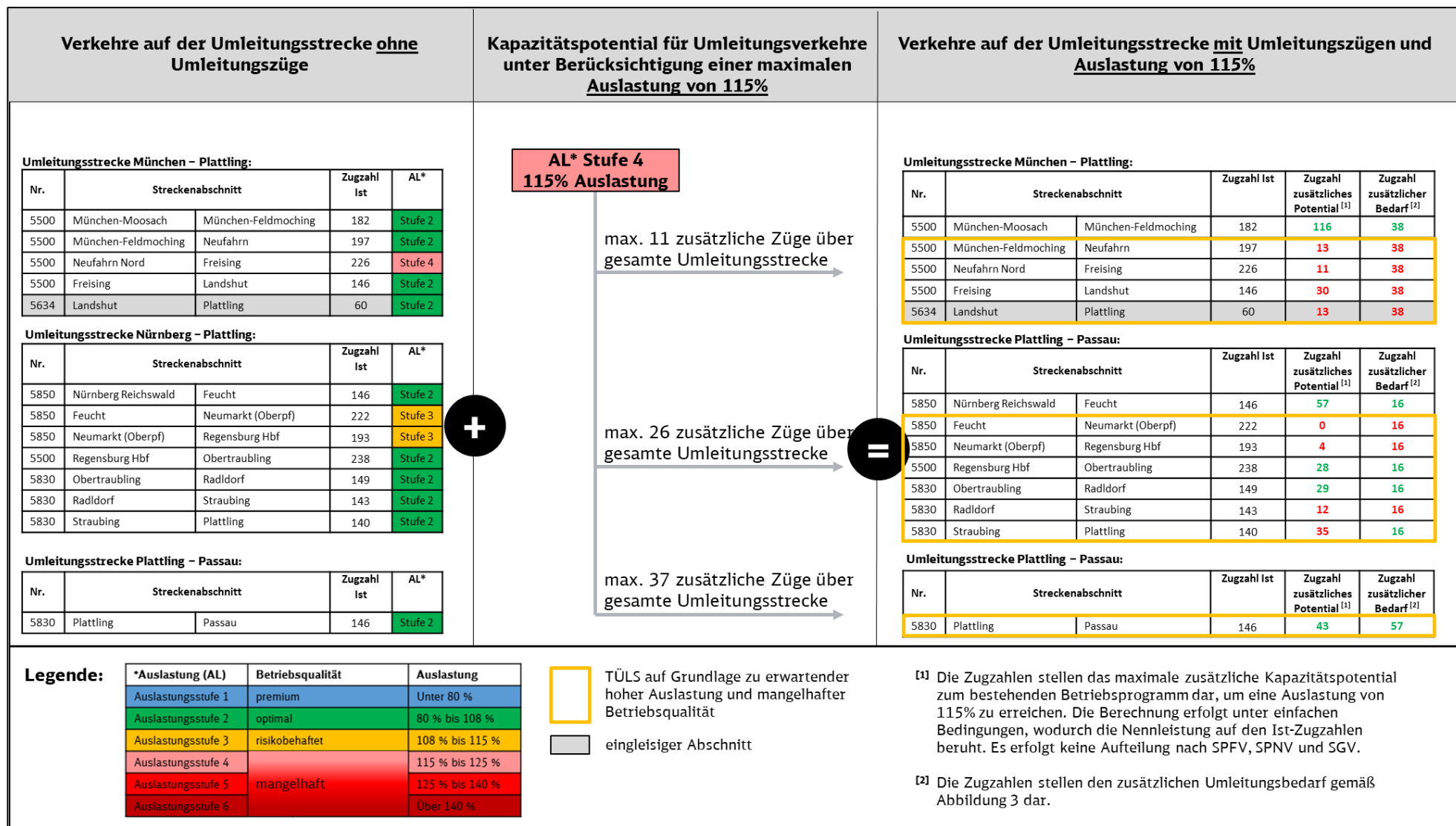


Abbildung 15: Ermittlung des Kapazitätspotentials auf den Umleitungsstrecken über Plattling

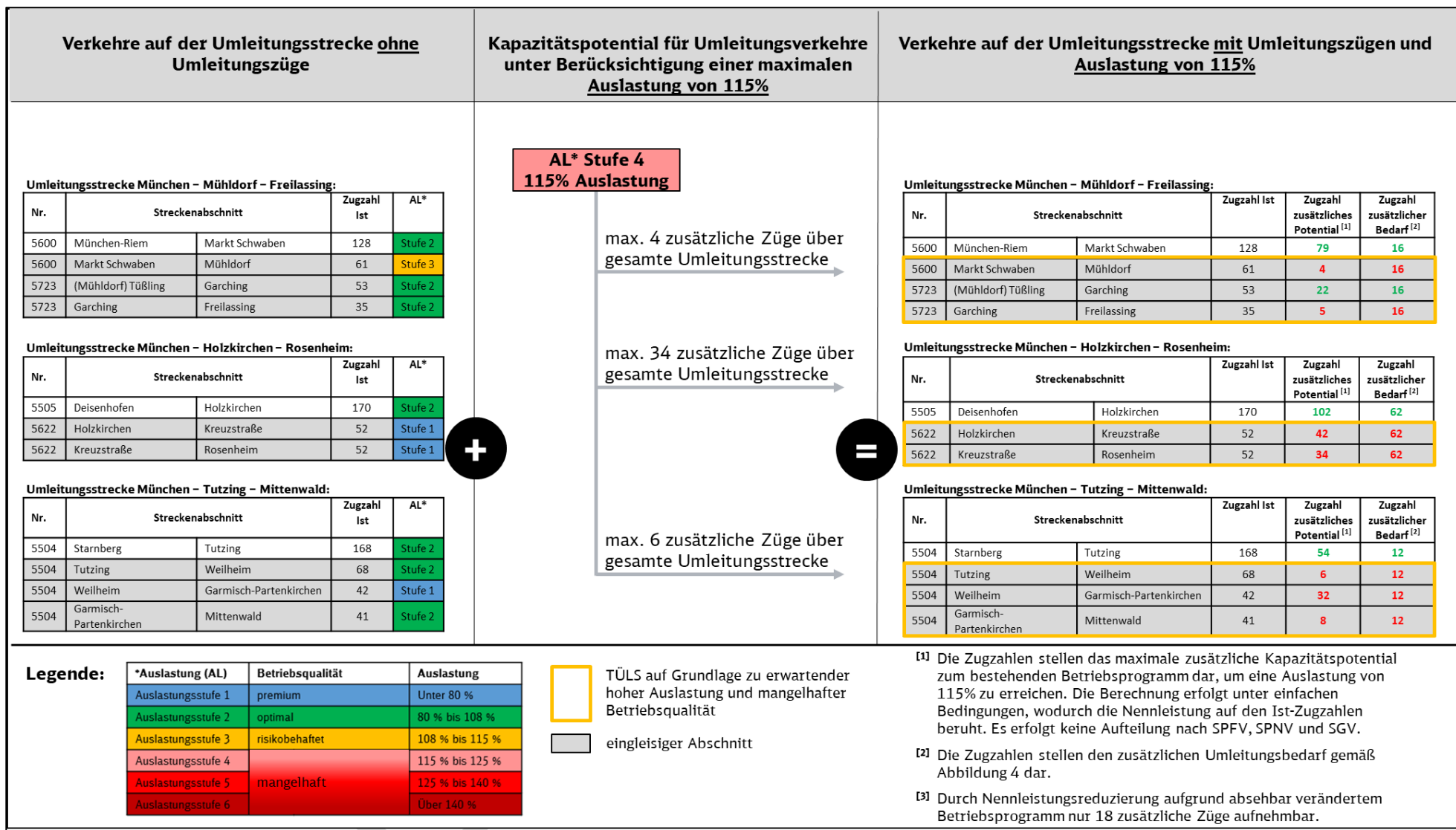


Abbildung 16: Ermittlung des Kapazitätspotentials auf den Umleitungsstrecken über Mühldorf, Holzkirchen und Garmisch-Partenkirchen

2.4.2 abgeleitetes Verkehrskonzept

Das ermittelte Kapazitätspotential dient als Grundlage zur Erarbeitung eines möglichen Verkehrskonzepts.

2.4.2.1 Linienführung des Schienenpersonenverkehrs im Umleitungszeitraum 2027

Teile des SPFV der Strecke München – Rosenheim sollen auf die Strecken über Landshut und Mühldorf umgeleitet werden. Über Landshut sollen vorrangig die Züge der Verkehre München – Wien (z.B. Linie 90, Westbahn, Nightjet) verkehren.

Über Mühldorf sollen Verkehre umgeleitet werden, die auch Salzburg anfahren. Aufgrund der sehr begrenzten Kapazität der Umleitungsstrecke muss eine einvernehmliche Lösung für die Segmente SPFV und SPNV gefunden werden. Zwischen München und Salzburg soll es wie für die Sperrung Rosenheim – Freilassing im Jahr 2027 einen Shuttle über Mühldorf geben (Zweistundentakt wird angestrebt).

Durch die Umleitungswege sind Fahrzeitverlängerungen von etwa 15 bis 50 Minuten (über Landshut) und von etwa 15 bis 20 Minuten (über Mühldorf) zu erwarten.

Für die Verkehre der Relation München – Italien bieten sich südlichere Umfahrungsstrecken an. Zur Aufrechterhaltung der SGV-Achse über den Brenner sollten Züge des SPFV dieser Relation ab Innsbruck über Mittenwald und Garmisch-Partenkirchen gefahren werden.

Der österreichische Korridorverkehr ist von der Sperrung nicht betroffen.

Im SPNV müssen zur Schaffung von Kapazitäten für überregionale Züge des SPFV und SGV Anpassungen in den Linienverläufen, der Taktung und auch Teilausfälle erfolgen.

Im Abschnitt Feucht – Neumarkt muss in etwa ein Zug je Stunde entfallen. Es bietet sich an, diesen Entfall bei der S-Bahn vorzunehmen, so dass diese stündlich und in der HVZ zweimal je Stunde fährt. Um im weiteren Verlauf bis Regensburg eine ähnliche Belastung im SPNV zu erreichen (2 Züge je Stunde), sollten die HVZ-Züge der RB 51 zwischen Neumarkt und Regensburg entfallen.

Der RE 3 kann im Abschnitt München – Landshut – Plattling nur zweistündlich verkehren. Die RB 33 soll nur mit ihren bisherigen Fahrten in der HVZ von und nach München Hbf verkehren. Der RE 22 wird zwischen Freising und Landshut die Halte der RB 33 bedienen. Um den Abschnitt Neufahrn – München-Feldmoching zu entlasten, sollte der RE25 München – Prag vorzeitig in Freising enden.

Zwischen München und Mühldorf müssen Anpassungen für die stündliche Linie RB 40 und der HVZ-Linie RE 4 erfolgen, um zusätzliche Züge zwischen München und Salzburg zu ermöglichen. Gleiches gilt für die RB 45 zwischen Mühldorf und Freilassing. Die DB InfraGO AG ist im engen Austausch mit den EVU und dem Aufgabenträger zur Findung einer für alle Beteiligten tragfähigen Lösung. Ziel ist es, durchgehende Personenverkehre (SPFV und SPNV) zwischen München und Salzburg zu realisieren. Wie für 2027 soll es wieder einen zweistündlichen Shuttle München – Mühldorf – Salzburg geben.

Im Abschnitt Holzkirchen – Rosenheim kann nur ein stündliches Produkt im SPNV verkehren, da die Strecke auch für den SGV als Umfahrungsstrecke der gesperrten Strecke zur Verfügung stehen muss. Für die Strecke wird es ein neues SPNV-Konzept geben, in dem die RB 58 auf dem Abschnitt Holzkirchen – Rosenheim durch ein stündlich verkehrendes SPNV-Alternativprodukt München – Holzkirchen – Rosenheim ersetzt wird.

Bei einer möglicherweise nur geringen Nachfrage an Trassen im SPFV über Mittenwald, sind keine Beschränkungen im SPNV auf der Strecke notwendig.

2.4.2.2 Angaben zum Schienengüterverkehr im Umleitungszeitraum 2028

Umleitungen von der Strecke München – Rosenheim werden vor allem über Landshut, Regensburg und Plattling notwendig (nördliche Umfahrung). Die Strecke über Mühldorf kann tendenziell

nur nachts umzuleitende Güterzüge aufnehmen. Eine südliche Umfahrung bietet die Strecke über Holzkirchen nach Rosenheim.

Restriktionen ergeben sich aus den Eingleisigkeiten (Landshut – Plattling, Holzkirchen – Rosenheim) und der fehlenden Elektrifizierung (Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing).

Zur Sicherstellung der notwendigen Umleitungskapazitäten werden fahrplantechnische Regelungen auf den Hauptumleitungstrecken auf deutscher Seite angestrebt (siehe 4.1/4.2).

2.5 Detektierte Engpässe

Auf den als temporär überlastet erklärten Strecken bestehen die nachfolgend aufgeführten Engpässe:

Engpass	Bereich / Engpassart	Beschreibung
1	Alle TÜLS-Abschnitte	Sehr hohes Zugaufkommen, dichte Zugfolge, Geschwindigkeitsdifferenzen
2	Niveaugleiche Abzweige	Fahrwegkreuzungen mit Beschränkungen in der Fahrplanerstellung und Betriebsdurchführung
3	Eingleisige Abschnitte	geringere Leistungsfähigkeit gegenüber zweigleisigen Abschnitten

2.5.1 Alle TÜLS-Abschnitte

Auf allen deklarierten TÜLS besteht durch die Umleitungsverkehre ein sehr hohes Zugaufkommen, das dichte Zugfolgen mit sich bringt. Auf Abschnitten, auf denen bis zu 140 / 160 km/h gefahren werden kann sind entsprechende Differenzen in der Beförderungsgeschwindigkeit festzustellen. Diese Geschwindigkeitsschere mindert die Leistungsfähigkeit der Abschnitte und die zuweisbare Trassenkapazität. Ein Abschnitt mit besonders großer Geschwindigkeitsschere und Trassennachfrage befindet sich zwischen Neufahrn Nord und Freising.

2.5.2 Eingleisige Abschnitte

Entlang verschiedener Umleitungstrecken bestehen Eingleisigkeiten. Diese befinden sich auf folgenden den Abschnitten:

- Landshut – Plattling (Strecke 5634)
- Markt Schwaben – Ampfing (Strecke 5600)
- Tüßling – Freilassing (Strecke 5723)
- Holzkirchen – Rosenheim (Strecke 5622)
- Tutzing – Mittenwald (Strecke 5622)

Durch die beschriebenen Umleitungsverkehre sind die Strecken z.T. stark nachgefragt.

2.5.3 Geringe Nutzlängen in Kreuzungsbahnhöfen

An den genannten eingleisigen Abschnitten kommt der Umstand teils geringer Nutzlängen an Kreuzungsbahnhöfen hinzu.

In den Bahnhöfen Landau und Wallersdorf an der Strecke Landshut – Plattling. betragen die Nutzlängen der kürzesten Gleise 597 m bzw. 533 m. Hierdurch wird die Kreuzungsmöglichkeit von Güterzügen untereinander eingeschränkt. Für die Kreuzung zwischen Personen- und Güterzügen können Güterzüge 620 m lang sein.

Zwischen Holzkirchen und Rosenheim sind ebenfalls z.T. kurze Nutzlängen an Kreuzungsbahnhöfen vorhanden. Zugkreuzungen mit Betriebshalten sind nur in den Bahnhöfen Kreuzstraße (630 m), Bruckmühl (684 m) und Kolbermoor (604 m) möglich. Auch höhengleiche Bahnsteigzugänge erschweren die Trassenzuweisung und Betriebsdurchführung.

Auf dem Korridor München – Mühldorf – Freilassing können Zuglängen von etwa 610 m gefahren werden.

Im Abschnitt Garching – Freilassing (Strecke 5723) gilt die Streckenklasse CE (20,0 t Radsatzlast, 8,0 t Meterlast). Züge mit höheren Radsatzlasten (D1-D4) können jedoch mit einer Bza (Betrieb Zugförderung außergewöhnlich) verkehren. Die zulässige Geschwindigkeit liegt dann bei 60 bzw. 70 km/h. Das Aufkommen von Zügen mit Streckenklasse größer als CE ist jedoch gering.

2.6 Fazit

Die für temporär überlastet erklärten Abschnitte sind von allen drei Verkehrsarten stark nachgefragt. Die Marktfähigkeit der verfügbaren Kapazitäten wird durch die beschriebenen Engpässe entsprechend eingeschränkt.

Zentrale Engpässe sind die eingleisigen Streckenabschnitte entlang beider Umleitungsstrecken. Durch entsprechende Maßnahmen in der Trassenzuweisung sollen die Engpässe für die Zeit der Umleitungen gemildert werden.

3 Infrastrukturmaßnahmen

In diesem Kapitel werden Infrastrukturmaßnahmen beschrieben, die dazu beitragen sollen, die temporär überlasteten Strecken für den Umleitungszeitraum mit der erhöhten Verkehrsbelastung vorzubereiten.

Es handelt sich hierbei um bereits geplante und teils für den Umleitungszeitraum vorgezogenen Maßnahmen. Sie teilen sich in Invest- und Instandhaltungsmaßnahmen. Sie werden im kurzfristigen Zeithorizont realisiert.

3.1 Infrastrukturmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken

Eine Vielzahl von Instandhaltungs- und Investivmaßnahmen werden im Vorfeld der Korridorsanierung München – Rosenheim auf den Umleitungsstrecken durchgeführt.

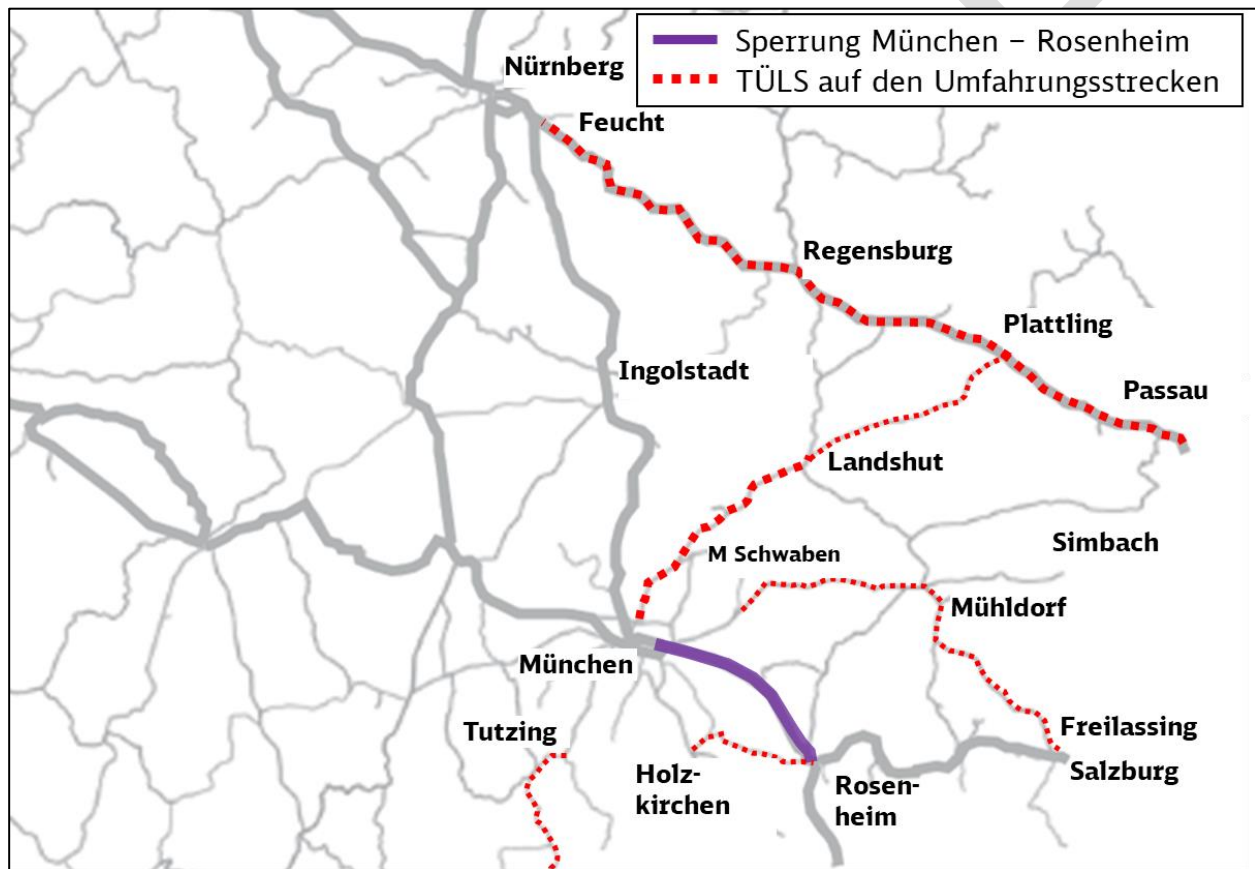


Abbildung 17: Kurzfristige Infrastrukturmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken

Einen großen Anteil an Maßnahmen machen die Korridorsanierungen Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau (1. und 2. Halbjahr 2026) aus. Sie stellen einen wichtigen Beitrag zur verlässlichen Verfügbarkeit der Umleitungsstrecke Nürnberg – Passau dar.

3.1.1 Verstärkte Instandhaltungsmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken

Im Vorfeld der Korridorsanierung München – Rosenheim werden auf den Umleitungsstrecken verstärkt Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Das Instandhaltungsprogramm umfasst die Instandhaltung vieler Gewerke:

- Schienenwechsel
- Wechsel Weichenzungenvorrichtungen
- Schwellenwechsel
- Gleislagefehlerbeseitigung
- Schotter austausch, stopfen
- Instandsetzung der Oberleitungsanlagen
- Instandsetzung der Leit- und Sicherungstechnik
- Erneuerung Zs-Signale
- Wechsel störanfälliger Baugruppen
- Erneuerung der Gleisfreimeldung

3.1.2 Investmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken

Bis 2027 werden an der Strecke München – Mühldorf zwischen Markt Schwaben und Ampfing vier mechanische Stellwerke durch ESTW-A ersetzt, die an die ESTW-Zentrale in Dorfen angebunden werden. Betroffen sind die Stellwerke in Hörlkofen, Thann-Matzbach, Schwindegg und Weidenbach. Der Zielzustand des Projekts ABS 38 (München-Mühldorf-Freilassing) wird bei den Maßnahmen bereits berücksichtigt.

Es wird geprüft, ob der Ersatzneubau einzelner Brücken der ABS 38 zeitlich vorgezogen werden können.

Positiv auswirken wird sich eine Blockverdichtung im Gegengleis des zweigleisigen Abschnitts Mühldorf – Tüßling, wenn sie bis zum Beginn der Korridorsanierung umgesetzt werden kann. Hierfür sind Anpassungen hinsichtlich der Kompatibilität der ESTW-A Mühldorf und Tüßling notwendig. Die Realisierung ermöglicht eine flexiblere Disposition der sich in diesem Abschnitt überlagernden Verkehre v. u. n. Burghausen (u.a. Chemieverkehre) und Freilassing (mit zusätzlichen Umleitungsverkehren). Fahrwegausschlüsse in Tüßling können dann durch „Linksfahrten“ zwischen Mühldorf und Tüßling umgangen werden.

4 Fahrplanmaßnahmen und vorgesehene Nutzungsvorgaben

4.1 Fahrplanmaßnahmen

Die nachfolgend beschriebenen Ansätze stellen Möglichkeiten dar, die Nutzung der begrenzt vorhandenen Kapazität auf den (temporär) überlasteten Schienenwegen für die Anforderungen während des Umleitungszeitraums zu optimieren. Suboptimale Kapazitätsausnutzungen sollen in diesem Zeitraum vermieden werden.

Die beschriebenen Fahrplanmaßnahmen werden mit entsprechenden Vorschlägen zu Nutzungsvorgaben in den Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) 2028 der DB InfraGO AG versehen (Kapitel 4.2).

4.1.1 Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Sperrung der Strecke München – Rosenheim stehen auf den Streckenabschnitten der temporär überlasteten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten zur Verfügung. Die maximale Zugzahl insgesamt bildet die Grenze zur mangelhaften Betriebsqualität. Diese wird gemäß eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU) ab einer Auslastung von 115 % erreicht. Grundlage zur Berechnung der Auslastung ist die Nennleistung eines Streckenabschnitts. Die Nennleistung gibt die Anzahl von Zügen an, bei der ein wirtschaftlich optimaler Eisenbahnbetrieb möglich ist. Bei höheren Zugzahlen ist mit Einbußen in der Betriebsqualität zu rechnen (Verspätungszuwächse).

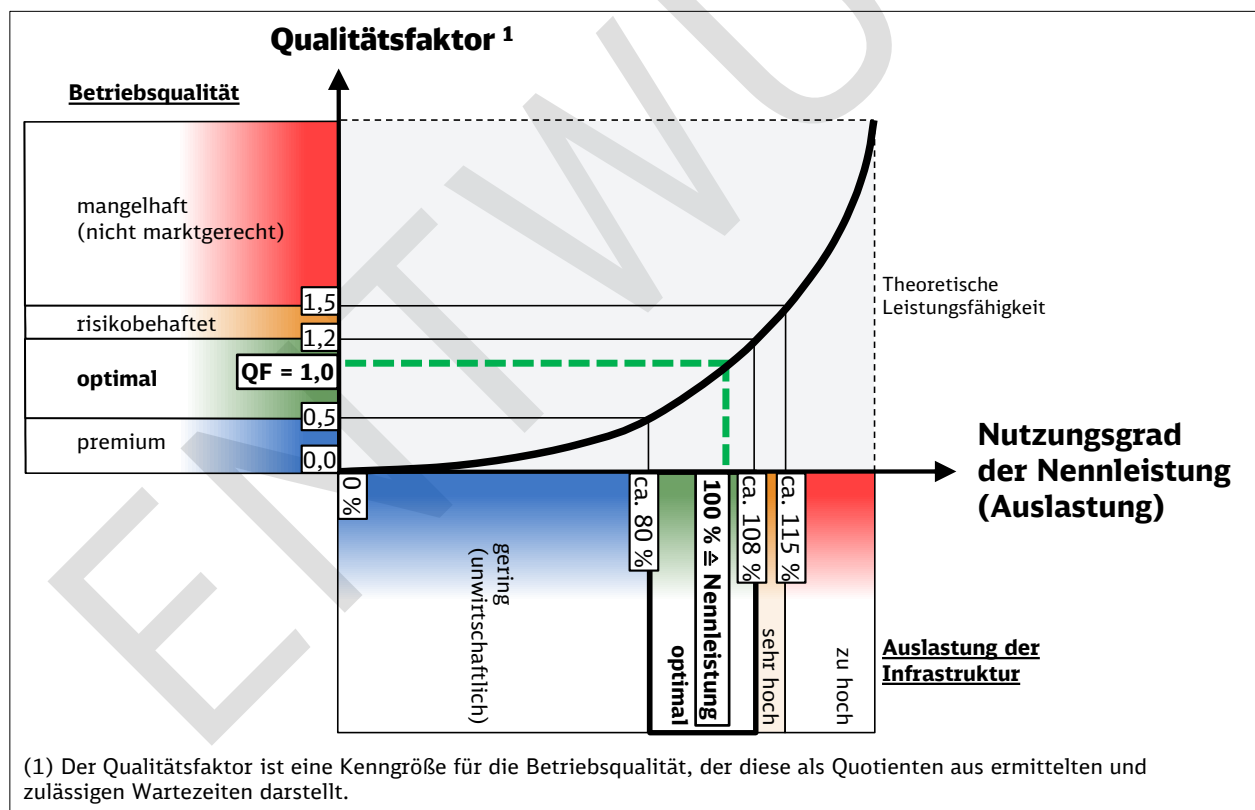


Abbildung 18: Der Zusammenhang zwischen Zugzahl und Folgeverspätungen

Die Abbildung 18 zeigt den exponentiellen Zusammenhang zwischen der Zugzahl bzw. Auslastung und der zu erwartenden Betriebsqualität. Mit zunehmender Auslastung entstehen immer höhere Folgeverspätungen. Um dies zu vermeiden, ist die Auslastung von 115 % für die Gesamtzugzahl anzustreben.

Die maximalen Zugzahlen je Verkehrsart sind auf Grundlage des abgestimmten Verkehrskonzepts und der Abwägung des gesellschaftlichen Nutzens der jeweiligen Verkehrsarten ermittelt

worden. Im Personenverkehr werden vertretbare Reduzierungen vorgesehen. Ziel ist es, vor allem überregionale und internationale Verkehre aufrecht zu erhalten.

Für folgende Abschnitte bestehen Vorgaben zur Anzahl der Kapazitäten (Zugfahrten):

- Strecke 5850: Feucht – Neumarkt (Oberpfalz)
- Strecke 5500: Freising – Langenbach
- Strecke 5634: Landshut – Plattling
- Strecke 5723: Garching – Freilassing
- Strecke 5622: Holzkirchen – Rosenheim

Je Verkehrsart werden für Stundenfenster die maximalen Zugzahlen vorgegeben (siehe 4.2.1). Diese orientieren sich an dem unter 2.4.1 beschriebenen Linienkonzept.

Die Vorgabe der maximalen Zugzahlen berücksichtigt die Anforderungen bestehender und umgeleiteter Verkehre, Substituierungen innerhalb einer Verkehrsart sowie ein Mindestangebot im SPNV.

In einem ersten Schritt wird die zulässige Gesamtzugzahl unter Berücksichtigung der angestrebten Auslastung von 115 % ermittelt. Trotz veränderter Betriebsprogrammzusammensetzung können die aktuellen Nennleistungswerte zumeist weiterhin als Grundlage dienen. Die Geschwindigkeitsunterschiede auf den Abschnitten fallen nicht so sehr ins Gewicht, dass eine Neuberechnung nötig wäre. Auch muss die zulässige Gesamtzahl an Zügen je Stunde nicht verringert werden, wenn Züge des SPFV vorgesehen sind.

Eine Ausnahme bildet der Abschnitt Holzkirchen – Rosenheim. Die Umleitung von Güterzügen mit entsprechender Länge (600 m) bewirkt gegenüber der heutigen Nennleistung eine Reduzierung, da nicht alle Bahnhöfe zu Kreuzen der Güterzüge genutzt werden können. Die in 4.2.1 dargestellten Kapazitäten berücksichtigen dies.

In iterativen Schritten wird unter Berücksichtigung der Marktanforderungen eine Verteilung der Kapazitäten vorgenommen. Im Personenverkehr (SPFV und SPNV) soll ein möglichst für den Fahrgast zufriedenstellendes Grundangebot sichergestellt werden. Notwendige Reduzierungen im SPNV auf den Umleitungsstrecken sollen verträglich sein. Als Mindestangebot im SPNV wird ein Stundentakt angestrebt. Für den Güterverkehr wird überprüft, ob auch die umzuleitende Zugzahl integriert werden kann. Wichtig ist, dass auch im Tageszeitraum eine ausreichend hohe Trassenanzahl für den Güterverkehr berücksichtigt wird.

Die an vielen Stellen notwendige Reduzierung von SPNV-Fahrten zugunsten des SPFV und SGV resultiert aus der besseren Substituierbarkeit von tendenziell kürzer laufenden SPNV-Fahrten mit geringeren Gefäßgrößen. Bei SPFV-Fahrten mit längeren Laufwegen und größeren Gefäßen (600 bis 800 Reisende) ist die Einkürzung inmitten des Laufwegs nicht anzustreben. Teilausfälle am Laufwegsanfang / -ende wird es aber auch im SPFV geben.

Auch im SGV sind Umleitungen anzustreben. Entfallende SGV-Trassen stehen der besonderen Bedeutung des SGV für die Wirtschaft entgegen. Eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger auch auf Teillaufwegen ist bei der hohen Transportmenge nicht praktikabel. Die gesperrte Strecke München – Rosenheim ist Teil der wichtigen Verbindung zwischen den Nordseehäfen und Süd- / Südosteuropa dar. Dementsprechend sind ausreichende Umleitungskapazitäten notwendig

Die unter 4.2.1 dargestellten zulässigen Kapazitäten orientieren sich auch an denen für die TÜLS der Korridorsanierung Rosenheim – Salzburg. Für die Laufwege über Landshut und Mühldorf ergeben sich ähnliche Anforderungen. Für diese Abschnitte und alle anderen stellen sie einen Zwischenstand der Abstimmungen mit den beteiligten EVU und Aufgabenträger dar.

Eine Besonderheit stellt die Strecke Holzkirchen – Rosenheim dar. Sie ist Teil der direktesten Umfahrungsmöglichkeit für die gesperrte Strecke München – Rosenheim. Daher wird sie sehr stark nachgefragt sein. Aufgrund mangelnder Alternativen für den SGV und der Aufrechterhaltung der Güterverkehre (insbesondere über den Brenner) werden neben Kapazitäten des SPNV (zur Aufrechterhaltung der Relation München – Rosenheim) ausschließlich nur noch Kapazitäten für den SGV bereitgehalten. In Abwägung und unter Berücksichtigung einer Führung von SPFV über

Mittenwald für die Verkehre München – Innsbruck – Italien, können keine SPFV-Kapazitäten über diese Strecke vorgesehen werden.

Für fünf Abschnitte der in Abbildung 19 mit rot gekennzeichneten Zahlen, auf denen der Umleitungsbedarf größer als das bereitgestellte Umleitungspotenzial ist (siehe 2.4.1), werden je Verkehrsart maximale Zugzahlen je Verkehrsart vorgegeben. Dies soll die notwendige Kapazität für überregionale Umleitung sicherstellen. Die Kapazitäten je Verkehrsart auf diesen Abschnitten sind in der nachfolgenden Abbildung für den Tageszeitraum 6-22 Uhr dargestellt. Die Summe der Zugzahlen orientiert sich an der Grenze zur mangelhaften Betriebsqualität (115 % Auslastung). Sie bildet die zulässige Zugzahl in den gem. 4.2.1 dargestellten Zugzahlentabellen. Die Realisierung einer möglichst gleichbleibenden Gesamtzahl an Kapazitäten je Stunde kann mitunter eine leichte Überschreitung der 115 % bedeuten. Je Abschnitt ist zusätzlich die Anzahl der Züge je Stunde angegeben.

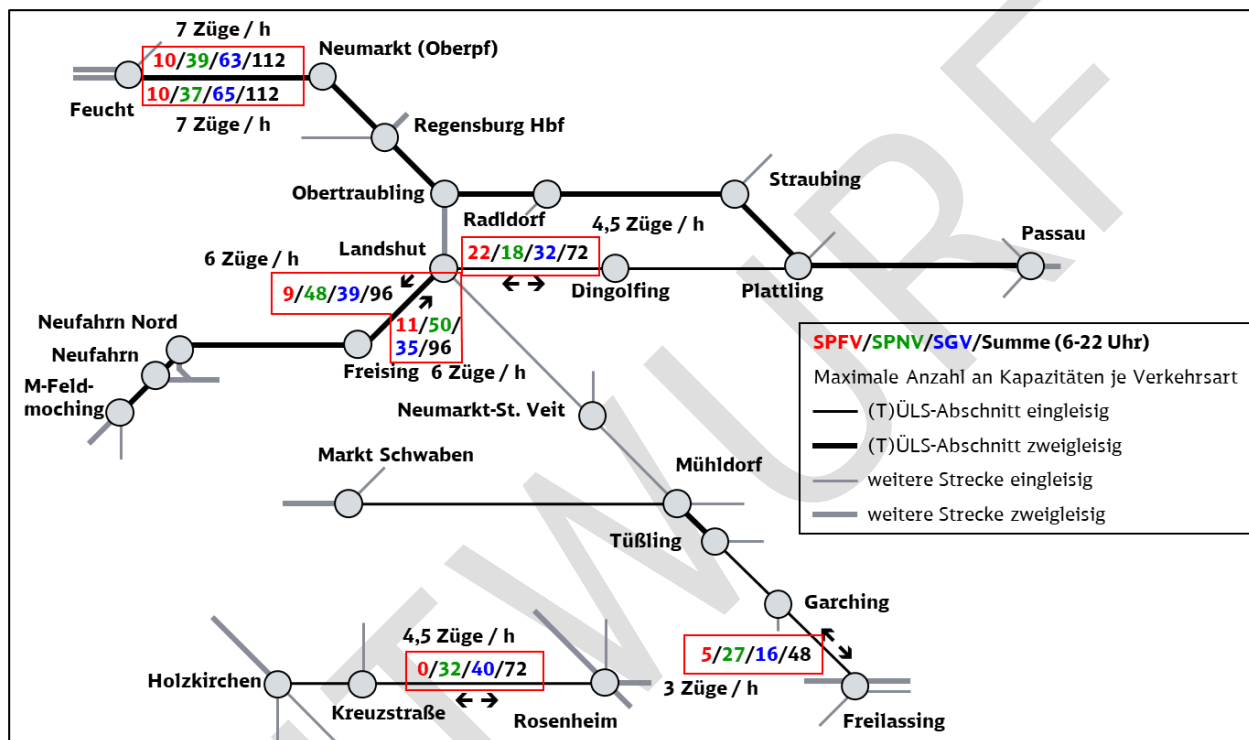


Abbildung 19: Beabsichtigte maximale Zugzahlen je Verkehrsart zwischen 6 und 22 Uhr

Die Zahlen finden sich in den Tabellen des Kapitels 4.2.1 wieder. Diese beinhalten eine stundenscharfe Verteilung für die Stunden 0 bis 24 Uhr.

4.1.2 Keine Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching

In den Phasen mit Umleitungsverkehren auf der Strecke München – Landshut erfolgen niveaugleiche Ein- und Ausfädelungen des SGV am Bahnhof München-Feldmoching. Das Gleis 2, das auch als Wendegleis von im Bahnhof München-Feldmoching wendenden Zügen belegt wird, ist dringend als Puffergleis für die niveaugleiche Ausfädelung der Güterzüge in Richtung München Rbf notwendig. Bahnsteigwenden dürfen in diesen Zeiträumen nicht durchgeführt werden. Ausnahmen von der Regelung bestehen für Zeiträume von Sperrungen im Abschnitt München-Feldmoching – München-Laim.

4.1.3 Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

In nachfragestarken Zeiträumen (5 bis 22 Uhr) sollen möglichst keine Leer- und Triebfahrzeugfahrten auf den beiden Hauptumleitungsstrecken verkehren. Diese sollen bei der Trassenzuweisung daher nachrangig behandelt werden. Somit steht besetzten und beladenen Zügen mehr Kapazität zur Verfügung.

4.1.4 Erweiterte Konstruktionsspielräume

Für Trassenanmeldungen, die die überlasteten Abschnitte befahren, sollen erweiterte Konstruktionsspielräume in Konfliktfällen gelten. Diese liegen bei +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr (SPV) und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr (SGV). Somit sollen schneller kapazitätsoptimale Lösungen gefunden werden. Die Nutzung der größeren Spielräume soll vor allem zur Anwendung kommen, um Trassenanmeldungen zu begegnen, die nicht gemäß des im Vorfeld abgestimmten Verkehrskonzept angemeldet werden. Der Spielraum im SPV von 30 min ermöglicht für diese Anmeldungen zudem die Möglichkeit, sie bei einer Kapazitätsvorgabe (4.1.1/4.2.1) in der benachbarten Stunde zu realisieren.

4.1.5 Entlastung des Abschnitts Garching – Freilassing

Im Abschnitt Garching – Freilassing überlagern sich die durchgängigen Verkehre der Achse München – Salzburg (inkl. Umleitungsverkehre) und der regionalen Verkehre Mühldorf – Salzburg.

Daher soll die Anzahl der Züge im Personenverkehr auf 2 Züge je Stunde begrenzt werden, um ausreichend Kapazität für umzuleitende Züge zu garantieren. Die Begrenzung bezieht sich auf den Zeitraum 5 bis 24 Uhr.

4.1.6 Vorgabe zu Triebfahrzeugwechseln und Zugbehandlungen in Rosenheim

Ein Wechsel des Triebfahrzeugs kann in Rosenheim nicht stattfinden, da die vorhandenen Gleiskapazitäten für die Baulogistik der Korridorsanierung und das Puffern von Güterzügen in Richtung der eingleisigen Strecke Rosenheim – Holzkirchen benötigt werden.

Aus gleichem Grund sind auch keine Zugbehandlungen (z.B. wagentechnische Behandlung, Grenzeingangsbehandlung) möglich. Davon ausgenommen sind in Rosenheim endende Züge.

4.1.7 Laufweg in Abhängigkeit von Quelle / Ziel

Zur kapazitätsoptimalen Leitung der Güterverkehre soll es eine Vorgabe geben, dass Züge mit Quelle / Ziel in Freilassing und im Raum Salzburg über Freilassing – Mühldorf – Markt Schwaben trassiert werden sollen. Die Strecke stellt den kürzesten und schnellsten Laufweg dar. Zudem wird ein Richtungswechsel auf österreichischer Seite in Wels vermieden, der bei einem Laufweg über Passau notwendig wäre.

4.1.8 Maximale Zuglängen

Die Nutzlängen einiger Kreuzungsbahnhöfe an eingleisigen Streckenabschnitten sind nicht ausreichend für Güterzüge, die länger als 600 m sind (siehe 2.5.3).

Dies betrifft die Streckenabschnitte Dingolfing – Plattling (Strecke 5634), Markt Schwaben – Freilassing (Strecken 5600, 5723) und Holzkirchen – Rosenheim (Strecke 5622).

Auf diesen Abschnitten dürfen die Zuglängen eine maximale Länge nicht überschreiten betragen. Größere Zuglängen verursachen erhebliche Kapazitätsverluste und negative Auswirkungen im Betrieb, da Kreuzungsgleise dann nicht genutzt werden können.

Die maximalen Zuglängen betragen je Streckenabschnitt:

- Dingolfing – Plattling (Strecke 5634): 620 m
- Markt Schwaben – Freilassing (Strecken 5600, 5723): 610 m
- Holzkirchen – Rosenheim (Strecke 5622): 600 m

4.1.9 Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Landshut – Plattling

Entlang der Strecke Landshut – Plattling, die der Umfahrung der gesperrten Strecke München – Rosenheim dient, bestehen auch hochfrequentierte Anschlüsse mit Quelle-/Zielverkehr. Diesen Verkehren steht keine Alternativstrecke zur Anschlussbedienung zur Verfügung. Daher muss

diesen Verkehren trotz der hohen Umleitungsverkehre ein Zugang ermöglicht werden. Daher sollen Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV) mit Quelle / Ziel entlang der Strecke Landshut – Plattling auf dieser vorrangig gegenüber den SGV-Verkehren anderer Relationen behandelt werden. Landshut und Plattling sind als Quelle / Ziel von dieser Regelung ausgeschlossen.

4.1.10 Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim

Die Strecke Holzkirchen – Rosenheim ist Teil der direktesten Umfahrungsmöglichkeit für die gesperrte Strecke München – Rosenheim. Daher wird sie sehr stark nachgefragt sein. In Abhängigkeit von weiteren Alternativstrecken für bestimmte Verkehre, muss für die Strecke eine Vorrangregel für bestimmte Verkehre zu dessen Aufrechterhaltung erstellt werden.

Die Regelung nach 4.1.1/4.2.1 sehen für die Strecke ausschließlich Kapazitäten des SPNV und SGV vor. Innerhalb der Verkehrsart SGV müssen jedoch Regelungen zum Tragen kommen, um die Verkehre Brenner – München und lokale Verkehre absichern.

Daher soll innerhalb des SGV folgende Rangfolge im Rahmen der NEP gelten:

Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV) mit regionaler Anschlussbedienung an den Strecken 5622 (Holzkirchen – Rosenheim), 5702 (Rosenheim – Kufstein), 5703 (Rosenheim – Freilassing) und 5704 (Rosenheim – Kufstein)

Vorrangig vor

Verkehren im Schienengüterverkehr (SGV) mit Quelle / Ziel im Stadtgebiet München und Quelle / Ziel in einem Bahnhof zwischen Verona (inkl.) und Wörgl (inkl.), sofern im Quell- und Zielbahnhof eine Zugbehandlung, bei der mind. ein Wagen abgesetzt oder aufgenommen wird, stattfindet. Dieser Vorrang kann nur gewährt werden, wenn der entsprechende Start- bzw. Zielbahnhof auch bei den Infrastrukturbetreibern ÖBB Infra und RFI identisch angemeldet wird.

Vorrangig vor

SGV-Verkehren anderer Relationen

Für den Vorrang in Verbindung mit dem Stadtgebiet München muss bei der Trassenanmeldung als Start- oder Zielbahnhof eine der folgenden Betriebsstellen angegeben sein:

München-Milbertshofen, München Nord, München Ost Rbf, München-Riem Ubf

4.1.11 Vorgabe zu Fahrtrichtungswechsel in Wels Verschiebebahnhof

Auf österreichischer Seite ist ab Passau für umgeleitete Güterzüge in erster Linie der Laufweg über Wels – Rutzing – Kirchdorf an der Krems – Selzthal vorgesehen.

Der Laufweg von Wels über Salzburg nach Süden beinhaltet für Züge von Passau kommend einen Fahrtrichtungswechsel (Stürzen) in Wels, dessen Häufigkeit in der Durchführung aufgrund des Kapazitätsverbrauchs beschränkt werden muss.

Im Tageszeitraum von 06:00 bis 22:00 kann in Wels pro Stunde ein Zug den Fahrtrichtungswechsel (stürzen) vornehmen. Im Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 sind zwei Fahrtrichtungswechsel pro Stunde möglich. Diese resultierende maximale Zahl von 32 Güterzügen pro Tag ist die maximale Kapazität für umgeleitete Güterzüge zwischen Wels und Salzburg.

4.2 Beabsichtigte Nutzungsvorgaben

Die DB InfraGO AG hat aus den in 4.1 genannten Fahrplanmaßnahmen streckenspezifische Vorgaben für die Kapazitätszuweisung auf der für temporär überlastet erklärten Infrastruktur entwickelt.

Mit diesen Vorgaben wird gemäß § 59 ERegG das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazität und eine optimale Kapazitätsauslastung auf den gem. § 55 ERegG für überlastet erklärten Schienenwegen verfolgt.

Vorbehaltlich der Zustimmung der Beschlusskammer der BNetzA strebt die DB InfraGO AG für die Netzfahrplanperiode 2028 die unter 4.2.1 bis 4.2.10 formulierten Nutzungsvorgaben für den als temporär überlastet erklärten Schienenweg an. Diese sollen für Trassenanmeldungen im Netzfahrplan und im Gelegenheitsfahrplan gelten.

Für die Aufnahme der Nutzungsvorgaben 2028 wird es voraussichtlich im Herbst 2026 im Rahmen der INB 2028 eine weitere Stellungnahmemöglichkeit seitens der Zugangsberechtigten im Rahmen des INB-Änderungsverfahrens geben.

ENTWURF

4.2.1 Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Sperrung der Strecke München – Rosenheim stehen auf einzelnen Streckenabschnitten der für temporär überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten zur Verfügung.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5850 mit dem Abschnitt¹

- Neumarkt (Oberpf) (NNT) – Feucht (NFT)

5850	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	NFT - NNT			NNT - NFT		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	0,5	2	4	0,5	2	4
0 - 1 Uhr	0	1	6	1	1	5
1 - 2 Uhr	0	1	6	0	0	7
2 - 3 Uhr	0	0	7	0	0	7
3 - 4 Uhr	0	0	7	0	0	7
4 - 5 Uhr	1	0	6	0	1	6
5 - 6 Uhr	0	2	5	0	2	5
6 - 7 Uhr	1	3	3	0	3	4
7 - 8 Uhr	0	3	4	1	3	3
8 - 9 Uhr	1	2	4	0	3	4
9 - 10 Uhr	0	2	5	1	2	4
10 - 11 Uhr	1	2	4	0	2	5
11 - 12 Uhr	0	2	5	1	2	4
12 - 13 Uhr	1	2	4	1	2	4
13 - 14 Uhr	1	2	4	1	2	4
14 - 15 Uhr	1	2	4	0	2	5
15 - 16 Uhr	0	2	5	1	2	4
16 - 17 Uhr	1	3	3	1	3	3
17 - 18 Uhr	1	3	3	1	3	3
18 - 19 Uhr	1	3	3	0	3	4
19 - 20 Uhr	0	2	5	1	3	3
20 - 21 Uhr	1	2	4	0	2	5
21 - 22 Uhr	0	2	5	1	2	4
22 - 23 Uhr	1	2	4	0	2	5
23 - 24 Uhr	0	2	5	1	1	5

Abbildung 20: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Neumarkt (Oberpf) – Feucht

¹ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Postbauer-Heng.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5500 mit dem Abschnitt²

- Freising (MFR) – Langenbach (MLB)

5500	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	MLB - MFR			MFR - MLB		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	0,75	3	2,25	0,75	3	2,25
0 - 1 Uhr	0	2	4	0	2	4
1 - 2 Uhr	0	0	6	1	1	4
2 - 3 Uhr	1	0	5	0	0	6
3 - 4 Uhr	0	1	5	0	0	6
4 - 5 Uhr	0	2	4	0	1	5
5 - 6 Uhr	0	3	3	0	3	3
6 - 7 Uhr	0	4	2	0	4	2
7 - 8 Uhr	0	5	1	2	3	1
8 - 9 Uhr	0	5	1	0	3	3
9 - 10 Uhr	0	3	4	2	2	2
10 - 11 Uhr	2	3	1	0	4	2
11 - 12 Uhr	0	2	4	2	2	2
12 - 13 Uhr	2	3	1	0	3	3
13 - 14 Uhr	0	2	4	1	2	3
14 - 15 Uhr	1	3	2	0	3	3
15 - 16 Uhr	0	2	4	2	3	1
16 - 17 Uhr	1	4	1	0	5	1
17 - 18 Uhr	0	3	3	2	3	1
18 - 19 Uhr	1	3	2	0	4	2
19 - 20 Uhr	0	2	4	0	3	3
20 - 21 Uhr	2	3	1	0	4	2
21 - 22 Uhr	0	2	4	0	2	4
22 - 23 Uhr	2	3	1	0	3	3
23 - 24 Uhr	0	2	4	0	3	3

Abbildung 21: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Freising – Langenbach

² Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Marzling.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5634 mit dem Abschnitt³

- Landhut (MLA) – Dingolfing (MDIF)

5634	beide Ri.		
Abschnitte	MLA - MDIF		
Verkehrsart	FV	NV	GV
Grundtakt	1,5	1	2
0 - 1 Uhr	0	0	4
1 - 2 Uhr	0	0	2
2 - 3 Uhr	2	0	2
3 - 4 Uhr	0	0	5
4 - 5 Uhr	0	0	4
5 - 6 Uhr	0	1	4
6 - 7 Uhr	0	2	2
7 - 8 Uhr	0	2	3
8 - 9 Uhr	2	0	2
9 - 10 Uhr	2	2	1
10 - 11 Uhr	2	0	2
11 - 12 Uhr	2	2	1
12 - 13 Uhr	2	0	2
13 - 14 Uhr	1	2	2
14 - 15 Uhr	1	0	3
15 - 16 Uhr	1	2	2
16 - 17 Uhr	2	0	2
17 - 18 Uhr	1	2	2
18 - 19 Uhr	2	0	2
19 - 20 Uhr	2	2	1
20 - 21 Uhr	0	0	4
21 - 22 Uhr	2	2	1
22 - 23 Uhr	0	0	4
23 - 24 Uhr	0	2	3

Abbildung 22: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Landhut – Dingolfing

³ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Wörth (Isar).

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5622 mit dem Abschnitt⁴

- Holzkirchen (MHO) – Rosenheim (MRO)

5622	beide Ri.		
Abschnitte	MHO - MRO		
Verkehrsart	FV	NV	GV
Grundtakt	0	2	2
0 - 1 Uhr	0	0	3
1 - 2 Uhr	0	0	3
2 - 3 Uhr	0	0	3
3 - 4 Uhr	0	0	3
4 - 5 Uhr	0	0	3
5 - 6 Uhr	0	2	2
6 - 7 Uhr	0	2	2
7 - 8 Uhr	0	2	2
8 - 9 Uhr	0	2	2
9 - 10 Uhr	0	2	2
10 - 11 Uhr	0	2	2
11 - 12 Uhr	0	2	2
12 - 13 Uhr	0	2	2
13 - 14 Uhr	0	2	2
14 - 15 Uhr	0	2	2
15 - 16 Uhr	0	2	2
16 - 17 Uhr	0	2	2
17 - 18 Uhr	0	2	2
18 - 19 Uhr	0	2	2
19 - 20 Uhr	0	2	2
20 - 21 Uhr	0	2	2
21 - 22 Uhr	0	2	2
22 - 23 Uhr	0	0	3
23 - 24 Uhr	0	0	3

Abbildung 23: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Holzkirchen – Rosenheim

⁴ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Bruckmühl.

4.2.2 Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching

Im Bahnhof München-Feldmoching sind Bahnsteigwenden nicht zulässig.

Ausnahmen von der Regelung bestehen für Zeiträume von Sperrungen im Abschnitt München-Feldmoching – München-Laim.

4.2.3 Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

Auf allen TÜLS-Abschnitten werden Leer- und Triebfahrzeugfahrten zwischen 5 und 22 Uhr nachrangig gegenüber anderen Trassenanmeldungen behandelt.

4.2.4 Erweiterte Konstruktionsspielräume

Für Trassenanmeldungen, die die definierten TÜLS-Abschnitte befahren, gelten erweiterte Konstruktionsspielräume im Umfang von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr (SPV) und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr (SGV).

4.2.5 Entlastung des Abschnitts Garching – Freilassing

Für Trassenanmeldungen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung für Züge des SPV auf den Relationen

- München – Mühldorf – Salzburg
- Mühldorf – Salzburg

gilt insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 2 Zügen je Stunde (in Summe beider Richtungen) im Abschnitt

- Garching – Freilassing.

4.2.6 Vorgabe zu Triebfahrzeugwechseln und Zugbehandlungen in Rosenheim

Im Bahnhof Rosenheim sind keine Triebfahrzeugwechsel zulässig.

Auch Zugbehandlungen (z.B. wagentechnische Behandlung, Grenzeingangsbehandlung) sind in Rosenheim nicht zulässig. Davon ausgenommen sind in Rosenheim endende Züge.

4.2.7 Laufweg in Abhängigkeit von Quelle / Ziel

Trassenanmeldungen mit Quelle / Ziel in Freilassing und im Raum Salzburg werden über folgenden Laufweg trassiert:

- Freilassing – Mühldorf – Markt Schwaben (- München)

4.2.8 Maximale Zuglängen

Die maximalen Zuglängen sind für folgende Streckenabschnitt einzuhalten:

- Dingolfing – Plattling (Strecke 5634): 620 m
- Markt Schwaben – Freilassing (Strecken 5600, 5723): 610 m
- Holzkirchen – Rosenheim (Strecke 5622): 600 m

4.2.9 Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Landshut – Plattling

Auf der Strecke Landshut – Plattling werden Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV), mit Quelle / Ziel an einer Betriebsstelle entlang dieser Strecke im Konfliktfall vorrangig gegenüber Verkehren anderer Relationen behandelt.

4.2.10 Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim

Auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim wird im Konfliktfall folgende Rangfolge für die Zuweisung von SGV-Trassen angewendet:

Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV) mit regionaler Anschlussbedienung an den Strecken 5622 (Holzkirchen – Rosenheim), 5702 (Rosenheim – Kufstein), 5703 (Rosenheim – Freilassing) und 5704 (Rosenheim – Kufstein)

Vorrangig vor

Verkehren im Schienengüterverkehr (SGV) mit Quelle / Ziel im Stadtgebiet München und Quelle / Ziel in einem Bahnhof zwischen Verona (inkl.) und Wörgl (inkl.), sofern im Quell- und Zielbahnhof eine Zugbehandlung, bei der mind. ein Wagen abgesetzt oder aufgenommen wird, stattfindet. Dieser Vorrang kann nur gewährt werden, wenn der entsprechende Start- bzw. Zielbahnhof auch bei den Infrastrukturbetreibern ÖBB Infra und RFI identisch angemeldet wird.

Vorrangig vor

SGV-Verkehren anderer Relationen

Für den Vorrang in Verbindung mit dem Stadtgebiet München muss bei der Trassenanmeldung als Start- oder Zielbahnhof eine der folgenden Betriebsstellen angegeben sein:

München-Milbertshofen, München Nord, München Ost Rbf, München-Riem Ubf

5 Maßnahmenübersicht mit Kosten-Nutzen-Abschätzung und voraussichtliche Umsetzung

Für die Maßnahmen aus 3.1 wird im folgenden Kapitel eine Kosten-Nutzen-Abschätzung vorgenommen. Aufgrund der Komplexität einer umfassenden Nutzen-Kosten-Analyse, wie sie für den BVWP erstellt wird und der begrenzten gesetzlich vorgeschriebenen Bearbeitungszeit für den PEK, wird diese vereinfacht vorgenommen. Kosten und Nutzen werden dabei, wenn sie nicht bekannt sind, nicht monetär oder in zusätzlichen Trassen dargestellt. Es erfolgt dafür eine qualitative Abschätzung mit Hilfe standardisierter Bewertungspunkte. Die Maßnahmen sind auf einer siebenstufigen Skala in Bezug auf folgende Punkte grob bewertet worden:

- Kosten
- Nutzen für EVU
- Steigerung der Kapazität (hinsichtlich Verbesserungen in der Betriebsqualität)
- Steigerung der Kapazität (hinsichtlich Erhöhung der Anzahl möglicher Trassen)

Die siebenstufige Skala beinhaltet die Kategorien von „---“ (sehr wenig) über „o“ (neutral) bis „+++“ (sehr viel). Die Kosten werden ausschließlich negativ dargestellt, wobei „---“ die höchste Kosteneinschätzung bedeutet.

Eine erste Maßnahmenpriorisierung der Infrastrukturmaßnahmen lässt sich an der Bewertung der Punkte Betriebsqualität und Kapazitätswirkung ablesen.

Infrastrukturmaßnahmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten [Mio. €]	Nutzen SPFV	Nutzen SPNV	Nutzen SGV	Betriebsqualität	Kapazitätswirkung	Wirksam ab
I-1	Verstärkte Instandhaltungsmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken	--	+	+	+	+	0	2028
I-2	Ersatzinvestitionen auf den Umleitungsstrecken		+	+	+	+	0	2028

Fahrplanmaßnahmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten [Mio. €]	Nutzen SPFV	Nutzen SPNV	Nutzen SGV	Betriebsqualität	Kapazitätswirkung	Wirksam
F-1	Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart	0	+	0	+	+	+	25.02. - 21.04.2028
F-2	Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching	0	0	-	+	+	+	25.02. - 21.04.2028
F-3	Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	0	0	0	0	+	+	25.02. - 21.04.2028
F-4	Erweiterte Konstruktionsspielräume	0	0	0	0	+	+	25.02. - 21.04.2028
F-5	Entlastung des Abschnitts Garching - Freilassing	0	0	0	+	+	+	25.02. - 21.04.2028
F-6	Vorgabe zu Triebfahrzeugwechseln und Zugbehandlungen in Rosenheim	0	0	0	-	+	+	25.02. - 21.04.2028
F-7	Laufweg in Abhängigkeit von Quelle / Ziel	0	0	0	-	+	+	25.02. - 21.04.2028
F-8	Maximale Zuglängen	0	+	+	0	+	+	25.02. - 21.04.2028

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten [Mio. €]	Nutzen SPFV	Nutzen SPNV	Nutzen SGV	Be-triebs-qualität	Kapazitäts-wirkung	Wirksam
F-9	Vorrangregeln im SGV	0	0	0	+	+	+	25.02. - 21.04.2028

6 Verzeichnis der Abkürzungen

BNetzA	Bundesnetzagentur
EA	Erstanalyse
EBA	Eisenbahnbundesamt
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FLX	Flixtrain
Gbf	Güterbahnhof
Hbf	Hauptbahnhof
IC	Inter City
ICE	Inter City Express
INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen
KA	Kapazitätsanalyse
PEK	Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
RB	Regionalbahn
Rbf	Rangierbahnhof
RE	Regionalexpress
S	S-Bahn
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
ÜLS	Überlasteter Schienenweg
TÜLS	Temporär überlasteter Schienenweg
ZB	Zugangsberechtigter

7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: TÜLS im Zuge der Korridorsanierung München - Rosenheim	4
Abbildung 2: Prozesse im Zusammenhang mit überlasteten Schienenwegen	5
Abbildung 3: Prognostizierte Auslastungen mit Umleitungsverkehren auf den TÜLS über Plattling (6-22 Uhr).....	6
Abbildung 4: Prognostizierte Auslastungen mit Umleitungsverkehren auf den TÜLS über Mühldorf, Holzkirchen und Garmisch-Partenkirchen (6-22 Uhr)	7
Abbildung 5: Lage der als temporär überlastet erklärten Schienenwege (TÜLS) im Streckennetz	9
Abbildung 6: Abschnittsbezogene Zugzahlen nach Verkehrsarten Mittelwerte 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr)	12
Abbildung 7: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Neumarkt nach Feucht (Süd-Nord)	13
Abbildung 8: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Feucht nach Neumarkt (Nord-Süd).....	13
Abbildung 9: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Freising nach Landshut (Süd-Nord)	14
Abbildung 10: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Landshut nach Freising (Nord-Süd)	14
Abbildung 11: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Landshut nach Plattling (beide Richtungen)	15
Abbildung 12: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Markt Schwaben nach Mühldorf (beide Richtungen).....	15
Abbildung 13: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Garching nach Freilassing (beide Richtungen)	16
Abbildung 14: Tagesganglinie für den Zeitraum 13.01.-16.01.2026 (Di-Fr) - von Kreuzstraße nach Rosenheim (beide Richtungen)	16
Abbildung 15: Ermittlung des Kapazitätspotentials auf den Umleitungsstrecken über Plattling .	18
Abbildung 16: Ermittlung des Kapazitätspotentials auf den Umleitungsstrecken über Mühldorf, Holzkirchen und Garmisch-Partenkirchen	19
Abbildung 17: Kurzfristige Infrastrukturmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken.....	23
Abbildung 18: Der Zusammenhang zwischen Zugzahl und Folgeverspätungen	25
Abbildung 19: Beabsichtigte maximale Zugzahlen je Verkehrsart zwischen 6 und 22 Uhr	27
Abbildung 20: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Neumarkt (Oberpf) - Feucht.....	31
Abbildung 21: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Freising - Langenbach	32
Abbildung 22: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Landshut - Dingolfing.....	33
Abbildung 23: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Holzkirchen - Rosenheim.....	34

Impressum

Herausgeber:
DB InfraGO AG
Adam-Riese-Str. 11-13
D-60327 Frankfurt am Main

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: 02.07.2026