Foto: Wolfgang Klee

Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

für die im Zuge der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin als temporär überlastet erklärten Schienenwege

Berlin-Charlottenburg – Potsdam Hbf – Magdeburg Hbf – Braunschweig Hbf – Lehrte (Strecken 6118, 6110, 6400, 1900, 1730, 1910)

Erfurt-Linderbach – Erfurt Hbf – Eisenach – Faßdorf (Strecken 6340, 5919, 6291)

Halle Saalebrücke – Angersdorf (Strecke 6343)

DB InfraGO AG

Stand: 19.10.2026

Entwurf

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 2024 11
2.4 Angaben zum Betriebsprogramm während der Sperrung Lehrte - Berlin 16
2.5 Detektierte Engpässe 26
2.6 Fazit 30

3 Infrastrukturmaßnahmen **31**
3.1 Verstärkte Instandhaltungsmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken 32
3.2 Investmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken 32
3.3 Kapazitätssteigernde Maßnahmen auf den Umleitungsstrecken 32

4 Fahrplanmaßnahmen und vorgesehene Nutzungsvorgaben **34**
4.1 Fahrplanmaßnahmen 34
4.2 Beabsichtigte Nutzungsvorgaben 36

5 Maßnahmenübersicht mit Kosten-Nutzen-Abschätzung und voraussichtliche Umsetzung **48**

6 Verzeichnis der Abkürzungen **50**

7 Abbildungsverzeichnis **51**

Entwurf

1 Vorbemerkungen

1.1 Inhalt eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

Der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) beschreibt fahrplantechnische und infrastrukturelle Maßnahmen auf überlastet erklärten Schienenwegen, 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 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 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 überlastet erklärten Schienenwege ergeben könnte.

Entwurf

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 11.06.2024 die Schienenwegabschnitte

- Berlin-Charlottenburg – Potsdam Griebnitzsee Ost (Strecke 6118)
- Potsdam Griebnitzsee Ost – Magdeburg Hbf – Eilsleben (b. Magdeburg) (Strecke 6110)
- Eilsleben (b. Magdeburg) – Helmstedt (Strecke 6400)
- Braunschweig Hbf – Helmstedt (Strecke 1900)
- Lehrte – Groß-Gleidingen – Braunschweig Hbf (Strecke 1730)
- Groß-Gleidingen – Braunschweig Hbf (Strecke 1910)
- Erfurt-Linderbach – Erfurt Hbf – Neudietendorf – Faßdorf (Strecke 6340)
- Erfurt-Linderbach – Erfurt Hbf (Strecke 5919)
- Erfurt Hbf – Neudietendorf (Strecke 6291)

gegenüber dem EBA und der BNetzA für temporär überlastet erklärt (TÜLS). Die temporäre Überlastung gilt für den mehrmonatigen Zeitraum der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin im Zeitraum vom 02.10.2026 bis 11.12.2027.

Weiterhin hat die DB InfraGO AG am 09.10.2026 folgenden Schienenweg nur für den Zeitraum 30.01.2027 bis 11.12.2027 gegenüber dem EBA und der BNetzA für temporär überlastet erklärt (TÜLS):

- Halle Saalebrücken – Lutherstadt Eisleben (Strecke 6343)

Die temporäre Überlastungserklärung der beiden Abschnitt an der Lehrter Stammstrecke (Strecke 6107) wird aufgrund der nicht erfolgten Elektrifizierung und daher nicht nutzbaren Umleitungsstrecke nicht aufrechterhalten.

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

Entwurf

2 Gründe der Überlastung

2.1 Generelle Vorgehensweise der DB InfraGO AG

In der folgenden Abbildung 1 sind die einzelnen Prozessschritte vom Erkennen möglicher überlasteter Schienenwege bis zur Erstellung des PEK dargestellt.

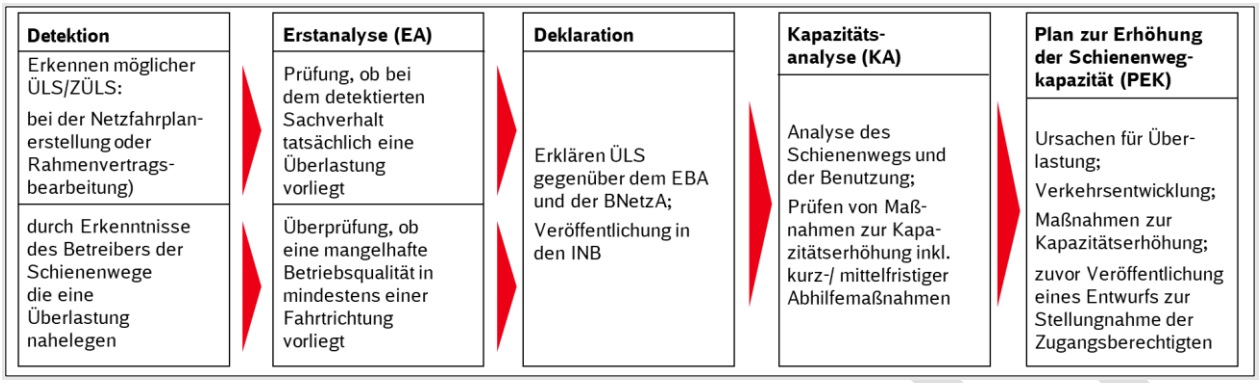


Abbildung 1: Prozesse im Zusammenhang mit überlasteten Schienenwegen

Grundlage für die Überlastungserklärung der Streckenabschnitte bilden Auswertungen zur prognostizierten Auslastung und erwarteten mangelhaften Betriebsqualität im Zuge der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin im Zeitraum 02.10.2026 – 11.12.2027. 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 lediglich Verkehre des SPFV und SGV angenommen worden. Linien des SPNV werden nicht großräumig umgeleitet.

Von dem umzuleitenden Potenzial sind nahezu alle Züge auf den Umleitungsweg über Magdeburg geroutet worden. Ein geringer Teil des SPFV ist über Erfurt gelegt worden (siehe Abbildung 2).

Im Rahmen der Planung der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Zweigkanal (Umleitungsweg über Magdeburg) in 2032 haben Bauwerksdiagnostik und statische Nachrechnung im Jahr 2026 wesentliche Defizite an Teilen der Tragkonstruktion bereits jetzt ergeben. Dies führte zur derzeit aktuellen Einschätzung, dass für die Fahrplanung 2027 von einer eingleisigen Verfügbarkeit der Strecke 1730 zwischen Vechelde und Groß Gleidingen mit einer Langsamfahrstelle auszugehen ist. Dabei wird noch der positive Fall einer eingleisigen Befahrbarkeit unterstellt. Zur ab-schließenden Bewertung sind weitere Untersuchungen an bislang nicht einsehbaren Bauteilen erforderlich. Das abschließende Gutachten liegt im November 2026 vor.

Die aufgrund des Ergebnisses mögliche resultierende Eingleisigkeit hat eine maßgebliche kapazitätsmindernde Wirkung auf diesem Umleitungsabschnitt. Zur Beibehaltung der Fahrzeiten über den Umleitungsweg Magdeburg entfällt die Geschwindigkeitsharmonisierung im Abschnitt Magdeburg – Helmstedt. Dies führt zu einem Umleitungsbedarf über eine weitere Strecke. Hierfür kommt die Strecke Halle – Eichenberg in Frage, die einen zusätzlichen Umleitungsbedarf von etwa 24 Güterzügen im Tageszeitraum aufnehmen muss.

Verkehre auf der Umleitungsstrecke ohne Umleitungszüge

Umleitungsstrecke Berlin – Magdeburg - Lehrte:

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV	AL*
6118	Berlin-Charlottenburg	P Griebnitzsee Ost	6	190	11	Stufe 2
6110	P Griebnitzsee Ost	Potsdam Hbf	6	137	0	Stufe 2
6110	Potsdam Hbf	P Wildpark Ost	6	207	0	Stufe 3
6110	P Wildpark Ost	Werder	6	82	0	Stufe 1
6110	Werder	Brandenburg / Havel	6	82	40	Stufe 1
6110	Brandenburg / Havel	Burg (b. Magdeburg)	6	32	32	Stufe 1
6110	Burg (b. Magdeburg)	Biederitz	6	66	32	Stufe 1
6110	Biederitz	Magdeburg Brücke	6	104	74	Stufe 2
6400	Magdeburg-Sudenburg	Helmstedt	32	32	79	Stufe 2
1900	Helmstedt	Weddel	32	41	79	Stufe 2
1900	Weddel	Braunschweig Hbf	62	104	90	Stufe 3
1730	Braunschweig Hbf	Groß-Gleidingen	62	104	66	Stufe 3
1730	Groß-Gleidingen	Lehrte	33	63	94	Stufe 3

Umleitungsstrecke Erfurt – Eisenach - Faßdorf:

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV	AL*
5919	Erfurt-Linderbach	Erfurt Hbf	100	0	19	Stufe 1
6340	Erfurt-Linderbach	Erfurt Hbf	20	126	26	~~Stufe 2/3~~
6291	Erfurt Hbf	Neudietendorf	2	17	20	Stufe 1
6340	Erfurt Hbf	Neudietendorf	56	119	33	Stufe 4
6340	Neudietendorf	Gotha	56	56	53	Stufe 3
6340	Gotha	Eisenach	56	38	46	Stufe 2
6340	Eisenach	Faßdorf	56	32	55	Stufe 2

+

Heutige Verkehre zwischen Lehrte und Berlin (Referenzabschnitt Staffelde – Rathenow)

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV
6185	Staffelde	Rathenow	135	0	6

Umroutung:
118 SPFV
6 SGV

Umroutung:
14 SPFV

Umroutung:
26 SGV

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV
6343	Sangerhausen	Eisleben	0	32	26

Zugzahlen Technischer Basisfahrplan im Verkehrszeitraum 6-22 Uhr

=

Verkehre auf der Umleitungsstrecke mit Umleitungszügen

Umleitungsstrecke Berlin – Magdeburg - Lehrte:

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV	AL*
6118	Berlin-Charlottenburg	P Griebnitzsee Ost	124	190	11	Stufe 6
6110	P Griebnitzsee Ost	Potsdam Hbf	124	137	0	Stufe 6
6110	Potsdam Hbf	P Wildpark Ost	124	207	0	Stufe 6
6110	P Wildpark Ost	Werder	124	82	0	Stufe 4
6110	Werder	Brandenburg / Havel	124	82	40	Stufe 5
6110	Brandenburg / Havel	Burg (b. Magdeburg)	124	32	32	Stufe 4
6110	Burg (b. Magdeburg)	Biederitz	124	66	32	Stufe 5
6110	Biederitz	Magdeburg Brücke	124	104	74	Stufe 5
6400	Magdeburg-Sudenburg	Helmstedt	151	32	79	Stufe 6
1900	Helmstedt	Weddel	151	41	79	Stufe 6
1900	Weddel	Braunschweig Hbf	151	104	90	Stufe 6
1730	Braunschweig Hbf	Groß-Gleidingen	151	104	66	Stufe 6
1730	Groß-Gleidingen	Lehrte	122	63	94	Stufe 6

Umleitungsstrecke Erfurt – Eisenach - Faßdorf:

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV	AL*
5919	Erfurt-Linderbach	Erfurt Hbf	108	0	19	Stufe 1
6340	Erfurt-Linderbach	Erfurt Hbf	28	126	52	~~Stufe 2/3~~
6291	Erfurt Hbf	Neudietendorf	2	17	20	Stufe 1
6340	Erfurt Hbf	Neudietendorf	72	119	59	Stufe 6
6340	Neudietendorf	Gotha	72	56	79	Stufe 5
6340	Gotha	Eisenach	72	38	72	Stufe 5
6340	Eisenach	Faßdorf	72	32	81	Stufe 4

Legende:

*Auslastung (AL)	Betriebsqualität	Auslastung
Auslastungsstufe 1	premium	Unter 80 %
Auslastungsstufe 2	optimal	80 % bis 108 %
Auslastungsstufe 3	risikobehaftet	108 % bis 115 %
Auslastungsstufe 4	mangelhaft	115 % bis 125 %
Auslastungsstufe 5		125 % bis 140 %
Auslastungsstufe 6		Über 140 %

TÜLS auf Grundlage zu erwartender hoher Auslastung und mangelhafter Betriebsqualität

eingleisiger Abschnitt

Hinweis:

Aufgrund der Einschränkungen auf der Umleitungsstrecke Magdeburg und Eisleben finden Verlagerungen von der Magdeburger Strecke auf die Strecke über Eisleben statt, welche weitere Verlagerungen auf die Erfurter Strecke bedeuten

Abbildung 2: prognostizierte Auslastungen mit Umleitungsverkehren auf den TÜLS über Magdeburg und Erfurt (6-22 Uhr)

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

Der Abschnitt der Strecke 1910 im Raum Braunschweig (Braunschweig Hbf – Groß-Gleidingen), der parallel zur Strecke 1730 verläuft, ist aufgrund seiner direkten Nähe ebenfalls als TÜLS deklariert worden.

Die Strecke Halle – Eichenberg (Strecke 6343) ist bis zum 30.01.2027 voll gesperrt. Danach ist diese Strecke ebenfalls Teil des Umleitungskonzeptes. Die Sanierung der Strecke Halle – Eichenberg wird zur Schaffung nötiger Umleitungskapazitäten unterbrochen. Wegen erforderlicher nicht verschiebbarer Bauarbeiten ist diese Strecke auch nach der Totalsperrung weiterhin kapazitiv eingeschränkt. Im Bahnhof Lutherstadt Eisleben bestehen zwei eingleisige Abschnitte und eine Langsamfahrstelle. Zwischen dem Abzweig Halle Saalebrücke und dem Bahnhof Angersdorf besteht ebenfalls eine eingleisige Sperrung. Daher wurde auch der Abschnitt Angersdorf – Halle Saalebrücke (Strecke 6343) als temporär überlasteter Schienenweg identifiziert.

Entlang der Strecke über Erfurt liegt die Auslastung zwischen Erfurt-Linderbach und Faßdorf ebenfalls im Bereich der mangelhaften Betriebsqualität.

Die Gleise im Bereich Erfurt-Linderbach – Erfurt Hbf werden je Richtung nicht gleichmäßig befahren. Die resultierenden unterschiedlichen Auslastungen sind in der Abbildung 3 berücksichtigt.

Die Abschnitte der Strecken im Raum Erfurt (Erfurt-Linderbach – Neudietendorf) der Strecken 5919 und 6291, die parallel zur Strecke 6340 verlaufen, sind aufgrund ihrer direkten Nähe ebenfalls als TÜLS deklariert worden.

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

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 2024 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.

Entwurf

Verkehre auf der Umleitungsstrecke ohne Umleitungszüge

Umleitungsstrecke Halle - Eichenberg:

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV	AL*
6343	Halle (Saale) Hbf	Halle-Wörmlitz	0	128	21	Stufe 1
6343	Halle-Wörmlitz	Halle Saalebrücke	0	30	21	Stufe 1
6051	Halle-Wörmlitz	Halle Saalebrücke	0	98	0	Stufe 1
6343	Halle Saalebrücke	Angersdorf	0	126	21	Stufe 2
6343	Angersdorf	Eisleben	0	62	6	Stufe 1
6343	Eisleben	Blankenheim	0	44	6	Stufe 1
6343	Blankenheim	Sangerhausen	0	62	6	Stufe 1
6343	Sangerhausen	Nordhausen	0	37	6	Stufe 1
6343	Nordhausen	Wolkramshausen	0	79	3	Stufe 1
6343	Wolkramshausen	Leinefelde	0	49	3	Stufe 1
6343	Leinefelde	Heiligenstadt	0	64	4	Stufe 1
6343	Heiligenstadt	Eichenberg	0	49	4	Stufe 1

+

Umroutung von Verkehren von der Strecke über Magdeburg auf die Strecke Halle - Eichenberg

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV
6400	Magdeburg-Sudenburg	Helmstedt	32	32	79

Zugzahlen Technischer Basisfahrplan im Verkehrszeitraum 6-22 Uhr

Umroutung:
SGV: 24

=

Verkehre auf der Umleitungsstrecke mit Umleitungszügen

Umleitungsstrecke Halle - Eichenberg:

Nr.	Streckenabschnitt		SPFV	SPNV	SGV	AL*
6343	Halle (Saale) Hbf	Halle-Wörmlitz	0	128	45	Stufe 1
6343	Halle-Wörmlitz	Halle Saalebrücke	0	30	45	Stufe 1
6051	Halle-Wörmlitz	Halle Saalebrücke	0	98	0	Stufe 1
6343	Halle Saalebrücke	Angersdorf	0	126	45	Stufe 6 [1]
6343	Angersdorf	Eisleben	0	62	30	Stufe 2/3 [2]
6343	Eisleben	Blankenheim	0	44	30	Stufe 1/3 [2]
6343	Blankenheim	Sangerhausen	0	62	30	Stufe 1
6343	Sangerhausen	Nordhausen	0	37	30	Stufe 1
6343	Nordhausen	Wolkramshausen	0	79	27	Stufe 2
6343	Wolkramshausen	Leinefelde	0	49	27	Stufe 1
6343	Leinefelde	Heiligenstadt	0	64	28	Stufe 1
6343	Heiligenstadt	Eichenberg	0	49	28	Stufe 1

Legende:

*Auslastung (AL)	Betriebsqualität	Auslastung
Auslastungsstufe 1	premium	Unter 80 %
Auslastungsstufe 2	optimal	80 % bis 108 %
Auslastungsstufe 3	risikobehaftet	108 % bis 115 %
Auslastungsstufe 4	mangelhaft	115 % bis 125 %
Auslastungsstufe 5		125 % bis 140 %
Auslastungsstufe 6		Über 140 %

TÜLS auf Grundlage zu erwartender hoher Auslastung und mangelhafter Betriebsqualität

eingleisiger Abschnitt

Hinweis:

[1] Nennleistung ist im Bereich Halle Saalebrücke und Eisleben aufgrund der ESP geringer

[2] Stufe 3 bezieht sich auf den Bahnhof Eisleben

Abbildung 3: prognostizierte Auslastungen mit Umleitungsverkehren auf den TÜLS über Lutherstadt Eisleben (6-22 Uhr)

2.2 Allgemeine Beschreibung der Infrastruktur

Die temporär überlasteten Schienenwege sind Teil wichtiger Ost-West-Verbindungen zwischen Ost- und Westdeutschland im Personen- und Güterverkehr.

Umfahrungsstrecke über die Lehrter Stammbahn:

Die Lehrter Stammbahn (Strecke 6107) steht während der Sperrung Lehrte - Berlin nicht als Umleitungsstrecke zur Verfügung, da die Elektrifizierung bis zum ursprünglich geplanten Termin im Dezember 2026 nicht abgeschlossen werden kann.

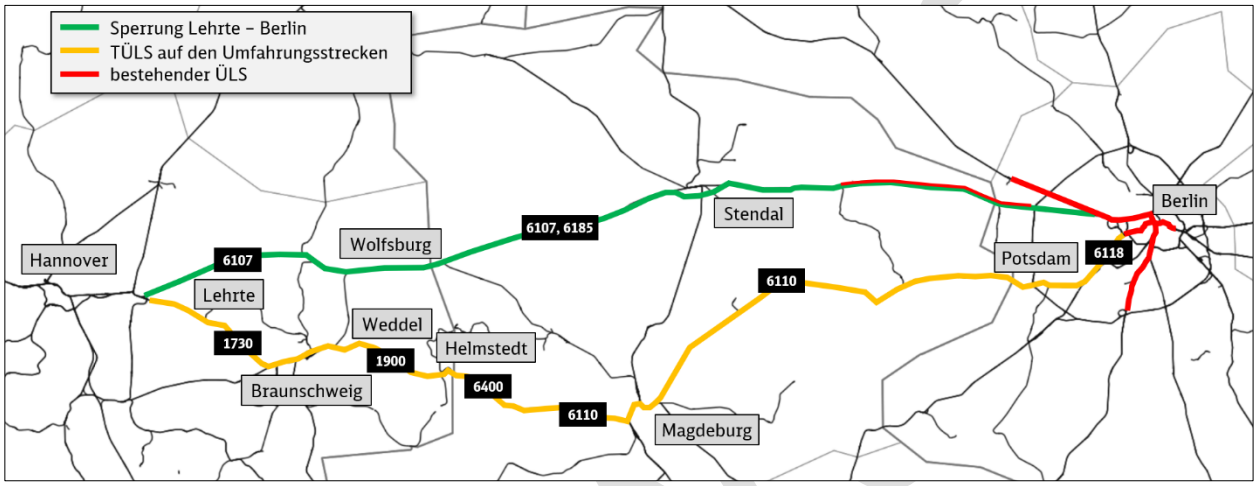


Abbildung 4: Lage im Streckennetz der als temporär überlastet erklärten Schienenwege (TÜLS) über Magdeburg

Umfahrungsstrecke über Magdeburg:

Die Umfahrungsstrecke über Magdeburg bildet eine Fortsetzung des überlasteten Schienenwegs der Berliner Stadtbahn (Berlin Ostbahnhof – Berlin-Charlottenburg / Strecke 6109) in Richtung Potsdam. Vom TÜLS zweigt in Potsdam Griebnitzsee Ost niveaugleich die Strecke nach Dessau (Strecke 6118) ab. Entlang des weiteren Verlaufs der Strecke 6110 (in Richtung Magdeburg) gibt es Streckenverzweigungen in Potsdam Wildpark Ost (Strecke 6113/6115 nach Beelitz), in Potsdam Park Sanssouci (Strecke 6115 nach Golm), in Werder (Verbindungskurven mit den Strecken 6507 und 6112 zum Berliner Außenring).

In Brandenburg Hbf zweigt die eingleisige und nicht elektrifizierte Querverbindung nach Rathenow (Strecke 6512) ab.

Im Raum Magdeburg fädelt in Biederitz die Strecke aus Richtung Roßlau (Strecke 6410) ein. In Magdeburg Brücke fädelt die Strecke 6408 nach Magdeburg-Rothensee aus. In Magdeburg Hbf bestehen niveaugleiche Verzweigungen zur Strecke Stendal – Köthen (Strecken 6402/6403). Die Güterzuggleise (Strecke 6406) dieser Relation werden ebenfalls niveaugleich gekreuzt. In Magdeburg-Sudenburg fädelt die eingleisige Strecke aus Magdeburg-Buckau ein (Strecke 6876). Ebenso fädelt ein Güterzuggleis (Strecke 6424) aus Richtung Magdeburg Hbf ein, das im Bereich Magdeburg Hbf – Magdeburg-Sudenburg parallel zur Strecke 6110 verläuft.

Im Raum Braunschweig fädelt in Weddel die Strecke aus Wolfsburg ein (Strecke 1956). In Braunschweig-Buchhorst fädelt die Strecke 1911 nach Braunschweig Rbf aus. Weitere wichtige niveaugleiche Verzweigungen bestehen in Groß-Gleidingen zur Strecke nach Hildesheim (Strecke 1772) sowie über zwei jeweils eingleisige Verbindungskurven von Osten und Westen kommend auf die Strecke 1921 der VPS nach Beddingen und zum Stahlwerk Salzgitter.

Die TÜLS-Strecke 1730 führt weiter über Peine nach Lehrte. In Peine besteht eine Verbindung zur privat betriebenen Strecke 9198 in Richtung Lengede und weiter nach Salzgitter.

In Lehrte bestehen Verbindungen zu den Strecken von Hildesheim (Strecke 1770), nach Celle (Strecke 1720), zur Güterumgehungsbahn Hannover (Strecke 1750) und nach Hannover (Strecken 1730 und 1734).

Umfahrungsstrecke über Lutherstadt Eisleben:

Die Umfahrungsstrecke umfasst den Laufweg Halle – Eichenberg mit den Fortsetzungen in Richtung Göttingen und Kassel. Der TÜLS-Abschnitt ist auf Halle Saalebrücken - Angersdorf begrenzt. Auf diesem im Jahr 2027 eingleisig bestehenden Abschnitt ist die Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Von Osten mündet in die bis Halle Saalebrücke zweigleisige Strecke 6343 (Halle -Eichenberg) am Abzweig Halle Saalebrücke die eingleisige Strecke 6051 ein. Der Verkehr von drei Streckengleisen muss daher auf der Brücke über ein Gleis abgewickelt werden. Westlich der Brücke zweigt in Angersdorf Ost die S-Bahnstrecke (6356) nach Halle-Nietleben ab. Im Bahnhof Angersdorf fädelt die eingleisige Nebenstrecke 6389 (Bad Lauchstädt – Angersdorf) aus. Im Bahnhof Lutherstadt Eisleben besteht die Einschränkung, dass es in den beiden Bahnhofsköpfen kurze eingleisige Abschnitte gibt, die für eine TÜLS-Deklaration jedoch nicht relevant waren.

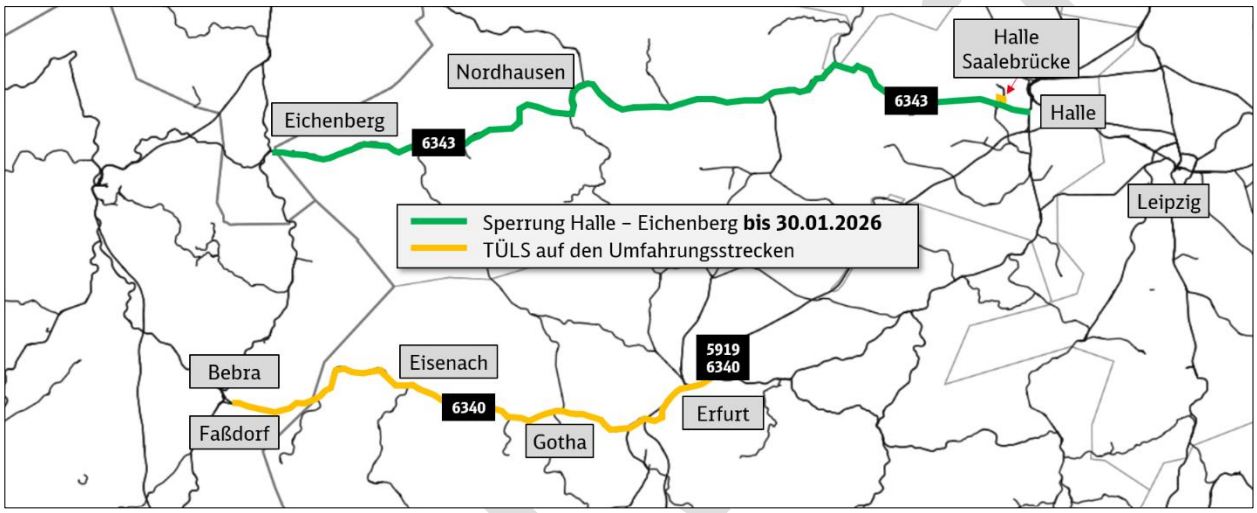


Abbildung 5: Lage im Streckennetz der als temporär überlastet erklärten Schienenwege (TÜLS) auf den Stecken über Erfurt und Lutherstadt Eisleben

Umfahrungsstrecke über Erfurt:

Der TÜLS der Strecke über Erfurt beginnt in Erfurt-Linderbach. Hier bestehen niveaugleiche Verzweigungen zwischen der Strecke Halle – Bebra (Strecke 6340) und der Schnellfahrstrecke Eltersdorf – Leipzig (Strecke 5919). Weitere niveaugleiche Verzweigungen bestehen in Erfurt Hbf in Verbindung mit der Strecke 6291 (Erfurt Hbf – Neudietendorf). Die Strecken aus Sömmerda (6300) und Straußfurt (6302) fädeln mittig zwischen den Strecken 6340 und 5919 ein.

In Neudietendorf zweigt die Strecke nach Arnstadt (Strecke 6298) niveaufrei ab. In Gotha verzweigt die Strecke von und nach Leinefelde (Strecke 6296), die ebenfalls aus Erfurt über die Gothaer Kurve zu erreichen ist (Strecke 6310). Zusätzlich schließt hier die nur noch bis Emleben betriebene Strecke 6697 an. In Fröttstädt besteht über die Strecke 6702 eine Verbindung nach Friedrichsroda. In Eisenach kann niveaugleich auf die Strecke 6311 nach Meiningen gewechselt werden. In Gerstungen besteht ein niveaugleicher Abzweig zur Strecke nach Heimboldshausen (Strecke 6707). Am niveaufreien Abzweig Faßdorf führen die Strecken weiter nach Bebra (Strecke 6340) und Blankenheim (Strecke 3801).

2.3 Angaben zum Betriebsprogramm 2024

Die als (temporär) überlastet erklärten Streckenabschnitte werden von allen drei Verkehrsarten genutzt. Die dargestellten Zugzahlen stammen aus dem Juli 2024.

2.3.1 Linienführung des Schienenpersonenverkehrs außerhalb der Sperrung

Auf den als temporär überlastet erklärten Schienenwegen verkehren mehrere Linien des SPFV. Auf der Strecke über Magdeburg unterscheidet sich die Anzahl der Züge und Linien je Abschnitt.

Von Berlin bis Magdeburg verkehren vier Zugpaare. Zwischen Magdeburg und Lehrte (Hannover) besteht ein Stundentakt der jeweils zweistündlich verkehrenden Linien 55 und 56 von DB Fernverkehr zzgl. Entlastungsverkehr zu Spitzenzeiten (z.B. Wochenende). Zwischen Weddel und Groß-Gleidingen verkehren zusätzlich die Linien 12 und 13 ebenfalls zusammen im Stundentakt.

Auf der Strecke über Erfurt verkehren durchgängig die zweistündlichen Linien 11, 15 und 50 von DB Fernverkehr sowie die mittlerweile annähernd im Zweistundentakt verkehrende Linie 10 von Flixtrain. Hinzu kommen Einzelzüge der Linie 51 von DB Fernverkehr. Im Abschnitt Erfurt-Linderbach – Erfurt Hbf verkehren weitere Linien von DB Fernverkehr in der Relation Berlin – Halle/Leipzig – München (Linien 18, 28, 29).

Abbildung 6 zeigt die Linien des SPFV, die die temporär überlasteten Schienenwege (TÜLS) über Magdeburg und Erfurt befahren.

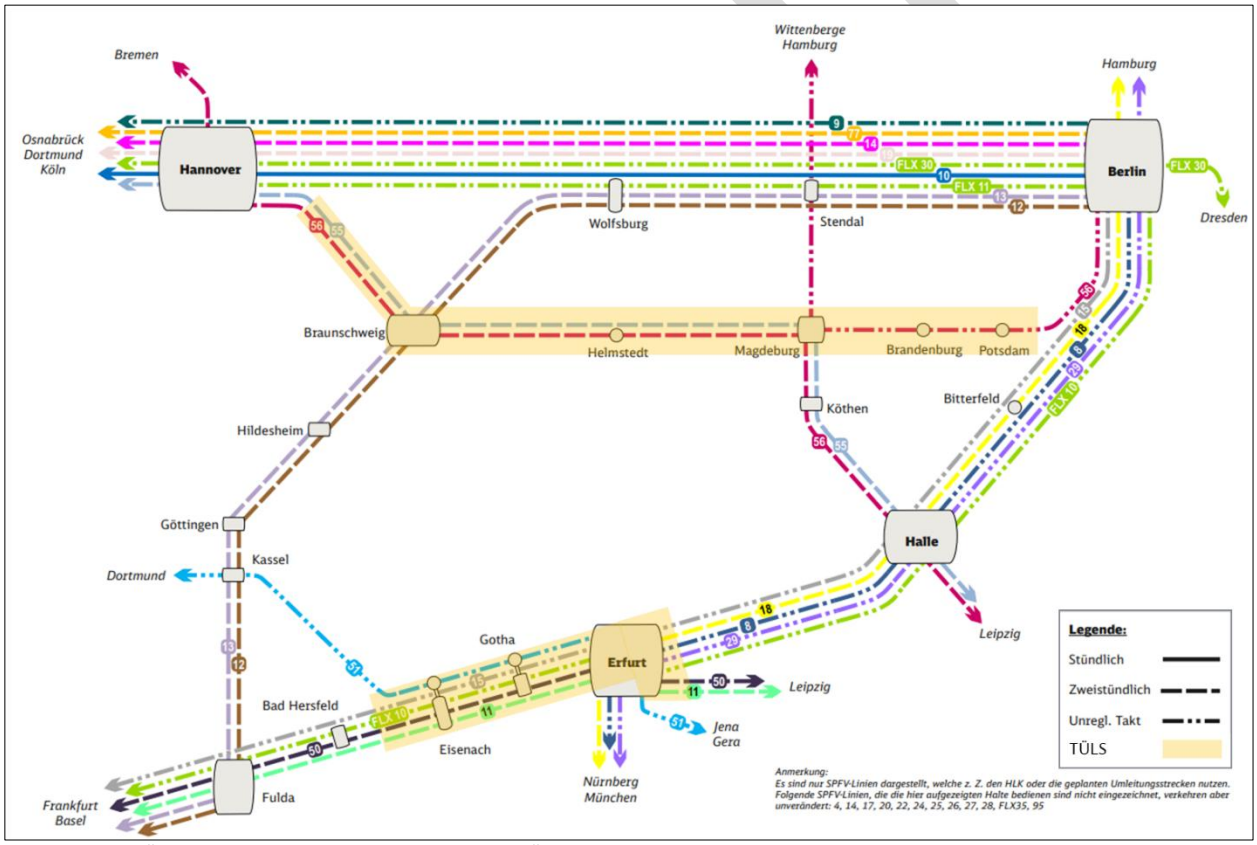


Abbildung 6: Übersicht der SPFV-Linien auf den TÜLS über Magdeburg und Erfurt

Im SPNV verkehren je Strecke ebenfalls mehrere Linien. Auf der Strecke über Magdeburg verkehrt mindestens 1 Zug je Stunde und Richtung. In den Ballungsräumen Berlin/Potsdam, Magdeburg und Braunschweig ist die Bedienung häufiger. Im Raum Potsdam verkehren bis zu 7 Züge je Stunde und Richtung. Im Raum Magdeburg sind es auf der TÜLS-Strecke bis zu 4 Züge je Stunde. In Braunschweig verkehren ca. 3 bis 4 Züge je Stunde, von den 2 in Richtung Hannover fahren.

Abbildung 7 zeigt die Linien des SPNV, die die temporär überlasteten Schienenwege (TÜLS) über Magdeburg befahren.

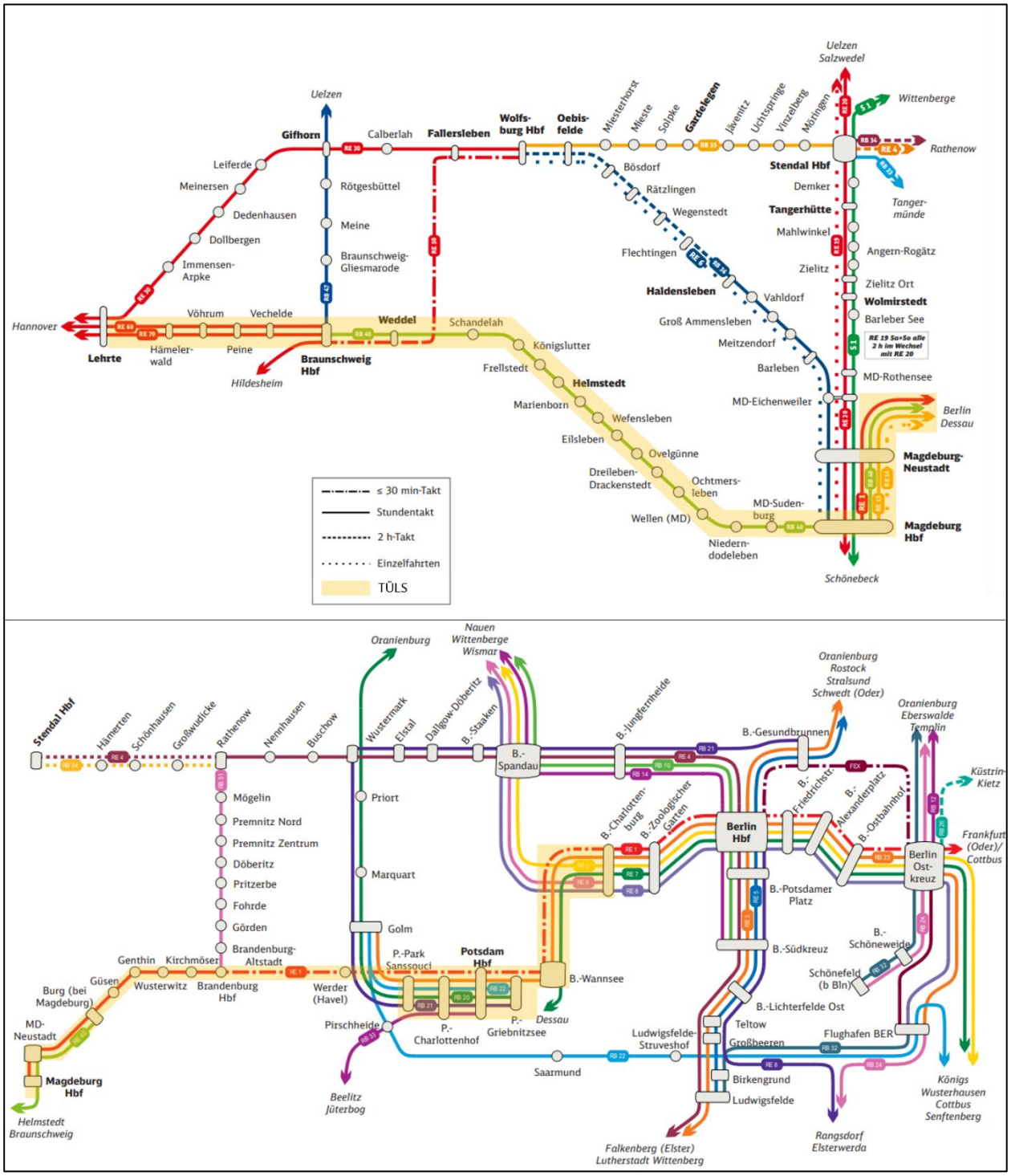


Abbildung 7: Übersicht der SPNV-Linien auf der Umleitungsstrecke über Magdeburg

Auf der Strecke Halle -Eichenberg ergänzen sich zwischen Halle (Saale) Hbf und Kassel-Wilhelmshöhe die jeweils 2-stündlich angebotenen Linien RE 8 und RE 9 auf dem gesamten Abschnitt zu einem Stundentakt. Sie weisen im Linienverlauf jedoch teilweise unterschiedliche Haltemuster auf. Zwischen Halle (Saale) und Lutherstadt Eisleben verkehrt zusätzlich die Linie S 7 im Stundentakt. Zwischen den Stationen Halle Südstadt und Angersdorf verkehrt im Abschnitt Halle Saalebrücke – Angersdorf Ost die halbstündliche S 3 von und nach Halle-Nietleben.

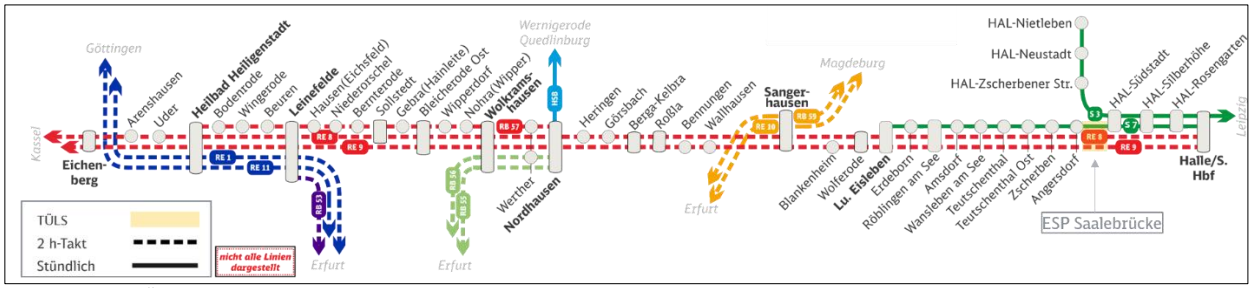


Abbildung 8: Übersicht SPNV-Linien auf der Umleitungsstrecke über Lutherstadt Eisleben

Im Bereich Erfurt liegt die Belastung im SPNV bei etwa 4 bis 5 Zügen je Richtung. In Richtung Bebra nimmt die Anzahl der Züge stetig ab. Bis Gotha sind es etwa 2 Züge. Hinter Eisenach besteht ein Stundentakt.

Abbildung 9 zeigt die Linien des SPNV, die den temporär überlasteten Schienenweg (TÜLS) über Erfurt befahren.

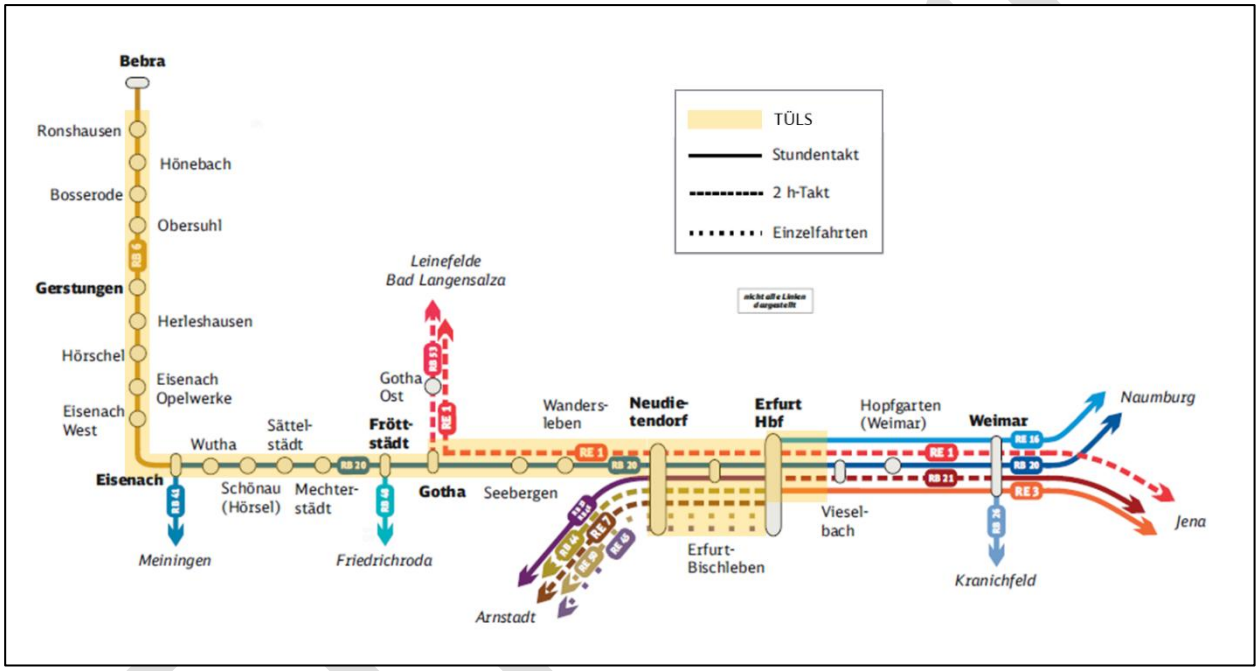


Abbildung 9: Übersicht der SPNV-Linien auf der Umleitungsstrecke über Erfurt

2.3.2 Schienengüterverkehr

Auf den TÜLS-Abschnitten verkehren bereits im Normalfall viele Güterzüge. Die Strecken dienen Güterzügen von und zu den Nordseehäfen in Rotterdam und Bremerhaven. Weitere Quellen und Ziele der Züge auf diesen Strecken liegen im Ausland (Ost- und Westeuropa).

Darüber hinaus besteht insbesondere in den Räumen um Magdeburg (diverse Industrien, Hafen, Bahnbaugruppe), Braunschweig (Automotive, Stahlproduktion), Eisenach (Automotive) und Gerstungen (Kalisalze) reger örtlich induzierter Güterverkehr.

Umso wichtiger ist die Wahrung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr auf den Umleitungsstrecken zur Aufrechterhaltung der wirtschaftlich wichtigen Güterverkehrsströme.

2.3.3 Darstellung der Zugzahlen

Für die Zugzahlen wurde der Stichtag 07.06.2024 (Freitag) ausgewertet. In der nachfolgenden Abbildung 10 ist die Verteilung der Belastung entlang der TÜLS (Abschnittsbelastung) im Tageszeitraum (6-22 Uhr) dargestellt.

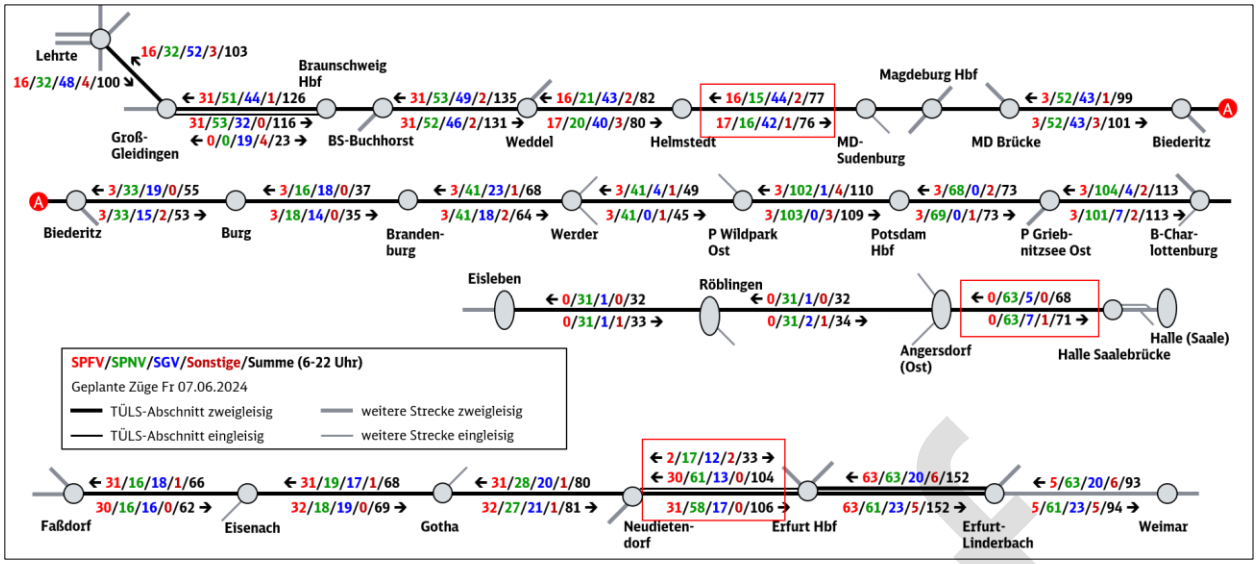


Abbildung 10: abschnittsbezogene Zugzahlen nach Verkehrsarten am 07.06.2024

Für die Abschnitte Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt und Erfurt – Neudietendorf werden die Zugzahlen in den Tagesgängen näher betrachtet, bei denen nach Tages- und Nachtzeitraum unterschieden (6-22 Uhr bzw. 22-6 Uhr) wird.

<u>Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt:</u>

Neben den jeweils stündlich verkehrenden SPFV- und SPNV-Zügen dominieren Güterzüge im Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt. Es verkehren bis zu 6 Güterzüge je Stunde.

Die stündliche Zugzahl in der Ost-West-Richtung liegt am Tag in der Spitze bei 7 Zügen. In den meisten Stunden schwankt die Zugzahl zwischen 4 und 6 Zügen.

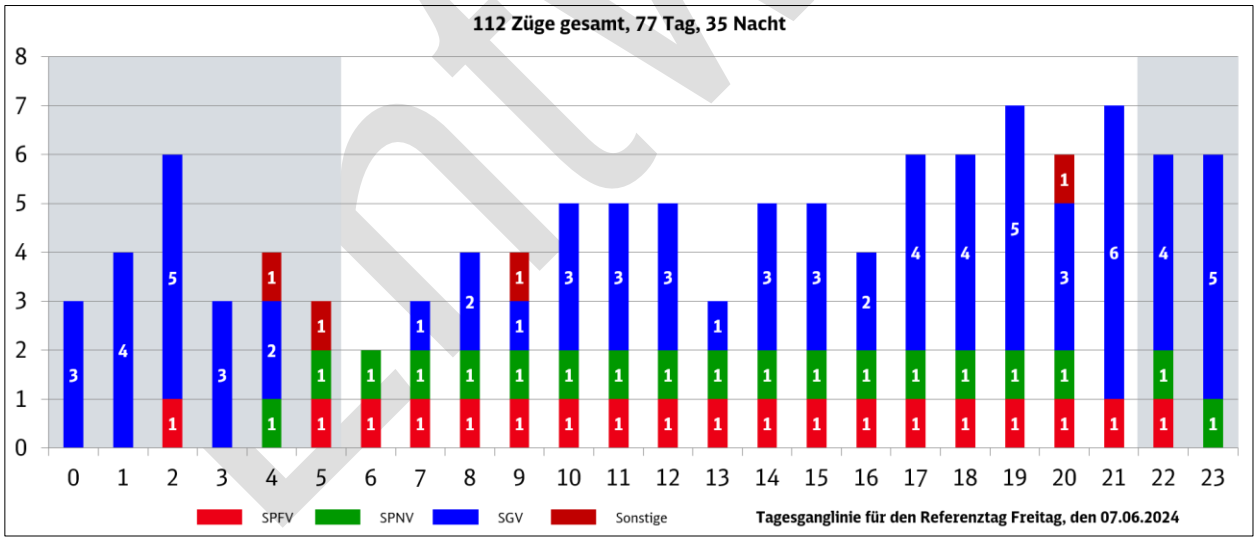


Abbildung 11: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - von Magdeburg-Sudenburg nach Helmstedt (Ost-West)

In der West-Ost-Richtung ergibt sich ein ähnliches Bild (Abbildung 12). Die Belastung liegt in einzelnen Stunden ebenfalls bei 7 Zügen (zumeist 4 bis 6 Züge). Auch hier resultieren die Schwankungen der Zugzahlen aus dem Aufkommen von Güterzügen.

Entwurf

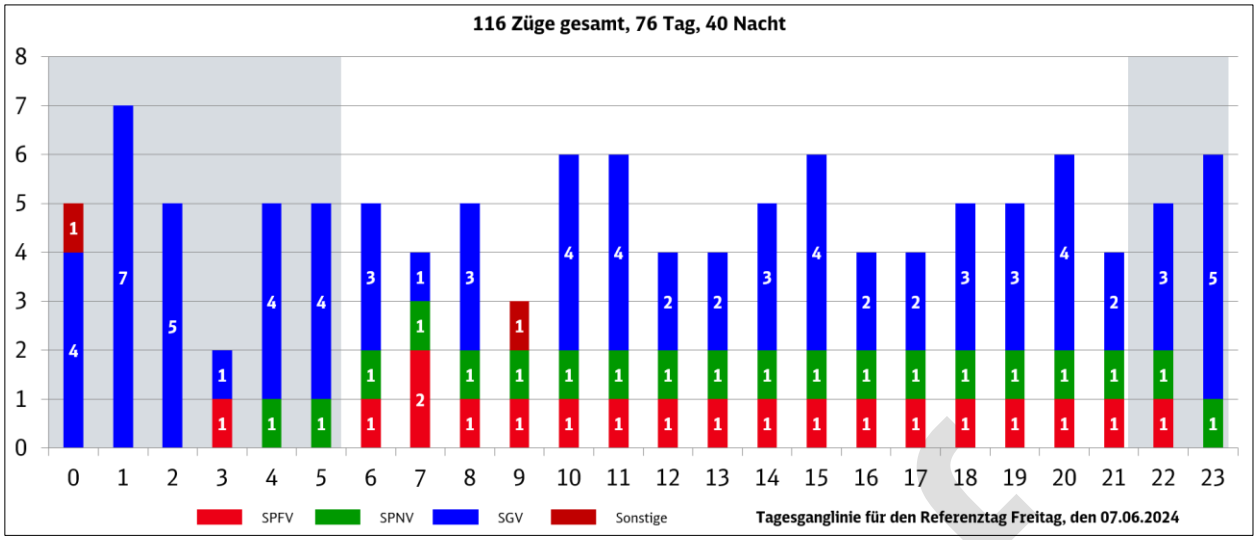


Abbildung 12: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - von Helmstedt nach Magdeburg-Sudenburg (West-Ost)

Erfurt – Neudietendorf:

Der Abschnitt Erfurt – Neudietendorf ist dreigleisig. Hier verlaufen die Strecken Halle – Bebra (zweigleisig) und Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt (eingleisig) parallel zueinander. Der SPNV verkehrt im Tageszeitraum mit etwa 4 Zügen je Stunde. In den Hauptverkehrszeiten verkehren zusätzliche Züge. Im SPFV liegt die Belastung bei etwa 2 Zügen je Stunde. Güterzüge verkehren im Tageszeitraum vereinzelt.

Die stündliche Zugzahl (Summe beider Strecken) in der Ost-West-Richtung liegt am Tag zwischen 6 und 9 Zügen.

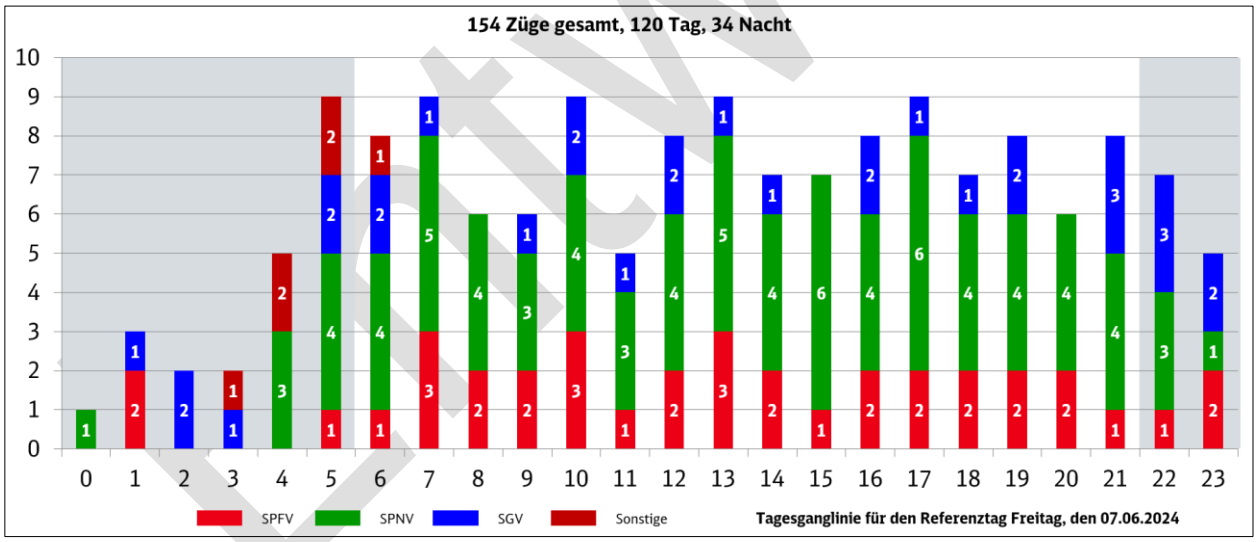


Abbildung 13: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - von Erfurt Hbf nach Neudietendorf (Ost-West)

In der West-Ost-Richtung ergibt sich ein ähnliches Bild (Abbildung 14). Die Belastung liegt in den meisten Stunden im Tageszeitraum bei 6 bis 9 Zügen (max. 10 Züge).

Entwurf

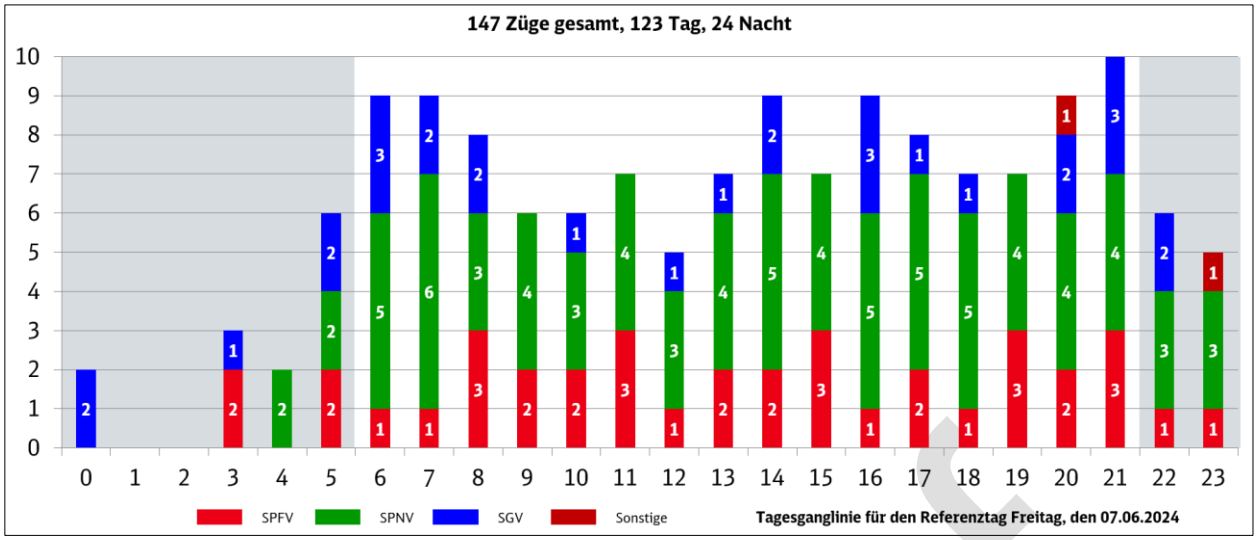


Abbildung 14: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - von Neudietendorf nach Erfurt Hbf (West-Ost)

Halle Saalebrücke – Angersdorf

Der Abschnitt Halle Saalebrücke – Angersdorf Ost ist zweigleisig und stellt bereits im Regelfall eine Engstelle dar, da östlich der Saalebrücke die Strecke 6051 für die S-Bahn abzweigt sowie in Angersdorf Ost die S-Bahn-Strecke 6356 Richtung Norden und die Strecke 6389 Richtung Süden abzweigen. Der SPNV verkehrt auf dem genannten Abschnitt im Tageszeitraum mit 4 Zügen pro Stunde und Richtung, davon entfällt 1 Zug pro Stunde auf den Regionalverkehr und die übrigen auf S-Bahnen. Zusätzlich verkehrt etwa alle zwei Stunden ein Güterzug je Richtung. Planmäßig verkehrt kein SPFV auf dem Abschnitt.

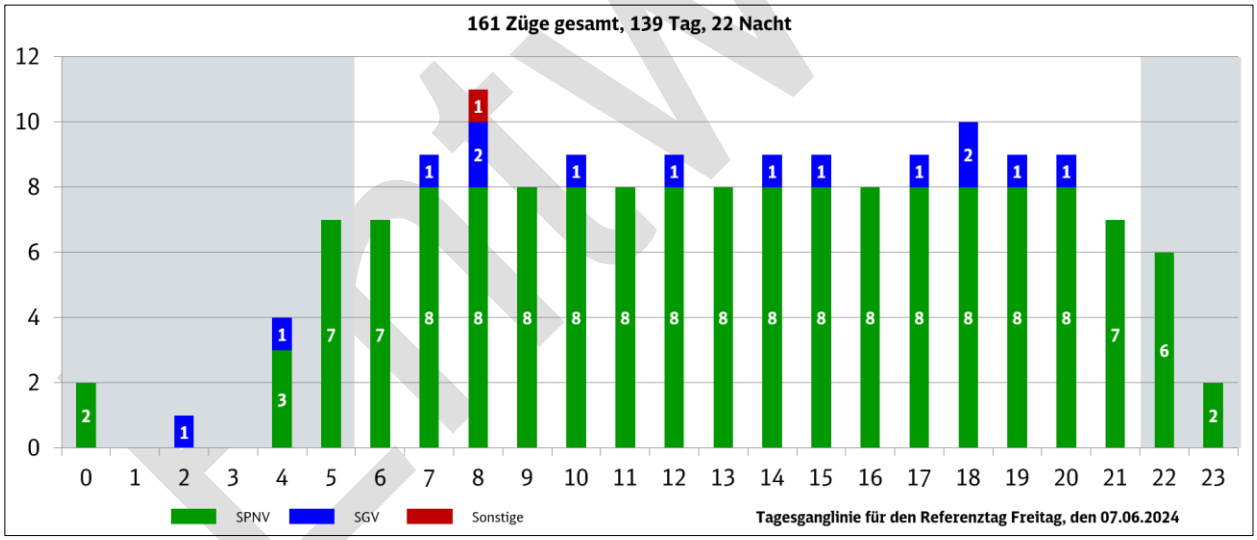


Abbildung 15: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - zwischen Halle Saalebrücke und Angersdorf Ost, Summe beider Richtungen

2.4 Angaben zum Betriebsprogramm während der Sperrung Lehrte - Berlin

Die Erarbeitung der Fahrplankonzepte für den gesamten Zeitraum der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin (02.10.2026 - 11.12.2027) ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vollständig abgeschlossen. Für den Zeitraum Oktober bis Dezember 2026 gelten bereits Nutzungsvorgaben zur Absicherung der Verkehrskonzepte, welche im Jahr 2024 erarbeitet und veröffentlicht wurden. Für 2027 wird an dieser Stelle auf einen Stand eingegangen, der auf Kundeninformationsdialogen bis September 2026 vorgestellt und diskutiert worden ist.

Entwurf

Die Konzepte für die relevanten Zeiträume sehen einige Änderungen auf den Hauptumleitungsstrecken (TÜLS) gegenüber dem Normalzustand vor. Zugzahlen und Linienverläufe werden angepasst.

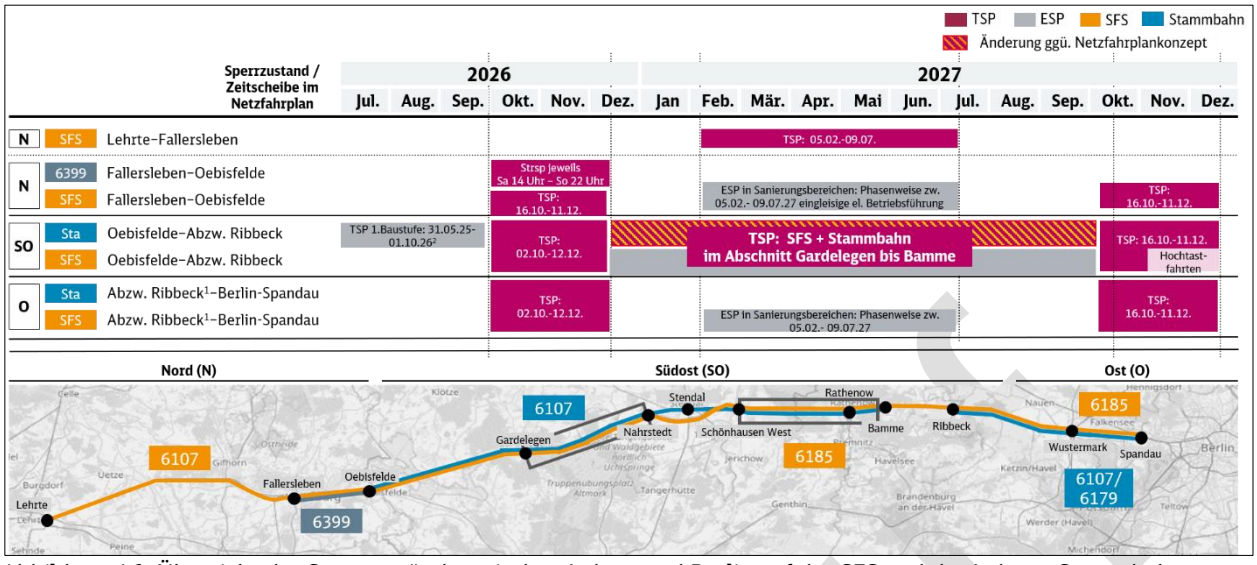


Abbildung 16: Übersicht der Sperrzustände zwischen Lehrte und Berlin auf der SFS und der Lehrter Stammbahn

Die Verkehrskonzepte während der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin unterscheiden sich, in Abhängigkeit des Sperrzustands und der zur Verfügung stehenden Infrastruktur.

Im Zeitraum Oktober – Dezember 2026 sind keine Zugfahrten zwischen Wolfsburg und Berlin-Spandau möglich. Zwischen Oebisfelde und Wolfsburg sind Fahrten im SPNV und SGV in Dieseltraktion in der Regel montags bis freitags möglich. In Berlin ist die Stadtbahn wegen Sanierungsarbeiten gesperrt.

Zwischen Dezember 2026 und Oktober 2027 kann die Stammstrecke aufgrund der nicht fertiggestellten Elektrifizierung nicht befahren werden und steht daher auch nicht als Umleitungsweg zur Verfügung. Eine Anfahrbarkeit von Wustermark aus Richtung Berlin wird möglich sein.

Im Zeitraum Oktober – Dezember 2027 sind wiederum keine Zugfahrten zwischen Wolfsburg und Berlin-Spandau möglich (analog Oktober – Dezember 2026).

Die Verkehrskonzepte im Umleitungszeitraum beinhalten Reduzierungen im SPNV gegenüber dem Normalzustand. Die Nachrangigkeit einzelner Verkehrsdienste des SPNV im Vergleich zum SPFV bzw. SGV ergibt sich aus dem Umstand, dass SPNV leichter durch andere Verkehrsträger ersetzt werden kann als SPFV und SGV sowie der besonderen Bedeutung des SGV für die Wirtschaft.

Entwurf

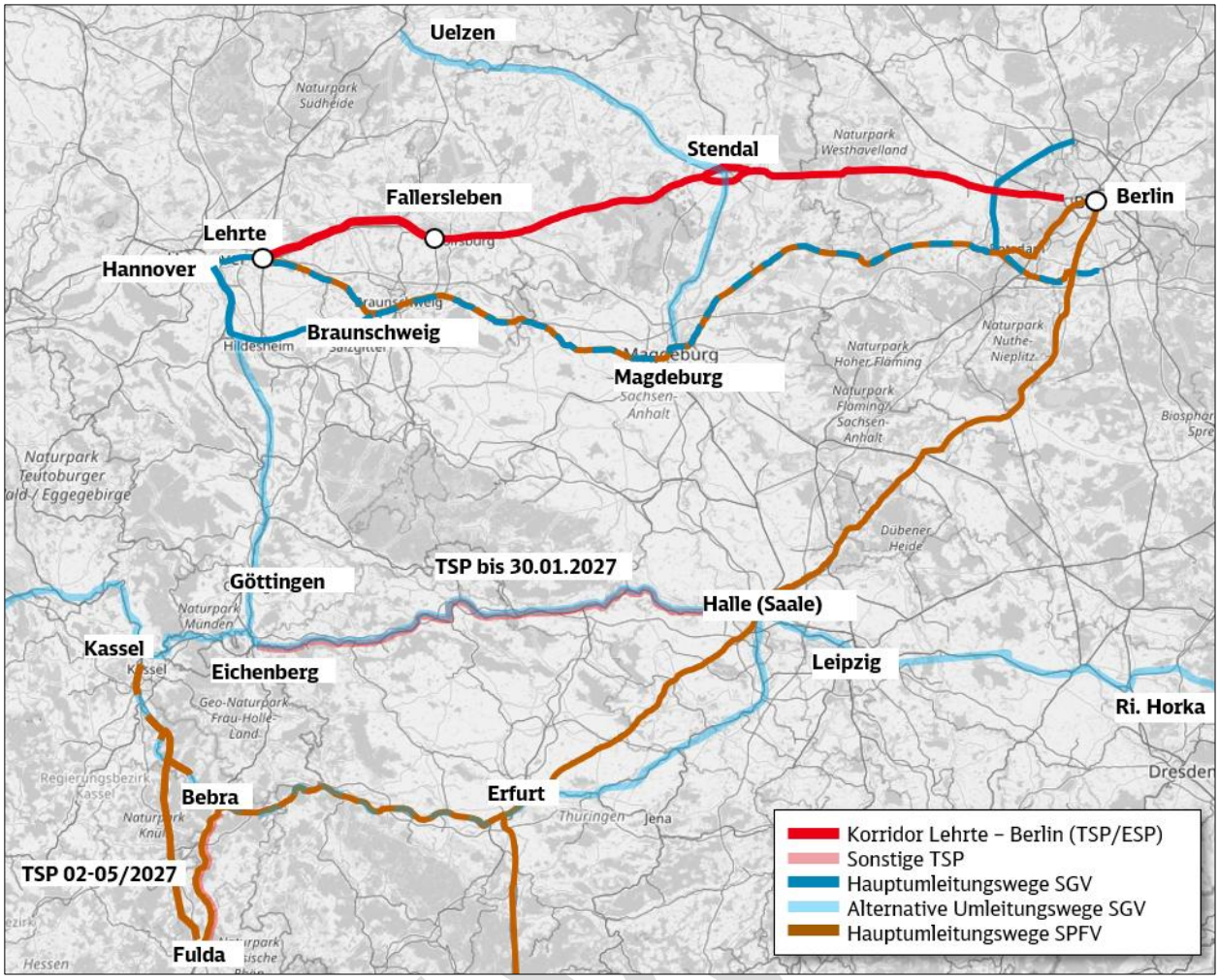


Abbildung 17: Umleitungswege des überregionalen SPFV und SGV

2.4.1 Bestimmung des Kapazitätspotentials für Umleitungsverkehre

Wie in Kapitel 1.2 beschrieben und anhand der Abbildungen 2 und 3 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 den Abbildungen 18 und 19 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. Für den gesamten Abschnitt Berlin – Magdeburg – Lehrte gesehen können keine weiteren Züge aufgenommen werden, da im Raum Potsdam bereits eine Auslastung von 115 % erreicht ist. Auf dem Abschnitt Erfurt – Faßdorf können maximal 5 zusätzliche Züge verkehren. Das Aufnahmepotenzial an der Stammbahn liegt bei 32 Zügen.

Auf allen drei 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 Umfahrungsstrecken Berlin – Magdeburg -Lehrte, Halle -Eichenberg und Weimar – Erfurt – Eisenach Reduzierungen im SPNV beinhaltet.

Verkehre auf der Umleitungsstrecke ohne Umleitungszüge

Umleitungsstrecke Berlin – Magdeburg - Lehrte:

Nr.	Streckenabschnitt		Zugzahl Ist	AL*
6118	Berlin-Charlottenburg	P Griebnitzsee Ost	207	Stufe 2
6110	P Griebnitzsee Ost	Potsdam Hbf	143	Stufe 2
6110	Potsdam Hbf	P Wildpark Ost	213	Stufe 3
6110	P Wildpark Ost	Werder	88	Stufe 1
6110	Werder	Brandenburg / Havel	128	Stufe 1
6110	Brandenburg / Havel	Burg (b. Magdeburg)	70	Stufe 1
6110	Burg (b. Magdeburg)	Biederitz	104	Stufe 1
6110	Biederitz	Magdeburg Brücke	184	Stufe 2
6400	Magdeburg-Sudenburg	Helmstedt	143	Stufe 2
1900	Helmstedt	Weddel	152	Stufe 2
1900	Weddel	Braunschweig Hbf	256	Stufe 3
1730	Braunschweig Hbf	Groß-Gleidingen	232	Stufe 3
1730	Groß-Gleidingen	Lehrte	190	Stufe 3

Umleitungsstrecke Erfurt – Eisenach - Faßdorf:

Nr.	Streckenabschnitt		Zugzahl Ist	AL*
5919	Erfurt-Linderbach	Erfurt Hbf	119	Stufe 1
6340	Erfurt-Linderbach	Erfurt Hbf	172	Stufe 2 / 3
6291	Erfurt Hbf	Neudietendorf	39	Stufe 1
6340	Erfurt Hbf	Neudietendorf	208	Stufe 4
6340	Neudietendorf	Gotha	165	Stufe 3
6340	Gotha	Eisenach	140	Stufe 2
6340	Eisenach	Faßdorf	143	Stufe 2

+

Kapazitätspotential für Umleitungsverkehre unter Berücksichtigung einer maximalen Auslastung von 115%

AL* Stufe 4
115% Auslastung

max. 0 zusätzliche Züge über gesamte Umleitungsstrecke

max. 5 zusätzliche Züge über gesamte Umleitungsstrecke

=

Verkehre auf der Umleitungsstrecke mit Umleitungszügen und Auslastung von 115%

Umleitungsstrecke Berlin – Magdeburg - Lehrte:

Nr.	Streckenabschnitt		Zugzahl Ist	zusätzliches Potential [1]	zusätzlicher Bedarf [2]
6118	Berlin-Charlottenburg	P Griebnitzsee Ost	207	17	124
6110	P Griebnitzsee Ost	Potsdam Hbf	143	56	124
6110	Potsdam Hbf	P Wildpark Ost	213	0	124
6110	P Wildpark Ost	Werder	88	103	124
6110	Werder	Brandenburg / Havel	128	95	124
6110	Brandenburg / Havel	Burg (b. Magdeburg)	70	124	124
6110	Burg (b. Magdeburg)	Biederitz	104	99	124
6110	Biederitz	Magdeburg Brücke	184	81	124
6400	Magdeburg-Sudenburg	Helmstedt	143	23	124
1900	Helmstedt	Weddel	152	71	124
1900	Weddel	Braunschweig Hbf	256	17	124
1730	Braunschweig Hbf	Groß-Gleidingen	232	7	124
1730	Groß-Gleidingen	Lehrte	190	20	124

Umleitungsstrecke Erfurt – Eisenach - Faßdorf:

Nr.	Streckenabschnitt		Zugzahl Ist	zusätzliches Potential [1]	zusätzlicher Bedarf [2]
5919	Erfurt-Linderbach	Erfurt Hbf	119	126	40
6340	Erfurt-Linderbach	Erfurt Hbf	172	32 [3]	
6291	Erfurt Hbf	Neudietendorf	39	41	40
6340	Erfurt Hbf	Neudietendorf	208	0	
6340	Neudietendorf	Gotha	165	5	40
6340	Gotha	Eisenach	140	19	40
6340	Eisenach	Faßdorf	143	28	40

Legende:

*Auslastung (AL)	Betriebsqualität	Auslastung
Auslastungsstufe 1	premium	Unter 80 %
Auslastungsstufe 2	optimal	80 % bis 108 %
Auslastungsstufe 3	risikobehaftet	108 % bis 115 %
Auslastungsstufe 4	mangelhaft	115 % bis 125 %
Auslastungsstufe 5		125 % bis 140 %
Auslastungsstufe 6		Über 140 %

TÜLS auf Grundlage zu erwartender hoher Auslastung und mangelhafter Betriebsqualität

eingleisiger Abschnitt

[1] Die Zugzahlen stellen das maximale zusätzliche Kapazitätspotential zum bestehenden Betriebsprogramm dar, um eine Auslastung von 115% zu erreichen. Die Berechnung erfolgt unter einfachen Bedingungen, wodurch die Nennleistung auf den Ist-Zugzahlen beruht. Es erfolgt keine Aufteilung nach SPFV, SPNV und SGV.

[2] Die Zugzahlen stellen den zusätzlichen Umleitungsbedarf gemäß Abbildung 3 dar.

[3] Die Streckengleisbelastung ist sehr unterschiedlich. Das Potenzial wird vom höchstbelasteten Streckengleis Erfurt – EF-Linderbach abgeleitet.

Abbildung 18: Ermittlung des Kapazitätspotentials auf den Umleitungsstrecken über Magdeburg und Erfurt

Verkehre auf der Umleitungsstrecke ohne Umleitungszüge

Umleitungsstrecke Halle (Saale) – Eichenberg:

Nr.	Streckenabschnitt		Zugzahl Ist	AL*
6343	Halle (Saale) Hbf	Halle-Wörmlitz	149	Stufe 1
6343	Halle-Wörmlitz	Halle Saalebrücke	51	Stufe 1
6051	Halle-Wörmlitz	Halle Saalebrücke	98	Stufe 1
6343	Halle Saalebrücke	Angersdorf	147	Stufe 2
6343	Angersdorf	Eisleben	68	Stufe 1
6343	Eisleben	Blankenheim	50	Stufe 1
6343	Blankenheim	Sangerhausen	68	Stufe 1
6343	Sangerhausen	Nordhausen	43	Stufe 1
6343	Nordhausen	Wolkramshausen	82	Stufe 1
6343	Wolkramshausen	Leinefelde	52	Stufe 1
6343	Leinefelde	Heiligenstadt	68	Stufe 1
6343	Heiligenstadt	Eichenberg	53	Stufe 1

+

Kapazitätspotential für Umleitungsverkehre unter Berücksichtigung einer maximalen Auslastung von 115%

AL* Stufe 4
115% Auslastung

Kein zusätzlichen Züge über gesamte Umleitungsstrecke

=

Verkehre auf der Umleitungsstrecke mit Umleitungszügen und Auslastung von 115%

Umleitungsstrecke Halle (Saale) – Eichenberg:

Nr.	Streckenabschnitt		Zugzahl Ist	zusätzliches Potential [1]	zusätzlicher Bedarf [2]
6343	Halle (Saale) Hbf	Halle-Wörmlitz	149	137	24
6343	Halle-Wörmlitz	Halle Saalebrücke	51	111	24
6051	Halle-Wörmlitz	Halle Saalebrücke	98	58	0
6343	Halle Saalebrücke	Angersdorf	147	0	24
6343	Angersdorf	Eisleben	68	27	24
6343	Eisleben	Blankenheim	50	27	24
6343	Blankenheim	Sangerhausen	68	86	24
6343	Sangerhausen	Nordhausen	43	85	24
6343	Nordhausen	Wolkramshausen	82	56	24
6343	Wolkramshausen	Leinefelde	52	84	24
6343	Leinefelde	Heiligenstadt	68	87	24
6343	Heiligenstadt	Eichenberg	53	108	24

Legende:

*Auslastung (AL)	Betriebsqualität	Auslastung
Auslastungsstufe 1	premium	Unter 80 %
Auslastungsstufe 2	optimal	80 % bis 108 %
Auslastungsstufe 3	risikobehaftet	108 % bis 115 %
Auslastungsstufe 4	mangelhaft	115 % bis 125 %
Auslastungsstufe 5		125 % bis 140 %
Auslastungsstufe 6		Über 140 %

TÜLS auf Grundlage zu erwartender hoher Auslastung und mangelhafter Betriebsqualität

eingleisiger Abschnitt

[1] Die Zugzahlen stellen das maximale zusätzliche Kapazitätspotential zum bestehenden Betriebsprogramm dar, um eine Auslastung von 115% zu erreichen. Die Berechnung erfolgt unter einfachen Bedingungen, wodurch die Nennleistung auf den Ist-Zugzahlen beruht. Es erfolgt keine Aufteilung nach SPFV, SPNV und SGV.

[2] Die Zugzahlen stellen den zusätzlichen Umleitungsbedarf gemäß Abbildung 3 dar.

[3] Die Nennleistung ist im Bereich Halle Saalebrücke und Eisleben aufgrund der ESP geringer.

Abbildung 19: Ermittlung des Kapazitätspotentials auf der Umleitungsstrecke über Lutherstadt Eisleben

Für mehrere Abschnitte der in den folgenden Abbildungen in Rot gekennzeichneten Zahlen, auf denen der Umleitungsbedarf größer als das bereitgestellte Umleitungspotenzial ist, 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). Je Abschnitt ist zusätzlich die Anzahl der Züge je Stunde angegeben.

Aufgrund der verschiedenen Randbedingungen (z.B. weitere Sperrungen) wird für die einzelnen Abschnitte eine Unterteilung nach Zeiträumen vorgenommen. In der ersten Abbildung sind die Zugzahlen auf der Umleitungsstrecke über Magdeburg und Eisleben für die Zeiträume der Totalsperrung der HGV-Strecke dargestellt.

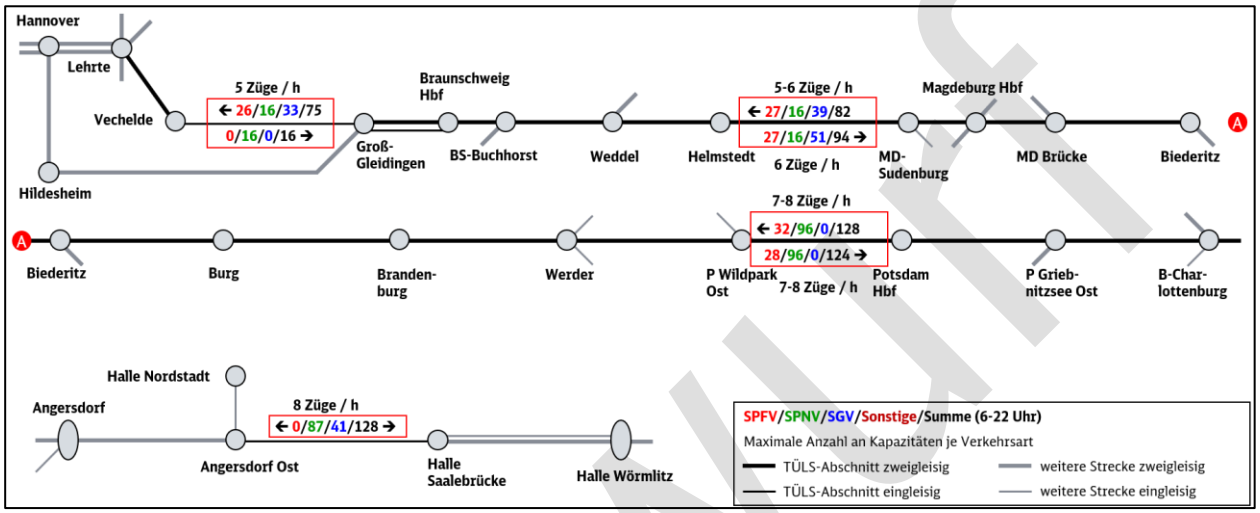


Abbildung 20: Beabsichtigte maximale Zugzahlen je Verkehrsart zwischen 6 und 22 Uhr während der TSP Berlin - Lehrte

Für die Abschnitte um Erfurt sind in der folgenden Abbildung drei verschiedene Zeiträume berücksichtigt, u.a. die Totalsperrung Bebra – Fulda und die Generalsanierung Fulda – Hanau.

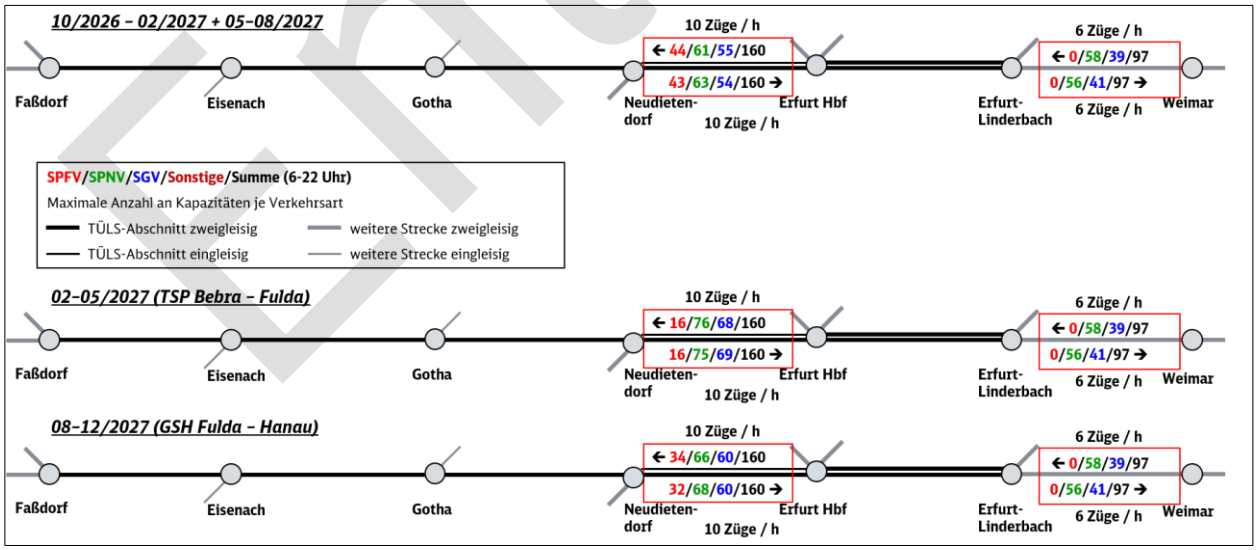


Abbildung 21: Beabsichtigte maximale Zugzahlen je Verkehrsart zwischen 6 und 22 Uhr im Raum Erfurt

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.

Entwurf

2.4.2 abgeleitetes Verkehrskonzept

Das ermittelte Kapazitätspotential dient als Grundlage zur Erarbeitung eines möglichen Verkehrskonzepts. Dieses wurde den Aufgabenträgern und den aktuell verkehrenden Zugangsberechtigten vorgestellt, diskutiert und weiterentwickelt.

2.4.2.2 Linienführung des Schienenpersonenverkehrs im Umleitungszeitraum 2027

Im SPFV sieht das Konzept vor, dass zwischen Berlin und Hannover 1 bis 2 Züge je Stunde und Richtung über Magdeburg verkehren. Notwendige Verkehrshalte werden mit den EVU abgestimmt. Dieses Grundangebot soll aus der stündlichen Linie 10 und der zweistündlich verkehrenden Linie 19 bestehen. Hinzu kommen weitere Zugpaare der Linie FLX 30.

Die Linie 13 verkehrt nur zwischen Braunschweig und Frankfurt. Die Linie 12, Einzelzüge der Linie 3 und Züge der Linie FLX 10 werden über Erfurt gefahren. Zusätzlich wird der Verkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (NRW – Kassel – Ostdeutschland) angepasst, um dem weiträumig veränderten Reiseverhalten Rechnung zu tragen. Für Nachtzüge werden Kapazitäten vorgesehen.

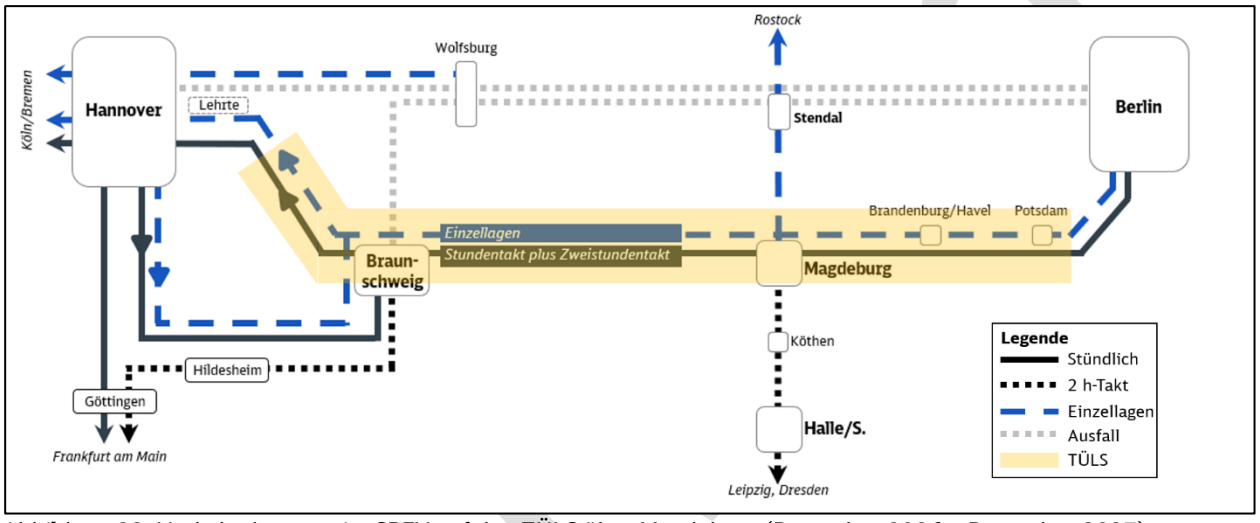


Abbildung 22: Verkehrskonzept im SPFV auf den TÜLS über Magdeburg (Dezember 2026 – Dezember 2027)

Im SPNV soll im gesamten Jahr 2027 weitestgehend das gleiche Konzept gefahren werden, wie im Jahr 2026.

Im Raum Potsdam können nicht alle Linien aufgrund der umgeleiteten SPFV-Züge verkehren. Die aktuellen Planungen sehen einen Ausfall der Linie RB 33 zwischen Potsdam Sanssouci und Potsdam Hbf vor.

Der Zeitraum Oktober – Dezember 2027 ist im Berliner Raum von Weichen und Gleiserneuerungen im Bereich Berlin-Spandau beeinflusst. Neben den Ausfällen auf der Achse Stendal – Berlin wegen der TSP müssen auch teilweise Linien von und nach Nauen teilweise entfallen oder umgeleitet werden. Die Planungen hier-für werden weiter vertieft.

Durch die Infrastruktureinschränkungen im Abschnitt Wolfsburg – Fallersleben kann der RE 50 nur stündlich zwischen Braunschweig und Wolfsburg verkehren. Darüber hinaus sind keine Fahrten im SPV zwischen Braunschweig und Wolfsburg möglich. Zwischen Wolfsburg und Oebisfelde ist bei der RB 35 nur ein 2-Stundentakt möglich, da für die Relation Magdeburg – Wolfsburg – Braunschweig / Hannover Kapazitäten im Güterverkehr vor allem im Gelegenheitsverkehr benötigt werden, die z.B. nicht über Helmstedt gefahren werden können.

Auf der Achse Lehrte – Wolfsburg kann zwischen Februar und Juli 2027 der RE 30 wegen der TSP Lehrte – Fallersleben nicht verkehren.

Zwischen Hannover und Braunschweig können lediglich die Stammlagen der Linien RE 60/70 verkehren, sodass ein Stundentakt statt eines Halbstundentakts besteht. Die Durchführung einzelner HVZ-Verstärker wird im weiteren Planungsverlauf (Fahrlagenberatung) geprüft.

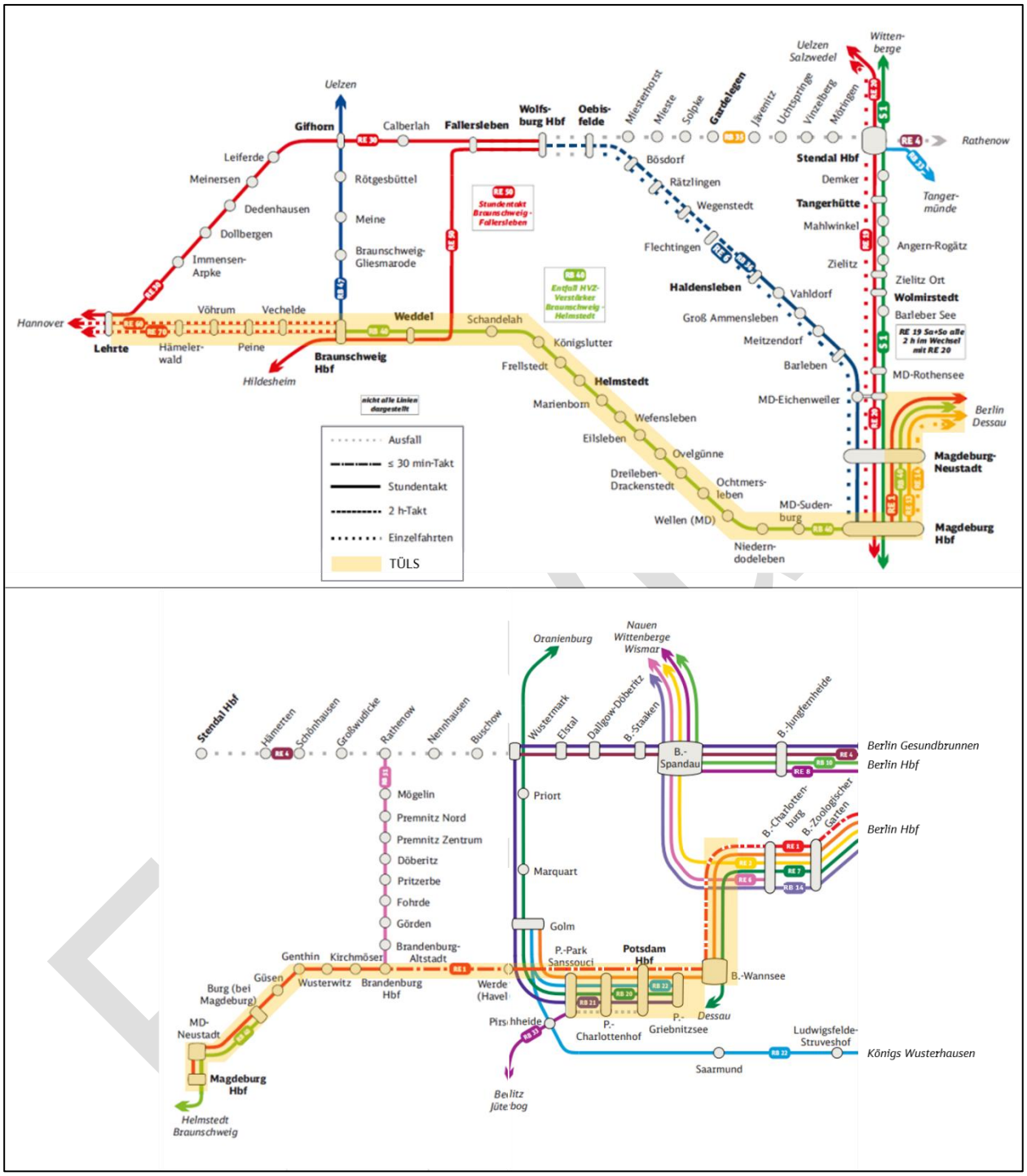


Abbildung 23: notwendige Anpassungen auf dem Umleitungsweg über Magdeburg (Dezember 2026 bis Dezember 2027)

Auf der Strecke Halle Eichenberg müssen für den Umleitungsfall Anpassungen im SPNV-Konzept vorgenommen werden. Während des Zeitraums der Umleitung bestehen auf der Strecke 6343, die als Umleitungsstrecke für einen Teil des SGVs dient, zwischen Eichenberg und Halle Einschränkungen bei der Verfügbarkeit der Infrastruktur (Saalebrücke und Eisleben).

Zur Sicherstellung ausreichender Umleitungskapazitäten, soll die S7 (Halle Hbf – Eisleben – Sangerhausen) entfallen. Die Halte der S-Bahn werden von den Linien RE 8 und RE 9 übernommen. Die S3 kann nicht im normalen Umfang verkehren. Es wird angestrebt, das in der HVZ der

Halbstundentakt beibehalten werden kann und nur außerhalb dieser auf einen stündlichen Takt reduziert werden muss.

Im Raum Erfurt werden ähnliche Zugzahlenvorgaben angestrebt, wie für Ende 2026. Ausnahme bildet der Zeitraum Februar – Mai 2027. In diesem Zeitraum ist die Strecke Bebra – Fulda gesperrt. Ein Großteil der Fernzüge wird zwischen Erfurt und Frankfurt über die VDE 8.1 umgeleitet und es verbleibt nur ein geringer Anteil im SPFV auf der Strecke Erfurt – Faßdorf – Bebra (6340). Im SPNV kann in diesem Zeitraum daher das volle SPNV-Betriebsprogramm westlich von Erfurt verkehren (inkl. RE 11). Eine entsprechende Vorgabe der Kapazitäten für diesen Zeitraum ist unter 4.2.1 zu finden.

Auch die Generalsanierung Fulda- Hanau (15.10.2027 – 28.01.2028) hat Auswirkungen auf die Verkehre im Erfurter Raum. Der etwas geringere SPFV bietet für den SPNV Möglichkeiten, auch etwas mehr zu fahren als außerhalb der Zeiträume der TSP Bebra – Fulda und GSH Fulda – Hanau. Auch hierfür ist eine entsprechende Vorgabe der Kapazitäten unter 4.2.1 zu finden.

Die SPNV-Linien östlich von Erfurt sind von der TSP Weimar – Jena beeinflusst, die das gesamte Fahrplanjahr 2027 besteht. Die Züge der Linien RE 1, RE 3 und RB 21 werden zwischen Weimar und Jena über Apolda und Camburg umgeleitet.

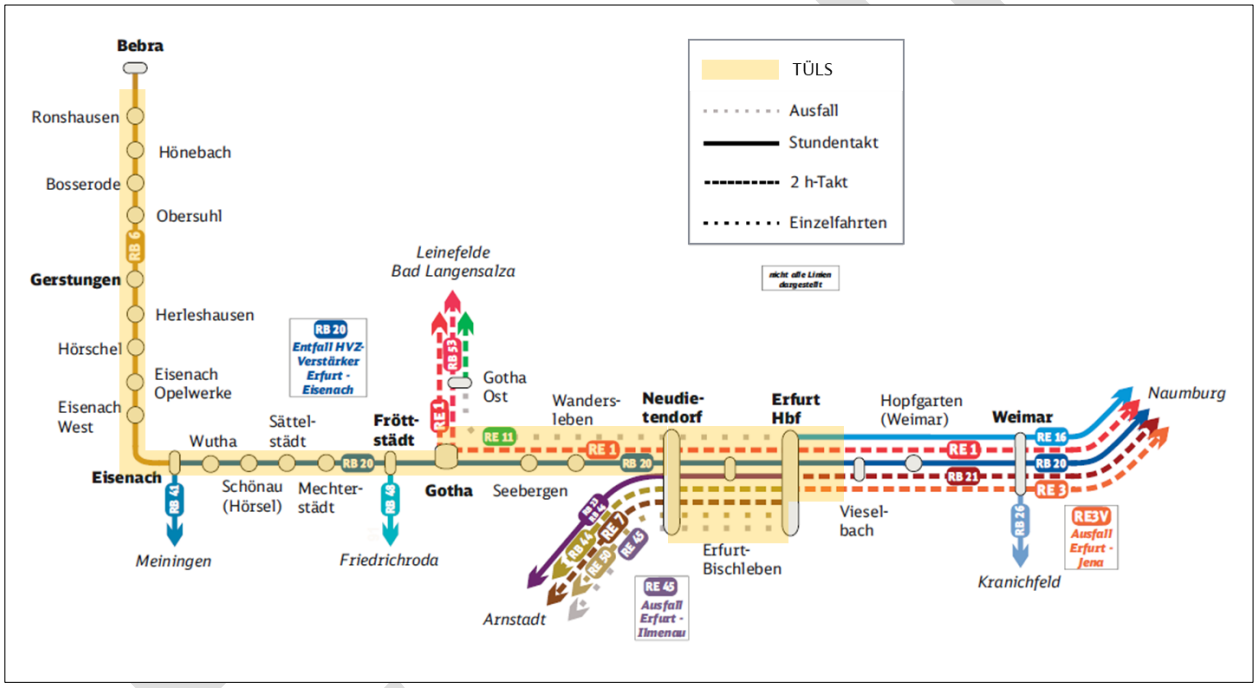


Abbildung 24: notwendige Anpassungen bei den SPNV-Linien im Raum Erfurt (Dez. 2026 bis Dez. 2027)[1]

2.4.2.3 Angaben zum Schienengüterverkehr im Umleitungszeitraum 2027

Die Hauptumleitungsstrecke im SGV führt über Braunschweig, Helmstedt und Magdeburg. Sie nimmt die SGV-Verkehre der Strecke Lehrte – Berlin auf, dessen Umleitungspotenzial vor allem im Nachtzeitraum besteht. Züge von und zu den Hamburger Häfen werden auch über Magdeburg – Stendal – Uelzen umgeleitet. Im Knoten Stendal bestehen hierfür keine Einschränkungen.

Da die Strecke via Magdeburg nicht den gesamten Umleitungsverkehr im SGV aufnehmen kann, werden Teile des SGV via Eichenberg, Lutherstadt Eisleben und Halle (Saale) umgeleitet. Die Kapazitätsvorgabe auf diesem Abschnitt ist so dimensioniert, dass die Verkehre unter Beachtung der eingleisigen Sperrungen in Eisleben und Halle Saalebrücke im Zeitraum des Umleitungsverkehrs bewältigt werden können.

[1] Regelbetriebsprogramm ist westlich von Erfurt während der TSP Bebra -Fulda (Feb. – Mai 2027) möglich

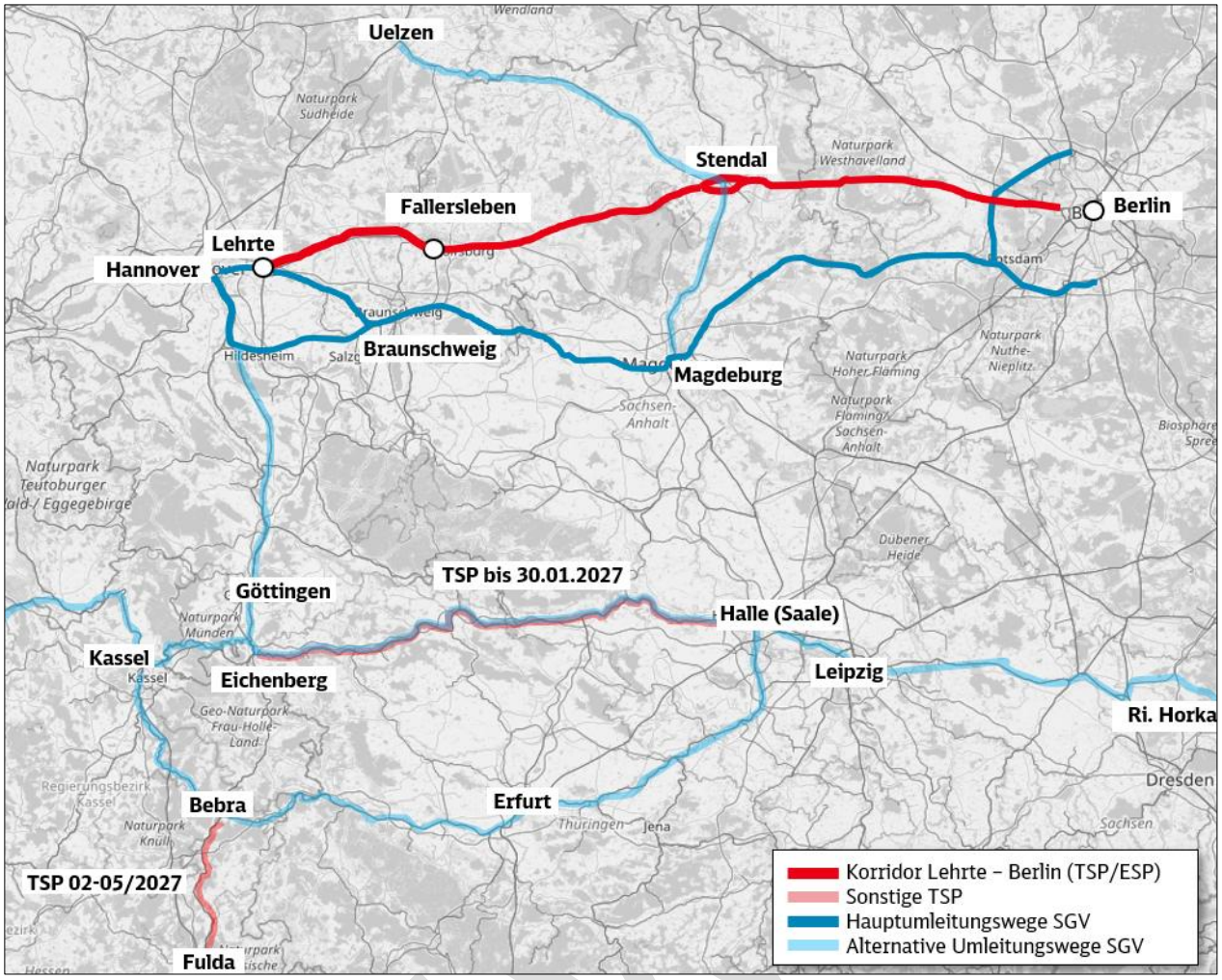


Abbildung 25: Umleitungswege des SGV während der Sperrungen Lehrte – Berlin und weiterer Sperrungen

Entw

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	Magdeburg - Helmstedt	• sehr hohe Geschwindigkeitsdifferenzen und sehr hohe Auslastung
3	Erfurt Hbf	• lange Belegungszeiten und Stärken/Schwächen mindern die Durchlassfähigkeit des Knotens Erfurt
4	Niveaugleiche Abzweige	• Fahrwegkreuzungen mit Beschränkungen in der Fahrplanerstellung und Betriebsdurchführung
5	Eingleisige Abschnitte	• beschränkte Kapazität

2.5.1 Alle TÜLS-Abschnitte

Auf allen deklarierten TÜLS besteht durch die Umleitungsverkehre ein sehr hohes Zugaufkommen, das dichte Zugfolge mit sich bringt. Auf Abschnitten, auf denen bis zu 160 km/h oder 200 km/h gefahren werden kann, sind entsprechende Differenzen in der Beförderungsgeschwindigkeit festzustellen. Diese Geschwindigkeitsschere mindert die Leistungsfähigkeit der Abschnitte und die zuweisbare Trassenkapazität.

2.5.2 Magdeburg – Helmstedt

Auf dem zentralen Streckenabschnitt der Umleitung über Magdeburg besteht ein Engpass durch große Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen schnellen SPFV-Zügen und deutlich langsameren SPNV- und Güterzügen. Am gravierendsten sind die Unterschiede in der Ost-West-Richtung. Von Magdeburg bis Marienborn muss eine Höhendifferenz von etwa 100 m bewältigt werden. Diese Steigung führt dazu, dass die gefahrene Geschwindigkeit der Güterzüge deutlich unter der möglichen Höchstgeschwindigkeit liegt. Auch das Beschleunigungsvermögen ist stark vermindert. Bei großen Geschwindigkeitsdifferenzen verstärken notwendige Überholungen von Güterzügen somit noch einmal den negativen Effekt. Die streckenseitige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h östlich von Eilsleben und 140 km/h westlich von Eilsleben. Der Fahrzeitunterschied zwischen SPFV-Zügen und den langsameren Zügen des SGV und SPNV liegt bei etwa 11 bis 16 min (überholungsfrei).

Die hohen Geschwindigkeitsunterschiede reduzieren die Leistungsfähigkeit der Strecke. Je größer der Anteil schnellerer SPFV-Züge ist (umleitungsbedingt), desto stärker werden die negativen Effekte. Durch die vorgesehene Bündelung von den verkehrenden SPFV-Zügen wird der Kapazitätsverbrauch auf dieser Achse Berlin – Magdeburg – Lehrte abgemildert.

2.5.3 Erfurt Hbf

In Erfurt Hbf beginnen und enden viele Züge des SPNV. Am Tagesrand gilt dies auch für Züge des SPFV. Die notwendigen Zugwenden führen häufig zu langen Gleisbelegungszeiten. Diese beeinflussen negativ den Betriebsfluss. Besonders die Bahnsteiggleise 1, 2, 9 und 10 sind für die Fahrten von über Erfurt hinaus verkehrenden Züge wichtig. Über sie wird der überregionale Verkehr abgewickelt. Längere Standzeiten von wendenden Zügen in diesen Gleisen zwingen andere

Entwurf

Zugfahren auf die verbleibenden „Durchfahrtsgleise“ zu wechseln. Blockiert bspw. ein Zug das Gleis 9, muss auf das Gleis 10 ausgewichen werden. Wenn aus Richtung Bebra und der SFS nun zwei Züge den Erfurter Hbf anfahren, führt dies zu unplanmäßigen Haltezeiten bei mindestens einem der beiden Züge. Daher sind für diese Gleise kurze Haltezeiten in Höhe der Mindestwendezeiten anzustreben.

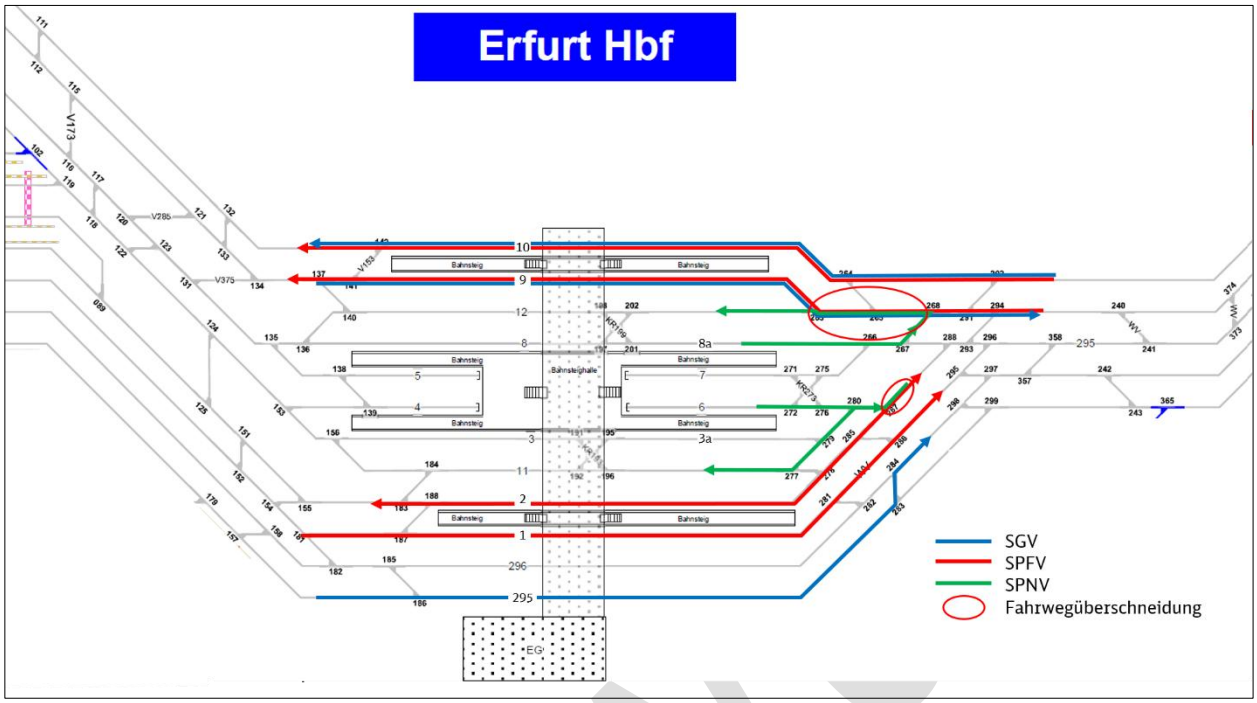
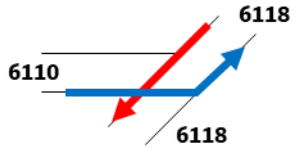
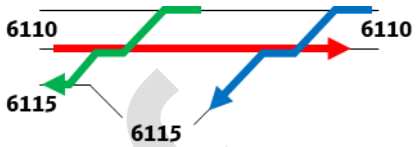
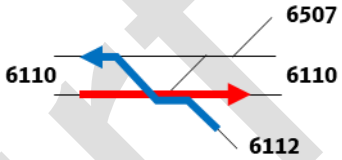
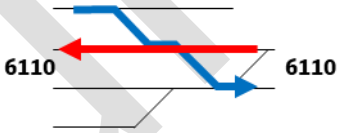
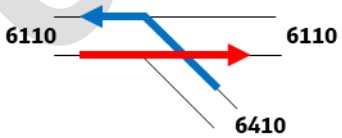
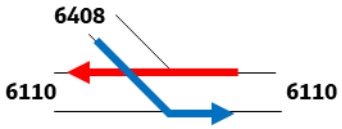
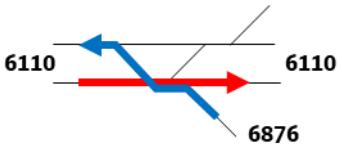
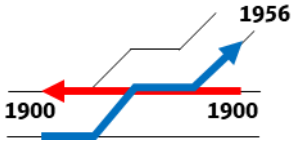
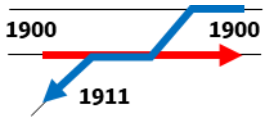
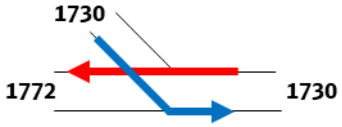


Abbildung 26: Gleisplan Erfurt Hbf mit häufig genutzten und notwendigen Gleisnutzungen im SGV und SPFV und Fahrwegüberschneidungen mit rangierendem SPNV

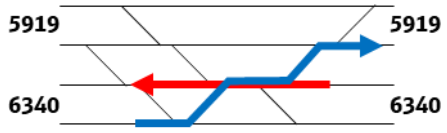
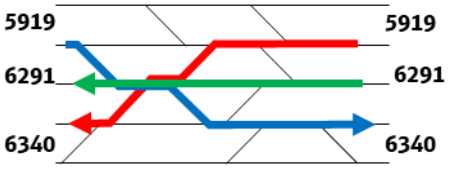
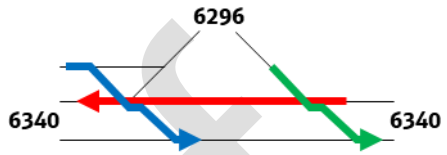
Im Tagesverlauf finden etwa 20 Stärkungs- und Schwächungsvorgänge von Zugverbänden in Erfurt Hbf statt. Insbesondere durch Vorgänge an den Gleisen 3/13 (3/3a), 4, 5, 6, 7 und 8/18 (8/8a) kommt es zu Beeinflussungen auf benachbarten Gleisen. Teilweise werden Fahrwege zu den Gleisen 1, 2, 9 oder 10 belegt. Aber auch durch längeres Verweilen der abgestellten Triebzüge werden andere Zugfahrten auf die Gleise 2, 9 oder 10 verdrängt.

2.5.4 Niveaugleiche Abzweige

An vielen Betriebsstellen entlang der temporären ÜLS befinden sich niveaugleiche Abzweige, an denen es zu Fahrwegkreuzungen zwischen Zügen unterschiedlicher Verkehrsarten kommt. Diese beeinflussen die Fahrplanerstellung und die Betriebsdurchführung negativ. In folgenden Betriebsstellen befinden sich niveaugleiche Verzweigungen:

Betriebsstelle/Bereich	Beschreibung	Vereinfachte Darstellung
Strecke über Magdeburg		
Potsdam Griebnitzsee Ost	• Fahrwegkreuzungen zwischen SPV nach Berlin und Verkehren nach Dessau	
Potsdam Wildpark West / Park Sanssouci	• Fahrwegkreuzungen zwischen Verkehren nach Potsdam, Golm und Beelitz	
Werder	• niveaugleiches Ein- und Ausfädeln der Züge von und zum Berliner Außenring	
Brandenburg Hbf	• niveaugleiches Einfädeln des beginnenden SPNV und des SGV aus Brandenburg Altstadt	
Biederitz	• Fahrwegkreuzungen zwischen Verkehren nach Berlin und von Bitterfeld	
Magdeburg Brücke	• Fahrwegkreuzungen zwischen Verkehren nach Magdeburg und SGV von MD-Rothensee	
Magdeburg-Sudenburg	• niveaugleiches Einfädeln der Züge aus Köthen	
Weddel	• Fahrwegkreuzungen zwischen Zügen in Richtung Wolfsburg und Zügen in Richtung Braunschweig	
Braunschweig-Buchhorst	• Fahrwegkreuzungen zwischen Zügen in Richtung Magdeburg/Wolfsburg und SGV nach Braunschweig Rbf	
Groß-Gleidingen	• Fahrwegkreuzungen zwischen Zügen in Richtung Hildesheim und aus Hannover	

Entwurf

Strecke über Erfurt		
Erfurt-Linderbach	• Fahrwegkreuzungen zwischen den Zügen in Richtung SFS und aus Weimar	
Erfurt Hbf (Westkopf)	• Fahrwegkreuzungen zwischen den Zügen in Richtung Bebra, Neudietendorf und von der SFS	
Gotha	• Fahrwegkreuzungen zwischen den Zügen in Richtung Bebra und aus Leinefelde	
Gerstungen	• Fahrwegkreuzungen zwischen den Zügen in Richtung Bebra und aus Heimboldshausen	

2.5.5 Eingleisige Abschnitte

Eingleisige Strecken, die in beiden Richtungen befahren werden, sind in ihrer Leistungsfähigkeit besonders eingeschränkt und von Verspätungsübertragungen betroffen.

Im Abschnitt Groß Gleidingen – Vechelde besteht bedingt durch eine beschädigte Brücke eine Eingleisigkeit (ESP), die zusätzlich eine Langsamfahrstelle aufweist. Hierdurch ist die Kapazität der Umleitungsstrecke via Braunschweig und Magdeburg (Umleitungsstrecke 1) eingeschränkt. Dem wird mit einer weiteren Umleitung einiger Verkehre über Hannover – Hildesheim – Braunschweig begegnet. Der SPFV in West-Ost-Richtung wird ab Hannover über Hildesheim nach Braunschweig geleitet. Der SGV der gleichen Richtung ebenso. In Ost-West-Richtung müssen ebenfalls einige Güterzüge über Hildesheim aufgrund der Kapazitätseinschränkung der Eingleisigkeit zwischen Groß Gleidingen und Vechelde geroutet werden.

Auch die Umleitungsstrecke 2 weist im Abschnitt Lutherstadt Eisleben – Halle Saalebrücke zwei eingleisige Bereiche wegen Bauarbeiten im relevanten Zeitraum auf. Im Bahnhof Lutherstadt Eisleben bestehen zwei eingleisige Bereiche in den Bahnhofköpfen. Die beiden durchgehenden Hauptgleise stehen noch nicht zur Verfügung. Daher muss der Verkehr über die beiden anderen Bahnsteiggleise geführt werden.

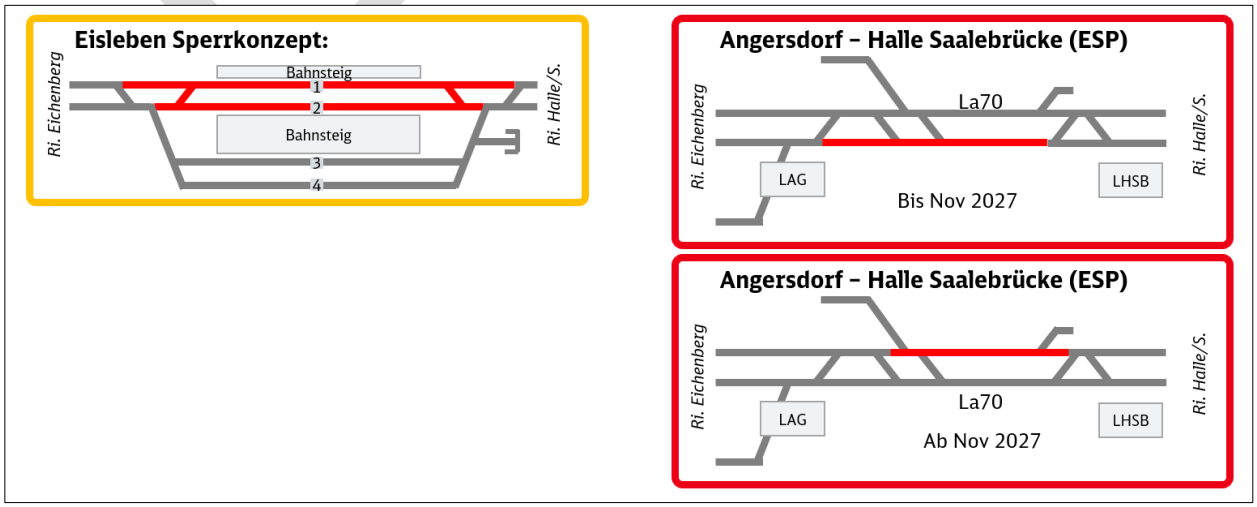


Abbildung 27: Eingleisigkeiten im Bahnhof Eisleben und im Abschnitt Angersdorf – Halle Saalebrücke

Entwurf

Im Bereich der Saalebrücke in Halle bestehen Eingleisigkeiten und Langsamfahrstellen zwischen Angersdorf und dem Abzweig Saalebrücke. Dadurch ist die Kapazität auf der Umleitungsstrecke Göttingen/Kassel – Halle (Saale) reduziert.

2.6 Fazit

Die für temporär überlastet erklärten Abschnitte sind von allen drei Verkehrsarten stark nachgefragt. Dies gilt für die Zustände ohne und mit Umleitungsverkehre von der Strecke Lehrte – Berlin. Die Marktfähigkeit der verfügbaren Kapazitäten wird durch die beschriebenen Engpässe entsprechend eingeschränkt.

Zentrale Engpässe der Umleitungsstrecke über Magdeburg sind die Abschnitte Magdeburg – Helmstedt (Steigung) und Groß Gleidingen – Vechelde (Eingleisigkeit). An der Strecke Halle -Eichenberg bestehen durch Eingleisigkeiten ebenfalls kapazitive Einschränkungen. Aber auch entlang der Strecke über Erfurt befinden sich einschränkende Punkte (z.B. Fahrstraßenausschlüsse). Durch entsprechende Maßnahmen in der Trassenzuweisung sollen die Engpässe für die Zeit der Umleitungen gemildert werden.

Entwurf

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. Auch kleine kapazitätssteigernde Maßnahmen können realisiert werden. Sie werden im kurzfristigen Zeithorizont realisiert. Auf der Lehrter Stammbahn werden hingegen weitreichendere Maßnahmen wir die Elektrifizierung bis zum Beginn der GSH realisiert.

Die Instandhaltungs- und Investivmaßnahmen werden bis zum Start der Sperrung Lehrte - Berlin vorgenommen und haben ein Volumen von mehr als 80 Mio. Euro.

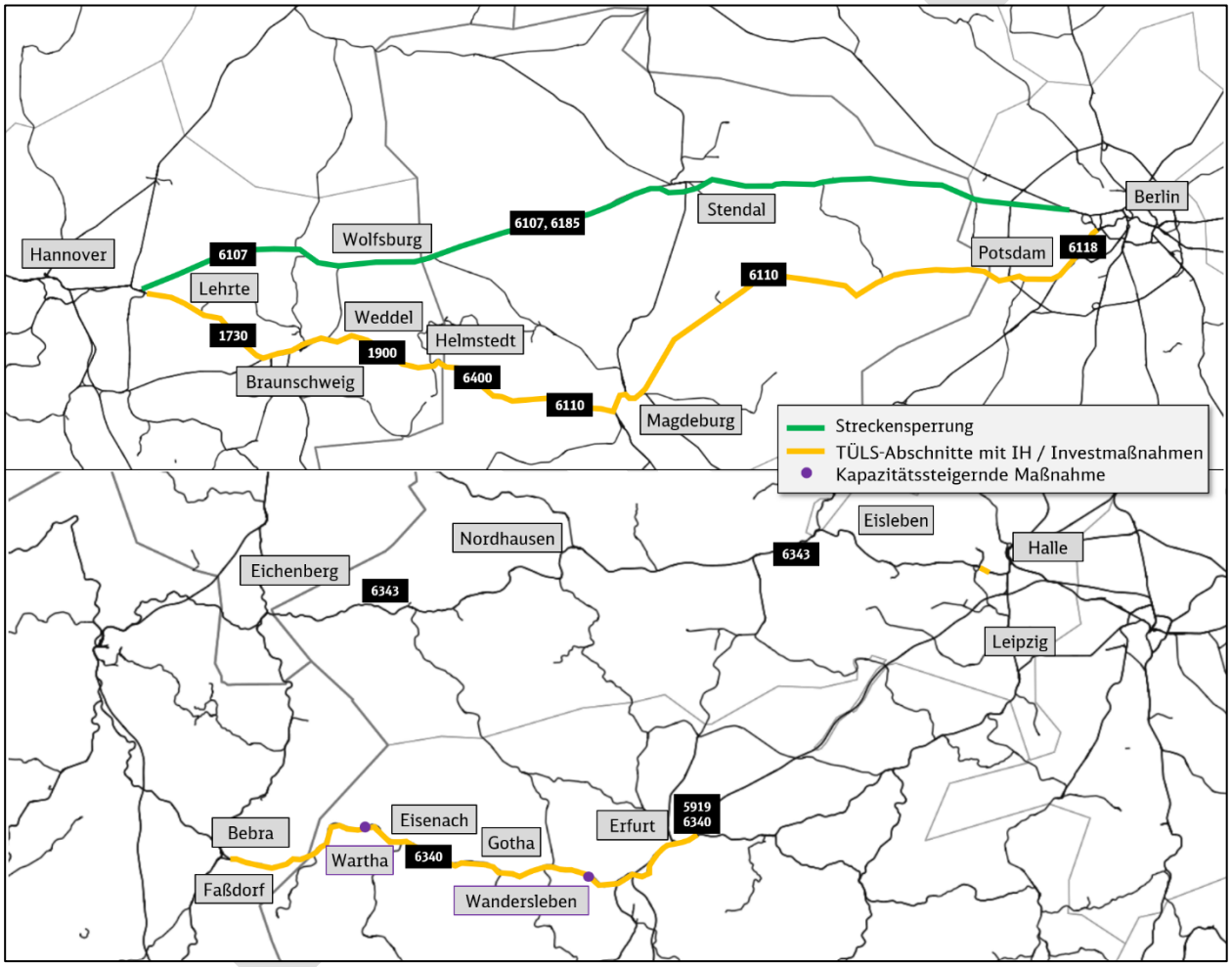


Abbildung 28: kurzfristige Infrastrukturmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken

3.1 Verstärkte Instandhaltungsmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken

Im Vorfeld der Sperrung Lehrte – Berlin werden auf den Umleitungsstrecken verstärkt Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Das Programm umfasst die Instandhaltung vieler Gewerke:

- Schienenwechsel
- Wechsel Weichenzungenvorrichtungen
- Schwellenwechsel
- Instandsetzung der Oberleitungsanlagen
- Instandsetzung der Leit- und Sicherungstechnik
- Gleislagefehlerbeseitigung
- Schotteraustausch, stopfen
- Erneuerung Zs-Signale
- Bahnübergänge
- Wechsel störanfälliger Baugruppen
- präventiver Tausch von Großteilen

Zum Teil werden auch Umleitungsstecken genutzt, die bereits für die Generalsanierung Hamburg – Berlin dienen. Dies betrifft Schwellen- und Schienenwechsel im Abschnitt Groß Gleidingen – Braunschweig (Str. 1730) von ca. 5.600 m.

3.2 Investmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken

Darüber hinaus sollen in den Jahren 2025 und 2026 dringend erforderliche Ersatzinvestitionen stattfinden, die z.T. schon vor Bekanntwerden der Umleiterstrecken über das reguläre Investprogramm eingeplant wurden. Sie umfassen:

- ca. 21 km Gleiserneuerung
- ca. 1.500 m Einbau von PSS
- 27 Weichenerneuerungen
- Brückenerneuerung
- 1 Durchlasserneuerung
- 10 BÜ-Erneuerungen
- 2 BÜ-Aufhebungen durch Ersatzbauwerke

3.3 Kapazitätssteigernde Maßnahmen auf den Umleitungsstrecken

<u>Umfahrungsstrecke über Erfurt:</u>

Auf der Umleitungsstrecke über Erfurt (Strecke 6340) sollen zwei Überholgleisverlängerungen bis zum Beginn des Umleitungszeitraums Ende 2026 umgesetzt werden. In den Bahnhöfen Wandersleben und Wartha (Werra) wird die Nutzlänge auf 740 m erhöht werden. Somit kann dem erhöhten Umleitungsbedarf im SGV und SPFV Rechnung getragen werden.

In Wandersleben wird die Nutzlänge des Gleises der West-Ost-Richtung (für seitenrichtige Überholungen) von 629 m auf 740 m erhöht. Hierfür wird eine bestehende Weichenverbindung verschoben. Eine zusätzliche Weichenverbindung wird ergänzt.

Entwurf

In Wartha (Werra) wird die Nutzlänge des Gleises der Ost-West-Richtung von 656 m auf 740 m durch Signalversetzungen erhöht.

Die Kosten der Überholgleisverlängerung (inkl. aller notwendigen Anpassungen der Infrastruktur, wie z.B. Leit- und Sicherungstechnik) liegen bei ca. 33,4 Mio. Euro.

Sollte aus den Anmeldungen zum Netzfahrplan 2026 heraus die Notwendigkeit bestehen, in Neudietendorf verstärkt Züge zu wenden, wird die DB InfraGO AG die Nutzbarmachung der Bahnsteigkante an Gleis 4 bis Oktober 2026 in die Wege leiten. Somit könnten z.B. Fahrten aus Richtung Arnstadt bis Neudietendorf gefahren werden, sodass mittels Umstieges vermehrt Erfurt Hbf erreicht werden kann.

Entwurf

4 Fahrplanmaßnahmen und vorgesehene Nutzungsvorgaben

4.1 Fahrplanmaßnahmen

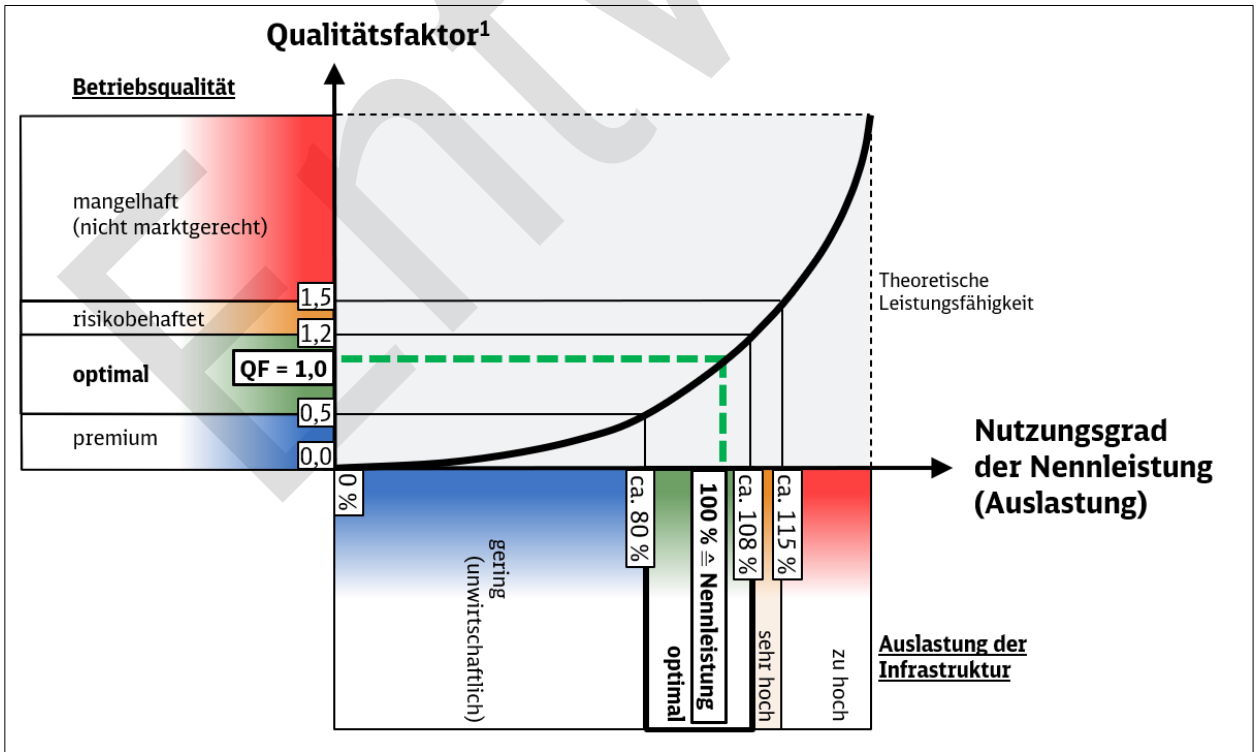
Die nachfolgend beschriebenen Ansätze stellen Möglichkeiten dar, die Nutzung der begrenzt vorhandenen Kapazität auf den (temporär) überlasteten Schienenwegen für die Anforderungen während des Umleitungszeitraums zu optimieren. Suboptimale Kapazitätsausnutzungen sollen in diesem Zeitraum vermieden werden.

Die beschriebenen Fahrplanmaßnahmen werden mit entsprechenden Vorschlägen zu Nutzungsvorgaben in den Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) 2027 der DB InfraGO AG versehen (Kapitel 4.2). Nachrichtlich sind auch die bereits veröffentlichten Regelungen für 2026 (TSP 10-12/2026) angegeben.

4.1.1 Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin 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).

Durch eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten können die Nennleistungen der betreffenden Abschnitte erhöht werden. Dies kommt vor allem auf dem Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt –zum Tragen.



(1) Der Qualitätsfaktor ist eine Kenngröße für die Betriebsqualität, der diese als Quotienten aus ermittelten und zulässigen Wartezeiten darstellt.

Abbildung 29: Zusammenhang zwischen Zugzahl und Folgeverspätungen

Entwurf

Die Abbildung 29 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 1730: Vechelde – Groß Gleidingen
- Strecke 6110/6400: Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt
- Strecke 6110: Potsdam Hbf – Potsdam Wildpark Ost
- Strecke 6343: Halle Saalebrücken – Angersdorf
- Strecke 6340: Erfurt-Linderbach – Vieselbach
- Strecke 6340: Erfurt-Hbf – Neudietendorf

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. 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.

Um die zulässige Gesamttrassenanzahl erhöhen zu können, wird die Umsetzung einer Geschwindigkeitsanpassung geprüft.

Es wird bei den Vorgaben für die maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart nach Zeiträumen mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen unterschieden. Dies betrifft die Unterscheidung zur TSP/ESP auf der HGV und weitere Sperrungen (z.B. die TSP Bebra – Fulda Februar – Mai 2027).

4.1.2 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.

4.1.3 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

Entwurf

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.

4.1.4 Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf

Der in 2.5.3 beschriebenen Engpasssituation in Erfurt Hbf soll entgegengewirkt werden. Auftretende lange Gleisbelegungszeiten durch wendende Züge sollen im Zeitraum des TÜLS vermieden werden. Für Verkehrshalte in Erfurt Hbf sollen maximale Haltezeiten vorgegeben werden. Dies betrifft die Durchfahrgleise 1, 2, 9 und 10 und die Gleise 3/13 (3/3a) und 8/18 (8/8a). Die genaue Ausgestaltung ist dem Abschnitt 4.2.5 zu entnehmen.

Für notwendige Abstellungen außerhalb der Bahnsteigebereiche werden Lösungen erarbeitet.

4.1.5 Keine Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf

Ein weiterer Engpass verstärkender Punkt in Erfurt Hbf ist das Stärken und Schwächen von Zugverbänden. Damit dem erhöhten Umleitungsverkehr ausreichend Kapazität im Knoten Erfurt ermöglicht wird, soll das Stärken und Schwächen im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr nicht zulässig sein.

Die Notwendigkeit für die Einschränkung besteht im gesamten Tageszeitraum, da die Zugzahlen konstant hoch sind. Die stündliche Zugzahl auf dem Abschnitt Erfurt - Neudietendorf wird im Umleitungszeitraum in vielen Stunden bei 9 Zügen und mehr liegen. Diese Züge müssen den Knoten Erfurt durchfahren bzw. wenden dort.

Eine eindeutig niedrigere Zugzahl über mehrere Stunden im Tageszeitraum ist nicht auszumachen. In den Tagesstunden werden zumeist 7 Züge (3x SPFV, 4x SPNV) verkehren (siehe 4.2.1). Zu den bis zu drei Güterzügen Bestands-SGV-Zügen (vgl. Tagesgang 07.06.2024) kommen etwa 1 Güterzug je Stunde aus der Umleitung von der Strecke Halle - Eichenberg.

Die resultierende Stundenbelastung von häufig 8 bis 10 Zügen lässt keine Differenzierung der Vorgabe zu.

Es ist geplant, mindestens für 2027 eine räumliche Differenzierung vorzunehmen, dass an den Gleisen 3/13, 4, 5 und 8/18 eine Änderung der Zugkonfiguration möglich ist, wenn kein weiteres Gleis bei den Vorgängen befahren wird.

4.1.6 Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/endende Züge

An den Gleisen 3/13 (3/3a) und 8/18 (8/8a) sollen Züge, die in Erfurt Hbf enden und beginnen, 10 Minuten nach der Ankunft und 10 Minuten vor der Abfahrt mit Personalen besetzt sein.

Die betreffenden Gleise können mit bis zu zwei Zügen belegt werden (z.B. 3 und 13), von nur einem Zug (z.B. nur Gleis 3) oder von einem Zug (z.B. 3 und 13 mit und ohne Halt). Es kann also das Erfordernis bestehen, dass die Gleise auch in Gänze gebraucht werden.

Wenn ein Zug A (z.B. an Gleis 13) ankommt oder bereits zur Wende am Bahnsteig steht, muss bei dem Erfordernis, das Gleis in Gänze für Zug B zu nutzen schnellstmöglich reagiert werden. Der Zug A an Gleis 13 muss dann kurzfristig weggesetzt werden. Häufig steigen die Triebfahrzeugführer erst kurz vor der Abfahrt auf das Triebfahrzeug oder steigen sehr schnell vom Triebfahrzeug ab, wenn der Zug in Erfurt wendet. Dann kann auf solche Situationen nicht reagiert werden.

Dies soll bei dem hohen Umleitungsbedarf mit der Regelung vermieden werden.

4.1.7 Laufweg in Abhängigkeit von der Wagenzuglast im SGV

Zur optimalen Verteilung der Güterzüge über die zur Verfügung stehenden Ost-West-Strecken (Magdeburg – Helmstedt – Braunschweig und Halle – Eichenberg) soll Vorgabe zum Routen

dieser erfolgen. Nicht alle über Helmstedt voraussichtlich angemeldeten Güterzüge können diese Strecke aufgrund der dort begrenzten Kapazitäten befahren. Züge, die Start oder Ziel im Südosten Deutschlands und im daran benachbarten Ausland haben, sollen über die Strecke Halle – Eichenberg verkehren. Aufgrund dort bestehender niedriger Grenzlasten soll dies nur für Züge mit einer maximalen Wagenzuglast von 1.700 t erfolgen. In Richtung Hannover kann ab Eichenberg Ostkopf über Göttingen gefahren werden. Dass Zuglaufpunkte in Dresden, Bad Schandau, Halle, Leipzig, Falkenberg oder Horka als Voraussetzung für diese Vorgabe gelten, soll Umleitungsmehrkilometer vermeiden.

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 BNetzA strebt die DB InfraGO AG für die Netzfahrplanperiode 2027 die unter 4.2.1 bis 4.2.7 formulierten Nutzungsvorgaben für den als temporär überlastet erklärten Schienenweg an.

Parallel zum Stellungnahmeverfahren des PEK läuft das Stellungnahmeverfahren für einer unterjährige Anpassung der INB 2027 vom 15.10. bis zum 16.11.2026. Hierbei wird es eine weitere Stellungnahmemöglichkeit seitens der Zugangsberechtigten zu den Nutzungsbedingungen geben.

4.2.1 Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

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

Entwurf

Strecke Lehrte – Magdeburg – Helmstedt

13.12.2026 – 11.12.2027:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 1730 mit dem Abschnitt[2]

- Vechelde (HVEC) – Groß Gleidingen (HGGL)

1730	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
Abschnitte	HGGL - HVEC				HVEC - HGGL			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1	1,5	2,5		1	0	0	
0 - 1 Uhr	1	0	4	0	1	0	0	0
1 - 2 Uhr	0	2	3	0	1	0	0	0
2 - 3 Uhr	0[A]	1	4[B]	0	0	0	0	0
3 - 4 Uhr	0	0	5[B]	0	0[A]	0	0	0
4 - 5 Uhr	1	0	3	1	0	0	0	0
5 - 6 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
6 - 7 Uhr	1	0	3	0	1	0	0	0
7 - 8 Uhr	1	1	1	1	1	0	0	0
8 - 9 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
9 - 10 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
10 - 11 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
11 - 12 Uhr	1	1	2	0	1	0	0	0
12 - 13 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
13 - 14 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
14 - 15 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
15 - 16 Uhr	1	1	2	0	1	0	0	0
16 - 17 Uhr	1	2	1	1	1	0	0	0
17 - 18 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
18 - 19 Uhr	1	3	1	0	1	0	0	0
19 - 20 Uhr	1	1	2	0	1	0	0	0
20 - 21 Uhr	1	2	2	0	1	0	0	0
21 - 22 Uhr	1	1	3	0	1	0	0	0
22 - 23 Uhr	1	1	3	0	1	0	0	0
23 - 24 Uhr	1	1	3	0	1	0	0	0

Abbildung 30: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Vechelde – Groß Gleidingen (12/2026 – 12/2027)

A) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
B) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.

Entwurf

[2] Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Vechelde.

13.12.2026 – 11.12.2027:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6110/6400 mit dem Abschnitt[3]

- Magdeburg-Sudenburg (LMS) – Helmstedt (HHLM)

6400, 6110	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
Abschnitte	LMS - HHLM				HHLM - LMS			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1	1,5	2,5		1	1,5	3,5	
0 - 1 Uhr	0	2[C]	3[E]	0	0	1[C]	6[E]	0
1 - 2 Uhr	0	1[C]	5[E]	0	1[D]	0	6[E]	0
2 - 3 Uhr	0	1[C]	4[E]	1	0	1[C]	6[E]	0
3 - 4 Uhr	1[D]	0	5[E]	0	0	1[C]	5[E]	1
4 - 5 Uhr	1[B]	1	4[A]	0	1	1	5	0
5 - 6 Uhr	1	1	4	0	1[B]	1	5[A]	0
6 - 7 Uhr	1	1	2	1	1	2	3	0
7 - 8 Uhr	1	2	2	0	1	1	4	0
8 - 9 Uhr	1	1	3	0	1	2	3	0
9 - 10 Uhr	1	3	2	0	1	1	3	1
10 - 11 Uhr	1	1	3	0	1	2	3	0
11 - 12 Uhr	1	2	2	0	1	1	4	0
12 - 13 Uhr	1	1	3	0	1	3	2	0
13 - 14 Uhr	1	3	2	0	1	1	4	0
14 - 15 Uhr	1	1	3	0	1	2	3	0
15 - 16 Uhr	1	2	2	1	1	1	4	0
16 - 17 Uhr	1	1	3	0	1	3	2	0
17 - 18 Uhr	1	3	2	0	1	1	4	0
18 - 19 Uhr	1	1	3	0	1	2	3	0
19 - 20 Uhr	1	2	2	0	1	1	3	1
20 - 21 Uhr	1	1	3	0	1	3	2	0
21 - 22 Uhr	1	2	2	0	1	1	4	0
22 - 23 Uhr	1	2	2	0	1	2	3	0
23 - 24 Uhr	1	1	3	0	1	2	3	0

Abbildung 31: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt (12/2026 – 12/2027)

A) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
B) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.
C) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu.
D) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu.
E) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.

Entwurf

[3] Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Ovelgünne.

13.12.2026 – 11.12.2027:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6110 mit dem Abschnitt[4]

- Potsdam Hbf (BPD) – Potsdam Wildpark Ost (BWPO)

6110	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
Abschnitt	BPD - BWPO				BWPO - BPD			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	6	2	0		6	2	0	
6 - 7 Uhr	6	2	0	0	6	1	0	0
7 - 8 Uhr	6	2	0	0	6	1	0	0
8 - 9 Uhr	6	2	0	0	6	1	0	0
9 - 10 Uhr	6	2	0	0	6	1	0	0
10 - 11 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
11 - 12 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
12 - 13 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
13 - 14 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
14 - 15 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
15 - 16 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
16 - 17 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
17 - 18 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
18 - 19 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
19 - 20 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
20 - 21 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
21 - 22 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
22 - 23 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
23 - 24 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0

Abbildung 32: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Potsdam Hbf – Potsdam Wildpark Ost (12/2026 – 12/2027)

Entwurf

[4] Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Potsdam Charlottenhof.

30.01. – 11.12.2027:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6343 mit dem Abschnitt[5]

- Halle Saalebrücke (LHSB) – Angersdorf (LAG)

6343 Mo-Fr	Beide Richtungen			
Abschnitt	LHSB - LAG			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	4/6	0	4/2	0
0 - 1 Uhr	3	0	5	0
1 - 2 Uhr	1	0	7	0
2 - 3 Uhr	0	0	8	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0
4 - 5 Uhr	4	0	4	0
5 - 6 Uhr	5	0	3	0
6 - 7 Uhr	7	0	1	0
7 - 8 Uhr	8	0	0	0
8 - 9 Uhr	5	0	3	0
9 - 10 Uhr	4	0	4	0
10 - 11 Uhr	4	0	4	0
11 - 12 Uhr	5	0	3	0
12 - 13 Uhr	6	0	2	0
13 - 14 Uhr	6	0	2	0
14 - 15 Uhr	6	0	2	0
15 - 16 Uhr	6	0	2	0
16 - 17 Uhr	6	0	2	0
17 - 18 Uhr	6	0	2	0
18 - 19 Uhr	5	0	3	0
19 - 20 Uhr	5	0	3	0
20 - 21 Uhr	4	0	4	0
21 - 22 Uhr	4	0	4	0
22 - 23 Uhr	4	0	4	0
23 - 24 Uhr	4	0	4	0

6343 Sa+So	Beide Richtungen			
Abschnitt	LHSB - LAG			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	4/6	0	4/2	0
0 - 1 Uhr	3	0	5	0
1 - 2 Uhr	1	0	7	0
2 - 3 Uhr	0	0	8	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0
4 - 5 Uhr	3	0	5	0
5 - 6 Uhr	4	0	4	0
6 - 7 Uhr	5	0	3	0
7 - 8 Uhr	6	0	2	0
8 - 9 Uhr	4	0	4	0
9 - 10 Uhr	5	0	3	0
10 - 11 Uhr	6	0	2	0
11 - 12 Uhr	6	0	2	0
12 - 13 Uhr	6	0	2	0
13 - 14 Uhr	6	0	2	0
14 - 15 Uhr	6	0	2	0
15 - 16 Uhr	6	0	2	0
16 - 17 Uhr	6	0	2	0
17 - 18 Uhr	6	0	2	0
18 - 19 Uhr	5	0	3	0
19 - 20 Uhr	5	0	3	0
20 - 21 Uhr	4	0	4	0
21 - 22 Uhr	4	0	4	0
22 - 23 Uhr	4	0	4	0
23 - 24 Uhr	4	0	4	0

Abbildung 33: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Halle Saalebrücke – Angersdorf (01/2027 – 12/2027)

[5] Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Angersdorf Ost.

13.12.2026 – 11.12.2027:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6340 mit dem Abschnitt[6]

- Vieselbach (UVI) – Erfurt-Linderbach (UE L)

6340	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
Abschnitte	UVI – UE L				UE L - UVI			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	3,5	0	2,5		3,5	0	2,5	
0 - 1 Uhr	1	1[A]	4[C]	0	1	1[A]	4[C]	0
1 - 2 Uhr	0	0	6	0	0	0	6	0
2 - 3 Uhr	1[B]	0	5[C]	0	0	0	6[C]	0
3 - 4 Uhr	0	1[A]	5[C]	0	1[B]	1[A]	4[C]	0
4 - 5 Uhr	1	0	5	0	1	0	5	0
5 - 6 Uhr	1	0	5	0	3	1	2	0
6 - 7 Uhr	6	0	1	0	4	0	2	0
7 - 8 Uhr	4	0	2	0	4	0	2	0
8 - 9 Uhr	4	0	1	1	3	0	4	0
9 - 10 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
10 - 11 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
11 - 12 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
12 - 13 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
13 - 14 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
14 - 15 Uhr	4	0	2	0	3	0	2	1
15 - 16 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
16 - 17 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
17 - 18 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
18 - 19 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
19 - 20 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
20 - 21 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
21 - 22 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0
22 - 23 Uhr	2	1	3	0	2	0	4	0
23 - 24 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0

Abbildung 34: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Vieselbach – Erfurt-Linderbach (12/2026 – 12/2027)

A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu.
B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu.
C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.

Entwurf

[6] Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Linderbach.

Strecke Erfurt – Eisenach

02.10.2026 – 05.02.2027 und 15.05. – 13.08.2027:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt[7]

- Erfurt Hbf (UE P) – Neudietendorf (UND)

6340+6291	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
Abschnitte	UE P – UND				UND - UE P			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	4	3	3		4	3	3	
0 - 1 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
1 - 2 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
2 - 3 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
3 - 4 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
4 - 5 Uhr	3	0	7	0	2	0	8	0
5 - 6 Uhr	4	1	5	0	2	1	7	0
6 - 7 Uhr	3	2	5	0	5	2	3	0
7 - 8 Uhr	4	2	4	0	5	1	4	0
8 - 9 Uhr	4	3	2	1	3	2	5	0
9 - 10 Uhr	3	3	4	0	4	3	3	0
10 - 11 Uhr	4	3	3	0	3	3	4	0
11 - 12 Uhr	3	3	4	0	4	3	3	0
12 - 13 Uhr	4	3	3	0	3	3	4	0
13 - 14 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
14 - 15 Uhr	4	3	3	0	4	3	2	1
15 - 16 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
16 - 17 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
17 - 18 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
18 - 19 Uhr	4	3	3	0	4	3[G]	3[F]	0
19 - 20 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
20 - 21 Uhr	4	3	3	0	4	3	3	0
21 - 22 Uhr	4	1	5	0	4	3	3	0
22 - 23 Uhr	3	1	6	0	3	1[F]	6[G]	0
23 - 24 Uhr	1	2	7	0	3[D]	2	5[E]	0

Abbildung 35: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Erfurt Hbf – Neudietendorf (10/2026 – 02/2027 + 05-08/2027)

A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu.
B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu.
C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.
D) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
E) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.

[7] Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bischleben.

06.02. – 14.05.2027 (TSP Bebra - Fulda):

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt[8]

- Erfurt Hbf (UE P) – Neudietendorf (UND)

6340+6291	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
Abschnitte	UE P – UND				UND - UE P			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	4	1,5	4,5		4	1,5	4,5	
0 - 1 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
1 - 2 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
2 - 3 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
3 - 4 Uhr	1[B]	0	9[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
4 - 5 Uhr	3	1[A]	6	0	2	0	8	0
5 - 6 Uhr	4	1	5	0	2	1	7	0
6 - 7 Uhr	4	1	5	0	5	1	4	0
7 - 8 Uhr	6	1	3	0	6	1	3	0
8 - 9 Uhr	4	1	4	1	4	1	5	0
9 - 10 Uhr	4	2	4	0	4	1	5	0
10 - 11 Uhr	4	1	5	0	4	2	4	0
11 - 12 Uhr	4	2	4	0	4	1	5	0
12 - 13 Uhr	4	1	5	0	4	2	4	0
13 - 14 Uhr	5	2	3	0	4	1	5	0
14 - 15 Uhr	4	1	5	0	5	2	2	1
15 - 16 Uhr	6	2	2	0	4	1	5	0
16 - 17 Uhr	4	1	5	0	5	2	3	0
17 - 18 Uhr	6	2	2	0	5	1	4	0
18 - 19 Uhr	4	1	5	0	5	2[G]	3[F]	0
19 - 20 Uhr	4	2	4	0	4	1	5	0
20 - 21 Uhr	4	1	5	0	4	2	4	0
21 - 22 Uhr	4	1	5	0	4	1	5	0
22 - 23 Uhr	3	1	6	0	4	1[F]	5[G]	0
23 - 24 Uhr	2	1	7	0	3[D]	1	6[E]	0

Abbildung 36: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Erfurt Hbf – Neudietendorf (02-05/2027)

A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu.
B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu.
C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.
D) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
E) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.

[8] Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bischleben.

14.08. – 11.12.2027 (Generalsanierung Fulda - Hanau):

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt[9]

- Erfurt Hbf (UE P) – Neudietendorf (UND)

6340+6291	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
Abschnitte	UE P – UND				UND - UE P			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	4	2	4		4	2	4	
0 - 1 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
1 - 2 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
2 - 3 Uhr	1[B]	1[A]	8[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
3 - 4 Uhr	1[B]	0	9[C]	0	1[B]	1[A]	8[C]	0
4 - 5 Uhr	3	1[A]	7	0	2	0	8	0
5 - 6 Uhr	4	1	5	0	3	2	5	0
6 - 7 Uhr	4	3	3	0	5	1	4	0
7 - 8 Uhr	4	2	4	0	5	1	4	0
8 - 9 Uhr	4	2	3	1	4	2	4	0
9 - 10 Uhr	4	2	4	0	4	2	4	0
10 - 11 Uhr	4	2	4	0	4	2	4	0
11 - 12 Uhr	4	2	4	0	4	2	4	0
12 - 13 Uhr	4	2	4	0	4	2	4	0
13 - 14 Uhr	4	3	3	0	4	2	4	0
14 - 15 Uhr	4	2	4	0	4	3	2	1
15 - 16 Uhr	5	2	3	0	4	2	4	0
16 - 17 Uhr	4	2	4	0	5	2	3	0
17 - 18 Uhr	5	2	3	0	4	2	4	0
18 - 19 Uhr	4	3	3	0	5	2[G]	3[F]	0
19 - 20 Uhr	4	2	4	0	4	2	4	0
20 - 21 Uhr	4	2	4	0	4	3	3	0
21 - 22 Uhr	4	1	5	0	4	2	4	0
22 - 23 Uhr	3	1	6	0	3	1[F]	6[G]	0
23 - 24 Uhr	1	1	8	0	3[D]	2	5[E]	0

Abbildung 37: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Erfurt Hbf – Neudietendorf (08-12/2027)

A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu.
B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu.
C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.
D) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
E) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.

[9] Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bischleben.

4.2.2 Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

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

4.2.3 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).

4.2.4 Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf

Für Verkehrshalte in Erfurt Hbf gelten im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr folgende Regelungen:

- Die Haltezeit von Verkehrshalten für beginnende/endende Züge des SPFV mit Fahrtrichtungswechsel darf maximal 10 Minuten betragen.
- Die Haltezeit von Verkehrshalten für beginnende/endende Züge des SPNV mit Fahrtrichtungswechsel darf maximal 6 Minuten betragen.

4.2.5 Keine Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf

Im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr sind ausschließlich an den Gleisen 3/13 (3/3a), 4, 5 und 8/18 (8/8a) Vorgänge des Stärkens und Schwächens zulässig. Hierbei darf nur ein Gleis im Bahnhof befahren oder belegt werden. Die Gleise 3/13 (3/3a) und 8/18 (8/8a) werden hierbei als ein Gleis angesehen.

Die notwendigen Rangierfahrten sind innerhalb der bestellten Haltezeit der Zugfahrt durchzuführen. Sollten mehrere Trassenanmeldungen im vorgenannten Zeitraum vorliegen, die ein Stärken und / oder Schwächen vorsehen, findet das Verfahren gemäß Abschnitt 3.1 Anwendung.

Die Zustimmung zu Vorgängen des operativen Stärkens und Schwächens obliegt dem/der zuständigen Fahrdienstleiter/in.

4.2.6 Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/endende Züge

Für Erfurt Hbf gelten für die Gleise 3/13 (3/3a) und 8/18 (8/8a) im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr folgende betriebliche Regelungen:

- Für Züge, die in Erfurt Hbf enden und beginnen, muss sichergestellt werden, dass 10 Minuten nach der Ankunft und 10 Minuten vor der Abfahrt die Züge mit Personalen besetzt sind.
- Bei wendenden Zügen ohne Personalwechsel hat der Führerstandswechsel so zu erfolgen, dass unter Berücksichtigung dieser Zeitvorgaben eine unterbrechungsfreie Erreichbarkeit des Triebfahrzeugpersonals gewährleistet ist und diese ggf. Umsetzen innerhalb der Gleise 3-13 oder 8-18 ermöglicht.

4.2.7 Laufweg in Abhängigkeit von der Wagenzuglast im SGV

Trassenanmeldungen im SGV über die Strecke Magdeburg – Helmstedt, deren Wagenzuglast maximal 1.700 t betragen, werden über folgenden Laufweg trassiert:

- Halle-Wörmlitz West – Lutherstadt Eisleben – Eichenberg Ostkopf

Dies gilt für alle Trassenanmeldungen, die einen Zuglaufpunkt in Dresden, Bad Schandau, Halle, Leipzig, Falkenberg oder Horka besitzen.

Entwurf

Diese Regelung gilt auch für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr. Dabei bedarf es keiner Zustimmung des ZB für die Trassierung über den Laufweg Halle-Wörmlitz West – Lutherstadt Eisleben – Eichenberg Ostkopf. Der ZB wird über das Bestellportal informiert. Sollte eine Trassierung über diesen Laufweg nicht möglich sein, erfolgt die Trassierung auf dem bestellten Laufweg.

Entwurf

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.

Entwurf

Infrastrukturmaßnahmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten [Mio. €]	Nutzen SPFV	Nutzen SPNV	Nutzen SGV	Be-triebs-qualität	Kapazitäts-wirkung	Wirksam ab
I-1	Verstärkte Instandhaltungsmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken	>80	+	+	+	+	o	2026
I-2	Ersatzinvestitionen auf den Umleitungsstrecken		+	+	+	+	o	2026
I-3	Überholgleisverlängerungen auf 740 m in Wandersleben und Wartha	33,4	+	o	+	+	+	2026

Fahrplanmaßnahmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten [Mio. €]	Nutzen SPFV	Nutzen SPNV	Nutzen SGV	Be-triebs-qualität	Kapazitäts-wirkung	Wirksam
F-1	Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart	o	+	o	o	+	+	13.12.2026-11.12.2027
F-2	Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	o	o	o	o	+	+	13.12.2026-11.12.2027
F-3	Erweiterte Konstruktionsspielräume	o	o	o	o	+	+	13.12.2026-11.12.2027
F-4	Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf	o	o	-	+	+	+	13.12.2026-11.12.2027
F-5	Keine Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf	o	o	-	+	+	+	13.12.2026-11.12.2027
F-6	Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/endende Züge	o	o	-	+	+	+	13.12.2026-11.12.2027
F-7	Laufweg in Abhängigkeit von der Wagenzuglast im SGV	o	+	+	o	+	+	13.12.2026-11.12.2027

Entwurf

6 Verzeichnis der Abkürzungen

BNetzA	Bundesnetzagentur
EA	Erstanalyse
EBA	Eisenbahnbundesamt
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FLX	Flixtrain
Gbf	Güterbahnhof
GSH	Generalsanierung
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

Entwurf

7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozesse im Zusammenhang mit überlasteten Schienenwegen 5
Abbildung 2: prognostizierte Auslastungen mit Umleitungsverkehren auf den TÜLS über Magdeburg und Erfurt (6-22 Uhr) 6
Abbildung 3: prognostizierte Auslastungen mit Umleitungsverkehren auf den TÜLS über Lutherstadt Eisleben (6-22 Uhr) 8
Abbildung 4: Lage im Streckennetz der als temporär überlastet erklärten Schienenwege (TÜLS) über Magdeburg 9
Abbildung 5: Lage im Streckennetz der als temporär überlastet erklärten Schienenwege (TÜLS) auf den Stecken über Erfurt und Lutherstadt Eisleben 10
Abbildung 6: Übersicht der SPFV-Linien auf den TÜLS über Magdeburg und Erfurt 11
Abbildung 7: Übersicht der SPNV-Linien im Jahr 2024 auf der Umleitungsstrecke über Magdeburg 12
Abbildung 8: Übersicht SPNV-Linien im Jahr 2024 auf der Umleitungsstrecke über Lutherstadt Eisleben 13
Abbildung 9: Übersicht der SPNV-Linien im Jahr 2024 auf der Umleitungsstrecke über Erfurt .. 13
Abbildung 10: abschnittsbezogene Zugzahlen nach Verkehrsarten am 07.06.2024 14
Abbildung 11: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - von Magdeburg-Sudenburg nach Helmstedt (Ost-West) 14
Abbildung 12: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - von Helmstedt nach Magdeburg-Sudenburg (West-Ost) 15
Abbildung 13: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - von Erfurt Hbf nach Neudietendorf (Ost-West) 15
Abbildung 14: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - von Neudietendorf nach Erfurt Hbf (West-Ost) 16
Abbildung 15: Tagesganglinie für Freitag, den 07.06.2024 - zwischen Halle Saalebrücke und Angersdorf Ost, Summe beider Richtungen 16
Abbildung 16: Übersicht der Sperrzustände zwischen Lehrte und Berlin auf der SFS und der Lehrter Stammbahn 17
Abbildung 17: Umleitungswege des überregionalen SPFV und SGV 18
Abbildung 18: Ermittlung des Kapazitätspotentials auf den Umleitungsstrecken über Magdeburg und Erfurt 19
Abbildung 19: Ermittlung des Kapazitätspotentials auf der Umleitungsstrecke über Lutherstadt Eisleben 20

Entwurf

Abbildung 20: Beabsichtigte maximale Zugzahlen je Verkehrsart zwischen 6 und 22 Uhr während der TSP Berlin -Lehrte 21
Abbildung 21: Beabsichtigte maximale Zugzahlen je Verkehrsart zwischen 6 und 22 Uhr im Raum Erfurt 21
Abbildung 22: Verkehrskonzept im SPFV auf den TÜLS über Magdeburg (Dezember 2026 – Dezember 2027) 22
Abbildung 23: notwendige Anpassungen auf dem Umleitungsweg über Magdeburg (Dezember 2026 bis Dezember 2027) 23
Abbildung 24: notwendige Anpassungen bei den SPNV-Linien im Raum Erfurt (Dez. 2026 bis Dez. 2027) 24
Abbildung 25: Umleitungswege des SGV während der Sperrungen Lehrte – Berlin und weiterer Sperrungen 25
Abbildung 26: Gleisplan Erfurt Hbf mit häufig genutzten und notwendigen Gleisnutzungen im SGV und SPFV und Fahrwegüberschneidungen mit rangierendem SPNV 27
Abbildung 27: Eingleisigkeiten im Bahnhof Eisleben und im Abschnitt Angersdorf – Halle Saalebrücke 29
Abbildung 28: kurzfristige Infrastrukturmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken 31
Abbildung 29: Zusammenhang zwischen Zugzahl und Folgeverspätungen 34
Abbildung 30: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Vechelde – Groß Gleidingen (12/2026 – 12/2027) 38
Abbildung 31: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt (12/2026 – 12/2027) 39
Abbildung 32: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Potsdam Hbf – Potsdam Wildpark Ost (12/2026 – 12/2027) 40
Abbildung 33: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Vieselbach – Erfurt-Linderbach (12/2026 – 12/2027) 42
Abbildung 34: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Erfurt Hbf – Neudietendorf (10/2026 – 02/2027 + 05-08/2027) 43
Abbildung 35: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Erfurt Hbf – Neudietendorf (02-05/2027) 44
Abbildung 36: Zugzahlenvorgabe für den Abschnitt Erfurt Hbf – Neudietendorf (08-12/2027) 45

Entwurf

Entwurf

Impressum

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

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: 19.10.2026