Weddeler Schleife



Um den Reiseverkehr flexibler zu gestalten und die Kapazitäten auf der Strecke zu steigern, wird der Abschnitt zwischen dem Abzweig Weddel und dem Bahnhof Fallersleben zweigleisig ausgebaut (Juli 2017) [Quelle: Clemens T. Kral]



Blick auf die zweigleisige Strecke in Wolfsburg-Sülfeld (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Tobias Reiff]

Die sogenannte Weddeler Schleife erstreckt sich zwischen Weddel und Fallersleben. Sie ist Teil der Strecke Braunschweig – Wolfsburg und somit nicht nur für den Personennah- und Fernverkehr bedeutend, sondern auch für den Güterverkehr. Um die Nahverkehrs-Kapazitäten auf der Strecke zu steigern und den Reiseverkehr flexibler zu gestalten, wurde der Abschnitt zweigleisig ausgebaut.

Projekt

Die elektrifizierte Strecke zwischen Braunschweig und Wolfsburg ist sowohl ein wichtiger Bestandteil des Personennah- und Fernverkehrs als auch des Güterverkehrs. Auf ihr liegt zwischen dem Abzweig Weddel und dem Bahnhof Fallersleben die sogenannte Weddeler Schleife.

Die aus den 1990er Jahren stammenden Planungen umfassten den zweigleisigen Ausbau der Strecke. Alle drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) wurden in den Jahren 1995/96 einschließlich Elektrifizierung zweigleisig planfestgestellt. In den Jahren 1996 bis 1998 wurde die Weddeler Schleife jedoch zunächst nur eingleisig umgesetzt. Dabei wurde der Bahnkörper in den beiden südlichen Planfeststellungsabschnitten (PFA 11 und 12) bereits für zwei Gleise ausgebaut. Lediglich im nördlichen Planfeststellungsabschnitt (PFA 13) ist der Bahnkörper nur für ein Gleis hergerichtet worden.

Immer mehr Menschen wollen Bahn fahren: Um auch den künftigen Anforderungen an den Zugverkehr zu entsprechen, haben wir die Weddeler Schleife zweigleisig ausgebaut. Dadurch ermöglichen wir im Nahverkehr einen ganztägigen Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Wolfsburg sowie Qualitäts- und Kapazitätsverbesserungen (z. B. flexiblerer Verkehr) im Fern- und Güterverkehr – ganz im Sinne des Deutschlandtakts. In rund zweieinhalb Jahren Bauzeit konnten wir so einen weiteren Teil der Infrastruktur nachhaltig und gemeinwohlorientiert verbessern.

Das Baurecht für die drei Planfeststellungsabschnitte (PFA 11, 12, 13) wurde in den 1990er Jahren erteilt und ist weiterhin wirksam. Die Planunterlagen wurden seitens der Deutschen Bahn aktualisiert. Dabei wurden verschiedene Bauwerke für den zweigleisigen Ausbau überprüft und bei Bedarf planerisch angepasst.

Zeitplan

Das Baurecht für die drei Planfeststellungsabschnitte (PFA 11, 12, 13) wurde in den 1990er Jahren im Rahmen von Planfeststellungsbeschlüssen erteilt. Diese haben weiterhin Rechtskraft.

Beim Bau des ersten Gleises (1996 – 1998) wurde in den PFA 11 und 12 im südlichen Teil der Weddeler Schleife bereits ein Großteil der Vorbereitungen für den zweigleisigen Ausbau getroffen (unter anderem der Bahnkörper und bei den meisten Brückenbauwerken).

Der Lärmschutz entlang der Weddeler Schleife wurde – bis auf kleine Teile – für die Zweigleisigkeit bereits hergestellt. Alle weiteren vorgesehenen Lärmschutzvorkehrungen werden im Rahmen des Ausbaus entsprechend der vorliegenden Planfeststellungsbeschlüsse umgesetzt. Abweichend von der ursprünglichen Planung ist der ausgebaute Abschnitt nicht für eine Geschwindigkeit von 200 km/h, sondern nur für maximal 160 km/h ausgelegt.

Nach der Unterzeichnung eines Vertrages über die Finanzierung der zu überarbeitenden Planunterlagen zwischen dem Land Niedersachsen, dem Regionalverband Großraum Braunschweig und der Deutschen Bahn am 8. November 2017 begannen die weiteren Planungen für den zweigleisigen Ausbau der Weddeler Schleife. Im Rahmen dieser Planungen fanden zunächst Vermessungs- und Kartierungsarbeiten entlang der Strecke statt. Dabei führten Mitarbeiter:innen Erfassungen zu verschiedenen Tierarten (z. B. Amphibien) durch.

Im Rahmen der bis Mitte 2019 erstellten Aktualisierung der Planunterlagen wurden die bisher nur eingleisig ausgeführten Anlagen für die Herstellung der Zweigleisigkeit gemäß der bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse durchgeplant. Dies betraf z. B. den Bahnkörper und Brücken im PFA 13, Gleisanlagen, die Oberleitung sowie Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik in allen PFA.

Nach weiteren umfassenden Untersuchungen wurde 2020 beschlossen, den Ausbau in einem einzigen Bauabschnitt zu realisieren. Zudem wurde die Gesamtfinanzierung der Umsetzung verhandelt. Im ersten Halbjahr 2021 fand die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen statt. Zunächst fanden bauvorbereitende Arbeiten, wie Baugrunduntersuchungen und Vermessungsarbeiten, statt. Die Hauptbauarbeiten begannen am 25. Oktober 2021. Diese wurden hauptsächlich während mehrerer großer Streckensperrungen umgesetzt. Die erste dieser Sperrpausen für den Zugverkehr fand vom 29. Oktober bis 11. Dezember 2021 statt. Hierfür wurde die Strecke zwischen Weddel und Fallersleben komplett gesperrt.

2021/2022 fanden die Arbeiten an der Strecke vornehmlich im südlichen Abschnitt zwischen Weddel und Lehre statt. Im 1. Quartal 2022 wurden im nördlichen Bereich der Weddeler Schleife vor allem Erdbauarbeiten durchgeführt. An einigen Brücken wurden die Fundamente freigelegt und es wurde damit begonnen, die Pfeiler für den zweiten Überbau aufzubauen. Dazu zählen die Eisenbahnüberführungen „Schunter“ und „Sandbach“. Im südlichen Bereich der Strecke konzentrierten sich die Arbeiten auf den Kabeltiefbau.

Der Ausbau des nördlichen Streckenabschnitts zwischen Lehre und Wolfsburg-Sülfeld bildete in den Jahren 2022 und 2023 einen Schwerpunkt. Die ursprünglich im Dezember 2023 geplante Inbetriebnahme des zweiten Gleises und der damit verbundene Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Wolfsburg verschob sich um rund drei Monate auf Ende März 2024.

Die Gründe hierfür lagen vor allem in der veränderten Marktlage aufgrund des Ukraine-Kriegs. Diese führte zu Lieferschwierigkeiten und Engpässen bei dringend benötigten Baumaterialien. Auch die Auswirkungen des Güterzugunfalls bei Leiferde (Niedersachsen) im November 2022 haben den Bauablauf in der vierten großen Sperrpause für den Zugverkehr an der Weddeler Schleife erschwert und verzögert. Zudem gab es seit dem Baubeginn 2021 immer wieder nicht absehbare bautechnische Herausforderungen. Zuletzt mussten an der 1996 errichteten Eisenbahnbrücke „Schunter“ die Fundamente einiger Pfeiler zunächst ertüchtigt werden, was den Bauablauf ebenfalls verlängerte.

Gemeinsam mit Expert:innen und Projektpartner:innen haben wir mehrere Szenarien geprüft und intensiv daran gearbeitet, um die Verzögerung mit rund drei Monaten so gering wie möglich zu halten. So konnte auch eine

Lösung gefunden werden, die Einführung des Halbstundentakts unabhängig von den saisonalen Fahrplanwechseln im Dezember und Juni zu ermöglichen.

Der Streckenabschnitt zwischen Weddel und Fallersleben wurde wie geplant vom 16. Juni bis 24. August 2023 im Rahmen einer fünften Sperrpause für den Zugverkehr gesperrt. Zusätzlich war eine erneute Sperrung des Abschnitts vom 10. Dezember 2023 bis einschließlich 21. März 2024 erforderlich.

Am Abend des 21. März 2024 haben wir die zweigleisige Weddeler Schleife in Betrieb genommen.

Anwohnerinfo

Einschränkungen im Straßenverkehr

Im Rahmen des Ausbaus der Weddeler Schleife werden zahlreiche Eisenbahn- und Straßenbrücken für die Zweigleisigkeit hergerichtet oder neu gebaut. Dafür sind folgende **Straßensperrungen** erforderlich:

In **Klein Brunsrode** wurde die **Ehmener Straße (Kreisstraße K 35)** Ende **August 2023 wieder geöffnet und ist seitdem befahrbar.** Zwischenzeitlich waren die Arbeiten von Abstimmungen zur Entwässerungssituation und ursprünglich geplanten Straßenarbeiten des Landkreises Helmstedt in Groß Brunsrode abhängig. **Seit 31. August 2026** ist die K 35 im Bereich der Eisenbahnüberführung **erneut für den Verkehr gesperrt**. In der Zeit vom 31. August bis 4. September 2026 richteten wir die Verkehrssicherung ein und bereiteten die Baustelle vor. Die eigentlichen Bauarbeiten in der Ehmener Straße begannen **am 7. September 2026** und dauern **bis Ende 2026** an.

Die Bauarbeiten an der Straßenbrücke der **K 73 (Bahnhof-West) bei Ehmen-Mörse** wurden am **25. Juli 2025** abgeschlossen. Die Straße ist seitdem wieder befahrbar.

Die Straßenbrücke über die Bahnstrecke auf dem **Wirtschaftsweg Schacht II bei Ehmen** ist seit dem 2. April 2026 wieder befahrbar.

Die Straßenbrücke der **L 321 (Wettmershagener Straße)** bei **Wolfsburg-Sülfeld** wurde im Winter 2021/22 zurückgebaut. Von Juni 2023 bis Juli 2025 wurde die Straße zunächst übergangsweise freigegeben. Anschließend wurde sie für Straßenarbeiten noch einmal gesperrt. Die Abnahme und die Freigabe der L 321 fanden am **19. Dezember 2025** statt.

Die Straßenbrücke über die Bahnstrecke auf dem **Wirtschaftsweg Fauler Feldweg** bei **Wolfsburg-Sülfeld** ist seit dem 17. Oktober 2025 wieder für den Verkehr freigegeben. Die Brücke wurde im November 2022 zurückgebaut. Seitdem war der Weg gesperrt.

Umleitungen sind bzw. werden ausgeschildert.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Downloads

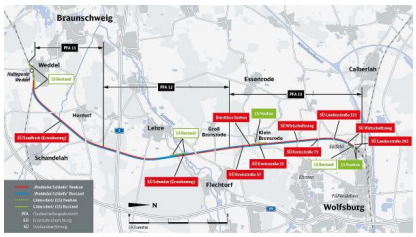
Grafik Zweigleisiger Ausbau der „Weddeler Schleife“ (Stand Januar 2021) [PDF | 359.7 kB]

Fahrplanänderungen

Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Bauarbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr notwendig. Detaillierte Informationen für die Züge der Deutsche Bahn unter verkehrslage.bahnhof.de, weitere Informationen unter www.vrb-online.de und unter www.der-enno.de

Mediagalerie

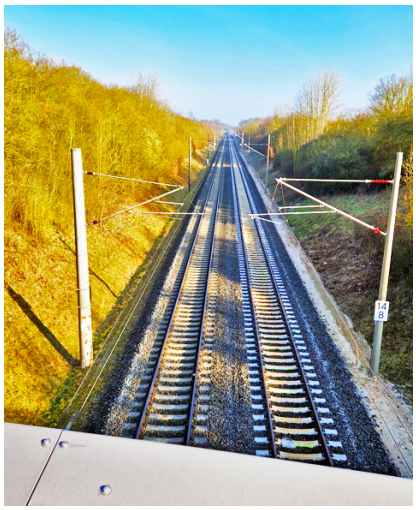


Grafik: Streckenplan der Weddeler Schleife [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Am 25. März 2024 haben wir die zweigleisige Strecke im Beisein von Detlef Tanke (Vorsitzender des Regionalverbands Großraum Braunschweig), Michael Theurer (Parlamentarischer Staatssekretär und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr), Berthold Huber (Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG) und Olaf Lies (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung) in Betrieb genommen (v. l. n. r.) (März 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Jonas Wresch]


Der erste Zug fährt nach der Inbetriebnahme am 21. März 2024 um 22 Uhr über die nun zweigleisige Strecke (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Tobias Reiff]


Blick von der Bahnhofstraße auf die neue zweigleisige Strecke zwischen Groß Brunsrode und Flechtorf (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Tobias Reiff]


Blick auf die zweigleisige Strecke in Wolfsburg-Sülfeld (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Tobias Reiff]


Wir haben das Brückenbauwerk der Kreisstraße 73 vollständig mit Berührungsschutz ausgestattet (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Tobias Reiff]


Wir haben das Brückenbauwerk auf dem Wirtschaftsweg „Fauler Feldweg“ vollständig mit Berührungsschutz ausgestattet (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Tobias Reiff]



Im Streckenabschnitt neben der Landesstraße L 292 finden während der fünften Sperrpause für den Zugverkehr Bauarbeiten statt (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung „Schunter“ während der fünften Sperrpause für den Zugverkehr (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Im Juli 2023 haben wir während der fünften Sperrpause für den Zugverkehr im Bereich Klein Brunsrode Rammpfahlgründungen durchgeführt (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Im Juli 2023 haben wir während der fünften Sperrpause für den Zugverkehr im Bereich Klein Brunsrode Rammpfahlgründungen durchgeführt (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Im Juli 2023 haben wir während der fünften Sperrpause für den Zugverkehr im Bereich Klein Brunsrode Rammpfahlgründungen durchgeführt (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Während der vierten Sperrpause für den Zugverkehr im November und Dezember 2022 wurden unter anderem Arbeiten an den Weichen und Gleisen sowie Kabeltiefbau-, Brücken- und Rammarbeiten durchgeführt (November 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die neue Eisenbahnbrücke über die Kreisstraße K 37 wurde während der Sperrpause für den Zugverkehr im November und Dezember 2022 eingeschoben (November 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Die neue Eisenbahnbrücke über die Kreisstraße K 37 wurde während der Sperrpause für den Zugverkehr im November und Dezember 2022 eingeschoben (November 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Während der Sperrpause für den Zugverkehr im November und Dezember 2022 sind die Arbeiten an der Straßenüberführung der Landesstraße L 292 in Wolfsburg-Sülfeld vorangeschritten (November 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Während der Sperrpause für den Zugverkehr im November und Dezember 2022 wurde unter anderem im Überbau der Eisenbahnüberführung „Sandbach“ die Hüllrohrverlegung für die Spannglieder durchgeführt (November 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Während der Sperrpause für den Zugverkehr vom 15. bis 22. Juli 2022 wurde unter anderem ein Teilabschnitt des Kragarms an der Eisenbahnüberführung „Schunter“ betoniert (Juli 2022) [Quelle: DB Netz AG]



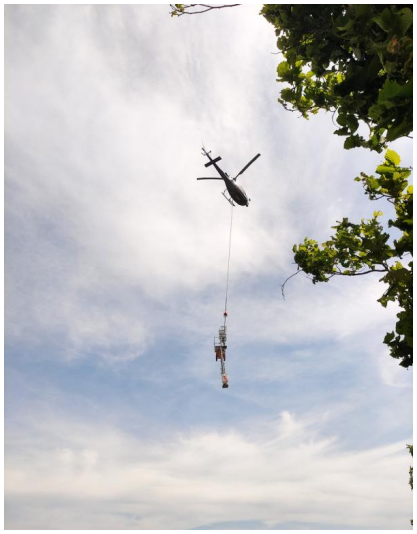
Am 16. Juni 2022 haben circa 25 Vertretende der Politik und der Verwaltung des Regionalverbands Großraum Braunschweig die Baustelle in Klein Brunsrode besichtigt (Juni 2022) [Quelle: DB Netz AG/Lara-Tanita Rust]



Am 2. Juni 2022 hatten Studierende der Technischen Universität Braunschweig bei einem Gastvortrag des Projektleiters Tobias Reiff die Möglichkeit, mehr über den zweigleisigen Ausbau zu erfahren. Anschließend fand eine gemeinsame Besichtigung verschiedener Baustellen entlang der Weddeler Schleife statt (Juni 2022) [Quelle: DB Netz AG/Lara-Tanita Rust]



Während einer Baustellenbesichtigung für Studierende der Technischen Universität Braunschweig hat unter anderem ein Halt in Wolfsburg-Sülfeld an der Straßenüberführung der Landstraße L 321 stattgefunden. Hier wurde zu diesem Zeitpunkt das Fundament für das westliche Widerlager betoniert (Juni 2022) [Quelle: Technische Universität Braunschweig/Dr.-Ing. Gunnar Bosse]



Während der Sperrpause für den Zugverkehr vom 13. bis 20. Mai 2022 haben wir unter anderem neue Signale mit einem Helikopter aufgestellt. Die Signale wurden an drei Sammelpunkten am Boden vorbereitet und dort durch den Helikopter aufgenommen (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Lara-Tanita Rust]



Während der Sperrpause für den Zugverkehr vom 13. bis 20. Mai 2022 haben wir unter anderem neue Signale mit einem Helikopter aufgestellt. Die Signale wurden nach und nach mit einem Helikopter an ihren Standort gebracht (Mai 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Andreas Sahlmann]



Während der Sperrpause für den Zugverkehr vom 13. bis 20. Mai 2022 haben wir unter anderem neue Signale mit einem Helikopter aufgestellt. Beim Einfliegen der Signale waren Bodenteams im Einsatz, die die Signale in Empfang genommen und befestigt haben (Mai 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Andreas Sahlmann]



Während der Sperrpause für den Zugverkehr vom 13. bis 20. Mai 2022 haben wir unter anderem neue Signale mit einem Helikopter aufgestellt. Der Helikopter hat insgesamt 33 Signale auf einem Streckenabschnitt von circa 15 Kilometern eingeflogen (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Lara-Tanita Rust]



Innerhalb der Sperrpause für den Zugverkehr vom 13. bis 20. Mai 2022 haben wir beispielsweise Gründungs- bzw. Rammarbeiten durchgeführt sowie Arbeiten an der Oberleitung und am Oberbau vorgenommen (Mai 2022) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Andreas Sahlmann]



Anfang Mai 2022 bestand die Möglichkeit, sich in Lehre an einem temporären Infopunkt auf der Baustelle zu den Bauarbeiten und zum Projekt zu informieren (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Lara-Tanita Rust]



Anfang Mai 2022 bestand die Möglichkeit, sich in Lehre an einem temporären Infopunkt auf der Baustelle zu den Bauarbeiten und zum Projekt zu informieren (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Lara-Tanita Rust]



In Zusammenarbeit mit Ommo Ommen und der Ortsgruppe Lehre des Förderkreises Umwelt und Naturschutz Hondelage e.V. (FUN) wurde an der Zufahrtsstraße zur Kreisstraße K 37 ein Amphibienschutzzaun erstellt (März 2022) [Quelle: DB Netz AG/Katrin Huhs]



Außerhalb der Totalsperrungen werden Arbeiten zur Herstellung des Kabeltiefbaus sowie weitere bauvorbereitende Arbeiten durchgeführt, so wie hier im Bereich Weddel (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Katrin Huhs]



In der ersten Sperrpause für den Zugverkehr vom 29. Oktober bis 11. Dezember 2021 begannen die Hauptbauarbeiten für den zweigleisigen Ausbau der Strecke. Unter anderem wurde im Bereich Hordorf teilweise das zweite Gleis verlegt (Dezember 2021) [Quelle: DB Netz AG/Tobias Reiff]



Am 25. Oktober 2021 fand der offizielle Spatenstich für den zweigleisigen Ausbau der Weddeler Schleife statt. Dr. Bernd Althusmann (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), Ronald Pofalla (Infrastrukturvorstand der Deutsche Bahn), Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur) und Detlef Tanke (Verbandsvorsitzender vom Regionalverband Großraum Braunschweig) (v. l. n. r.) gaben das Startsignal für den Ausbau [Quelle: Deutsche Bahn AG/Anastasia Schuster]



Am 2. Juli 2021 besuchten Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, des Regionalverbandes Großraum Braunschweig und der Deutschen Bahn AG sowie der Niedersächsische Verkehrsminister die zukünftige Baustellenfläche bei Lehre an der Weddeler Schleife. (v. l. n. r.: Detlef Tanke (Verbandsvorsitzender des Regionalverbandes Großraum Braunschweig), Dr. Bernd Althusmann (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), Frank Limprecht (Leiter Großprojekte bei der Deutschen Bahn AG), Juli 2021) [Quelle: DB Netz AG/Marcos Pérez-Ortuno]



Bahn frei für die Weddeler Schleife: Am 20. Mai 2021 wurde in teilweise virtueller Runde von der Deutschen Bahn, dem Wirtschaftsministerium Niedersachsen, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Regionalverband Großraum Braunschweig der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet. (v. l. n. r.: Ralf Sygusch (Verbandsdirektor Regionalverband Großraum Braunschweig), Dr. Bernd Althusmann (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), Detlef Tanke (Verbandsvorsitzender Regionalverband Großraum Braunschweig), Mai 2021) [Quelle: Wirtschaftsministerium Niedersachsen]



Noch verläuft die Schunterbrücke eingleisig zwischen Lehre und Groß-Brunsrode. Auf der den Ortschaften zugewandten Seite ist jedoch in den nächsten Jahren eine Erweiterung für das zweite Gleis geplant. Zweigleisig fertiggestellt wird die Brücke voraussichtlich im Sommer 2023. Die Vorbereitungen für die Ausschreibung der Bauleistungen laufen derzeit bereits [Quelle: DB Netz AG/Katrin Huhs]



Ruhig scheint es derzeit an der Weddeler Schleife zuzugehen. Doch in dieser Hinsicht trügt der (Sonnen-)Schein: Denn im Hintergrund laufen momentan zahlreiche Planungen und Ausschreibungsvorbereitungen für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke auf Hochtouren (April 2020) [Quelle: DB Netz AG/Hanna Megas]



Im Rahmen einer VDI-Vortragsreihe zum Thema „Zukunft der Mobilität in Niedersachsen“ an der Technischen Universität Braunschweig wurde der derzeitige Projektstand der Weddeler Schleife vorgestellt (Januar 2020) [Quelle: DB Netz AG/Hanna Megas]


Derzeit finden zwischen Weddel und Fallersleben Baugrunduntersuchungen statt. Mit dieser Bohrmaschine können alle in der Baugrunduntersuchung anfallenden Bohrarten (Drehen, Schlagen, Bohren) durchgeführt werden. Das Hauptaugenmerk der Bohrungen liegt auf dem Gewinn von durchgängigen Bodenproben (sogenannte Bohrkerne) (September 2018) [Quelle: DB Netz AG/Maxim Faber]


Um den Reiseverkehr flexibler zu gestalten und die Kapazitäten auf der Strecke zu steigern, wird der Abschnitt zwischen dem Abzweig Weddel und dem Bahnhof Fallersleben zweigleisig ausgebaut (Juli 2017) [Quelle: Clemens T. Kral]


Am 8. November 2017 unterzeichneten Vertreter der Deutschen Bahn und des Regionalverbandes Großraum Braunschweig im Wirtschaftsministerium mit Olaf Lies (damaliger niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Mitte) eine Vereinbarung über die Finanzierung der Planung und schafften damit die Grundlage für die weitere Umsetzung der „Weddeler Schleife“ [Quelle: Deutsche Bahn AG/Annie Hoffmann]


Die Schuntertalbrücke ist mit 250 Metern die längste Brücke der „Weddeler Schleife“. Sie ist derzeit für den eingleisigen Betrieb gebaut und wird im Rahmen des Projekts für die Zweigleisigkeit hergerichtet (März 2016) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Jörg Tollkühn]


Kurz hinter Weddel zweigt die „Weddeler Schleife“ in Richtung Fallersleben von der Strecke Braunschweig – Magdeburg ab (März 2016) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Jörg Tollkühn]


In vielen Abschnitten der „Weddeler Schleife“ sind während des Baus Mitte der 1990er Jahre bereits alle Vorkehrungen für den zweigleisigen Ausbau getroffen worden: Zahlreiche Brücken und Bahndämme sind breit genug für das zweite Gleis (März 2016) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Jörg Tollkühn]