



Fernverkehrs-Fahrplan 2026

Schienenverkehrswochen

DB Fernverkehr AG | Angebotskommunikation | Oktober 2025

Für den Fahrplan 2026 sind fünf Dimensionen wichtig



Aus aktueller Situation ...

➤ Zu geringe Auslastung



➤ Zu geringe Pünktlichkeit



... folgt, dass Fahrplan **attraktiver, nachfrageorientierter und stabiler** werden muss

Fahrplan 2026 mit:

- 1 Ausweitung Halbstundentakt**
- 2 Mehr Sprinter**
- 3 Häufiger ins Ausland**
- 4 Resilientes Kernnetz**
- 5 Anpassungen in der Fläche**

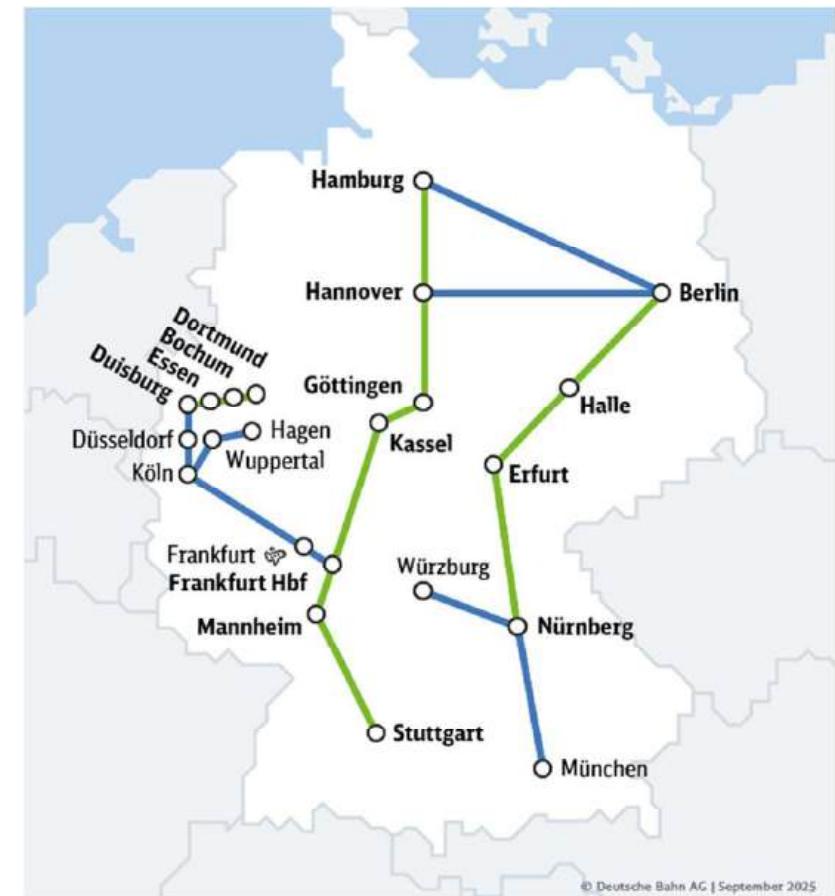
1 Verdoppelt: ICE-Halbstundentakt jetzt für 21 Städte

Von 900 auf 2.300 Kilometer wächst das Netz, auf dem etwa alle halbe Stunde ein Hochgeschwindigkeitszug fährt

- Halbstundentakt bisher
- Halbstundentakt neu*

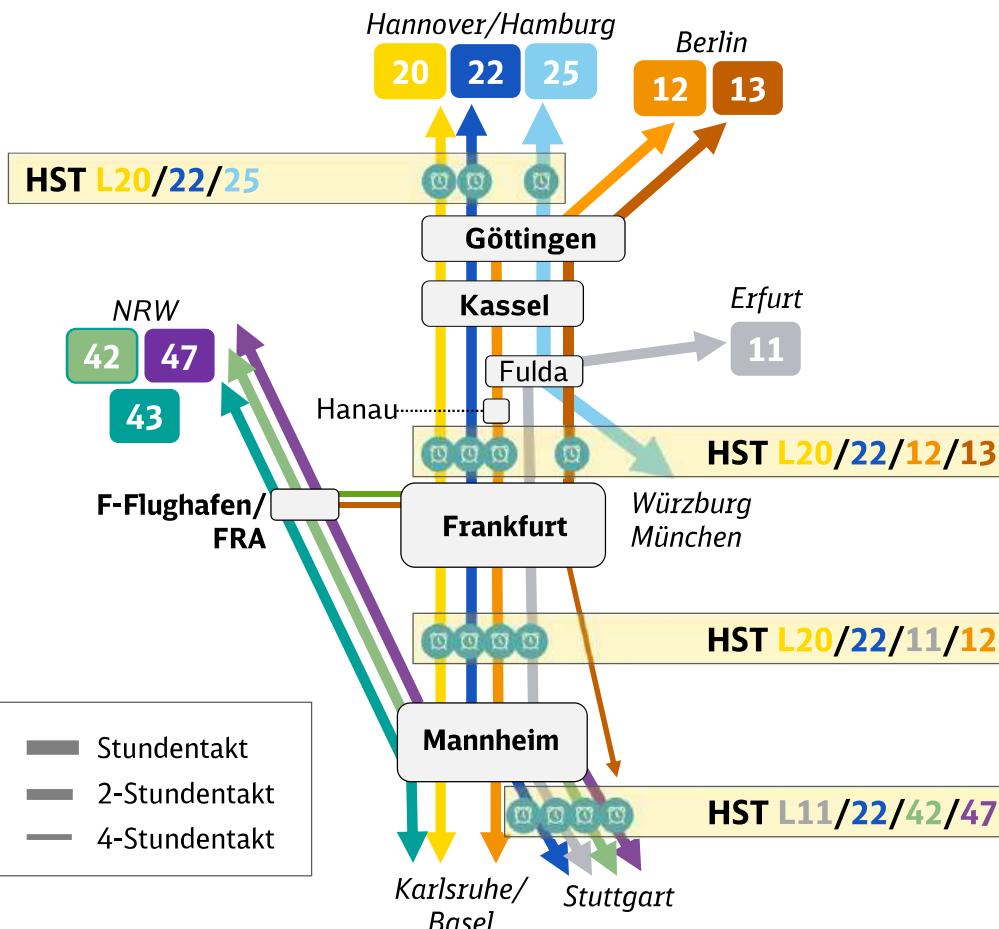


- Neu Hamburg-Kassel
- Neu Göttingen-Frankfurt
- Neu Frankfurt-Mannheim
- Neu Mannheim-Stuttgart
- Neu Berlin-Halle-Erfurt
- Neu Erfurt-Nürnberg
- Neu Duisburg-Dortmund



* Innerhalb des Halbstundentakts kommt es stellenweise zu Abweichungen (z. B. 20/40-Minuten-Takt).
Gültig ab 14. Dezember 2025

1 Beispiel Nord-Süd-Achse: Zeitliche Anpassungen und teilweise Laufwegänderungen zugunsten Halbstundentakt (HST)



- Realisierung **ICE-Halbstundentakt (HST)** durch
- zeitliche Verschiebungen **L20/22/47** um 10-15min
 - Führung **L22 ohne Umweg** über F-Flughafen und direkt schnell von/nach Mannheim

Auswirkungen auf F-Flughafen: weniger umsteigefrei z.B. von/nach Mannheim, Hamburg, Berlin (trotz neuer Sprinter-Anbindungen):

- nach Mannheim** 3 statt 4 Züge in 2 Std.
- nach Hamburg** via Hannover v.a. neue Sprinter L4
- nach Berlin:** neue Sprinter L3, aber **L13** nur noch 4-stdl. (sonst neu via Main-Neckar-Bahn)
- V.a. weniger direkt für Kassel und Göttingen

2 Das Sprinternetz wird zum Fahrplan 2026 deutlich ausgebaut.

Zudem ab Mai 2026 Beschleunigung Hamburg–Dresden/Prag



Sprinternetz mit 7 zusätzlichen Zugpaaren (ZP) ... und schnelleren Verbindungen

Linie 1 Hamburg–Köln

- Neu als eigene Linie und immer **non-stop** Hamburg–Essen
- 3 ZP, Fahrzeit weiterhin **3:35h**
- je 1x auch von/nach Nürnberg bzw. Passau

Linie 3 Berlin–Frankfurt (ehemals L16)

- Fahrzeit weiterhin **3:55h**, non-stop
- 3 ZP, **neu als 4h-Takt**
- 2x auch von/nach F-Flughafen und 1x von/nach Saarbrücken
- zusätzl. zur 2stdl. Sprinter-L15



Weitere Beschleunigung:
ab Mai 2026 2stdl. CJ
Hamburg–Dresden/Prag
40-45min schneller

Linie 4: Hamburg–Hannover–Frankfurt

- 4x statt 1x täglich (**+ 3 ZP**)
- Fahrzeit **3:35h**
- 2-3 Zugpaare tgl. von/nach F-Flughafen
- 1 Zugpaar bis Flensburg (saisonale Padborg)

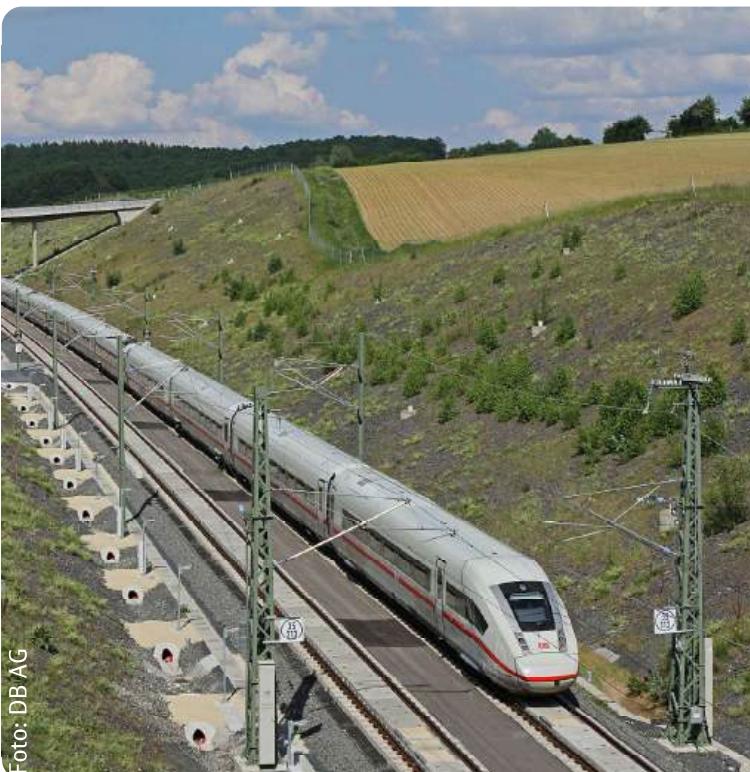
Neue Linie 6: Berlin–Nürnberg–Stuttgart

- **+ 1 ZP**
- Fahrzeit **4:45h** (rd. 1h schneller als L11 via Frankfurt)



Neuordnung **Linie 8** und **Linie 29**
(**+ 3 ZP**) auf Folgefolie

Linie 29 nun stündlich und systematischer als Sprinter, in neuer Zeitlage zudem schnellere Umsteigeverbindungen



Neu stündlich schnelle ICE-Linie 29 Berlin-Erfurt-Nürnberg-München

-  **Ausweitung** von 13 auf 16 Fahrten pro Tag und Richtung in rd. 4:00h (+ 3 ZP) mit **mehr Kapazität** (2 x 450 Sitzplätze - außer am Tagesrand)
-  Neu stündlich mit **Halt in Halle und Erfurt**, zweistündig in **Ingolstadt**
-  **Systematischer und resilenter:** einheitlicher Laufweg und Fahrzeugeinsatz → Einzelzüge/Halte (z.B. über Coburg oder Fahrten von/nach Wien) in anderen Linien
-  **Neue Zeitlage** z.B. im **Halbknoten Nürnberg** → damit u.a. 2-stdl. Umsteigeverbindung München-Erfurt-Dresden, Stuttgart-Nürnberg-Berlin, Wien/Passau-Nürnberg-Berlin **jeweils rd. 30min schneller**
-  ... **zusätzlich** zu den zwei weiterhin bestehenden 2-stdl. ICE-Linien bis Hamburg mit mehr Halten z.B. in Bayern (Berlin-München 4 ½ - 4 ¾ Std.)

Non-stop Sprinter Berlin-Nürnberg-München in eigener **Linie 8**

-  **baubedingt in 2026 nicht fahrbar, für 2027 noch offen**



Auch andere Linie Berlin–Erfurt–Bayern verbessert

ICE-Linie 18 (Hamburg –) Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg (- München / Wien)

2stdl. L18 zwischen Berlin und Nürnberg um 20min beschleunigt, damit nicht von L29 überholt und Bestandteil Halbstundentakt Berlin – Erfurt sowie Erfurt – Nürnberg (- München mit Umstieg):

- Berlin – Halle um rd. 10min (ohne Halt Bitterfeld, neu in anderer Stunde L28 via Leipzig),
- Halle – Nürnberg um rd. 10min (kurzer Halt Erfurt ohne Korrespondenz mit L11)

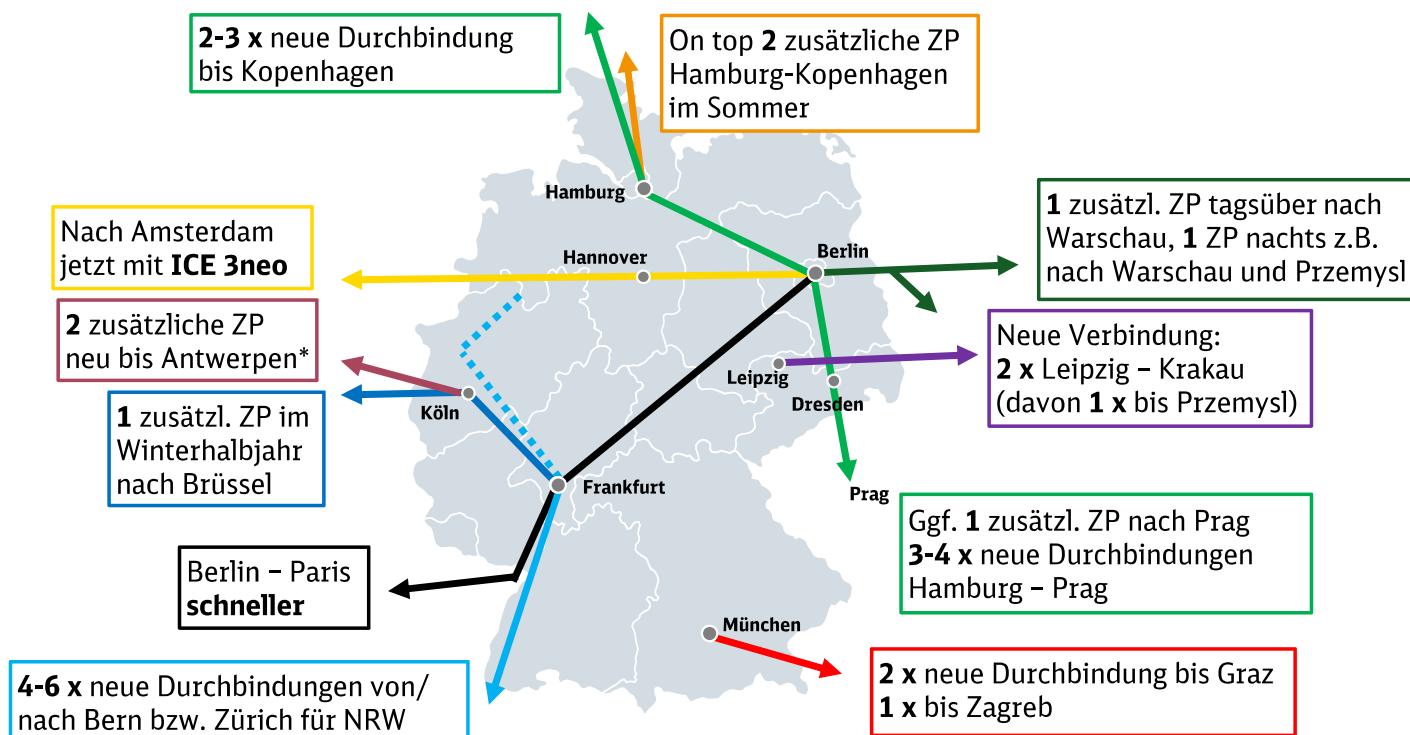
2 ZP Berlin – Coburg – Passau – Wien (L91) neu im L18-Takt statt in künftig stdl. schneller L29.

- in Nord-Süd-Richtung etwa **Zeitlage** wie bisherige Wien/Coburg-Züge der L29 (9:54 / 13:56 ab Berlin), in S-N-Richtung je 2h später (Berlin an 16:05 und 20:06)
- **Neu via Leipzig** (11:18 + 15:18 direkt nach bzw. 14:43 + 18:45 aus Wien) statt via Halle (dort Lücken im L18-Takt, Halle-Wien aber 2stdl. rd. 25min schneller in 6h mit Umstieg in Nürnberg)
- Beide Zugpaare über nachfragestärkeren Systemhalt **Plattling statt 1 Zugpaar via Straubing**
- **Kein Flügel mehr ICE 1694/1695 via Augsburg** Berlin–München (Ausflottung BR 415)
Aber baubedingt ab Feb. 1 ZP doch temp. via Augsburg nach Innsbruck statt via Passau nach Wien:
ICE 1205 Berlin 13:56 – Donauwörth an 18:20 – Augsburg 18:45 – Rosenheim 20:12 – Innsbruck 21:18
ICE 1206 Innsbruck 8:209 – Rosenheim 9:37 – Augsburg 11:13 – Donauwörth 11:34 – Berlin an 16:05

3 Auch die gut nachgefragten internationalen Verbindungen werden konsequent weiter ausgebaut



Häufiger ins Ausland mit bis zu 10 zusätzlichen Zugpaaren (ZP) und div. neuen Durchbindungen



* Realisierung vsl. ab September 2026

Fahrplan 2026 mit einigen neuen internationalen Zügen und Durchbindungen (1/2)



Neue Linie 97 (2x täglich Leipzig–Wroclaw–Krakow; 1x tgl. auch nach/aus Przemysl)

- via Riesa, Elsterwerda, Ruhland, Hoyerswerda und Węgliniec
- **Fahrzeit Leipzig–Breslau rd. 3½ h, Leipzig–Krakau 7h**
- ab Leipzig 10:58 u. 14:58 Uhr mit 25min-Anschluss in Leipzig auf L50 (von/nach Frankfurt), in Elsterwerda auf L17 (z.B. von/nach Flughafen BER) und NV
- mit **modernisierten Eurocity der PKP**



Neu: 2x tgl. Prag–Berlin–Hamburg–Kopenhagen (ab Mai 2026), zzgl. 1x nachts im Sommer

- Prag 6:31, 10:31, 16:31 / **Berlin 10:34, 14:34, 20:34** / Kopenhagen 17:38, 21:38, (6:08)
- Kopenhagen (23:35), 6:22, 10:22 / Berlin an 7:23, 13:23, 17:24 / Prag 11:25, 17:25, 21:25
- **Fahrzeit Berlin–Kopenhagen 7h**, Prag–Kopenhagen 11h, mit **modernen ComfortJets der CD**
- **Durchbindung aus L27** (Prag–Dresden–Berlin–Hamburg)



Neu: 2x täglich Direktverbindung Köln–Antwerpen (ab 07.09.2026)

- mit ICE in 2:20h Fahrzeit via Aachen
- **Ab Köln 6:10 und 14:38 Uhr, ab Antwerpen 16:59 und 19:01 Uhr**
- **zusätzlich zu 2h-Takt L79** (Frankfurt–Köln–Brüssel) via Aachen

Fahrplan 2026 mit einigen neuen internationalen Zügen und Durchbindungen (2/2)



Mehr: Siebtes tägliches Zugpaar Berlin-Warschau in rd. 5h

- im 2h-Takt zwischen 5:51 - 17:52 Uhr ab Berlin bzw. 10:06 -22:07 Uhr Ankunft Berlin
- Zusätzliches Zugpaar L95; mit modernisierten PKP Eurocity



Schneller und mehr in die Berge: nach Graz über neue Koralm bahn via Klagenfurt

- Ab München tgl. 4x nach/5x aus Graz (statt je 2x), 5x nach/6x von Klagenfurt (statt je 4x)
- teilw. Brechung 2-stdl. L62 in München: 3 statt 6 ZP direkt Augsburg-Salzburg (Fahrzeugmix)



Neue Durchbindungen in die Schweiz – immer mit ICE

- Aus NRW neu direkt bis nach Chur/Interlaken
- Dafür aus Hamburg/Hannover nur noch bis Basel
- Ganz neu angebunden: Brig (2x aus NRW, aber 2x nach Berlin)

Berlin – Paris neu auch via Mannheim und 15-20min schneller, dadurch DB auch neue schnelle Verbindung Karlsruhe/Mannheim-Erfurt/Halle/Berlin



Neuer Laufweg über Halle-Erfurt-Frankfurt Hbf-Mannheim und 15-20 Min. schneller:

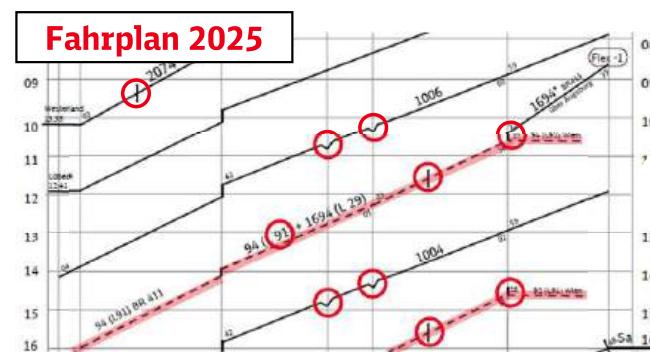
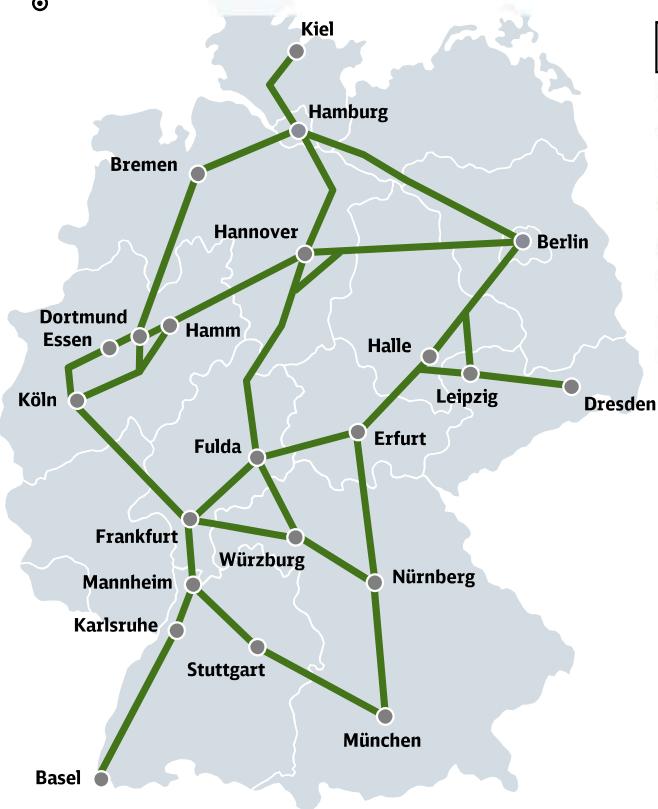
- bislang nonstop über Göttinger Strecke, nur via Frankfurt Süd und ohne Halt Mannheim
- Künftig: neue Zeitlage in Takt L15 (verlängertes ICE-Zugpaar Berlin-Frankfurt)
- Für Mannheim neu Halt und **7. Paris-Direktverbindung** pro Tag und Richtung
- Für Karlsruhe in rd. 5 Std. nach/von Berlin (25min schneller), **direkt nach Erfurt/Halle**

7:06	Berlin	18:54
8:18	Halle	17:41
8:50	Erfurt	17:08
11:01	Frankfurt Hbf	14:56
11:40	Mannheim	14:17
12:08	Karlsruhe	13:51
12:50	Strasbourg	13:09
14:52	Paris	11:07

Das Kernnetz wird zum Fahrplan 2026 umfassend vereinfacht für mehr Pünktlichkeit und Stabilität auf unseren starken Achsen



Nachfragestärkste Taktlinien (70% der Verkehrsleistung = **Kernnetz**) werden **resilient** und damit **pünktlicher**



Vom heutigen Kernnetz ...

- ✗ Viele verschiedene Baureihen je Linie
- ✗ Unterschiedliche Laufwege mit aufwändigen Flügelkonzepten
- ✗ Unterschiedliche Haltesystematik
- ✗ Unregelmäßiger Takt

... hin zum resilenten Kernnetz¹

- ✓ Möglichst nur eine Baureihe je Linie
- ✓ Möglichst gleiche Laufwege mit vereinheitlichten Wenden
- ✓ Systematisierte Halte
- ✓ Regelmäßiger Takt

Damit: Starke Komplexitätsreduktion = mehr Pünktlichkeit und Stabilität

(1) Umsetzung resilientes Kernnetz bedingt auch Entfall einiger weniger Einzelzüge außerhalb des Taktgefüges

4 Mehr Systematik und mehr Resilienz erfordert teilweise auch Entfall von Durchbindungen und Einzelhalten

Beispiel**Konkrete Auswirkungen**

(Sylt/Vorpommern-) Hamburg – Köln



Stundentakt Hamburg–Köln L42/43 mit Zwischenhalten: immer XXL-ICE (außer am Tagesrand) bis Hamburg



Tourist. Direktverb. NRW-Sylt/Vorpommern (4 ZP) mit kürzeren ICE in neuer L33, statt in verschied. Linien



Sprinter Hamburg – Köln neu einheitlich nonstop zwischen Hamburg und Essen als L1 (3 ZP)

Hamburg – Hannover – München



In L25 Entfall des zweistdl. Flügelns in Hannover nach Bremen, mehr Kapazität stdl. nach Hamburg,



Entfall 2-stdl. Direktverbindung Bremen–Würzburg/München, stattdessen Bremen–Berlin/Frankfurt, ohne 2



ZP Lübeck

Kiel in Richtung Süden



Weg von Einzelhalten, hin zur systematischen Anbindung:

→ 6x tgl. 2-stdl. in L22 Hamburg–Frankfurt–Stuttgart statt 2x in L42 und L25, 4x in L20 und 1x in L4



Heißt aber auch: Entfall Kiel–NRW/Schweiz (weiterhin verkehrt: 2x Kiel–Berlin–Prag/München)

Entfall unsystematische Einzelzüge/Halte



Entfall Linientauscher Hamburg–Würzburg–Nürnberg–Wien,

stattdessen einheitlich L25 Hamburg–Hannover–München und L91 NRW/Frankfurt–Nürnberg–Wien



Entfall L47-Zugpaar an Sa ab Duisburg nach/von Norddeich Mole statt nach/von Dortmund

Fehlende Nachfrage in der Fläche erfordert punktuell die Rücknahme von Angebot



ooo
ooo In der Fläche werden einzelne Verkehre durch die Kunden dauerhaft nicht angenommen

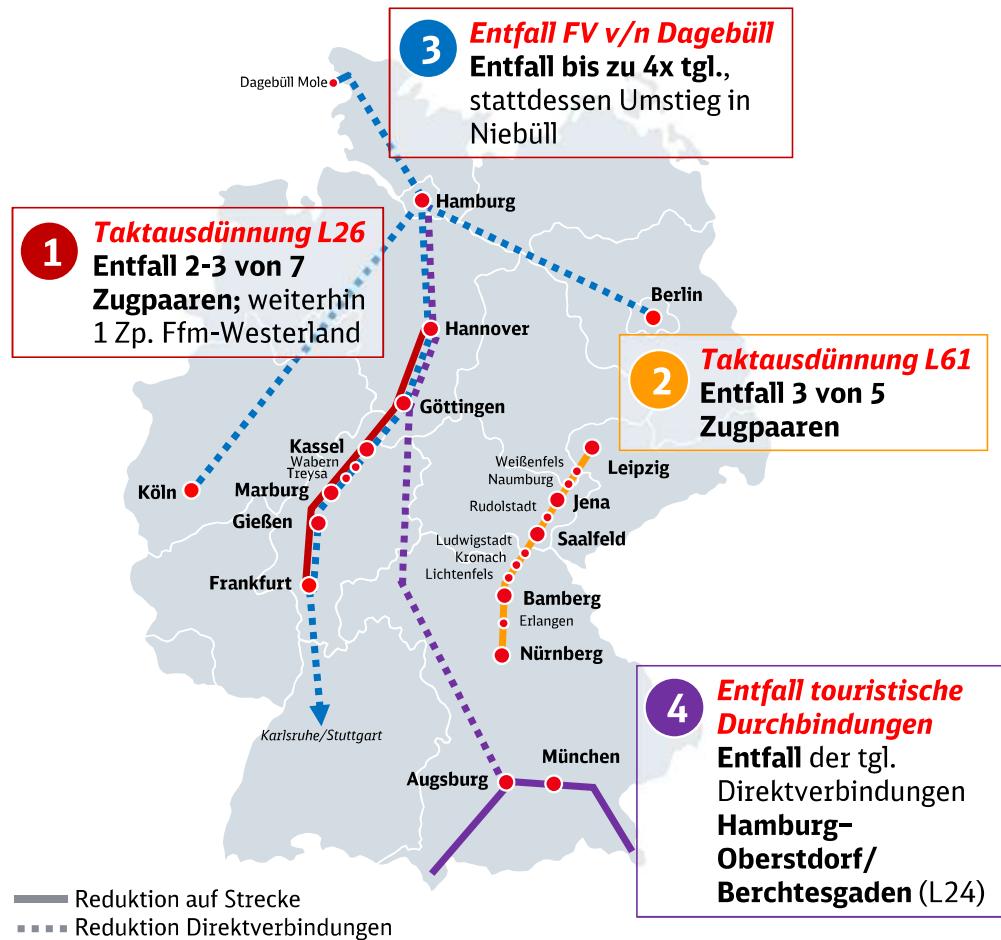
Dort wo ...

- ... Auslastungen dauerhaft zurückgegangen sind und
 - ... Kunden lieber den (oft ähnlich schnellen) Nahverkehr mit dem **Deutschland-Ticket** nutzen
- ... bietet eine Fernverkehrsverbindung **keinen** deutlichen **Mehrwert** für die Kunden.



Hier sind **punktuelle Anpassungen** (d.h. Herausnahme einzelner Züge/Zugpaare) **notwendig** um **Ressourcen** dort einzusetzen, wo die Nachfrage hoch ist.

Taktausdünnungen und Entfall von Einzelzügen dort, wo Angebot nicht genutzt wird und kaum verkehrlichen Mehrwert bietet



- 1 Main-Weser-Bahn** (Kassel – Marburg – Frankfurt):
 - Deutlicher **Rückgang Besetzung** seit 2017 von 200 auf 130 Reisende insb. wegen **parallelem NV (Deutschlandticket)**
- 2 Saaletal** (Leipzig – Jena – Nürnberg):
 - Ausweitung seit 12/2023 mit **schwacher Kundenakzeptanz**
 - **Auslastung 50-60 P/Zug (10-14%), Einzelzüge < 20 P/Zug** im Schnitt wegen **parallelen NV-Verbindungen (Deutschlandticket)** und deutlich **schnellere Alternativen** im Fernverkehr via Erfurt
- 3 Fernverkehrsanbindung Dagebüll Mole:**
 - Durch Ausmusterung IC1 **Kurswagenkonzept künftig nicht mehr möglich**; Aussteiger Dagebüll nur bei < 50 P/Zug
 - **Ersatz durch bahnsteiggleichen Umstieg** in Niebüll zusammen mit neg realisiert
- 4 „IC Nebelhorn/Königssee“:**
 - Durch Ausmusterung IC1 **nicht mehr als Flügelzug** darstellbar; Moderne, kostenintensive ICE L mit größerer Kapazität wg. **schwacher Nachfrage** („IC Nebelhorn“ mit ca. 60-70 P. südlich Augsburg) keine Alternative

Im Saaletal Leipzig–Jena–Nürnberg nur noch 2 statt 5 IC-Zugpaare



Im Saaletal Reduktion von 5 auf 2 IC-Zugpaare

- Zum Fahrplan 2024 erfolgte Ausweitung von 1 auf 5 Zugpaare von Fahrgästen nicht angenommen (**60 P/Zug¹** bzw. **14% Auslastung**)
– auch aufgrund vergleichbar schnellen Nahverkehrsverbindungen und deutlich schnelleren Alternativen im Fernverkehr via Erfurt
- Es verbleiben 2 Direktverbindungen von/nach Stuttgart und Karlsruhe
- Weiterhin auch 1x ICE früh Jena–Berlin, abends retour (bis 30.4.26)



Fotoquelle: DB AG/Uwe Methe



Nächtliches KISS-Zugpaar Rostock – Wien weiterhin via Saaletal, aber als ICE Berlin – München via Augsburg ohne Halt Fürth
(bisher 4:52 aus / 0:33 nach Berlin)

	(ICE)		(ICE)					
Leipzig Hbf	01:04	7:50	9:49	13:49	15:50	17:49	19:34	
Jena Paradies	02:15	8:56	10:56	14:56	16:56	18:56	20:42	
Saalfeld	02:49	9:34	11:34	15:34	17:34	19:34	-	
Bamberg an	04:19	10:59	12:56	16:57	18:57	20:56	-	
Nürnberg Hbf an	05:02	11:34	13:34	17:35	19:34	21:34	-	
<hr/>								
Nürnberg Hbf	01:24	-	6:20	10:24	12:24	16:22	18:24	
Bamberg	02:02	-	6:59	11:01	13:00	17:01	19:00	
Saalfeld	03:23	-	8:25	12:25	14:25	18:25	20:25	
Jena Paradies an	03:58	7:13	9:00	13:00	15:00	19:00	21:00	
Leipzig Hbf an	06:30	8:23	10:09	14:08	16:09	20:09	22:08	
	(ICE)	(ICE)						

(1) Durchschnitt Mai 2024 bis April 2025

Agenda

A high-speed ICE train is shown on a railway track. The train is silver with a red stripe and the letters "ICE" on the side. It is moving towards the right of the frame. Overhead power lines are visible against a blue sky. The train is positioned in the center of the image, with a grassy embankment in the foreground.

Baustellenschwerpunkte 2026

Auch 2026 wirken zahlreiche Baumaßnahmen reduzierend auf das Fernverkehrsangebot



Verstärkte baustellenbedingte Einschränkungen im Fahrplan 2026 durch erforderliche Sanierung,
unterjährig werden zahlreiche weitere Baumaßnahmen hinzukommen



- A** **Hamburg-Berlin**
bis 30.04.2026
- B** **Hamburg-Hannover**
01.05. – 10.07.2026
- C** **Lehrte-Berlin**
02.10. – 12.12.2026
- D** **Wupperstrecke**
06.02. – 10.07.2026
- E** **Mittelrheintal**
10.07. – 12.12.2026
- F** **Nürnberg-Regensburg**
06.02. – 13.06.2026
- G** **Regensburg-Passau**
14.06. – 12.12.2026

Maßgebliche Effekte:



Reisezeitverlängerungen



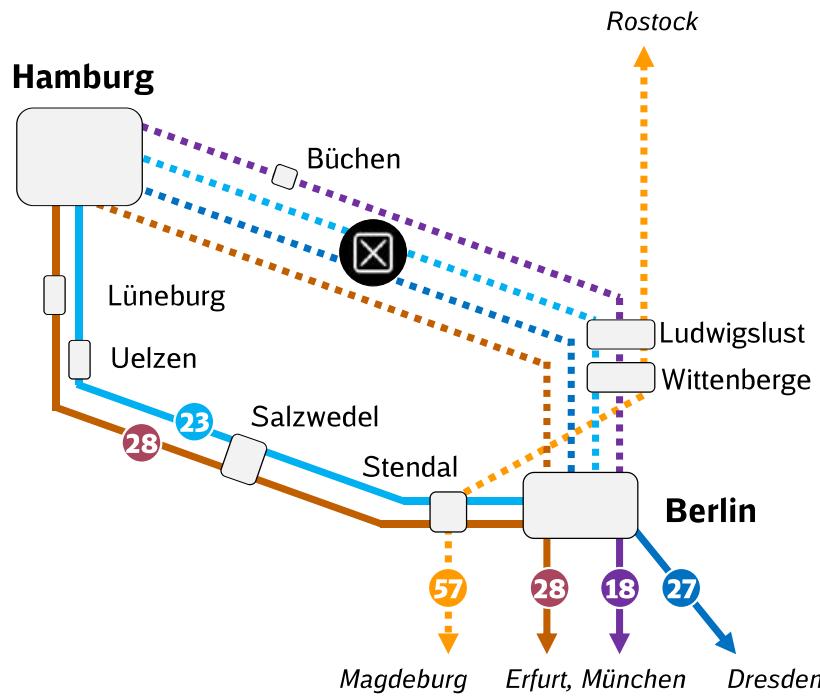
Reduziertes Angebot

→ u.a. 2stdl. L19 nur Berlin-Hagen statt bis Köln und Bonn

→ u.a. 2 ZP Berlin-Erfurt-Wien
1x nur bis Nürnberg,
1x ab Nürnberg bis Innsbruck

A

Generalsanierung der Strecke Berlin–Hamburg: Konzept aus 2025 weitgehend bis 30.4.26 fortgeführt, temp. Halte in der Altmark

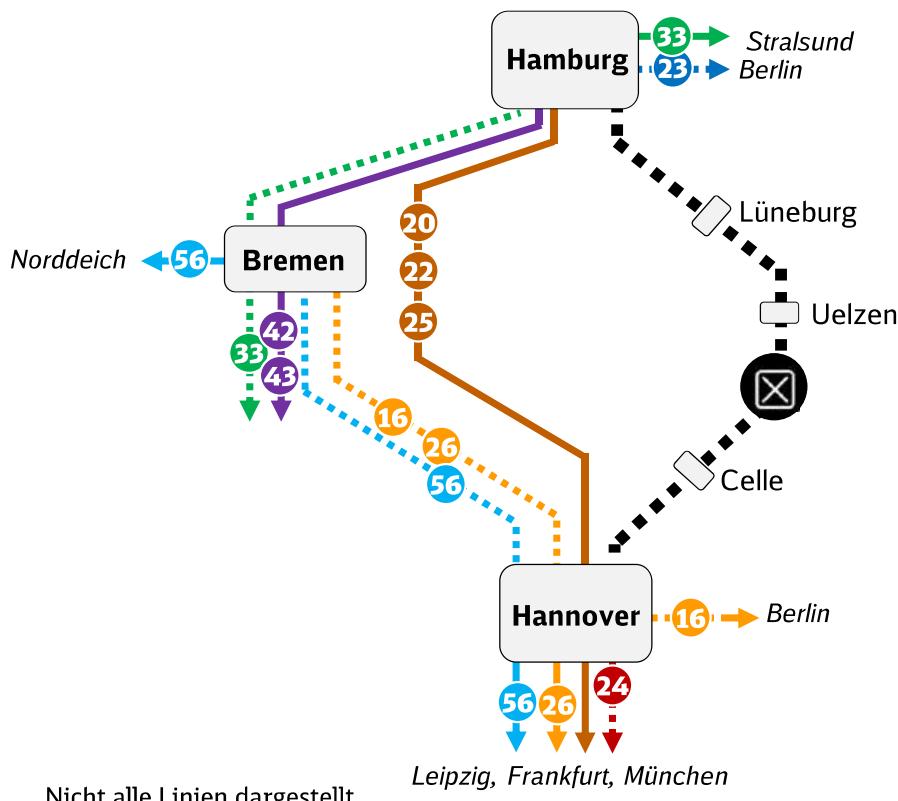


Grundkonzept Hamburg–Berlin ähnlich wie 2025:

- Ausfall je 2stdl. Linie **18/27** zwischen Hamburg und Berlin, dadurch Berlin–Hamburg nur stdl. statt halbstündlich, Erfurt – Hamburg nur 2stdl. statt stdl. umsteigefrei; Keine Direktverbindung Halle - Hamburg
- Stündliche Umleitung Linie **23/28** Hamburg – Berlin
- mit rd. 45 Min längerer Fahrzeit
- temporäre Zusatzhalte Stendal, Salzwedel, Uelzen, Lüneburg
- Entfall 3 IC-Zugpaare Linie **57** Magdeburg–Hamburg/Rostock
- SEV zwischen Wittenberge, Ludwigslust und Hamburg wird fortgeführt
- Zwischen Hamburg <> Lübeck <> Rostock weiter drei Shuttle-Zugpaare (bis 30. Januar auch weiter bis Binz)



Sperrung der Strecke zwischen Hannover und Hamburg vom 1. Mai bis 10. Juli 2026 zur Inbetriebnahme des ESTW Uelzen



Totalsperrung Hannover – Hamburg:



Entfall aller FV-Halte in Celle, Uelzen und Lüneburg



Hannover – Hamburg: Grundangebot bleibt aufrechterhalten, Züge werden zwischen Hannover und Hamburg via Rotenburg – Verden umgeleitet (Fahrzeit verlängert sich um rund 45 Minuten), Linien 4 & 24 entfallen Hamburg – Hannover



Hannover – Bremen: Linien 16/26 entfallen zwischen Bremen und Hannover, Linie 16 auf Gesamlaufweg



Linie 56 muss zwischen Hannover – Bremen vsl. auch entfallen, daher dort keine FV-Direktverbindung



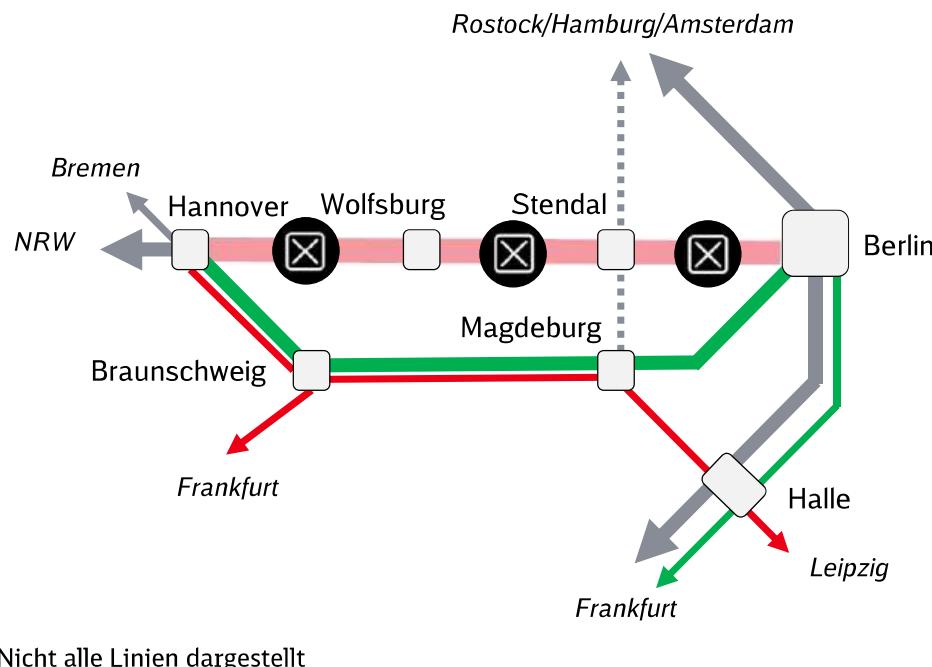
Hamburg – NRW: Weiterhin stündlich; Fahrzeit verlängert sich durch Geschwindigkeitsharmonisierung um rund 25 Minuten, Linie 33 entfällt zwischen Hamburg und Köln; Linie 1 entfällt zwischen Hamburg und NRW



Hamburg – Berlin: Entfall Linie 23 (Hamburg – Berlin) wegen verminderter Kapazität durch Umleitung Güterverkehr



2.10.– 12.12.26 Vorb. Generalsanierung SFS Hannover–Berlin für Stendal Einschränkungen, für Magdeb./Halle temp. Zusatzhalte



Berlin – Hannover/Braunschweig:



Direkte SFS via Stendal und Wolfsburg nicht fahrbar



Stendal: Entfall aller ICE Berlin-Wolfsburg-...,

aber noch IC Hamburg/Rostock-Magdeburg angestrebt



Wolfsburg: Jegliche FV-Halte entfallen



ICE Berlin-Frankfurt/Südwestdeutschland statt via Braunschweig 2stdl. via **Halle-Erfurt** (vsl. temporäre Zusatzhalte), zusätzlich zu weiter bestehenden ICE-Linien



ICE Berlin-Hannover/NRW weiterhin 3 Fahrten in 2 Std. umsteigefrei durch Umleitungen mit längerer Fahrzeit



... u.a. via **Magdeburg** mit temporären Zusatzhalten



Vier tgl. Zugpaare **Amsterdam – Hamburg – Berlin**

Leipzig – Halle – Magdeburg – Hannover:



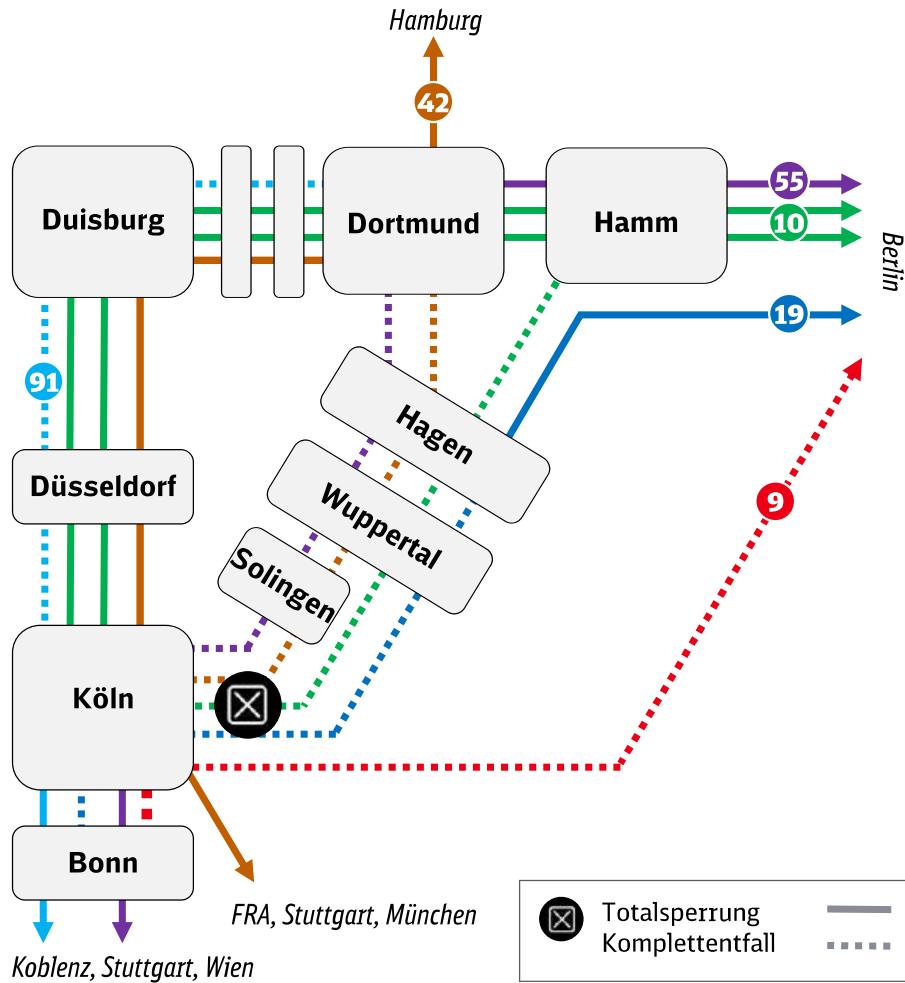
2stdl. statt stündliches IC-Angebot, weil Verdrängung durch umgeleitete ICE Berlin-Magdeburg-Hannover



Fortführung der Bauarbeiten in 2027: u.a. 5. Feb – 9. Jul



Baueinschränkungen 6.2. – 10.7.2026 auf der Wupperstrecke mit Angebotsreduktionen und Umleitungen via Ruhrstrecke



- Kein FV zwischen Hagen, Wuppertal, Solingen, Köln
- Hagen nur 2stdl. mit **L19** von/nach Berlin angebunden
- Berlin-Köln mit **L10** stündlich 20-30min langsamer als via Wupperstrecke; als Doppeleinheit via Düsseldorf
- Sprinter-**L9** Berlin – Köln – Bonn entfällt
- L42** Hamburg-Köln-München 2stdl. via Ruhrstrecke
- L91** Dortmund-Wien entfällt zwischen Dortmund-Köln
- L55** Dresden-Hannover-Dortmund-Köln-Koblenz-Stuttgart gebrochen mit Teilausfall Dortmund-Köln

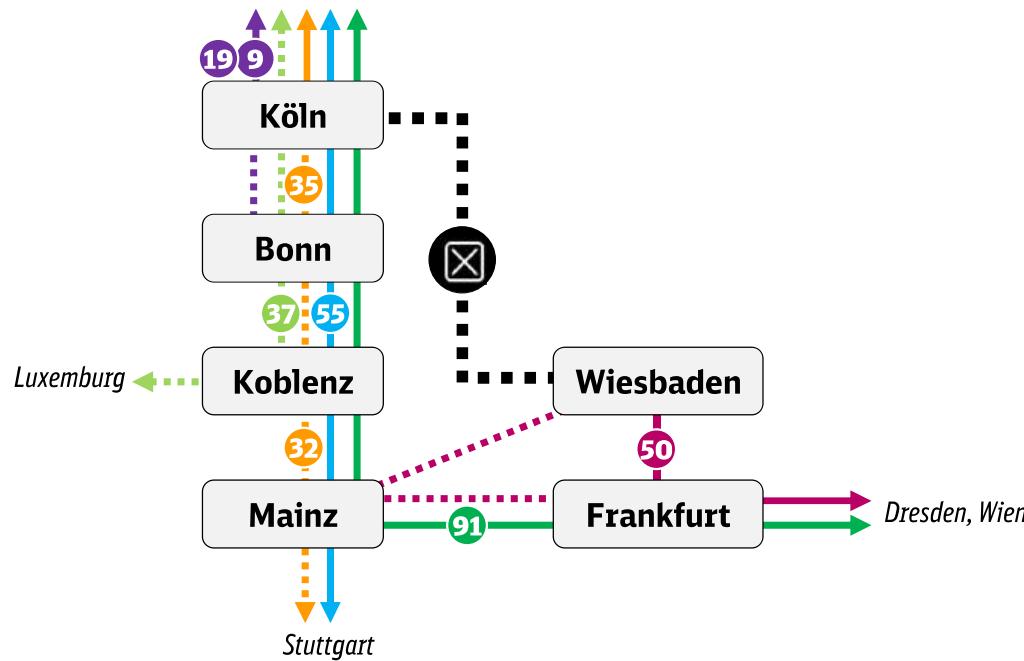


Generalsanierung „rechter Rhein“: 10. Juli bis 12. Dezember 2026

Stündliches Fernverkehrsangebot auf der linken Rheinseite



Dortmund, Norddeich, Berlin, Dresden

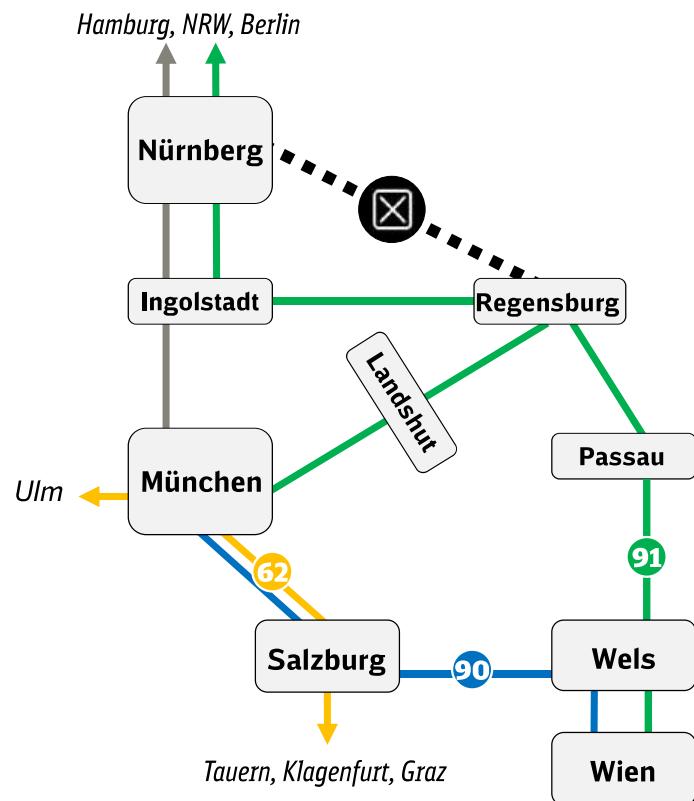


Totalsperrung rechte Rheinstrecke:

- Köln – Mainz:** Durch Verkehrsartenmix nur noch **ein Zug pro Stunde und Richtung (Linie 55/Linie 91/1)** auf der linken Rheinstrecke
- Zwischen Bonn und Berlin (Linien 9/19):** bestehen keine Direktverbindungen mehr, Züge L19 beginnen/enden in Köln
- Einzelzüge (L32/35) in/aus Richtung Stuttgart:** entfallen zwischen Köln und Stuttgart bzw. fahren via SFS; durch **Linie 55** bestehen noch zweistündliche Direktverbindungen
- Züge von/nach Luxemburg (Linie 37):** entfallen Koblenz - Düsseldorf
- Linie 50:** fährt von Frankfurt direkt nach Wiesbaden, der Halt in Mainz entfällt



Hochleistungskorridor (HLK) Nürnberg – Passau Totalsperrung Nürnberg – Regensburg (6.2. – 13.6.26)



Nicht alle Linien dargestellt

- | | | | | | |
|--|----------------------------------|--|------------------|--|--------------|
| | Totalsperrung
Komplettentfall | | Linie umgeleitet | | Liniennummer |
| | | | Entfall Linie | | |

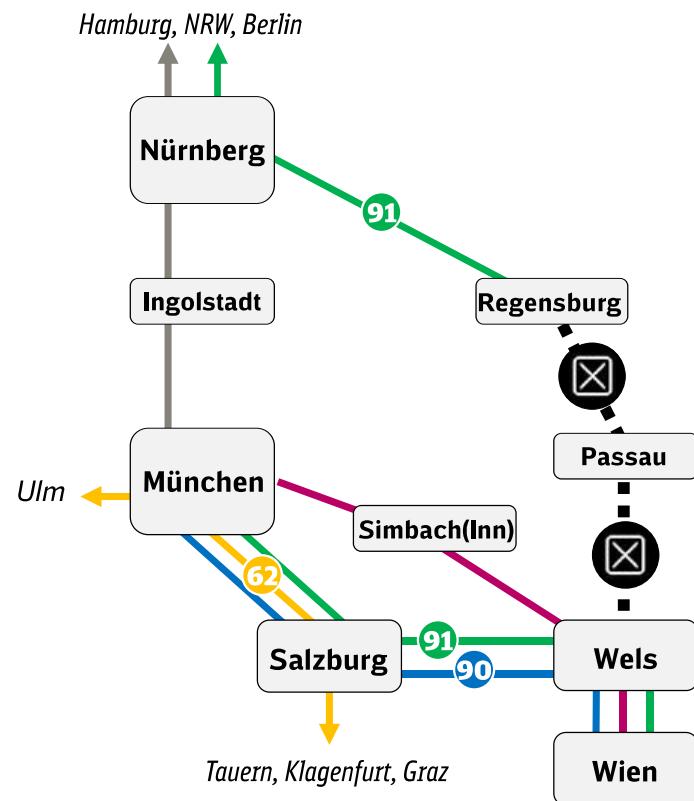
Totalsperrung Nürnberg – Regensburg:

- L91/1: Umleitung von drei Zugpaaren in Doppeltraktion ab Nürnberg via Ingolstadt nach Regensburg (Donautalbahn) und weiter nach Passau und Wien
- Zwischen Nürnberg und Österreich 60 Minuten Fahrzeitverlängerung
- Ein Zugpaar zusätzlich von München via Landshut und Regensburg nach Passau und weiter nach Wien
- 2 ZP Berlin – Coburg – Nürnberg - Wien nur bis Nürnberg bzw. 1x stattdessen via Augsburg von/nach Innsbruck
- Weitere Linien: Hamburg/NRW/Berlin-Nürnberg-München mit Fahrzeitverlängerung (wegen erforderlicher Geschwindigkeitsharmonisierung)



Hochleistungskorridor (HLK) Nürnberg – Passau

Totalsperrung Regensburg – Passau (14.6. – 14.12.26)



Totalsperrung Regensburg – Passau:

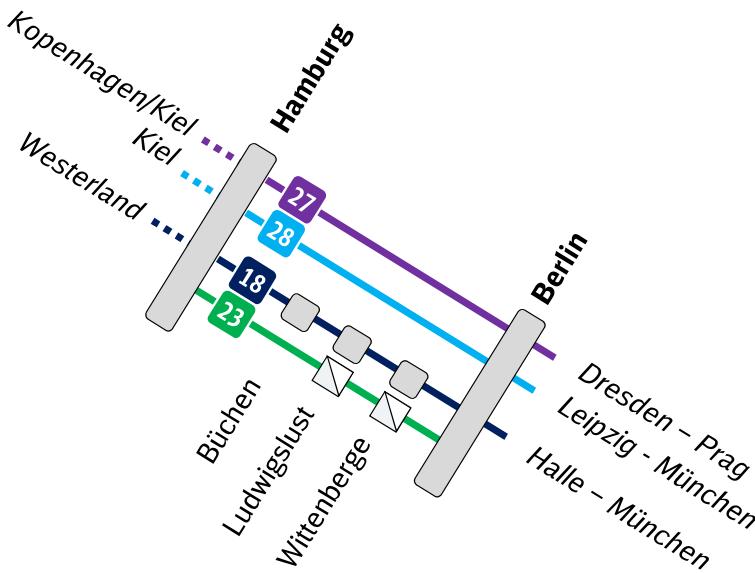
- L62:** Haltausfall in München Ost tlw. notwendig, um Geschwindigkeitsharmonisierung zu kompensieren
- L90:** lediglich verlängerte Fahrzeiten zwischen München und Salzburg
- L91/1:** 2stdl. aus Westen nur noch bis Nürnberg. 2 zusätzliche Zugpaare München – Salzburg – Wels – Wien
- Ab 11.7.2026 nur zwei ICE-Zugpaare z.B. aus NRW/Frankfurt ab Nürnberg weiter von/nach Regensburg
- 2 ZP Berlin – Coburg – Nürnberg - Wien nur bis Nürnberg bzw. 1x stattdessen via Augsburg von/nach Innsbruck
- Zusätzlich drei Zugpaare:** München – Simbach (Inn) – Wels – Wien mit Dieseltraktionen und IC-Wagen der ÖBB
- Nightjet:** Umleitung (Amsterdam/Hamburg – Wien) via Salzburg
- ÖBB:** Zwischen Wels und Passau verkehrt noch Nahverkehr der ÖBB

Agenda

A high-speed ICE train is shown on a railway track. The train is silver with a red stripe and the letters 'ICE' on the side. It is moving towards the right of the frame. The background shows a green hillside under a blue sky with some clouds. Overhead power lines are visible above the train.

Weitere Fahrplanänderungen für Ostdeutschland

Neues Linienkonzept Hamburg – Berlin ab 11.7.2026



- **Linie 27 in schneller Trasse ohne Zwischenhalte:**
Hamburg – Dresden rd. 40min schneller in nur noch 3 ½ Std.
- **mehr Durchbindungen von/nach Kopenhagen und Dresden/Prag:**
Kopenhagen – Prag 2x sowie 1x nachts im Sommer
(Lokwechsel in Altona),
ab Hamburg insgesamt 6x aus / 7x nach Prag,
sowie 1x nachts im Sommer
- **Linie 18 neu im 0-Knoten der geraden Stunde mit 2stdl. Grundbedienung**
der Halte **Wittenberge, Ludwigslust und Büchen**
- **Neu Linie 23 (Shuttle Hamburg – Berlin) im 0-Knoten der ungeraden Stunde hält alternierend in Wittenberge oder Ludwigslust (11.7.-1.10.26, div. Bau!)**
- Insgesamt **mehr Halte** an den **Zwischenbahnhöfen auf der Achse Berlin - Hamburg**, neu umsteigefrei via Erfurt nach München/Wien statt Prag:
- Je 1x aus Prag/Dresden bzw. München/Erfurt auch n/v **Kiel**



Neuordnung FV Stralsund – Schwerin – Hamburg

(Binz / Greifswald –) Stralsund – Rostock – Schwerin – Hamburg

- 2stdl. FV mit NV besser verknüpft in Nullknoten Stralsund, Rostock, Schwerin, Hamburg.
- Mit 5 ZP ab Stralsund und 6 ZP ab Rostock ein ZP weniger als bisher (frühmorgens)
- **Wegfall 1 Zugpaar morgens:**
 1. Fahrt ab Stralsund künftig 8:04 (statt 5:21) bzw. ab Rostock 7:04 (statt 5:45),
 1. Fahrt ab Hamburg künftig 9:08 (statt 7:39) nach Rostock (10:55) und Stralsund (11:53) / Binz
- **Entfall ICE-Halt Bad Kleinen** 3x am Tag in L26 (aber weiterhin 4x Halt in IC-ZP Magdeburg-Rostock)
- **Andere Durchbindungen über Hamburg hinaus ins FV-Netz:**

neu 1x Rostock–Hannover–München, 2x Binz/Greifswald–Köln, 1x Binz–Hannover
(bisher 4x mit L26 nach Frankfurt/BaWü, 1x nach Köln, 1x nach Hannover)

Neu zweistündlich umsteigefreie ICE Binz/Stralsund – Erfurt – Frankfurt




Geänderte Durchbindung

Veränderte Linienverlängerungen für Erfurt über Berlin hinaus



neu 2stdl. umsteigefrei bis **Stralsund** (5x am Tag in 4 ½ Std.) bzw. **Ostseebad Binz** (4x am Tag in 5:20 Std.) u.a. via Züssow (Anschluss nach Usedom) und Greifswald

		ab	Eisenach	7:02	9:02	11:02	13:02
Frankfurt							
Erfurt		7:10	9:10	11:10	13:10	15:10	
Halle		7:43	9:43	11:43	13:43	15:43	
Stralsund	an	11:37	13:37	15:44	17:45	19:46	
Ostseebad Binz	an	12:29	14:29	16:41	18:40	-	

Ostseebad Binz		-	9:15	11:24	13:24	15:24
Stralsund		8:07	10:07	12:21	14:21	16:21
Halle	an	12:16	14:16	16:16	18:16	20:16
Erfurt	an	12:48	14:48	16:48	18:48	20:48
Frankfurt	an	14:56	16:56	18:56	20:56	22:56



Zur Stabilisierung der Anschlüsse nicht mehr alle **Zwischenhalte**. Weiterhin Anklam 3-4x, Pasewalk 4x, Prenzlau 3x, Angermünde 0x



künftig stdl. ICE-Direktverbindungen **Erfurt - Hamburg** (statt bisher 3 Verbindungen in 2h)

Leichte Angebotsreduktion Warnemünde/Rostock–Berlin



L11 Rostock – Berlin (- Leipzig – Frankfurt – Stuttgart – München)

Entfall 2025 eingeführte ICE-Direktverbindung von Rostock und Waren/Müritz Richtung Süden.

Einzelnes Zugpaar wegen Resilienz und Fahrzeugzwängen nicht mehr zwischen Berlin und Rostock

- ICE 690 ab Berlin (16:37) via Waren/Müritz (an 17:56) nach Rostock (18:36)
- ICE 691 ab Rostock (11:21) via Waren/Müritz (12:03) nach Berlin (an 13:22)

L17 Rostock – Berlin – Dresden

Entfall bisherige Tarifanerkennung von FV-Zügen im VBB

Mit IC Twindexx statt KISS rd. 170 mehr Sitzplätze pro Fahrt

Entfall Halte Warnemünde (Fahrzeugwenden) und Doberlug-Kirchhain (Bahnsteighöhe) sowie ein ZP am Tagesrand:

- Mo-Sa Wien - Berlin 6:36 - Rostock 8:36 bzw. So Berlin 7:36 – Rostock 9:36
- Tgl. Rostock 20:21 - Berlin an 22:24 (Mo-Sa - Wien)

Warnemünde noch durch ICE 1978/1979 an Sommer-Wochenenden und tgl. im IC-ZP via Magdeburg

Saisonverstärker (28.3. – 1.11.2026) Berlin – Rostock (- Stralsund / Binz) zeitl. leicht angepasst



MDV: Ab Sep 2026 Entfall IC-Züge via Weimar nach Gera bis zur Streckenelektrifizierung, stattdessen schnelle ICE bis Leipzig/Dresden



**ICE-Züge Dortmund–Leipzig in nur rd. 4:20 Std.
(ohne Halt Eisenach und Gotha, ab 21.9. Lippstadt)**

Entfall ICE NRW–Kassel–München (Resilienz/Bau)

- ...Köln - Dortmund 9:41 - Kassel 11:56 - Würzburg - München 15:12
- München 10:48 - Würzburg - Kassel 14:03 - Dortmund 16:16 - Oberhausen

Bis 20.9.2026 Intercity 1 nach Gera, neuer schneller ICE n. Dresden

-	09:17	12:01	15:17	Köln	12:38	15:49	D-dorf	-
-	10:42	13:42	16:42	Dortmund	11:14	14:24	17:14	-
06:48	12:57	15:52	18:59	Kassel W.	09:00	12:05	15:00	21:07
08:42	14:42	17:15	20:39	Erfurt	07:18	10:42	13:18	19:18
-	-	18:01	-	Leipzig	-	09:59	-	-
-	-	19:19	-	Dresden	-	08:44	-	-
09:13	15:13	-	21:13	Jena W.	06:45	-	12:45	18:45
09:55	15:55	-	21:55	Gera	06:04	-	12:04	18:04

WE-Verstärker NRW – Kassel – Weimar/Leipzig (noch bis 6.2.2026) nicht dargestellt

Ab 21.9.2026 Entfall IC, ersatzweise schnelle ICE nach Leipzig

09:17	15:18	Köln	12:38	18:36
10:42	16:42	Dortmund	11:14	17:14
12:59	18:59	Kassel W.	09:00	15:00
14:15	20:15	Erfurt	07:41	13:41
15:01	21:01	Leipzig	06:53	12:53

Ab Mai bzw. Juli neuer ICE L nach Westerland und Oberstdorf



Fotoquelle: DB / Claus Weber



Fotoquelle: DB / Oliver Lang

- **Ab Mai 2026 Berlin – Hamburg – Westerland**
sowie 2 ZP Shuttle Hamburg – Westerland (baubedingt)
- **ab 11. Juli 2026 auch**
1 ZP Frankfurt – Hamburg – Westerland
1-2 ZP Köln – Hamburg – Westerland
1 ZP Dortmund – Mannheim – Oberstdorf
- **Komfortmerkmale ICE L:**
 - stufenloser Einstieg für mehr Barrierefreiheit
 - 562 Sitzplätze (davon 85 Sitzplätze in der 1. Klasse)
 - Platz für acht Fahrräder.
 - WLAN, Bordbistro, Fahrgastinformationssystem
 - Kleinkind- und Familienbereich mit Spielfläche für Kinder:
46 Plätze im Familienbereich plus 9 im Kleinkindbereich
 - drei Plätze für Rollstuhlfahrer, höhenverstellbare Tischen