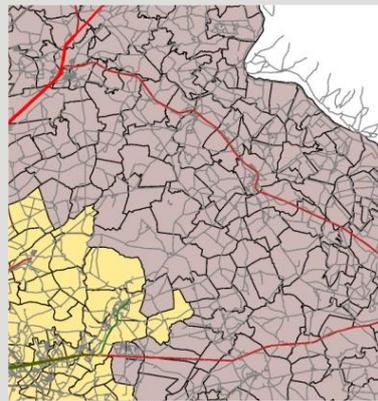
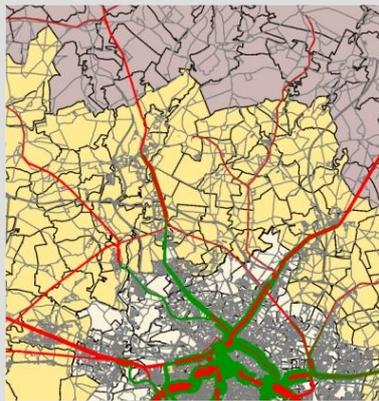
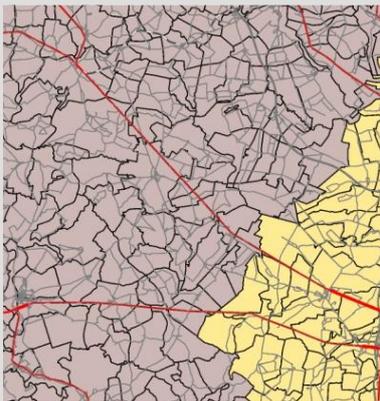




Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg  
Alles ist erreichbar.



2 Bilder: VBB

## Dokumentation

Grundlagenermittlung und Fortschreibung  
Verkehrsmodell zur Weiterentwicklung des  
SPNV-Angebots in Berlin und Brandenburg

für:  
Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH

für:

**Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)**

Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin

durch:

**SPV Spreepplan Verkehr GmbH**

Lepsiusstraße 44  
12163 Berlin

Tel: 030/79 74 47 84  
Fax: 030/79 74 35 07  
E-Mail: [info@spv-berlin.de](mailto:info@spv-berlin.de)

Stand: August 2017

# Inhalt

<b>1</b>	<b>ZIELSTELLUNG DER ARBEITEN UND EINBINDUNG IN WEITERE PROJEKTE.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>ERMITTLUNG GRUNDLAGENDATEN.....</b>	<b>6</b>
2.1	Strukturelle Grundlagen .....	6
2.1.1	Einwohner.....	6
2.1.2	Altersstruktur.....	7
2.1.3	Arbeitsplätze .....	9
2.1.4	Schüler .....	10
2.1.5	Auszubildende / Studierende .....	11
2.1.6	Freizeitverkehr und Tourismus.....	12
2.2	Verkehrliche Grundlagen (Pendlerbeziehungen, Modal Split, usw.).....	12
2.2.1	Pendlerbeziehungen .....	12
2.2.2	Verkehrsmittelwahlverhalten .....	12
2.3	Nachfragedaten für SPNV und üÖPNV für 2013 .....	15
2.3.1	SPNV 15	
2.3.2	üÖPNV.....	15
<b>3</b>	<b>METHODIK .....</b>	<b>16</b>
3.1	Vorbemerkung.....	16
3.2	Modellaufbau und –anpassung.....	16
3.2.1	Eckdaten.....	16
3.2.2	Netzmodell.....	17
3.2.3	Nachfragematrizen .....	17
3.3	Umlegungsrechnungen .....	18
3.4	Modellkalibrierung 2013.....	18
3.5	Prognose-Nullfälle .....	19
3.5.1	Prognose-Nullfall 2020.....	19
3.5.2	Prognose-Nullfall 2030.....	20
3.6	Prognose-Mitfälle .....	21
3.7	üÖPNV.....	22
<b>4</b>	<b>ERGEBNISSE .....</b>	<b>23</b>
4.1	Prognose-Nullfall 2020.....	23
4.2	Prognose-Nullfall 2030.....	24
4.3	Prognose-Mitfälle .....	25

4.3.1	Stadtumland-Korridore.....	25
4.3.2	Korridore Brandenburg .....	26
4.3.3	Kombinationsmitfall .....	26
4.3.4	Darstellung der Mitfälle.....	27
4.4	üÖPNV.....	184
<b>5</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK.....</b>	<b>186</b>
<b>6</b>	<b>QUELLENVERZEICHNIS.....</b>	<b>187</b>
<b>7</b>	<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>191</b>
<b>8</b>	<b>TABELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>192</b>
<b>9</b>	<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>193</b>

# 1 Zielstellung der Arbeiten und Einbindung in weitere Projekte

Die bislang sehr erfolgreiche Entwicklung des SPNV in der Region Berlin-Brandenburg gilt es, in die Zukunft weiterzutragen. Kapazitäten sind zielgerichtet zu ergänzen und Verkehre an veränderten Verflechtungen neu auszurichten. Hierbei wird die Balance zwischen den wachstumsstarken Regionen einerseits sowie den übrigen Gebieten andererseits eine der Herausforderungen sein.

Im Rahmen dieses Projektes wurden die Grundlagen für die Weiterentwicklung des SPNV in Berlin und Brandenburg gelegt. Hierzu wurden die Daten und Prognosen zur Bevölkerungs-, Pendler- und SPNV-Nachfrageentwicklung ausgewertet und aufbereitet. Das Verkehrsmodell wurde für die weitere Untersuchung der SPNV-Nachfrage mit den Zeithorizonten 2020 und 2030 fortgeschrieben. Die Ergebnisse dienen für weiterführenden Projekte als Datengrundlage und Berechnungstool.

Die zeitgleich laufenden Projekte „SPNV-Korridoruntersuchung Brandenburg“ (Auftragnehmer ETC Gauff Mobility Solutions) und „Stadtumlandverkehre Berlin-Brandenburg“ (Auftragnehmer SMA und Partner) wurden durch diese Arbeiten unterstützt und waren teilweise mit diesen verzahnt. Die zu erwartende Grundnachfrage in den Prognosehorizonten war die Basis für die Ableitung von verkehrlich sinnvollen und betrieblich machbaren Angebotsmaßnahmen. Durch das Verkehrsmodell wiederum erfolgte eine Berechnung der resultierenden Auswirkungen dieser Maßnahmenvorschläge. Durch den VBB und die Aufgabenträger Berlin und Brandenburg erfolgte daran anschließend eine Priorisierung der Maßnahmen.

Darüber hinaus erfolgte in einem separaten Projekt die Erweiterung der Arbeiten um die Auswirkungen auf den üÖPNV Brandenburgs. Eine Untersuchung der Verkehre von und zum Flughafen BER ging den Arbeiten voraus und konnte bei gleichen Prognosejahren für die flughafenbezogenen Verkehre direkt übernommen werden.

## 2 Ermittlung Grundlagendaten

### 2.1 Strukturelle Grundlagen

#### 2.1.1 Einwohner

Angaben zur Bevölkerung im Bestand wurden den statistischen Landesämtern entnommen, für die Prognose wurden im Projektverlauf aktualisierte Veröffentlichungen einbezogen.

##### Berlin

Die verwendete „Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 – 2030“ wurde im Januar 2016 durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Ref. I A – Stadtentwicklungsplanung in Zusammenarbeit mit dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg veröffentlicht und wurde wie abgestimmt in der mittleren Variante verwendet. Die Eckwerte der verwendeten Bevölkerungsangaben für Berlin sind: [7], [13]

Bevölkerung	2013	2020	Differenz zu 2013	2030	Differenz zu 2013
<b>Berlin</b>	3,422 Mio.	3,751 Mio.	+9,6%	3,828 Mio.	+11,8%

**Tabelle 1: Bevölkerung Berlin 2013, 2020 und 2030**

Die Bezirke mit dem stärksten Bevölkerungszuwachs bis 2030 sind Pankow und Reinickendorf. Durch die Senatsverwaltung wurde zudem eine Aggregation der Prognosewerte für die lebensweltlich orientierten Räume (LOR) übergeben, welche Wachstumsräume präziser als auf Bezirksebene beschreibt. Diese wurden im Modell als Oberbezirke modelliert.

##### Brandenburg

Die verwendete „Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030“ der „Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg“ wurde im November 2015 durch das Landesamt für Bauen und Verkehr veröffentlicht. Durch den Lenkungskreis wurde festgelegt, diese Daten einzubeziehen; hierdurch ergab sich eine Verzögerung im Projekt.

Zusätzlich vorhandene kommunale Prognosen konnten aufgrund der fehlenden landesweiten Vergleichbarkeit quantitativ nicht berücksichtigt werden. Jedoch fanden diese bei der Entwicklung der Betriebskonzepte aus strukturpolitischen Gründen qualitativ Eingang.

Die Eckwerte der verwendeten Bevölkerungsangaben für Brandenburg sind: [6], [12]

Bevölkerung	2013	2020	Differenz zu 2013	2030	Differenz zu 2013
<b>Brandenburg</b>	2,449 Mio.	2,453 Mio.	+0,1%	2,313 Mio.	-5,5%

**Tabelle 2: Bevölkerung Brandenburg 2013, 2020 und 2030**

Im Vergleich zu früheren Prognosen wurde der Bevölkerungsrückgang im äußeren Brandenburg bis 2030 nicht mehr so stark prognostiziert; das Berliner Stadtumland hingegen wächst weiter teilweise mit hohen Raten.

### Benachbarte Bundesländer und Polen

Die Bevölkerungsentwicklung wurde auch für die benachbarten Bundesländer und die Republik Polen zusammengestellt. Zur Verwendung im Verkehrsmodell wurde für direkt angrenzende Landkreise und Woiwodschaften der konkrete Wert angesetzt, für die übrigen Gebiete dann der jeweilige Landeswert. [8], [9], [10], [11], [14], [15], [16], [17]

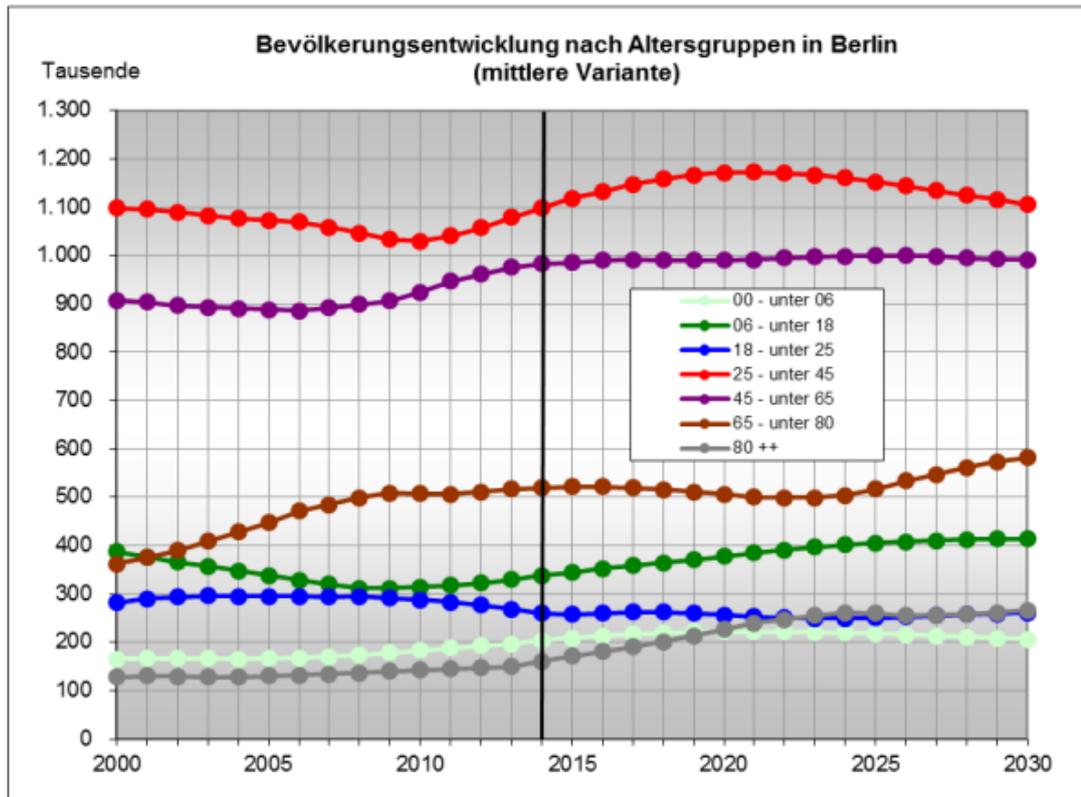
Bevölkerung	Entwicklung 2013 bis 2020	Entwicklung 2013 bis 2030
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	-3%	-6%
<b>Sachsen-Anhalt</b>	-8%	-14%
<i>Magdeburg</i>	+/-0%	-2%
<b>Freistaat Sachsen</b>	-4%	-8%
<i>Leipzig</i>	+1%	+1%
<i>Dresden</i>	+4%	+4%
<b>Woiwodschaft Westpommern</b>	-3%	-4%
<i>Gorzow</i>	+/-0%	-3%
<b>Woiwodschaft Lubuskie</b>	-1%	-4%
<i>Stettin</i>	-2%	-6%

**Tabelle 3: Bevölkerung angrenzender Gebiete 2013, 2020 und 2030**

### 2.1.2 Altersstruktur

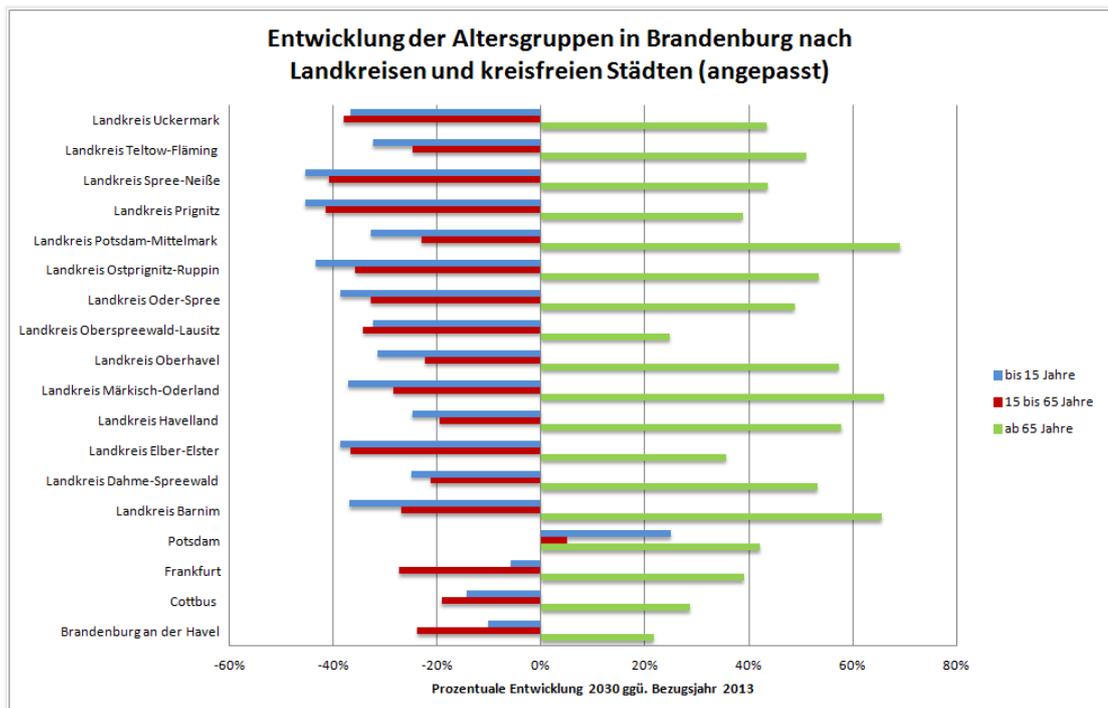
Für Berlin und Brandenburg wurde aus den gleichen Quellen wie zuvor die heutige und künftige Altersstruktur zusammengestellt.

Beispielhaft ist nachfolgend die Entwicklung der Altersgruppen für Berlin (bis 2030) und die Landkreise in Brandenburg (von 2013 bis 2030) dargestellt. [18], [19], [20], [21]



Quellen: 1990-2014 Einwohnerregister, ab 2015 Prognoseergebnisse

**Abbildung 1: Einwohnerentwicklung nach Altersgruppen in Berlin – mittlere Variante**



**Abbildung 2: Entwicklung der Altersgruppen in Brandenburg von 2013 bis 2030**

### 2.1.3 Arbeitsplätze

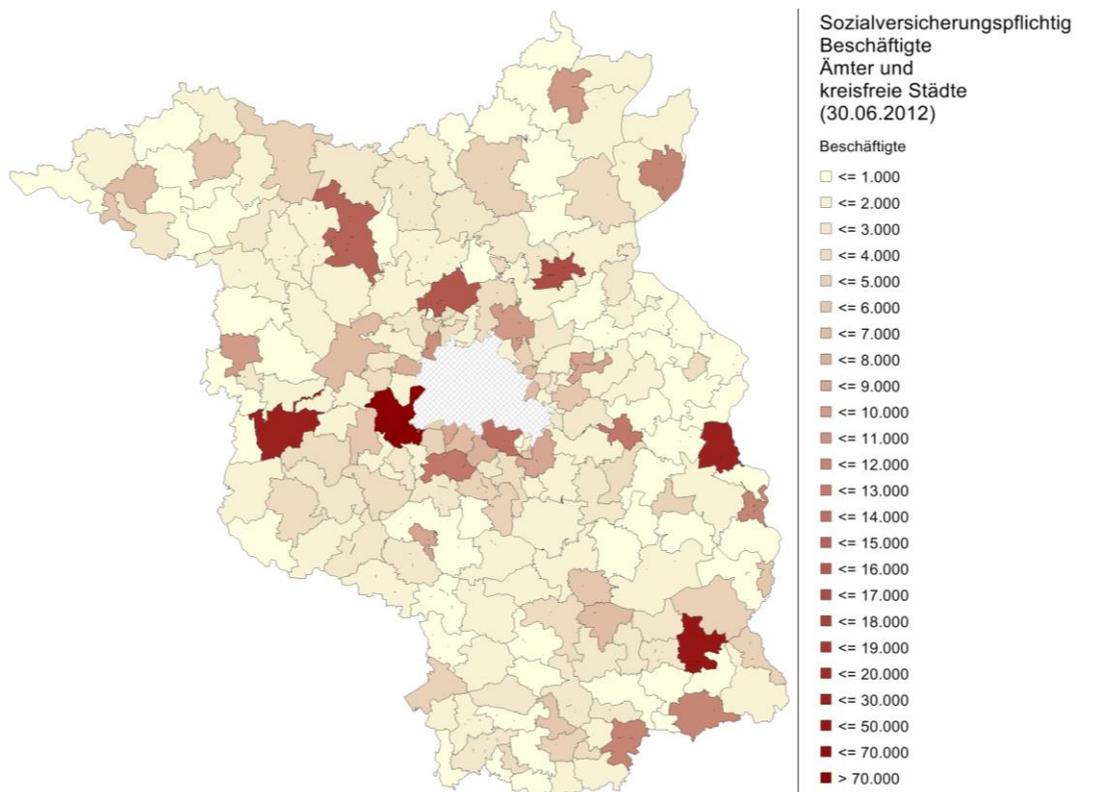
Für Berlin, Brandenburg und die angrenzenden Regionen (ohne Polen) wurde die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort aus der Statistik der Bundesanstalt für Arbeit verwendet. Diese liegen grundsätzlich gemeindegerecht vor; somit sind die Angaben für Berlin nur für die Gesamtstadt ausgewiesen. [1], [2]

Für Polen konnten Angaben aus vorliegenden verkehrlichen Untersuchungen (Quelle: VBB/ETC) abgeleitet werden. [25]

Diese Daten sind nur rückwirkend verfügbar, entsprechende Prognosen existieren nicht.

Die Anzahl der realen Arbeitsplätze insgesamt ist höher als in der oben genannten Statistik ausgewiesen, da branchenabhängig auch signifikante Anteile nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigter existieren.

Nachfolgend eine Visualisierung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2012 in Brandenburg auf Ämterebene:



**Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Brandenburg auf Ämterebene 2012**

### 2.1.4 Schüler

Angaben zu Schülerzahlen und deren Verkehrsbeziehungen in Brandenburg werden durch die Landkreise vorgehalten. Eine Einzelabfrage der Landkreise und das Einpflegen in das Verkehrsmodell hätte jedoch den zeitlichen Rahmen gesprengt. Im Rahmen dieses Projekts ist eine vertiefte Darstellung der Schülerfahrten sowohl für Berlin als auch für Brandenburg ohnehin nicht zentral, da der Schwerpunkt auf dem SPNV liegt und Schülerverkehr weitgehend durch den üÖPNV erfolgt. Daher erscheinen die Auswirkungen auf die Ergebnisse sehr begrenzt.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde daher folgendes Vorgehen festgelegt: Im durch den VBB übergebenen Verkehrsmodell sind Schülerfahrten des Jahres 2006 detailliert enthalten. Diese Werte wurden mit den Entwicklungen der Bevölkerung und der Altersstruktur landkreisscharf auf das Bezugsjahr 2013 und die beiden Prognosezeiträume 2020 und 2030 fortgeschrieben. Indirekt bedeutet dies eine konzeptionelle Beibehaltung aller Schulstandorte bei überschlüssiger Anpassung des jeweiligen Aufkommens.

Eine Betrachtung des Schülerverkehrs in Berlin war nicht relevant.

Abbildung 4 zeigt die Standorte der weiterführenden Schulen in Brandenburg.

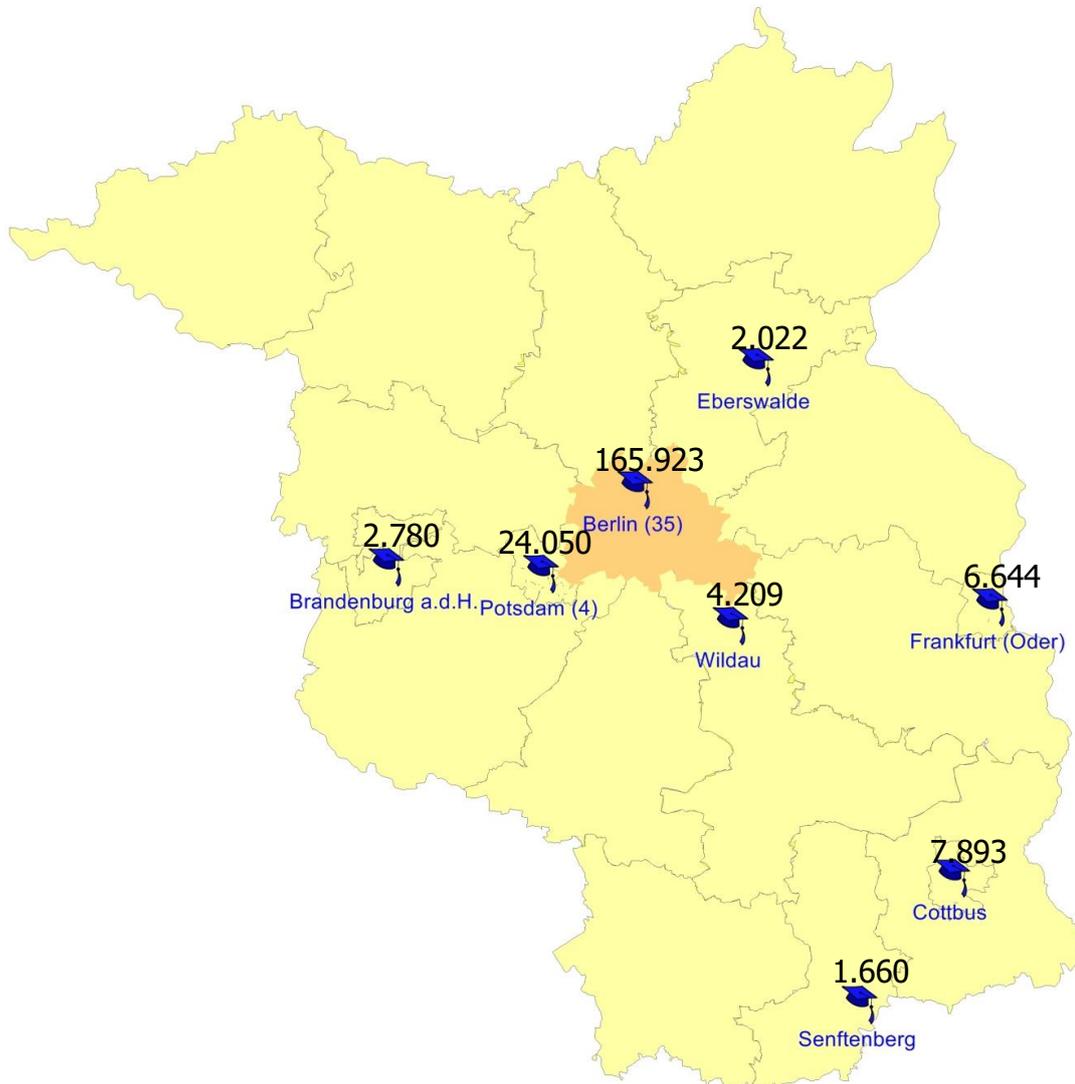


**Abbildung 4: Standorte weiterführenden Schulen in Brandenburg 2013**

### 2.1.5 Auszubildende / Studierende

Die Verkehrsbeziehungen der Auszubildenden und Studierenden sind im Gegensatz zum Schülerverkehr stärker SPNV-relevant. Jedoch sind direkte Daten hierzu nicht verfügbar. Es existieren Angaben zu Studierendenzahlen der Hochschulen.

Im durch den VBB übergebenen Verkehrsmodell sind diese Fahrten mit Stand 2006 enthalten. Sie wurden, soweit möglich, mit den verfügbaren Daten für das Bezugsjahr angepasst. Für die Prognosen erfolgte eine Fortschreibung mit der Entwicklung der Bevölkerungszahlen unter Berücksichtigung der Altersstruktur. [27]



**Abbildung 5: Hochschulstandorte und Anzahl der Studierenden im Wintersemester 2013/14 (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)**

### **2.1.6 Freizeitverkehr und Tourismus**

Freizeitverkehre erhalten eine immer größere Bedeutung und zeigen die Auswirkungen auch für den ÖV. Sie sind zeitlich über alle Wochentage verteilt und örtlich über Strukturdaten allein nicht zu determinieren. Ein Teil der Freizeitverkehre findet regelmäßig statt, ein Teil jedoch ist spontan. Eine Grundlage für Brandenburg bildet die Studie der dwif [23].

In der Größenordnung ist der Freizeitverkehr in den Zählenden des SPNV und üÖPNV enthalten. Außerhalb der Zeiten des Berufs- und Schülerverkehrs und am Wochenende stellt der Freizeitverkehr einen signifikanten Anteil des Verkehrs dar. Aufgrund der besonderen Ausprägung kann eine Ableitung für einen Durchschnittstag nicht sinnvoll erfolgen. Speziell auf Linien mit hohem Ausflugsanteil schwankt die Nutzung im Jahresverlauf und in Abhängigkeit der Witterungsbedingungen erheblich.

Die für den SPNV verfügbaren Zählenden geben Rückschlüsse auf relevante Linien im Freizeitverkehr, erlauben jedoch keine Maximalbetrachtungen oder Zeitreihen, da entsprechend stark nachgefragte Tage bei den Zählungen nur zufällig ausgewählt werden.

## **2.2 Verkehrliche Grundlagen (Pendlerbeziehungen, Modal Split, usw.)**

### **2.2.1 Pendlerbeziehungen**

Für Berlin, Brandenburg und die angrenzenden Regionen (ohne Polen) wurden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen Wohn- und Arbeitsort aus der Statistik der Bundesanstalt für Arbeit verwendet. Diese liegen grundsätzlich gemeindscharf vor; somit sind die Quelle und Ziele für Berlin leider nur bezogen auf die Gesamtstadt möglich. Für Polen konnten Angaben aus vorliegenden verkehrlichen Untersuchungen (Quelle: VBB/ETC) abgeleitet werden. [1], [24], [25]

Diese Daten waren nur rückwirkend verfügbar, entsprechende Prognosen werden nicht offiziell erstellt. Die Fortschreibung erfolgte als eigene Berechnung auf Grundlage einer einfachen Trendfortschreibung als gleitender Durchschnitt. [26]

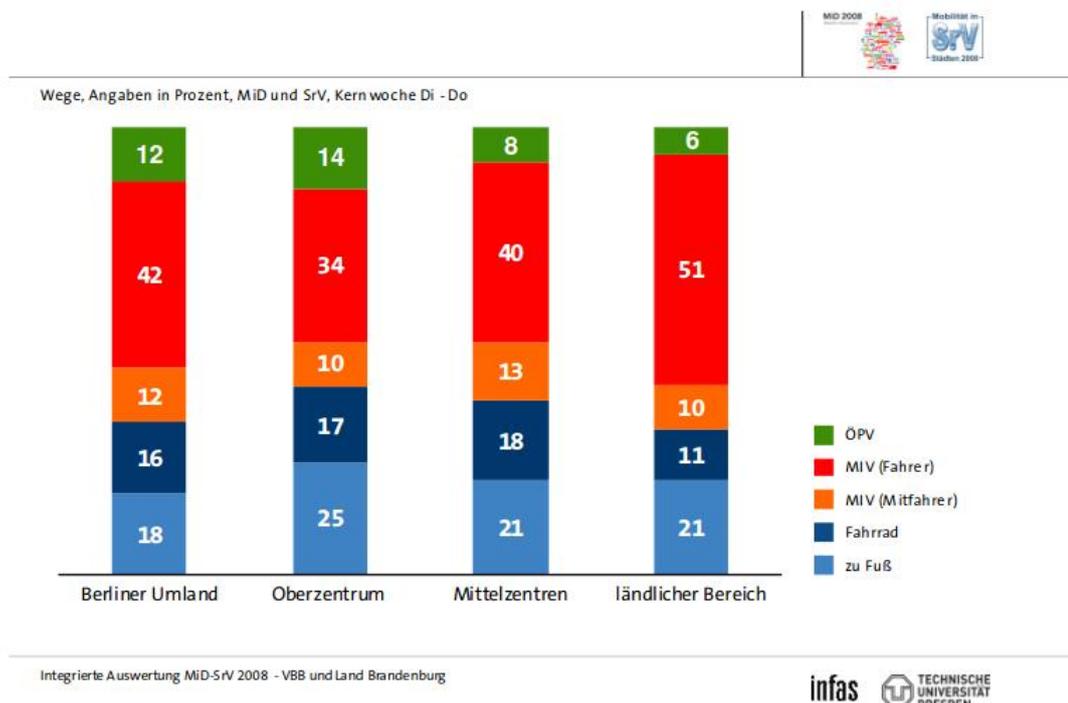
Die Anzahl der absoluten Pendlerbeziehungen ist höher als in der oben genannten Statistik ausgewiesen, da branchenabhängig auch signifikante Anteile nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigter auftreten. Dennoch bildeten die Daten eine gute Grundlage für die aktuellen Verkehrsverflechtungen.

### **2.2.2 Verkehrsmittelwahlverhalten**

Angaben zum Verkehrsmittelwahlverhalten wurden unter anderem gebietsbezogen ausgewiesen. [28], [29]. So zeigt z.B. ein Bewohner innerhalb des Berliner S-Bahnringes empirisch eine höhere ÖV-Nutzungsintensität als ein Bewohner der Randbereiche. Dies gilt gleichermaßen für Brandenburg, dort ist die ÖV-Nutzung in den Verdichtungsbereichen des Berliner Umlands spürbar höher als in ländlichen Regionen. Dies führt dazu, dass z.B. für eine Ortsbeziehung die Auspendler aus Berlin höhere ÖV-Anteile zeigen als die Einpendler nach Berlin.

Für die durchgeführten Arbeiten war nur der ÖV-Anteil am Modal Split relevant. Er ging ohne weitere Unterscheidung nach Nutzergruppen in die Berechnung ein. Direkt verwendet wurde er für die Berücksichtigung der Pendlerströme im Modell.

Für die Prognosezeiträume 2020 und 2030 wurde, in Abstimmung mit dem Lenkungskreis, eine Fortschreibung der bislang beobachteten Trends hin zum ÖV vorgenommen. So stieg z.B. in Berlin und Potsdam der Anteil des ÖVs und des Radverkehrs in den letzten Jahren spürbar an. Ein Indiz für diesen grundsätzlichen Trend ist auch die stetig gestiegene Nachfrage auf wichtigen RE-Linien in Brandenburg, obwohl die Bevölkerung dort teilweise stagnierte oder sogar rückläufig war.



**Abbildung 6: Modal Split für Teilgebiete in Brandenburg (Quelle: SrV 2008)**

### Berlin

Im Juni 2015 wurden folgende Entwicklungen des ÖV-Anteils (Gesamtverkehr) durch SenStadtUm veröffentlicht: (Basis SrV-Erhebungen [29])

- 2008: 24% ÖV (nach methodischer Anpassung entsprechend SrV 2013)
- 2013: 27% ÖV

Unter Fortschreibung der Entwicklung wäre für 2030 ein ÖV-Anteil für 30-35% denkbar. Für das Modell wurden 30% angenommen. Dies wurde auch auf die Verkehre Berlin-Stadtumland übertragen.

## Brandenburg

Hier ließ sich eine vergleichbare Zeitreihe aufgrund fehlender gemeindekonkreter Werte für 2013 nicht bilden. Werte für 2008 lagen für die folgenden Gebietstypen vor:

- Berliner Umland: 12% ÖV
- Oberzentren: 14% ÖV
- Mittelzentren: 8% ÖV
- Ländlicher Bereich: 6% ÖV

Zusätzlich konnten für die Oberzentren Potsdam und Cottbus die SrV-Daten aus 1998 und 2013 herangezogen werden [28]. Für weitere Oberzentren in Brandenburg gab es keine vergleichbaren Daten.

- Potsdam: 15% ÖV (1998)                      21% ÖV (2013)
- Cottbus: 9% ÖV (1998)                      11% ÖV (2013)

Die Werte für Potsdam lagen zwischen denjenigen für Berlin und dem Berliner Umland, bei einer Steigerung von etwa 2 Prozentpunkten ÖV-Anteil alle 5 Jahre. Die Steigerungsrate von Cottbus von etwa 1 Prozentpunkt alle 5 Jahre wurde für die weiteren Gebietstypen angewandt.

Generell wurde entsprechend der Bezugsraumpaare gemittelt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die jeweils angesetzten ÖV-Anteile der Relationen. Der Berliner Binnenverkehr wurde nicht betrachtet. [31], [32]

Von	Nach	ÖV-Anteil 2013	ÖV-Anteil 2020	ÖV-Anteil 2030
Berlin	Berliner Umland	25	27	30
Berlin	Brandenburg	10	11	12
Berliner Umland	außerhalb UG	0	0	0
Berliner Umland	Berlin	20	22	24
Berliner Umland	Berliner Umland	12	13	14
Berliner Umland	Brandenburg	10	11	12
Berliner Umland	an UG angrenzende Bundesländer	5	5	5
Brandenburg	Berlin	10	11	12
Brandenburg	Berliner Umland	8	9	10
Brandenburg	Brandenburg	8	9	10
Brandenburg	an UG angrenzende Bundesländer	5	5	5
an UG angrenzende Bundesländer	Berliner Umland	5	5	5
an UG angrenzende Bundesländer	Brandenburg	5	5	5
außerhalb UG	Oberzentren	5	5	5
Oberzentren	außerhalb UG	5	5	5
Berlin	Oberzentren	12	13	14
Oberzentren	Berlin	12	13	14
Berliner Umland	Oberzentren	10	11	12
Oberzentren	Berliner Umland	10	11	12
Brandenburg	Oberzentren	8	9	10
Oberzentren	Brandenburg	8	9	10
an UG angrenzende Bundesländer	Oberzentren	8	9	10
Oberzentren	an UG angrenzende Bundesländer	8	9	10

**Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl - ÖV-Anteil der Teilgebiete und Relationen**

## **2.3 Nachfragedaten für SPNV und üÖPNV für 2013**

### **2.3.1 SPNV**

Für den Regionalverkehr lagen beim VBB umfangreiche Daten zur Nutzung im Jahr 2013 vor. Diese waren linien-, abschnitts- und zugangsstellscharf verfügbar und bildeten die zentrale Datengrundlage der weiteren Arbeiten. Da einzelne Netzabschnitte im Bezugsjahr 2013 aufgrund von längeren Baumaßnahmen nicht befahren werden konnten, existierten auch keine entsprechenden Nachfragedaten. Hier wurden ersatzweise Angaben des Jahres 2014 verwendet.

Daten der S-Bahn standen aus den Jahren 2008 und 2012 zur Verfügung. Da die Kalibrierung schwerpunktmäßig für das Gebiet des Landes Brandenburg erfolgte, dienten diese Werte als Anhaltspunkt für die Nutzung der S-Bahn-Achsen ausgehend vom S-Bahn-Ring.

### **2.3.2 üÖPNV**

Das hier genutzte Verkehrsmodell hat zwar den eindeutigen Schwerpunkt SPNV, jedoch können die Fahrbeziehungen im gesamten ÖV nur unter Einbeziehung aller Angebote, also auch der U-Bahnen, Straßenbahnen, Busse und Fähren abgebildet werden. Im Modell sind diese angebotsseitig für die Gesamtregion Berlin-Brandenburg vollständig enthalten.

Die Nachfrage im Bezugsjahr 2013 konnte für die wichtigsten Linien in Brandenburg den Nahverkehrsplänen der Landkreise und kreisfreien Städte entnommen werden. Die Angaben lagen im Idealfall linien- und abschnittsscharf vor, teilweise wurden jedoch nur klassifizierte Werte für Abschnitte ausgewiesen. Auch war die zeitliche Eingrenzung auf das Bezugsjahr 2013 nicht immer möglich. Dennoch bildeten die vorliegenden Daten eine Grundlage für die Größenordnungen der Nutzung der wichtigsten Linien des üÖPNV in Brandenburg.

Für Berlin erfolgte mit Ausnahme der länderübergreifenden Abschnitte keine Kalibrierung der Angebote und daher entfiel auch die entsprechende Datenermittlung.

## 3 Methodik

### 3.1 Vorbemerkung

Die durchgeführten Arbeiten umfassen grundsätzlich die Anpassung des übergebenen ÖV-Verkehrsmodells mit dem Ziel der Anwendung im Bereich der strategischen Aussagen für den regionalen SPNV. Eine Neuaufstellung oder Ergänzung des Modells war nicht Gegenstand der Beauftragung. Somit wurden auch keine neuen Erzeugungsrechnungen durchgeführt, sondern das vorhandene Modell mit seinen Teilmatrizen angepasst und fortgeschrieben.

Generell stehen die regionalen Verkehre im Mittelpunkt. Verkehre innerhalb von Städten und Gemeinden, auch innerhalb Berlins, sind zwar mit enthalten, jedoch hier nachrangig. Daher werden bei der Ergebnisaufbereitung diese lokalen Verkehre auch nicht ausgewiesen.

Die nachfolgenden methodischen Erläuterungen dienen zum allgemeinen Verständnis der Arbeiten.

**Wichtiger Hinweis:** Die nachfolgend dargestellten absoluten Nachfragewerte sind durchgehend Modellwerte. Es können sich daher, auch für die Bezugs- und Prognosenullfälle, Abweichungen zu den vom VBB aufbereiteten Werten bzw. heutigen Zählwerten ergeben.

### 3.2 Modellaufbau und –anpassung

Das hier verwendete Verkehrsmodell basiert auf Vorarbeiten des VBB. Es wurde durch Spreeplan Verkehr für dieses Projekt spezifisch angepasst.

Eine Herausforderung war die Handhabbarkeit des Modells, um trotz hoher Detaillierung (alle Linien mit allen Haltestellen, alle Fahrpläne in Berlin und Brandenburg sowie darüber hinaus) noch darstellbare Rechenzeiten zu erreichen.

#### 3.2.1 Eckdaten

Die Eckdaten des Modells sind:

Eckdaten Modell	Berlin	Brandenburg
Anzahl Verkehrsbezirke	2.090	
Gliederung Verkehrsbezirke	Teil-Verkehrszellen auf Basis statistischer Gebiete	Ämter und Gemeinden, weitere Unterteilung in Mittel- und Oberzentren
Anzahl Strecken	468.072	
Anzahl Knoten	179.805	
Anzahl Linien	2.658	
Anzahl Haltestellen	22.772	

**Tabelle 5: Eckdaten Verkehrsmodell**

### 3.2.2 Netzmodell

Das Netzmodell wurde grundsätzlich auf der übergebenen Basis verwendet. Es enthält alle Linien und Stationen des SPNV, alle Linien und Haltestellen des (ü)ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre für Berlin und Brandenburg) und teilweise auch darüber hinaus.

Die Fahrpläne des SPNV (Regionalverkehr und S-Bahn) wurden mit Stand 2013 (und teilweise 2014) neu eingegeben. Hierzu zählen auch Linien des Fernverkehrs (hier IC), wenn diese in engem Zusammenhang mit Linien des Regionalverkehrs stehen. Dies war denn gegeben, wenn gemeinsame Takte gebildet werden konnten und für die Angebote des Fernverkehrs eine Anerkennung der Tarife des VBB erwogen wird. Dies betraf die Korridore in Richtung Brandenburg (Havel), Neustrelitz, Prenzlau, Cottbus und Elsterwerda.

Die Fahrpläne der U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse in Berlin blieben grundsätzlich unverändert; eine Anpassung gab es beim Flughafenverkehr zum BER. In Brandenburg wurden die wichtigen Linien (zumeist Zentren verbindend sowie im Stadtumland-Verkehr) überprüft und ggf. aktualisiert. Fahrpläne lokaler Linien und Linien des Schülerverkehrs blieben auf dem vorgefundenen Stand.

Die Anbindung der Verkehrsbezirke wurde teilweise verändert, vor allem um die Rechenzeit zu verkürzen. So verfügten viele Verkehrsbezirke über eine Vielzahl an Anbindungen mit prozentualen Anteilen, diese wurden auf einige wenige Anbindungspunkte reduziert. Für den SPNV und die wichtigsten Linien im üÖPNV war dies ausreichend, da lokale Verkehre nicht haltestellenscharf abgebildet werden mussten und der Schwerpunkt nicht auf dem Verkehr innerhalb Berlins lag.

### 3.2.3 Nachfragematrizen

Das Nachfragemodell untergliedert folgende Teilmatrizen:

- Gesamtverkehrsmatrix
- Pendlermatrix
- Schülerverkehrsmatrix
- Matrix Flughafenverkehr (TXL+SXF für 2013, BER für 2020 und 2030)

Alle Matrizen wurden für die Jahre 2013, 2010 und 2030 erstellt bzw. weiterentwickelt.

Die Gesamtverkehrsmatrix bildet die Grundlage der Nachfrageberechnungen und bildet hierbei den größten Anteil ab.

Die Pendler gehen im Gebiet gemeindescharf mit ihrem jeweiligen Modal Split in die Matrix ein. Da für Berlin die Daten nur für die Gesamtstadt vorliegen, wurde für die Aus- und Einpendler eine proportionale Aufteilung der Nachfrage entsprechend der vorgefundenen Aufteilung auf die Berliner Verkehrsbezirke vorgenommen. Verkehre nach Polen wurden Untersuchungen des VBB entnommen.

Die Schülerverkehre wurden auf der Grundlage von 2006 mit den Entwicklungen der Bevölkerung und der Altersstruktur landkreisscharf auf das Bezugsjahr 2013 und die beiden Prognosezeiträume 2020 und 2030 fortgeschrieben. Indirekt bedeutet dies eine konzeptionelle Beibehaltung aller Schulstandorte bei überschlägiger Anpassung des jeweiligen Aufkommens.

Die Flughafenverkehre für 2020 und 2030 wurden den vorangegangenen Projekten des VBB entnommen. Diese stellen nur die flughafeninduzierten Verkehre dar und können, unter Wegfall des Aufkommens des Flughafens Tegel für den BER als zusätzliche Verkehre betrachtet werden. [32], [33]

Für alle Matrizen gilt: Der Binnenverkehr Berlin wurde nicht verändert. Benachbarte Bundesländer wurden landkreisscharf aggregiert.

### 3.3 Umlegungsrechnungen

Bei einer Umlegungsrechnung werden die Verkehrsbeziehungen der jeweiligen Teilmatrizen unter Ansatz einer für diese Teilmatrix gültigen tageszeitlichen Verteilung (Stundenanteile) in das Netzmodell eingespeist. Ein Routenalgorithmus sucht die für diese Tageszeit möglichen und sinnvollen Routenalternativen aus und verteilt die Nachfrage entsprechend. Hierbei wird der Fahrplan minutengenau berücksichtigt und Umsteigevorgänge als zusätzlicher Widerstand einbezogen. Auch die Zugangszeiten werden berücksichtigt, so kann es sein, dass bei einem längeren Weg zum Bahnhof entweder der Bus oder ein Fußweg zu einer anderen Zugangsstelle gewählt wird.

Die Umlegungsart war „Fahrplanfein“, um später auch kleinste Änderungen im Fahrplan abbilden zu können.

Im Ergebnis der Umlegungsrechnung entsteht ein belegtes Netz, in welchen jede Fahrplanfahrt für jeden Abschnitt eine rechnerische Besetzung zugewiesen bekommt. Diese Werte werden für Linien und Abschnitte als Tageswert aufsummiert und im schematischen Kartenbild dargestellt. Sofern die Abschnitte identisch sind können auch absolute und relative Differenzen zweier Umlegungsrechnungen ausgewiesen werden.

### 3.4 Modellkalibrierung 2013

Die gegenüber dem Ausgangsmodell veränderten Teilmatrizen in Verbindung mit veränderten Linienführungen und Fahrplandaten erfordern eine erneute Kalibrierung an den Zählwerten des SPNV (Regionalverkehr und S-Bahn) sowie für ausgewählte Linien des üÖPNV.

Kalibriert wurden in erster Stufe die wichtigsten Querschnitte im SPNV außerhalb des Berliner S-Bahn-Rings, so. z.B. Lichterfelde Ost - Teltow oder Spandau – Falkensee. In einer zweiten Stufe kamen weitere Querschnitte im übrigen Brandenburg hinzu, zumeist die an Knoten angrenzenden Abschnitte, welche die größte Nachfrage des Korridors aufwiesen. In einer dritten Stufe wurden weitere Zwischenabschnitte mit den Zählwerten verglichen.

Soweit möglich wurden Linien auf gemeinsamen Abschnitten geprüft und ggf. Eingabefehler bei Fahrplanlage oder Fahrzeit bereinigt. Eine Kalibrierung einzelner paralleler Linien erfolgte nicht. Abweichungen bei parallelen Linien können in den unterschiedlichen Gefäßgrößen, Komfortmerkmalen oder Pünktlichkeiten begründet sein, welche im Modell nicht hinterlegt sind. Auch die Anbindung benachbarter Zugangsstellen hat hier Auswirkungen bei abweichendem Haltekonzept.

Eine Kalibrierung der Ein- und Aussteiger an einzelnen Zugangsstellen erfolgte aufgrund des Zeitrahmens sowie der Projektziele nicht. Zudem lagen diese auch nicht für alle Angebote vor.

### 3.5 Prognose-Nullfälle

Der sog. Prognose-Nullfall bildet die erwartete Situation unter Berücksichtigung der strukturellen und verkehrlichen Entwicklungen im Prognosehorizont sowie unter Annahme absehbarer (bereits im Bau befindlicher oder fest geplanter) infrastruktureller Maßnahmen und Angebotsänderungen ab. Nicht enthalten sind darüberhinausgehende Angebotsmaßnahmen, diese bilden nachfolgend die sog. Prognose-Mitfälle, für die der Prognose-Nullfall als Basis zum Wirkungsvergleich dient.

#### 3.5.1 Prognose-Nullfall 2020

Folgende strukturelle Entwicklungen wurden im Prognose-Nullfall 2020 angenommen (Auszug):

- Anstieg der Bevölkerung Berlins auf 3,751 Mio. Einwohner
- Anstieg der Bevölkerung Brandenburgs auf 2,453 Mio. Einwohner
- Veränderung der Pendlerzahlen entsprechend der gemeindegerechten Entwicklung bei Einwohnern und Arbeitsplätzen
- Veränderung der Verkehrsmittelwahl als Trendfortschreibung der zurückliegenden Jahre (u.a. Anstieg ÖV-Nutzung und Radverkehr)

Folgende infrastrukturelle Maßnahmen im SPNV wurden im Prognose-Nullfall 2020 unterstellt:

- Inbetriebnahme Flughafenanbindung BER
- Inbetriebnahme Regionalverkehrsbahnhof Ostkreuz und Südringkurve S-Bahn
- Inbetriebnahme Mahlsdorf Regionalverkehr
- Vorstufe S21 (Inbetriebnahme Nordring - Spitzkehre Ost)
- Zweigleisiger Ausbau der Stettiner Bahn im Bereich Karower Kreuz
- Neue Fahrlagen/Linienführungen VDE8
- Ausbau Dresdner Bahn in Brandenburg
- Ausbau Angermünde – Stettin
- Ausbau Berlin – Erkner
- Ausbau Oranienburg - Nassenheide
- Entflechtung Bahnhof Strausberg
- Inbetriebnahme Griebnitzsee 2. Kante
- Kombibahnsteig Blankenfelde
- Ausbau Strausberg – Strausberg Nord
- Zweigleisiger Ausbau Lübbenau - Cottbus

### **3.5.2 Prognose-Nullfall 2030**

Folgende strukturelle Entwicklungen wurden im Prognose-Nullfall 2030 angenommen (Auszug):

- Anstieg der Bevölkerung Berlins auf 3,828 Mio. Einwohner
- Rückgang der Bevölkerung Brandenburgs auf 2,313 Mio. Einwohner
- Veränderung der Pendlerzahlen entsprechend der gemeindegrenzen Entwicklung bei Einwohnern und Arbeitsplätzen
- Veränderung der Verkehrsmittelwahl als Trendfortschreibung der zurückliegenden Jahre (u.a. Anstieg ÖV-Nutzung und Radverkehr)

Folgende infrastrukturelle Maßnahmen im SPNV wurden im Prognose-Nullfall 2030 (zusätzlich zum Nullfall 2020) unterstellt:

- Inbetriebnahme Dresdner Bahn in Berlin
- Veränderte Anbindung BER über Dresdener Bahn in Berlin
- Inbetriebnahme S21 (Potsdamer Platz – Wedding – Westhafen)
- Zweigleisiger Ausbau S-Bahn Schönholz - Tegel
- Brücke Wetzlarer Bahn (Beelitz – Ferch)
- Inbetriebnahme Potsdam-Pirschheide (oben)

### 3.6 Prognose-Mitfälle

Im Rahmen dieses Projekts wurden insgesamt 87 Mitfälle unter Nutzung des Verkehrsmodells berechnet. Diese wurden durch den VBB bzw. weitere Projektpartner definiert und mit den veränderten Daten (hier: Fahrpläne) übergeben. Diese wurden jeweils separat in das Verkehrsmodell eingepflegt und nachfolgend eine neue Umlegungsrechnung durchgeführt.

Bei dieser Umlegungsrechnung wurde die Nachfrageveränderungen über die Elastizitäten des Projekt-Dossier-Verfahrens der Standardisierten Bewertung berechnet. Hier gehen die Veränderungen der

- Reisezeit
- Bedienungshäufigkeit
- Umsteigehäufigkeit

entsprechend folgenden Formeln ein:

$$\frac{RZ_2 - RZ_0}{RZ_0} * (-0,8) + 1 = f_1$$

$$(UH_2 - UH_0) * (-0,2) + 1 = f_2$$

$$\left( \frac{BH_2}{BH_0} - 1 \right) * 0,3 + 1 = f_3$$

Mit:

$$N_2 = N_0 * f_1 * f_2 * f_3$$

RZ Reisezeit (JRT)

UH Umsteigehäufigkeit (NTR)

BH Bedienungshäufigkeit (SFQ)

$N_0$  Nachfrage Status Quo

$N_2$  Nachfrage Maßnahme

$f_i$  jeweiliger Faktor zur Berechnung der „neuen“ Nachfrage der Maßnahme

In der Auswertung ergeben sich neue Linien- und Abschnittsbelegungen sowie Fahrgastfahrten im Gesamtnetz. Als Fahrgastfahrt gilt eine Fahrt eines Fahrgastes auf einer Linie („Linienbeförderungsfall“). Sollte der Fahrgast umsteigen, werden die betreffenden Abschnitte als Fahrgastfahrten der jeweiligen Linie gezählt. Sollten durch Linienmaßnahmen Umsteigevorgänge entfallen, kann die Teilsumme der Fahrgastfahrten sinken, ohne dass dadurch die Maßnahme negativ zu bewerten ist.

Ebenfalls ermittelt wurden die Personenkilometer je Linie und entfernungsbereinigt im Gesamtnetz. Ein Vergleich des Umlegungsergebnisses eines Mitfalls mit dem Prognose-Nullfall bzw. mit anderen Mitfällen ermöglicht eine Bewertung der Maßnahmenwirkung und damit die Voraussetzung zur Findung von Vorzugsvarianten.

Die genaue Mittfallbeschreibung kann den Berichten der jeweiligen Projektpartner entnommen werden.

### **3.7 üÖPNV**

Die Bearbeitung der Auswirkungen auf den üÖPNV im Land Brandenburg erfolgte in einem separaten Projekt.

Die grundlegenden Inhalte hierbei waren:

- Modellierung (bzw. Fahrplan-Überprüfung) der wichtigsten Linien im üÖPNV Brandenburgs
- Kalibrierung der wichtigsten Korridore des Busverkehrs im üÖPNV Brandenburgs anhand verfügbarer Daten (u.a. Nahverkehrspläne der Landkreise)
- Umlegungsrechnungen der Prognose-Nullfälle auch im Netz des üÖPNV
- Auswertungen für einzelne Teilräume bezüglich signifikanter Nachfrageänderungen

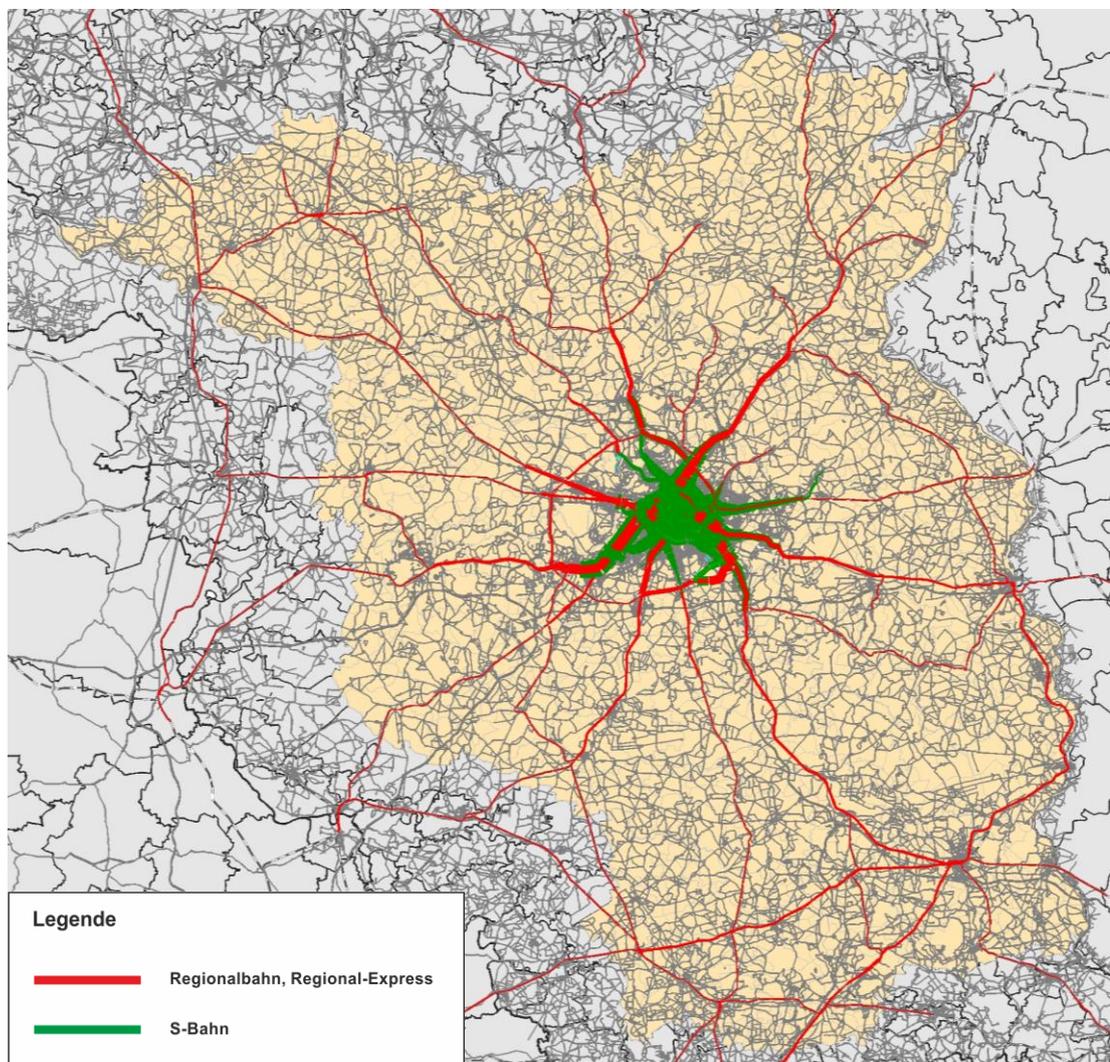
## 4 Ergebnisse

Im Laufe des zweieinhalbjährigen Projekts wurde eine Vielzahl an Ergebnissen dem VBB sowie dem Projektteam vorgestellt. Eine Darstellung aller Ergebnisse würde der Zielsetzung dieser Dokumentation nicht gerecht. Daher werden an dieser Stelle lediglich die wichtigsten Ergebnisse vorgestellt.

Die letzten Mitfall-Berechnungen zum Korridor I fanden im Mai 2017 statt.

### 4.1 Prognose-Nullfall 2020

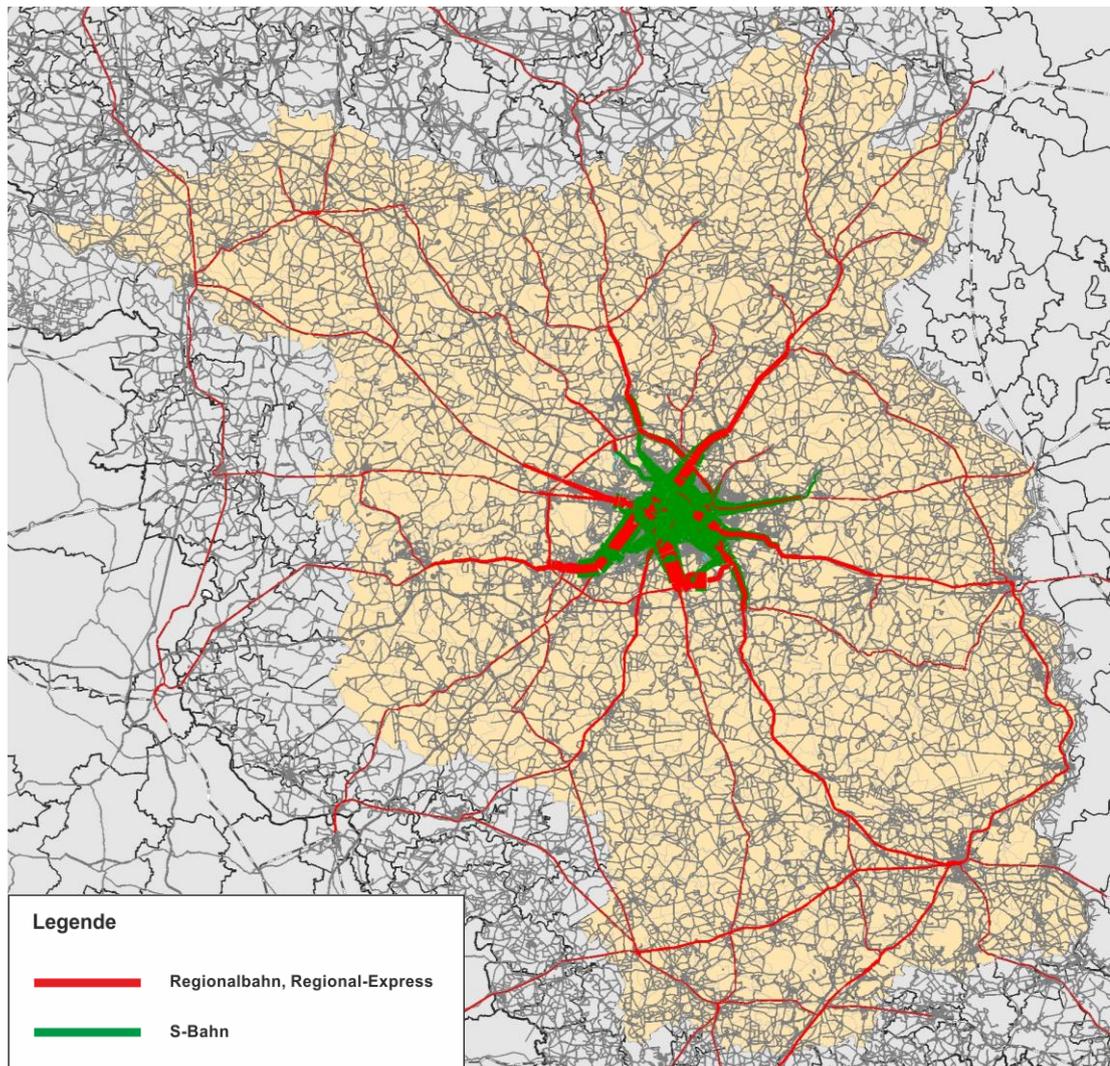
Der Prognose-Nullfall 2020 hat eine um 342.000 Fahrgastfahrten höhere tägliche Nachfrage gegenüber dem Bezugsfall 2013. Angaben zum Prognose-Nullfall-Aufkommen einzelner Querschnitte können den Aufbereitungen der Mitfälle entnommen werden.



**Abbildung 7: Beispieldarstellung Netzbelegung Prognose-Nullfall 2020**

## 4.2 Prognose-Nullfall 2030

Der Prognose-Nullfall 2030 hat eine um 423.500 Fahrgastfahrten höhere tägliche Nachfrage gegenüber dem Bezugsfall 2013. Angaben zum Prognose-Nullfall-Aufkommen einzelner Querschnitte können den Aufbereitungen der Mitfälle entnommen werden.



**Abbildung 8: Beispieldarstellung Netzbelegung Prognose-Nullfall 2030**

## 4.3 Prognose-Mitfälle

### 4.3.1 Stadtumland-Korridore

Insgesamt wurden 56 Mitfälle der Stadtumland-Korridore (Bezeichnung SU mit Nummer) berechnet.

Eine Übersicht der Korridore kann der folgenden Darstellung entnommen werden, welche nachrichtlich den Aufbereitungen des Projektpartners SMA entnommen ist.

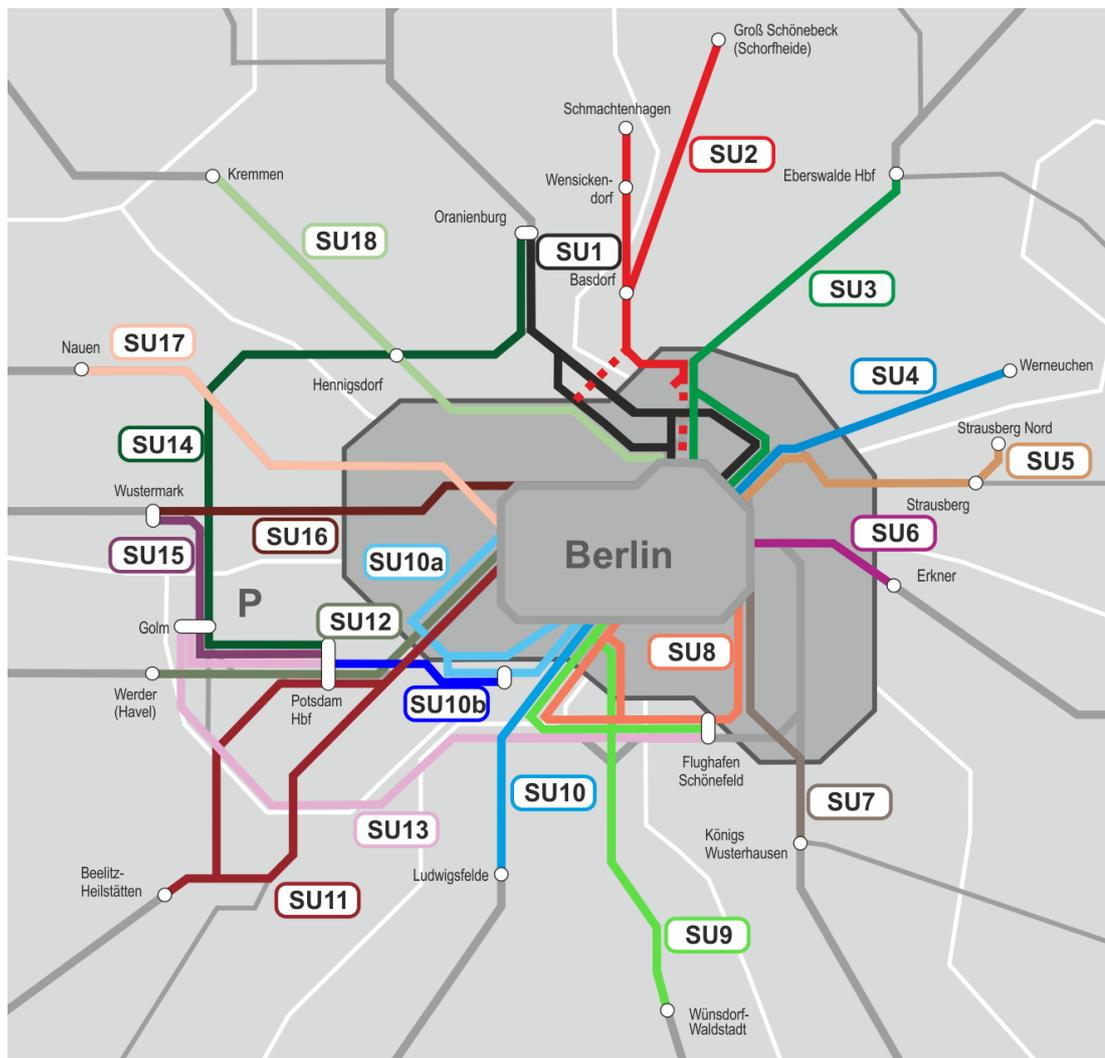


Abbildung 9: Übersicht der Stadtumland-Korridore (Quelle: VBB)

### 4.3.2 Korridore Brandenburg

Insgesamt wurden 15 Mitfälle der Korridore in Brandenburg (Buchstaben A bis I) berechnet. Eine Übersicht der Korridore kann der folgenden Darstellung entnommen werden, welche nachrichtlich den Aufbereitungen des Projektpartners ETC entnommen ist.

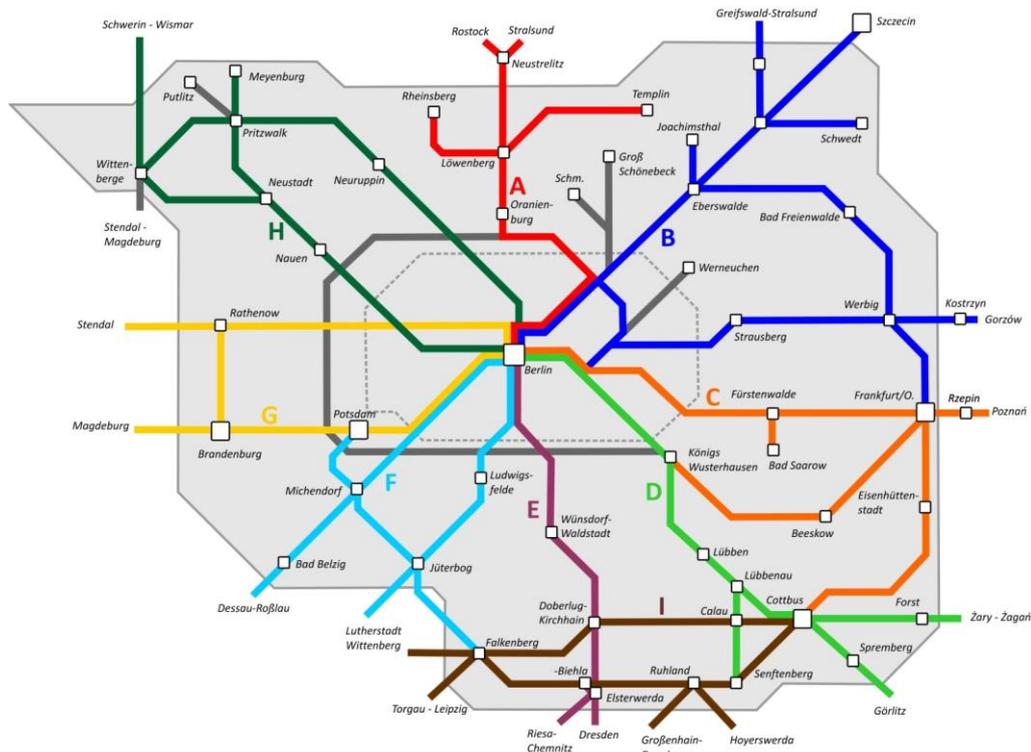


Abbildung 10: Übersicht der Korridore in Brandenburg (Quelle: ETC)

### 4.3.3 Kombinationsmitfall

Nach der Berechnung und Auswertung der einzelnen Mitfälle wurde ein besonders umfangreicher Kombinations-Mitfall abgeleitet, welcher viele als sinnvoll erachteten Einzelmaßnahmen in einem Szenario bündelt.

#### 4.3.4 Darstellung der Mitfälle

Für jeden Mitfall wurde eine zusammenfassende Aufbereitung erstellt. Die erste Seite enthält eine kurze Maßnahmenbeschreibung sowie tabellarisch wichtige Kenndaten.

**Wichtiger Hinweis: Die nachfolgend dargestellten absoluten Nachfragewerte sind durchgehend Modellwerte. Es können sich daher, auch für die Bezugs- und Prognosenullfälle, Abweichungen zu den vom VBB aufbereiteten Werten bzw. heutigen Zählwerten ergeben.**

Einige Mitfälle waren nur konzeptionelle Hilfskonstruktionen bzw. wurden bereits während der Bearbeitung verworfen. Diese sind nachfolgend nicht mehr enthalten.

Die Darstellungen verwenden folgende Begrifflichkeiten und Abkürzungen:

- Bezugsfall (BF) 2013 als Ausgangsbasis
- (Prognose-) Nullfall (NF) 2030 als Vergleichsbasis
- Mitfall (MF) als Angebotsvariante

#### Übersicht der Mitfälle:

- Korridor SU1 - Mitfall 1  
(RB12 Halt in Birkenwerder)
- Korridor SU1 - Mitfall 2  
(RE5 über Nordbahn Birkenwerder – Gesundbrunnen)
- Korridor SU1 - Mitfall 3  
(S8 Halt in Birkenwerder entfällt)
- Korridor SU2 - Mitfall 1  
(RB27 über Stammstrecke Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen)
- Korridor SU2 - Mitfall 1a  
(wie Mitfall 1, jedoch mit zusätzlichem ÖPNV-Angebot Schönwalde- Buch)
- Korridor SU2 - Mitfall 2  
(RB27 über Karower Kreuz nach Gesundbrunnen)
- Korridor SU3 - Mitfall 1  
(S2 10-Min-Takt nach Bernau)
- Korridor SU3 - Mitfall 2  
(S2 Halt am Karower Kreuz)
- Korridor SU3 - Mitfall 3  
(S2 Halt am Karower Kreuz und 10-Min-Takt nach Bernau)
- Korridor SU4 - Mitfall 1  
(RB25 Verdichtung auf 30-Min-Takt)
- Korridor SU5 - Mitfall 1  
(S5 im 10-Min-Takt bis Fredersdorf)

- Korridor SU5 - Mitfall 2  
(S5 im 10-Min-Takt bis Strausberg)
- Korridor SU6 - Mitfall 1  
(S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn)
- Korridor SU6 - Mitfall 1a  
(S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn, Halt RE1 in Köpenick)
- Korridor SU6 - Mitfall 1b  
(S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn, Halt RE1 in Köpenick stündlich)
- Korridor SU6 - Mitfall 1c  
(wie Mitfall 1b, jedoch ohne Halt RE1 in Alexanderplatz)
- Korridor SU6 - Mitfall 2  
(wie Mitfall 1a; S3 Tageszuggruppe bis Westkreuz)
- Korridor SU6 - Mitfall 3  
(S3 Zusätzliche HVZ-Zuggruppe mit allen Halten Friedrichshagen – Ostbf.)
- Korridor SU6 - Mitfall 4  
(wie Mitfall 1a, RB21/22 bis Köpenick)
- Korridor SU7 - Mitfall 1  
(S8 zur HVZ bis Königs Wusterhausen)
- Korridor SU8 - Mitfall 2  
(RB24 im 30-Min-Takt BER – Ostkreuz - Karower Kreuz)
- Korridor SU8 - Mitfall 3  
(neue RB-Linie Oranienburg – Ostkreuz – BER – Ludwigsfelde)
- Korridor SU9 - Mitfall 1  
(S2 Verlängerung bis Rangsdorf; Entfall Halt Dahlewitz im Regionalvk.)
- Korridor SU9 - Mitfall 2  
(S2 bis D.-Rolls Royce; Entfall Halt Dahlewitz im Regionalverkehr)
- Korridor SU9 - Mitfall 3  
(RE5V und RB24 Halt in Dahlewitz Rolls Royce)
- Korridor SU9 - Mitfall 4  
(S2 bis Dahlewitz; Entfall Halt Dahlewitz im Regionalverkehr)
- Korridor SU10a - Mitfall 1  
(S25 Verlängerung über Stahnsdorf bis Wannsee)
- Korridor SU10a - Mitfall 2  
(S25 Verlängerung bis Stahnsdorf Sputendorfer Str.)
- Korridor SU11 - Mitfall 1  
(RE7-Verstärker bis Beelitz Stadt ohne Halt in Seddin)
- Korridor SU11 - Mitfall 2  
(RE7-Verstärker bis Beelitz Stadt mit Halt in Seddin)

- Korridor SU12a - Mitfall 1  
(RB21/22 von Potsdam über Wannseebahn bis Berlin Hbf)
- Korridor SU12a - Mitfall 2  
(RB21/22 von Potsdam über Potsdamer Stammbahn bis Berlin Hbf)
- Korridor SU12a - Mitfall 3  
(S15 bis Potsdam über Potsdamer Stammbahn)
- Korridor SU12a - Mitfall 3a  
(wie Mitfall 3; Entfall RB 21/22 Griebnitzsee – Berlin)
- Korridor SU12a - Mitfall 4  
(S15X bis Potsdam über Potsdamer Stammbahn; Beschleunigung im Abschnitt Zehlendorf – Schöneberg)
- Korridor SU12a - Mitfall 4a  
(wie Mitfall 4, S7 im 20-Min-Takt zwischen Wannsee und Potsdam)
- Korridor SU12a - Mitfall 4b  
(wie Mitfall 4, S7 im 20-Min-Takt zwischen Potsdam und Griebnitzsee)
- Korridor SU12a - Mitfall 5  
(S15 Verlängerung von Zehlendorf nach Dreilinden Europarc)
- Korridor SU12a - Mitfall 6  
(S15 Verlängerung von Zehlendorf nach Stahnsdorf Friedhof)
- Korridor SU12a - Mitfall 7  
(Kombination aus Mitfall 4 und Korridor SU10a - Mitfall 1)
- Korridor SU13 - Mitfall 1  
(RB22 Verdichtung auf 30-Minuten-Takt zwischen Potsdam und Königs Wusterhausen)
- Korridor SU14 - Mitfall 1  
(RB20 zusätzliche Halte in Marquardt und Priort)
- Korridor SU14 - Mitfall 2  
(wie Mitfall 1, RB20 im 1h-Takt)
- Korridor SU15 - Mitfall 1  
(RB21/RB13 Ersatz zwischen Potsdam - Spandau mit Halt Elstal Outletcenter)
- Korridor SU17 - Mitfall 1  
(S5X Verlängerung nach Nauen; S3 (HVZ) und S9 Verlängerung bis Hackbuschstr; Entfall RB-Linien)
- Korridor SU17 - Mitfall 1a  
(wie Mitfall 1; Zusammenlegung der Halte Albrechtshof und Seegefeld)
- Korridor SU17 - Mitfall 1b  
(wie Mitfall 1a, ohne Verlängerung der S3 (HVZ) nach Hackbuschstr.)

Korridor SU17 - Mitfall 2

(S5X Verlängerung nach Finkenkrug; S3 (HVZ) und S9 Verlängerung bis Hackbuschstr; RB10 ohne Halt in Albrechtshof und Seegefeld; RB14 (HVZ) zwischen Nauen und Falkensee; Zusammenlegung der Halte Albrechtshof und Seegefeld)

Korridor SU17 - Mitfall 3

(zusätzliche RB-Linie zwischen Nauen und Berlin Hbf via Jungfernheide)

Korridor SU18 - Mitfall 1

(wie Mitfall 1a; RB55 nur Velten - Kremmen)

Korridor SU18 - Mitfall 1a

(S25 Verlängerung nach Velten mit Halt in Hennigsdorf Nord)

Korridor SU18 - Mitfall 2

(RE6 Durchbindung über Kremmener Bahn nach Gesundbrunnen mit Halt in Tegel; RB55 nach Spandau verlängert)

Korridor SU18 - Mitfall 2a

(wie Mitfall 2, ohne Halt in Tegel)

Korridor SU18 - Mitfall 2b

(wie Mitfall 2, RE6 Durchbindung nur bis Tegel)

Korridor SU18 - Mitfall 3

(Kombination aus Mitfall 1a und Mitfall 2)

Korridor SU18 - Mitfall 4

(wie Mitfall 3, RB55 direkt von Velten nach Spandau)

Korridor A - Mitfall 1

(RB54 im 2h-Takt nach Rheinsberg als Flügelzug der RB12)

Korridor B - Mitfall 1

(30-min-Takt Berlin – Angermünde, Angebotsausweitung Szczecin)

Korridor B - Mitfall 2

(RB26 mit Verdichtung Berlin – Müncheberg)

Korridor B - Mitfall 3

(RB60 im 1h-Takt)

Korridor C1/G1 - Mitfall 1

(zusätzliche stündliche Leistung Frankfurt - Berlin)

Korridor C1/G1 - Mitfall 2

(zusätzliche stündliche Leistung Brandenburg - Berlin, Integration IC-Linie 56)

Korridor D - Mitfall 3

(RB-Leistung nach Senftenberg, zusätzlicher RE (Nord-Süd-Tunnel), IC als Ergänzung)

Korridor E - Mitfall 1

(RE5 alle 2 h nach Finsterwalde, IC Integration)

Korridor F - Mitfall 1

(RE4 Verdichtung zwischen Ludwigsfelde – Jüterbog zur Herstellung eines ganztägigen 30-Minuten-Takts)

Korridor F - Mitfall 2

(RE7 Verdichtung bis Bad Belzig, zusätzliches Zugpaar als Express Berlin – Dessau)

Korridor G2-4 - Mitfall 1

(RE4 Durchbindung nach Stendal im 2h-Takt)

Korridor H - Mitfall 1

(RB14 Verlängerung bis Neustadt(Dosse), RE2 mit Änderungen der Haltekonzeption)

Korridor H - Mitfall 2

(RB55 Verlängerung nach Neuruppin West in HVZ)

Korridor I - Mitfall 1

(Beschleunigung Cottbus - Leipzig)

Kombinationsmitfall C+D+G

(Kombination aus Korridor D - Mitfall 3, Korridor C1/G1 - Mitfall 1 und Korridor C1/G1 - Mitfall 2)

## Korridor SU1 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RB12 hält an dem neu zu errichtenden Bahnsteig in Birkenwerder

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Oranienburg - Lehnitz	20.500	25.000	25.200
(Veränderung zu BF)		(+4.500)	(+4.700)
(Veränderung zu NF)			(+200)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Oranienburg - Lehnitz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5	8.700	-100
RB12	4.100	+400
S1	12.400	-100
<b>Summe</b>	<b>25.200</b>	<b>+200</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+7.600 Pkm
Fahrgastfahrten	+600 Fahrten



## Korridor SU1 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Neue Führung des RE5 über die Nordbahn mit Halt in Wittenau anstatt über das Karower Kreuz
- Fahrzeitverkürzungen um 2 Minuten zwischen Oranienburg und Berlin

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Oranienburg - Lehnitz	20.500	25.000	25.500
(Veränderung zu BF)		(+4.500)	(+5.000)
(Veränderung zu NF)			(+500)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Oranienburg - Lehnitz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5	10.100	+1.300
RB12	3.700	+/-0
S1	11.700	-800
<b>Summe</b>	<b>25.500</b>	<b>+500</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+11.900 Pkm
Fahrgastfahrten	+700 Fahrten



## Korridor SU1 - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Halt der S8 in Birkenwerder entfällt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Oranienburg Lehnitz	20.500	25.000	25.200
(Veränderung zu BF)		(+4.500)	(+4.700)
(Veränderung zu NF)			(+200)

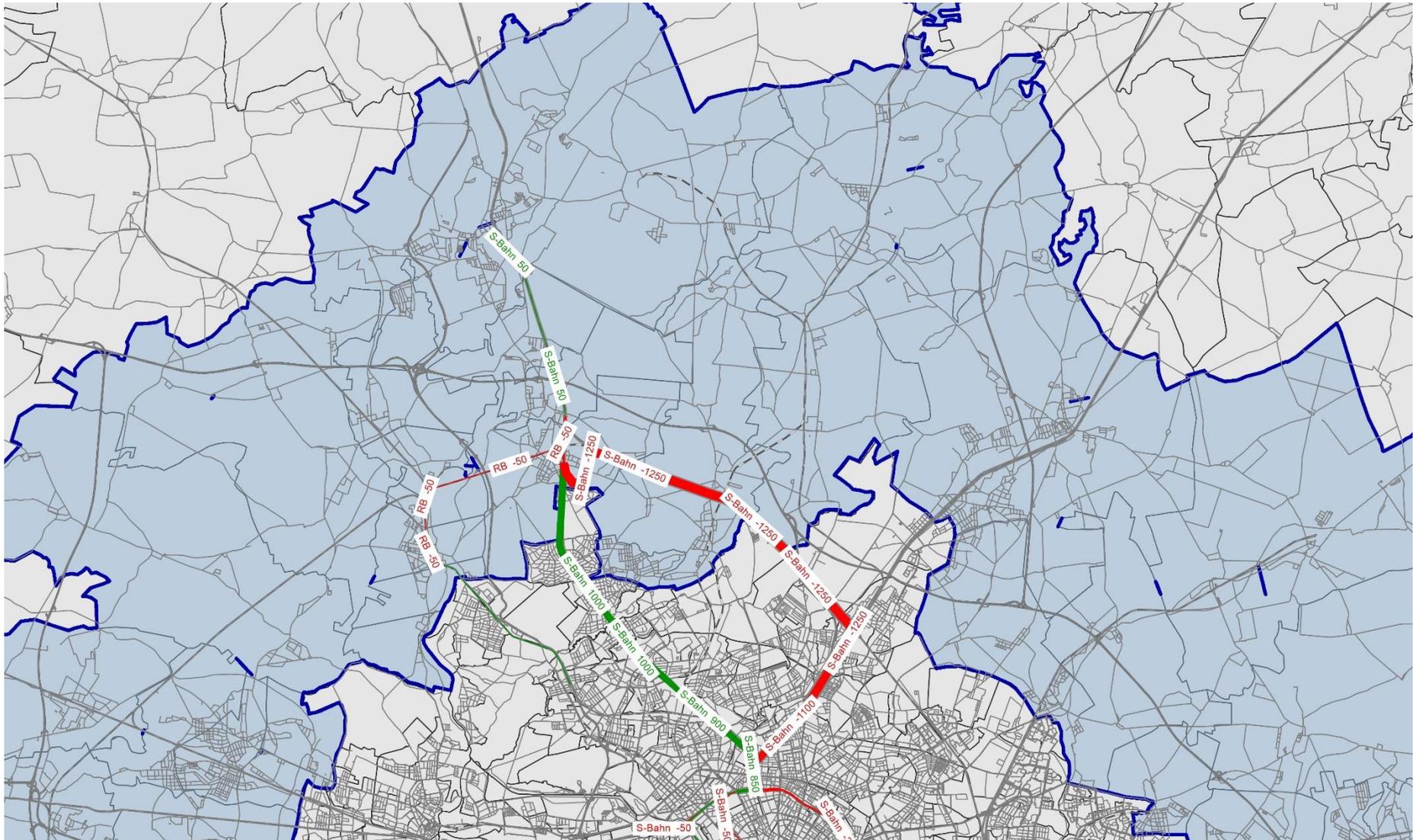
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Oranienburg Lehnitz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5	8.800	+/-0
RB12	3.800	+100
S1	12.600	+100
<b>Summe</b>	<b>25.200</b>	<b>+200</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall pro Tag
Personenkilometer	-1.800 Pkm
Fahrgastfahrten	+200 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 3 (SU1) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU2 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Berlin Gesundbrunnen – Basdorf im 30-Min-Takt via Stammstrecke
- Keine Bedienung des Streckenasts Schönwalde-Karow

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Karow Schönerlinde (Veränderung zu BF)	3.500	4.400	3.800
(Veränderung zu NF)		(+900)	(+300)
			(-600)

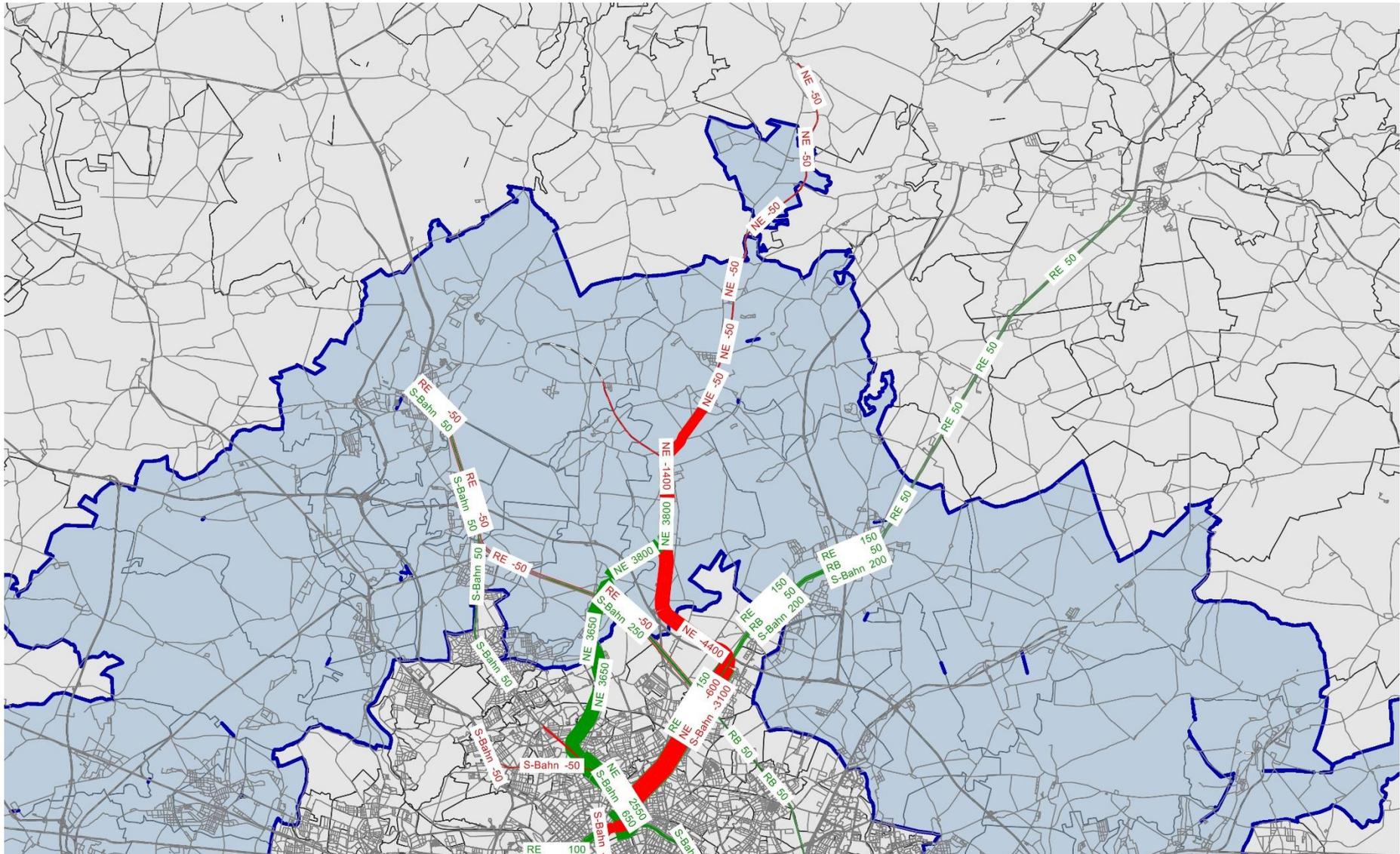
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Karow Schönerlinde	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB27	3.800	-600

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+4.000 Pkm
Fahrgastfahrten	+500 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (SU2) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU2 - Mitfall 1a

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Berlin Gesundbrunnen – Basdorf im 30-Min-Takt via Stammstrecke
- Keine Bedienung des Streckenasts Schönwalde-Karow
- Zusätzliches üÖPNV-Angebot zwischen Schönwalde und Buch

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Karow Schönerlinde	3.500	4.400	3.800
(Veränderung zu BF)		(+900)	(+300)
(Veränderung zu NF)			(-600)

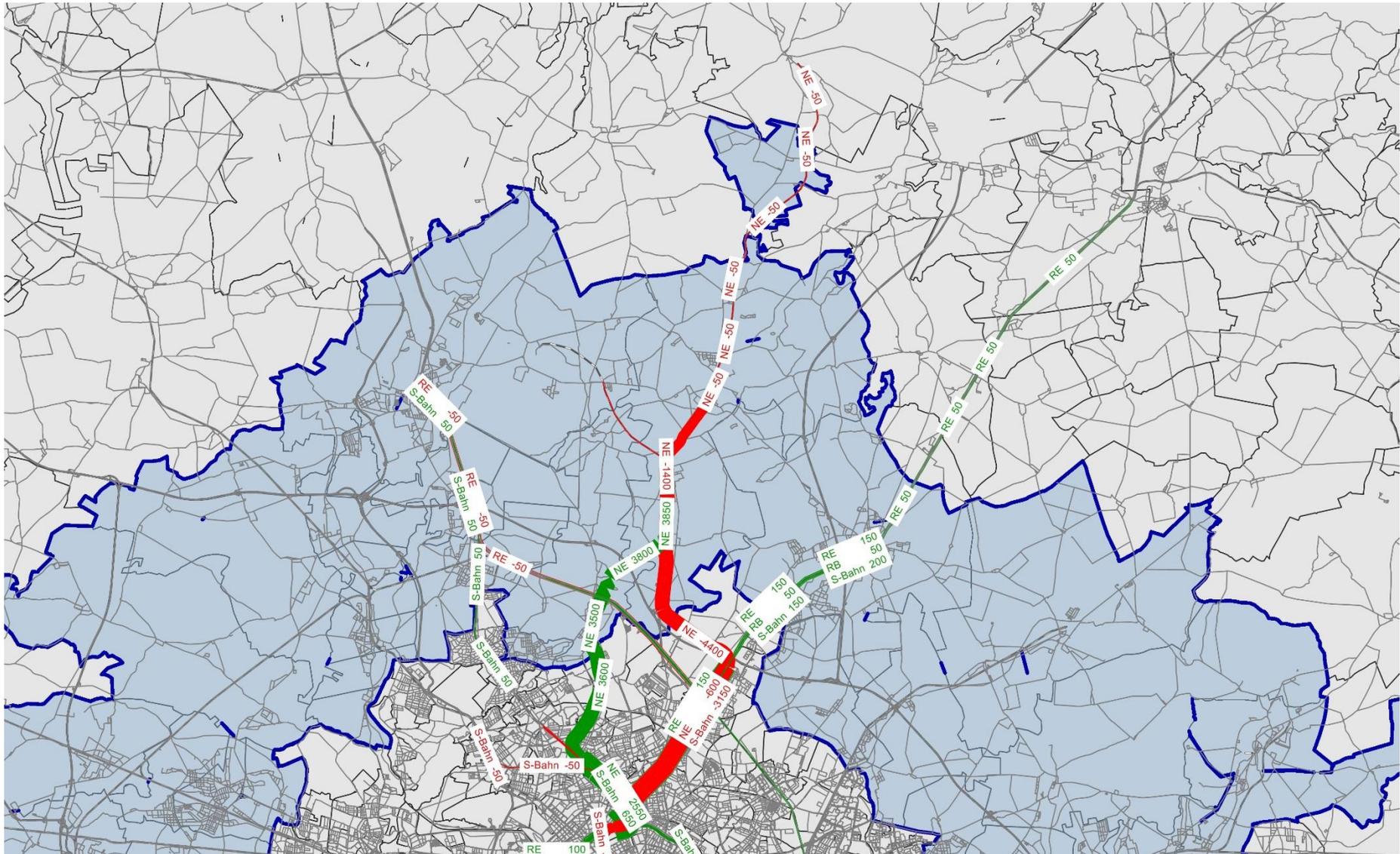
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Karow Schönerlinde	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB27	3.800	-600

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+4.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+600 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1a (SU2) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU2 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Angebot nördlich von Schönerlinde analog zum Status Quo
- Durchbindung aller Fahrten nach Berlin Gesundbrunnen mit Halt am neu zu errichtenden Bahnhof Karower Kreuz statt in Karow

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Karow Schönerlinde	3.500	4.400	4.800
(Veränderung zu BF)		(+900)	(+1.300)
(Veränderung zu NF)			(+400)

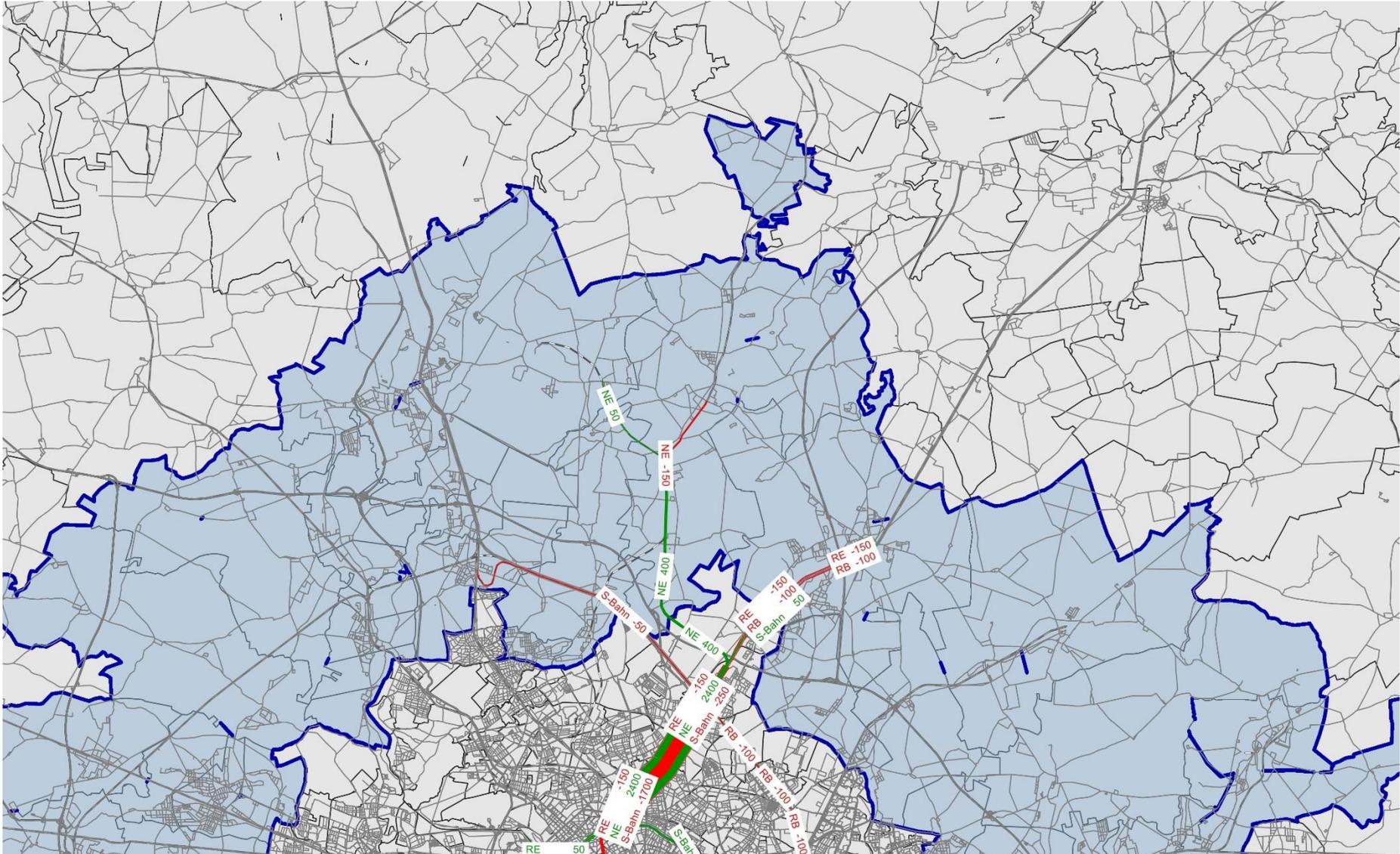
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Karow Schönerlinde	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB27	4.800	+400

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+9.000 Pkm
Fahrgastfahrten	+900 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 2 (SU2) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU3 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verdichtetes Angebot zwischen Berlin-Buch – Bernau im exakten 10-Min-Takt in NVZ und HVZ

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Zepernick - Berliner Stadtgrenze	26.800	34.100	37.300
(Veränderung zu BF)		(+3.300)	(+6.500)
(Veränderung zu NF)			(+3.200)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Zepernick - Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE3	10.100	-1.800
RB60/RB24	8.500	-200
S2	18.700	+5.200
<b>Summe</b>	<b>37.300</b>	<b>+3.200</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+53.500 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.900 Fahrten



## Korridor SU3 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verschränkung der S2-Zuggruppen (Bernau–Lichtenrade und Berlin-Buch–Blankenfelde) um zusätzlichen Halt am Karower Kreuz zu integrieren
- Kein exakter 10-Min-Takt umsetzbar

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- Veränderte Zugfolge im Nord-Süd-Tunnel zu Zeiten des 20-Min-Takts

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Zepernick - Berliner Stadtgrenze	26.800	34.100	34.100
(Veränderung zu BF)		(+3.300)	(+3.300)
(Veränderung zu NF)			(+/-0)

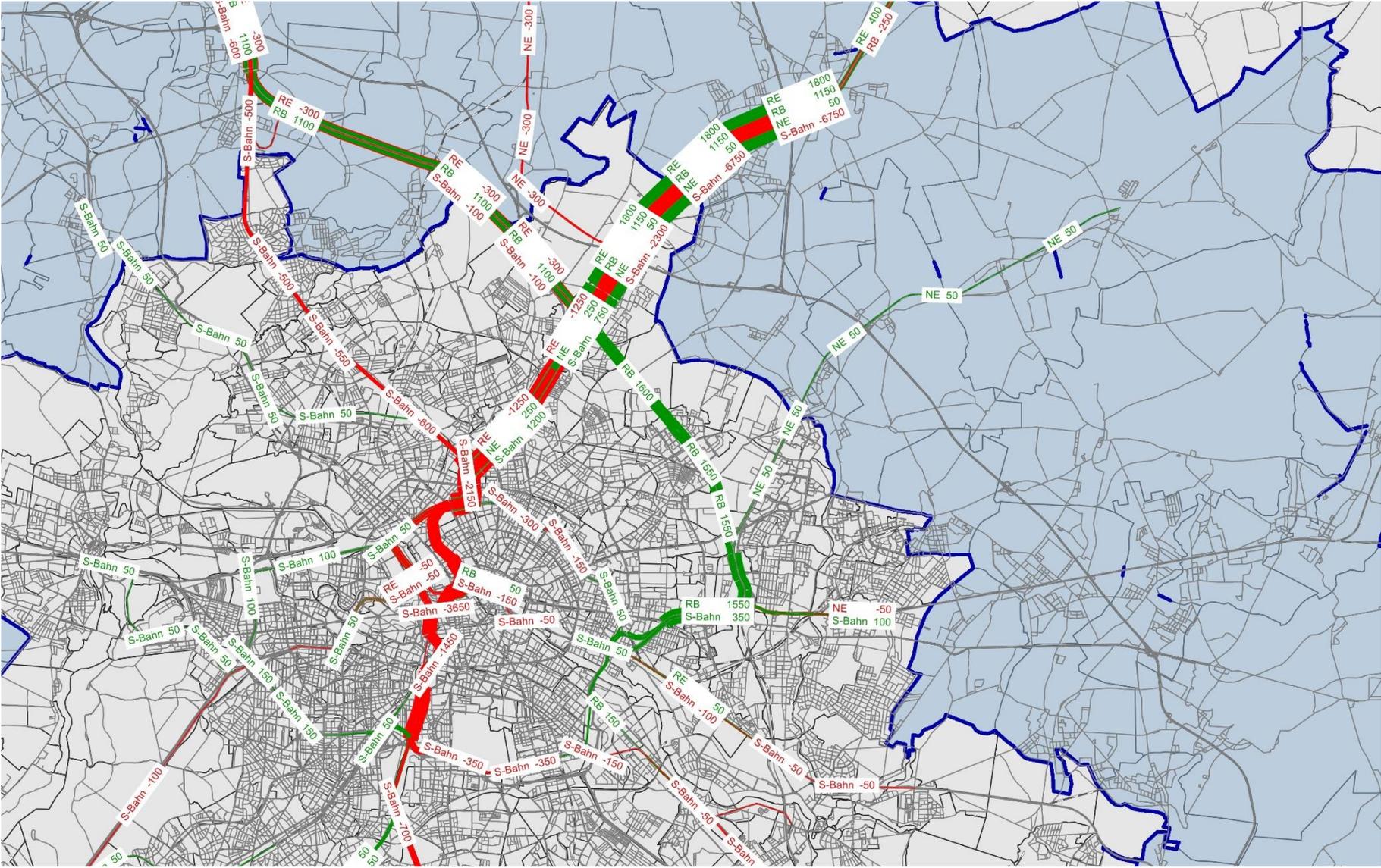
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Zepernick - Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE3	13.700	+1.800
RB60/RB24	9.600	+900
S2	10.900	-2.700
<b>Summe</b>	<b>34.100</b>	<b>+/-0</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	-5.600 Pkm
Fahrgastfahrten	-800 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 2 (SU3) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU3 - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verdichtetes Angebot zwischen Berlin-Buch–Bernau im exakten 10-Min-Takt in NVZ und HVZ
- Zusätzlicher Halt am Karower Kreuz

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Zepernick - Berliner Stadtgrenze	26.800	34.100	37.300
(Veränderung zu BF)		(+3.300)	(+6.500)
(Veränderung zu NF)			(+3.200)

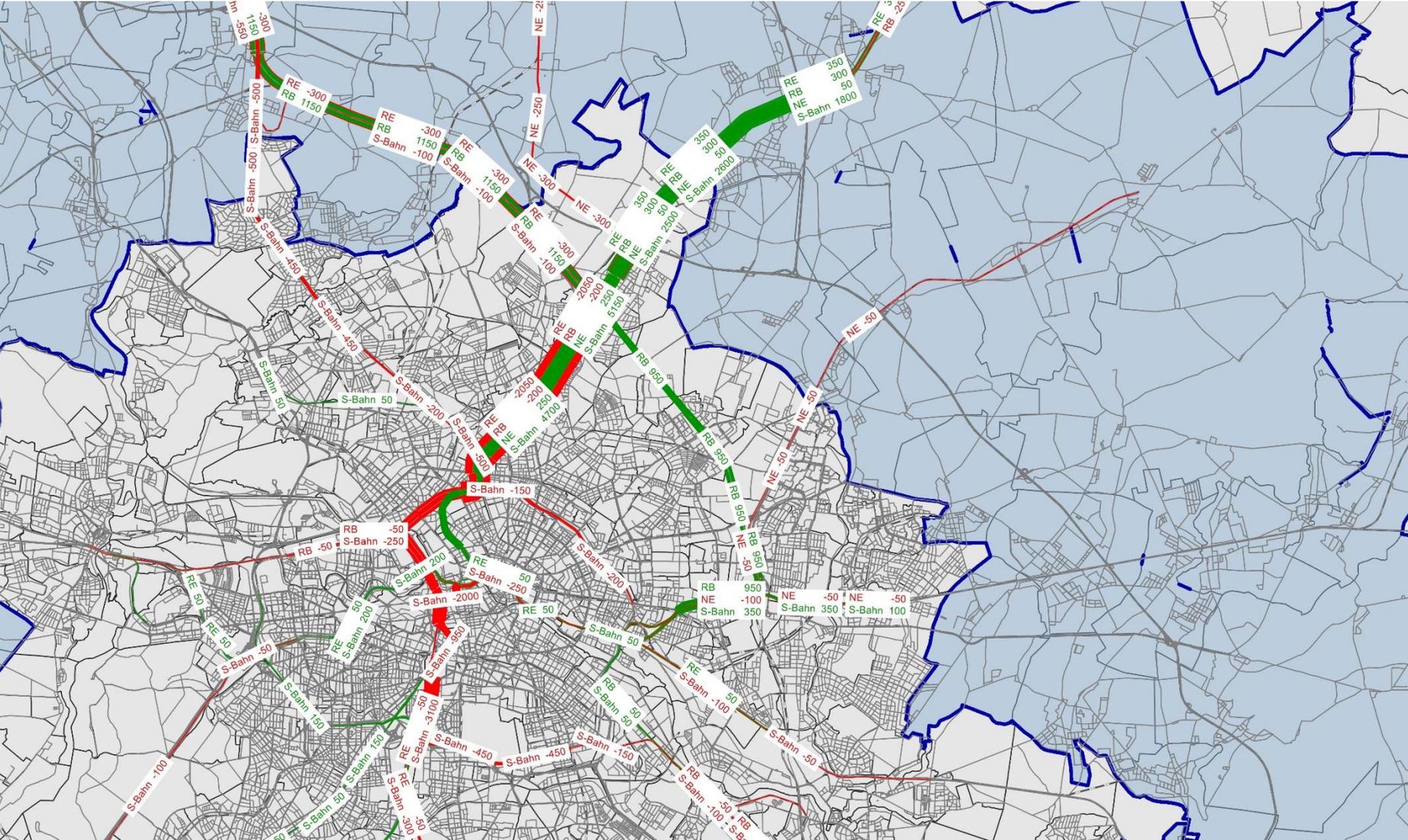
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Zepernick - Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE3	12.300	+400
RB60/RB24	8.900	+200
S2	16.100	+2.600
<b>Summe</b>	<b>37.300</b>	<b>+3.200</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+47.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.000 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 3 (SU3) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU4 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verdichtetes Angebot zwischen Werneuchen und Berlin Ostkreuz im 30-Min-Takt in der HVZ

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ahrensfelde Friedhof Berliner Stadtgrenze	2.100	3.100	4.600
(Veränderung zu BF)		(+1.000)	(+2.500)
(Veränderung zu NF)			(+1.500)

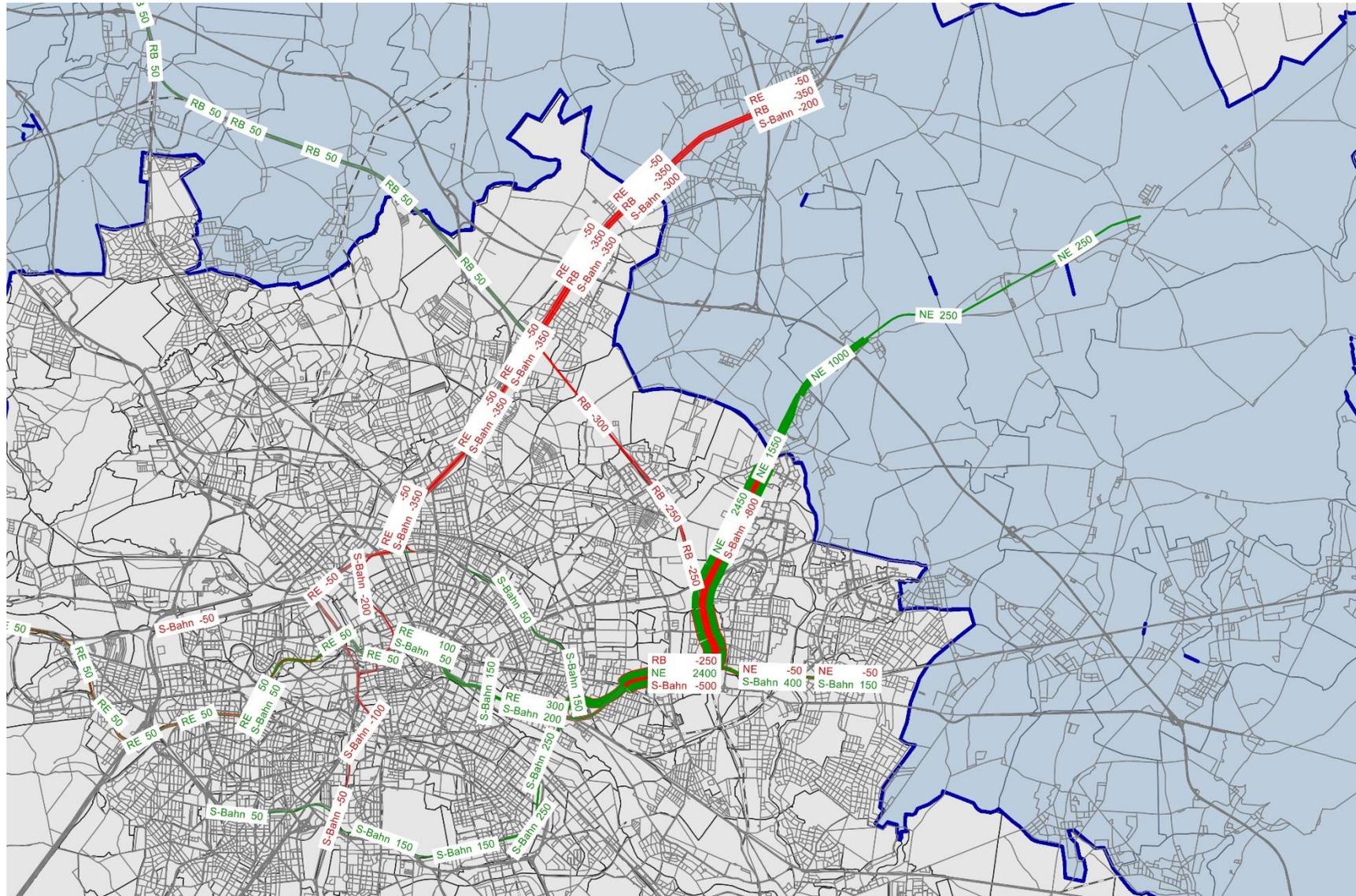
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ahrensfelde Friedhof Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB25	4.600	+1.500

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+11.100 Pkm
Fahrgastfahrten	+800 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (SU4) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU5 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- S5 verkehrt in der HVZ zusätzlich im Abschnitt Hoppegarten – Fredersdorf im 10-Min-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Birkenstein Berliner Stadtgrenze	28.400	37.000	37.300
(Veränderung zu BF)		(+8.600)	(+8.900)
(Veränderung zu NF)			(+300)

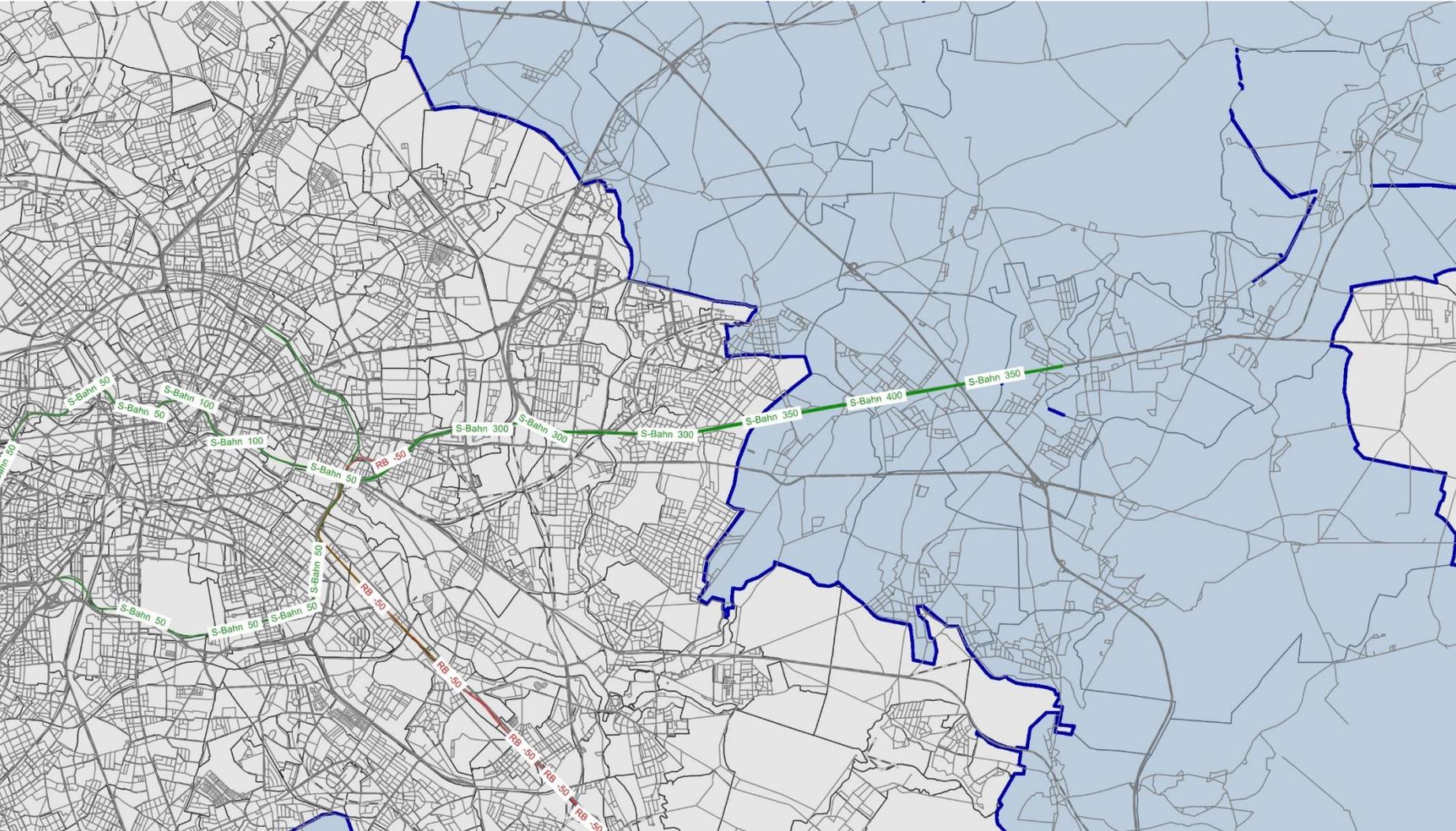
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Birkenstein Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S5	29.600	+300
RB26	7.800	+/-0
<b>Summe</b>	<b>37.300</b>	<b>+300</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+8.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+300 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (SU5) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU5 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- S5 verkehrt in der HVZ zusätzlich im Abschnitt Hoppegarten – Strausberg Bahnhof im 10-Min-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Birkenstein Berliner Stadtgrenze	28.400	37.000	38.000
(Veränderung zu BF)		(+8.600)	(+9.600)
(Veränderung zu NF)			(+1.000)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Birkenstein Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S5	31.300	+2.100
RB26	6.700	-1.100
<b>Summe</b>	<b>37.300</b>	<b>+1.000</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+33.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.300 Fahrten



## Korridor SU6 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ostkreuz Rummelsburg	45.900	69.400	72.700
(Veränderung zu BF)		(+23.500)	(+26.800)
(Veränderung zu NF)			(+3.300)

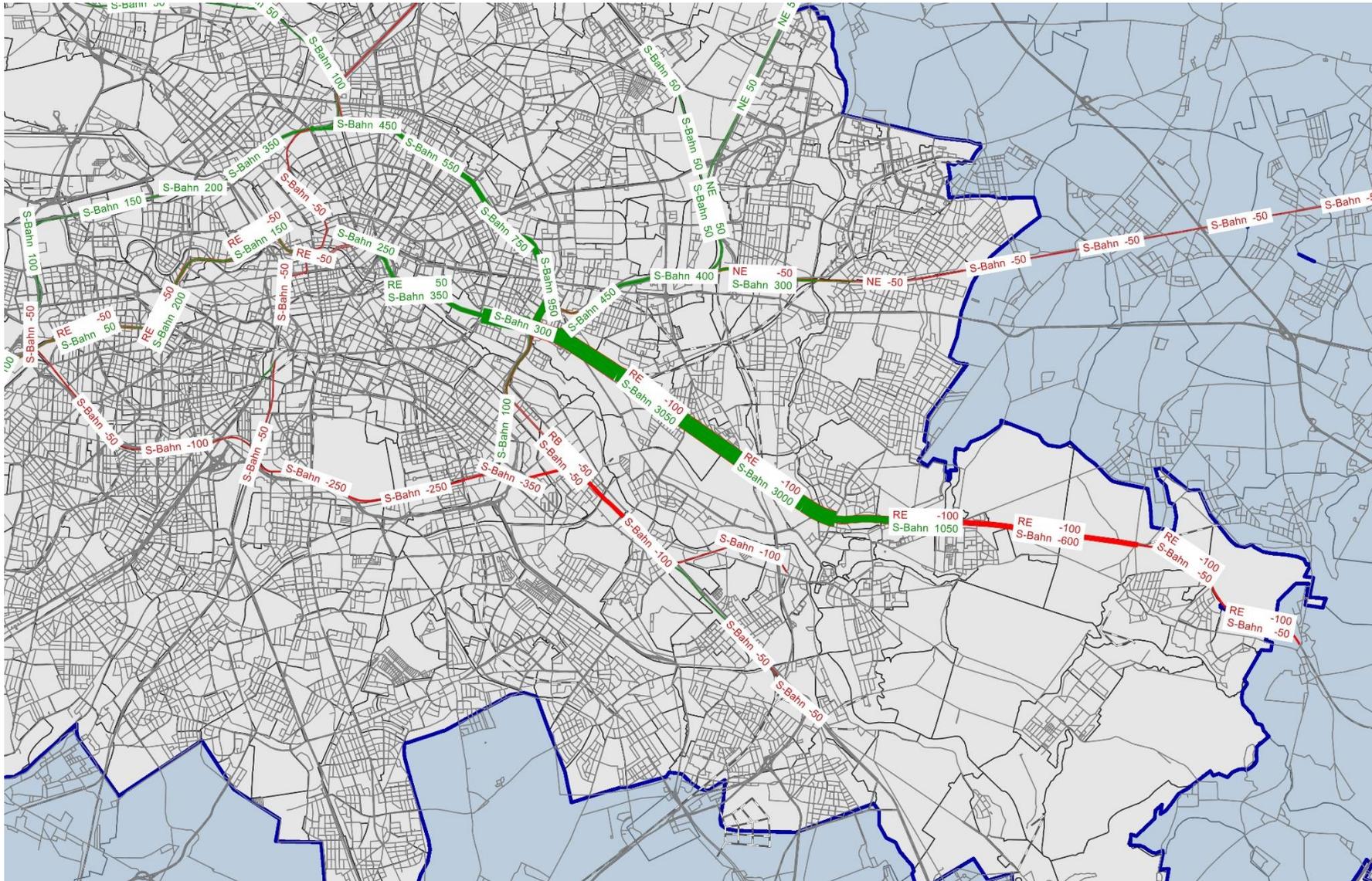
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ostkreuz Rummelsburg	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	20.500	-100
S3/S3X	52.200	+3.400
<b>Summe</b>	<b>72.700</b>	<b>+3.300</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+16.400 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.500 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (SU6) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU6 - Mitfall 1a

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn
- Halt des RE1 in Köpenick

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ostkreuz Rummelsburg	45.900	69.400	74.100
(Veränderung zu BF)		(+23.500)	(+28.200)
(Veränderung zu NF)			(+4.700)

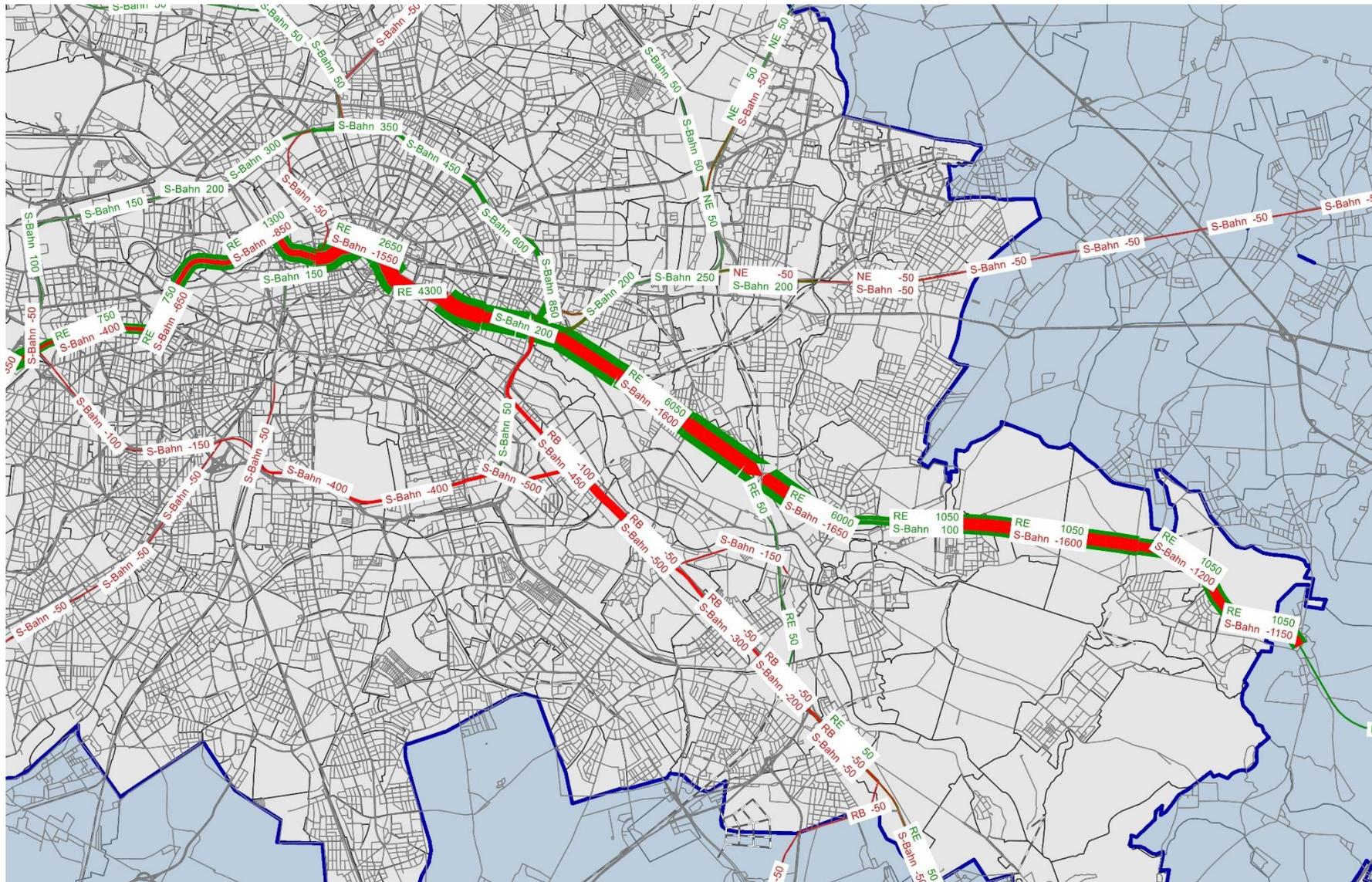
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ostkreuz Rummelsburg	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	26.500	+5.900
S3/S3X	47.600	-1.200
<b>Summe</b>	<b>74.100</b>	<b>+4.700</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+38.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.500 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1a (SU6) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU6 - Mitfall 1b

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn
- Stündlicher Halt des RE1 in Köpenick

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ostkreuz Rummelsburg	45.900	69.400	73.800
(Veränderung zu BF)		(+23.500)	(+27.900)
(Veränderung zu NF)			(+4.400)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ostkreuz Rummelsburg	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.600	+4.000
S3/S3X	49.200	+400
<b>Summe</b>	<b>73.800</b>	<b>+4.400</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+35.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.800 Fahrten



## Korridor SU6 - Mitfall 1c

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn
- Halt des RE1 in Köpenick und ohne Halt in Alexanderplatz

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ostkreuz Rummelsburg	45.900	69.400	74.000
(Veränderung zu BF)		(+23.500)	(+28.100)
(Veränderung zu NF)			(+4.600)

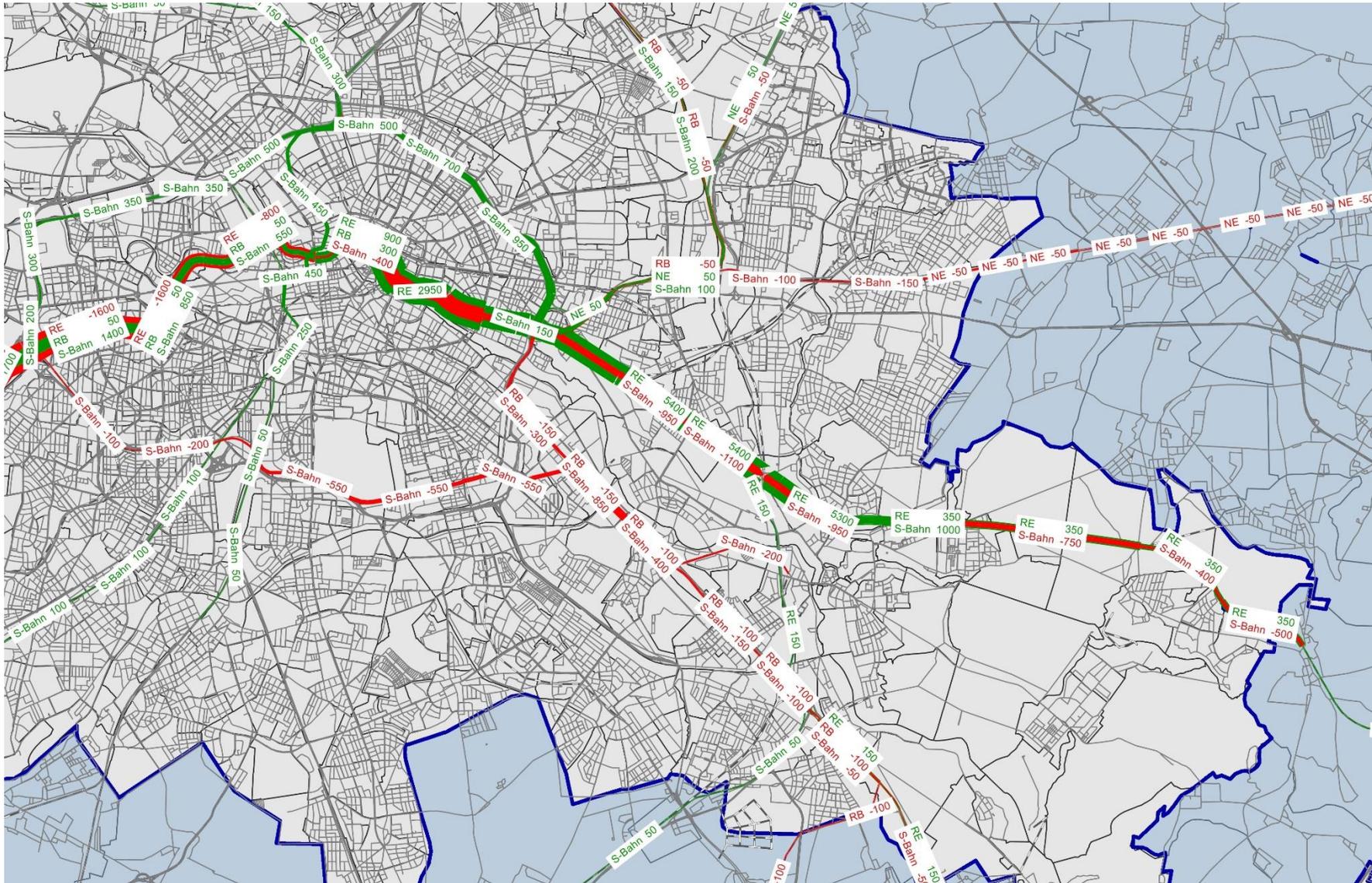
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ostkreuz Rummelsburg	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	25.800	+5.200
S3/S3X	48.200	-600
<b>Summe</b>	<b>74.000</b>	<b>+4.600</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+22.900 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.700 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1c (SU6) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU6 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn
- Halt des RE1 in Köpenick
- S3 Tageszuggruppe bis Westkreuz in der HVZ

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ostkreuz Rummelsburg	45.900	69.400	75.900
(Veränderung zu BF)		(+23.500)	(+30.000)
(Veränderung zu NF)			(+6.500)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ostkreuz Rummelsburg	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	26.100	+5.500
S3/S3X	49.800	+1.000
<b>Summe</b>	<b>75.900</b>	<b>+6.500</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+56.100 Pkm
Fahrgastfahrten	+3.700 Fahrten



## Korridor SU6 - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- zusätzliche HVZ-Zuggruppe S3 mit allen Halten zwischen Friedrichshagen - Ostbahnhof

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ostkreuz Rummelsburg	45.900	69.400	71.300
(Veränderung zu BF)		(+23.500)	(+25.400)
(Veränderung zu NF)			(+1.900)

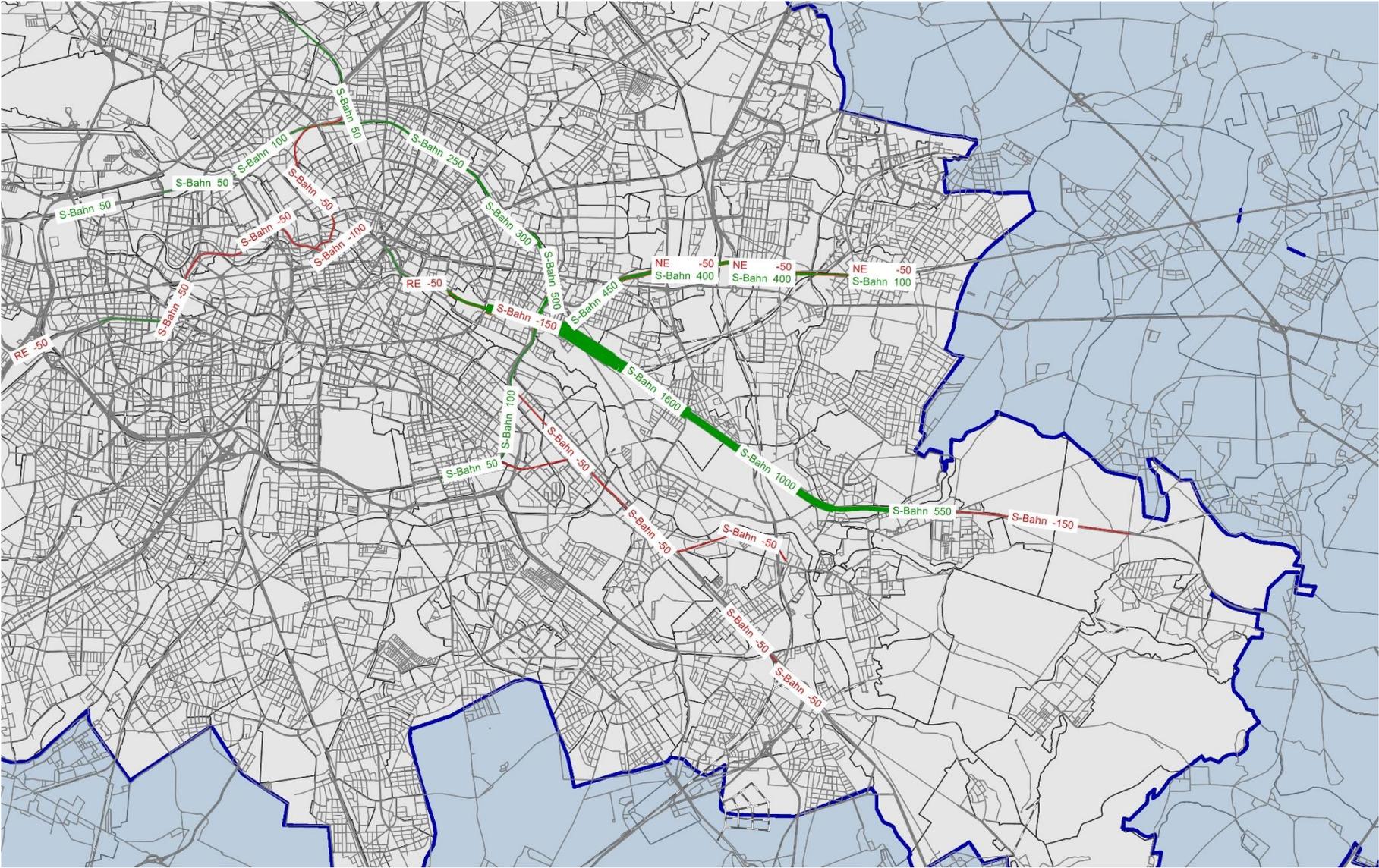
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ostkreuz Rummelsburg	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	20.600	+/-0
S3/S3X	50.700	+1.900
<b>Summe</b>	<b>71.300</b>	<b>+1.900</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+16.600 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.800 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 3 (SU6) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU6 - Mitfall 4

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- S3 HVZ-Verstärker als Express-S-Bahn
- Halt des RE1 in Köpenick
- RB21/22 von und bis Köpenick

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ostkreuz Rummelsburg	45.900	69.400	72.400
(Veränderung zu BF)		(+23.500)	(+26.500)
(Veränderung zu NF)			(+3.000)

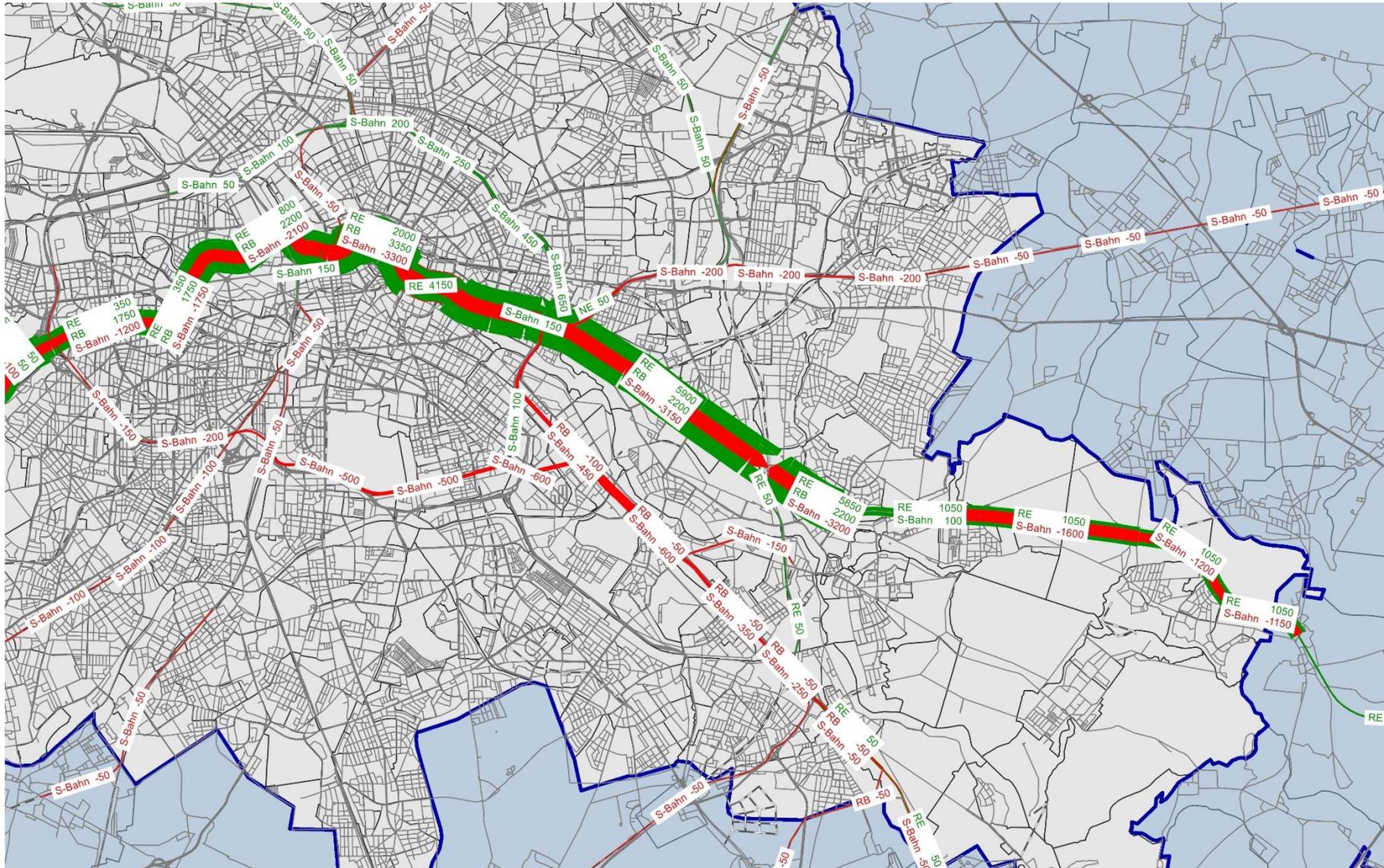
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ostkreuz Rummelsburg	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	26.400	+5.800
S3/S3X	46.000	-2.800
<b>Summe</b>	<b>72.400</b>	<b>+3.000</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+42.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.400 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 4 (SU6) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU7 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- HVZ-Verlängerung der S8 nach Königs Wusterhausen

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Eichwalde Berliner Stadtgrenze	30.100	41.900	42.600
(Veränderung zu BF)		(+11.800)	(+12.500)
(Veränderung zu NF)			(+700)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Eichwalde Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	5.800	-200
RB24/RE7/RB26/RB14	7.400	-400
S46	15.900	-500
S8	8.200	+1.700
RB22	5.300	+100
<b>Summe</b>	<b>42.600</b>	<b>+700</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+5.000 Pkm
Fahrgastfahrten	+600 Fahrten



## Korridor SU8 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verdichtung der RB24 zwischen Flughafen BER und Karower Kreuz zu einem 30-Min-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Flughafen BER Alle Richtungen	21.700	102.900	103.500
(Veränderung zu BF)		(+81.200)	(+81.800)
(Veränderung zu NF)			(+600)

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+5.500 Pkm
Fahrgastfahrten	+600 Fahrten

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Flughafen BER Richtung West	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
FEX	47.300	-1.800
RB22	7.100	-100
RE7/RB24	3.300	+/-0
S9	10.200	-1.100
S45/S85	8.400	-4.200
<b>Summe</b>	<b>76.300</b>	<b>-7.200</b>

Querschnitt: Flughafen BER Richtung Ost	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB22	5.200	+/-0
RE7/RB24	21.900	+7.800
<b>Summe</b>	<b>27.100</b>	<b>+7.800</b>



## Korridor SU8 - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Neue RB-Linie 32 zwischen Oranienburg –Karower Kreuz –Ostkreuz –Flughafen BER –Ludwigsfelde im 60-Min-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Flughafen BER Alle Richtungen	21.700	102.900	105.200
(Veränderung zu BF)		(+81.200)	(+83.500)
(Veränderung zu NF)			(+2.300)

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

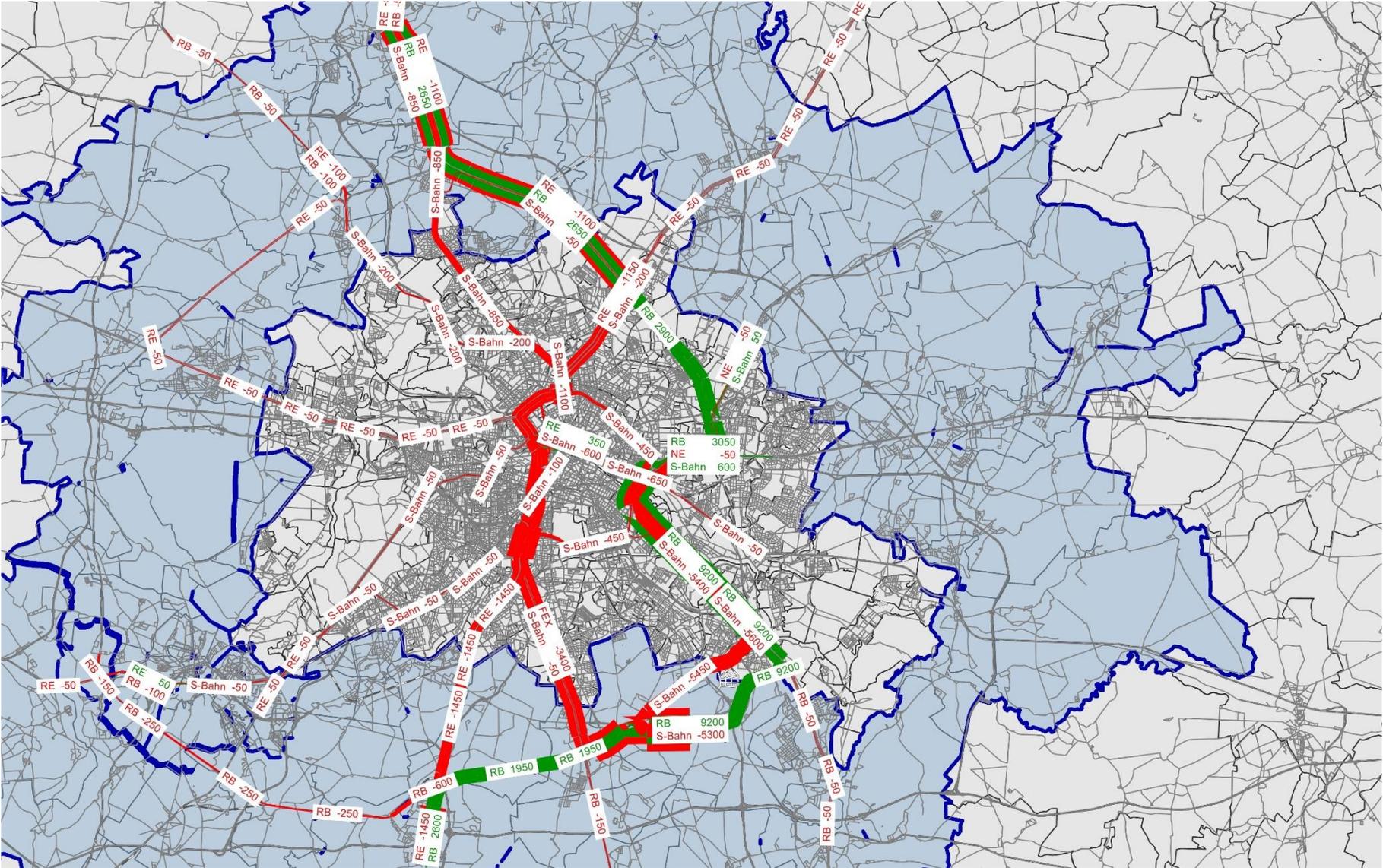
Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+12.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+500 Fahrten

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Flughafen BER Richtung West	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
FEX	45.700	-3.400
RB22	6.600	-600
RE7/RB24	3.200	-100
RB32	2.600	+2.600
S9	10.200	-1.100
S45/S85	8.500	-4.200
<b>Summe</b>	<b>76.700</b>	<b>-6.800</b>

Querschnitt: Flughafen BER Richtung Ost	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB22	5.200	+/-0
RE7/RB24	13.500	-800
RB32	9.900	+9.900
<b>Summe</b>	<b>28.500</b>	<b>+9.100</b>

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 3 (SU8) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU9 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S2 über Blankenfelde bis nach Rangsdorf im 20-Minuten-Takt
- Neue S-Bahnhalte in Dahlewitz und Dahlewitz Rolls-Royce
- Entfall Regionalverkehrshalt in Dahlewitz

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Blankenfelde Dahlewitz	6.800	9.900	11.700
(Veränderung zu BF)		(+3.100)	(+4.900)
(Veränderung zu NF)			(+1.800)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Blankenfelde Dahlewitz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5	5.300	-1.400
RE7	2.300	-900
S2	4.100	+4.100
<b>Summe</b>	<b>11.700</b>	<b>+1.800</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+24.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.300 Fahrten



## Korridor SU9 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S2 über Blankenfelde hinaus bis nach Dahlewitz  
Rolls-Royce im 20-Minuten-Takt
- Neuer S-Bahnhalt in Dahlewitz
- Entfall Regionalverkehrshalt in Dahlewitz

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Blankenfelde Dahlewitz	6.800	9.900	11.300
(Veränderung zu BF)		(+3.100)	(+4.500)
(Veränderung zu NF)			(+1.400)

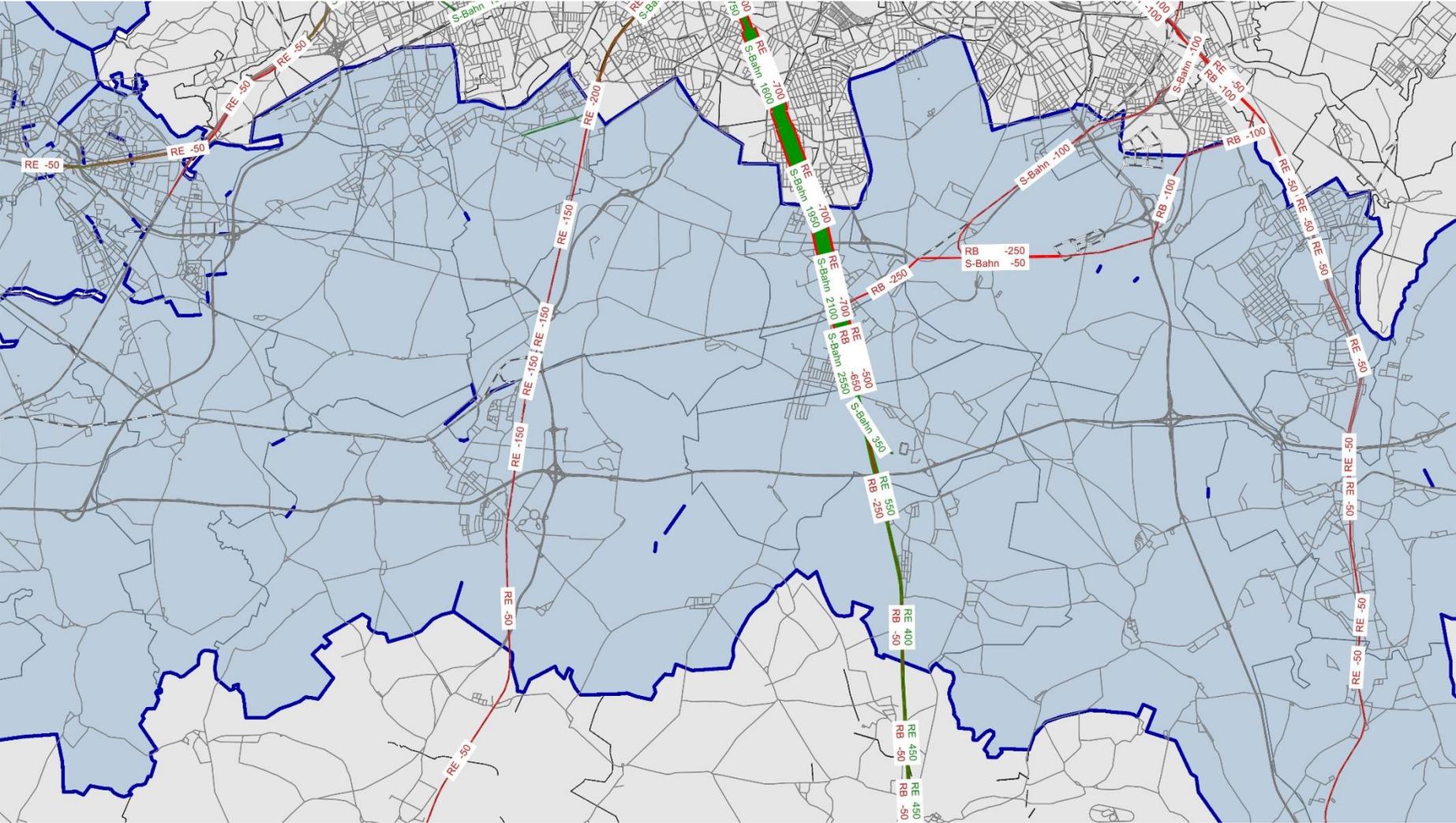
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Blankenfelde Dahlewitz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5	6.200	-500
RE7	2.600	-600
S2	2.500	+2.500
<b>Summe</b>	<b>11.300</b>	<b>+1.400</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+4.400 Pkm
Fahrgastfahrten	+900 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 2 (SU9) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU9 - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Halt der RE5-Verdichterzüge und der RB24 in Dahlewitz Rolls-Royce

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Blankenfelde Dahlewitz	6.800	9.900	10.400
(Veränderung zu BF)		(+3.100)	(+3.600)
(Veränderung zu NF)			(+500)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Blankenfelde Dahlewitz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5	7.400	+700
RE7	3.000	-200
<b>Summe</b>	<b>10.400</b>	<b>+500</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+2.600 Pkm
Fahrgastfahrten	+400 Fahrten



## Korridor SU9 - Mitfall 4

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S2 über Blankenfelde bis nach Dahlewitz im 20 Minuten-Takt
- Entfall des Regionalverkehrshalt in Dahlewitz

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Blankenfelde Dahlewitz	6.800	9.900	10.800
(Veränderung zu BF)		(+3.100)	(+4.000)
(Veränderung zu NF)			(+900)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Blankenfelde Dahlewitz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5	6.200	-500
RE7	2.500	-700
S2	2.100	+2.100
<b>Summe</b>	<b>10.800</b>	<b>+900</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+10.900 Pkm
Fahrgastfahrten	+400 Fahrten



## Korridor SU10a - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S25 von Teltow Stadt nach Wannsee im 20-Minuten-Takt
- Neue S-Bahnhalte: Iserstraße – Sputendorfer Str. – Stahnsdorf (Friedhof) – Dreilinden

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Teltow Stadt Berliner Stadtgrenze	3.600	4.600	8.800
(Veränderung zu BF)		(+1.000)	(+5.200)
(Veränderung zu NF)			(+4.200)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Teltow Stadt Berlin Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S25	8.800	+4.200

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+20.900 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.600 Fahrten



## Korridor SU10a - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S25 von Teltow Stadt nach Stahnsdorf (Sputendorfer Str.) im 20-Minuten-Takt
- Neue S-Bahnhalte in Iserstraße und Sputendorfer Str.

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Teltow Stadt Berliner Stadtgrenze	3.600	4.600	6.800
(Veränderung zu BF)		(+1.000)	(+3.200)
(Veränderung zu NF)			(+2.200)

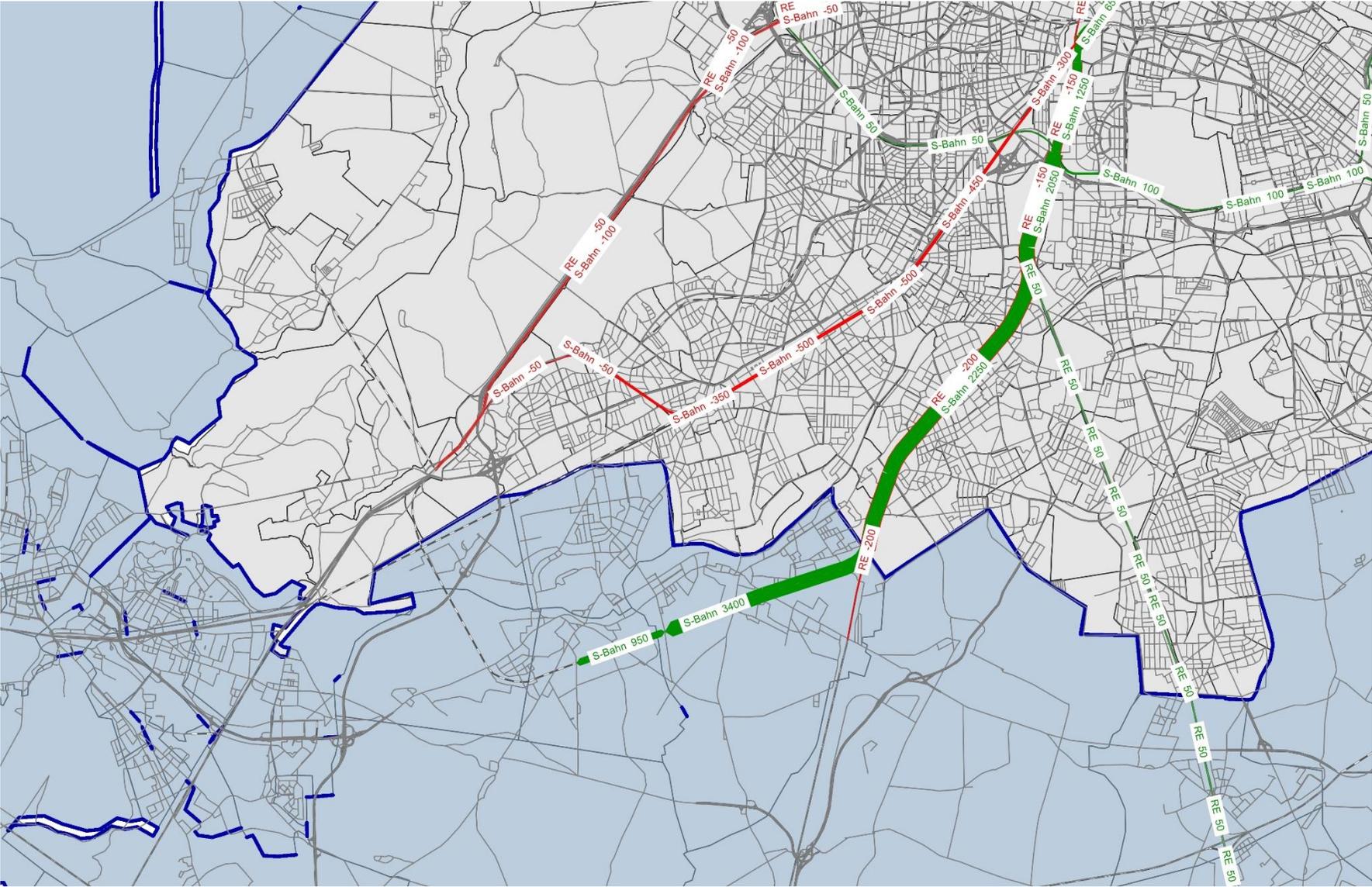
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Teltow Stadt Berlin Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S25	6.800	+2.200

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+8.300 Pkm
Fahrgastfahrten	+700 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 2 (SU10a) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU11 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der Verdichterleistung des RE7 im 60-Min-Takt nach Beelitz Stadt ohne Halt in Seddin

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Medienstadt Babelsberg Berliner Stadtgrenze (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	7.800	11.000 <b>(+3.200)</b>	10.500 <b>(+2.700)</b> <b>(-500)</b>
Beelitz Seddin (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	4.800	6.000 <b>(+1.200)</b>	6.100 <b>(+1.300)</b> <b>(+100)</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Medienstadt Babelsberg Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE7	10.500	<b>-500</b>

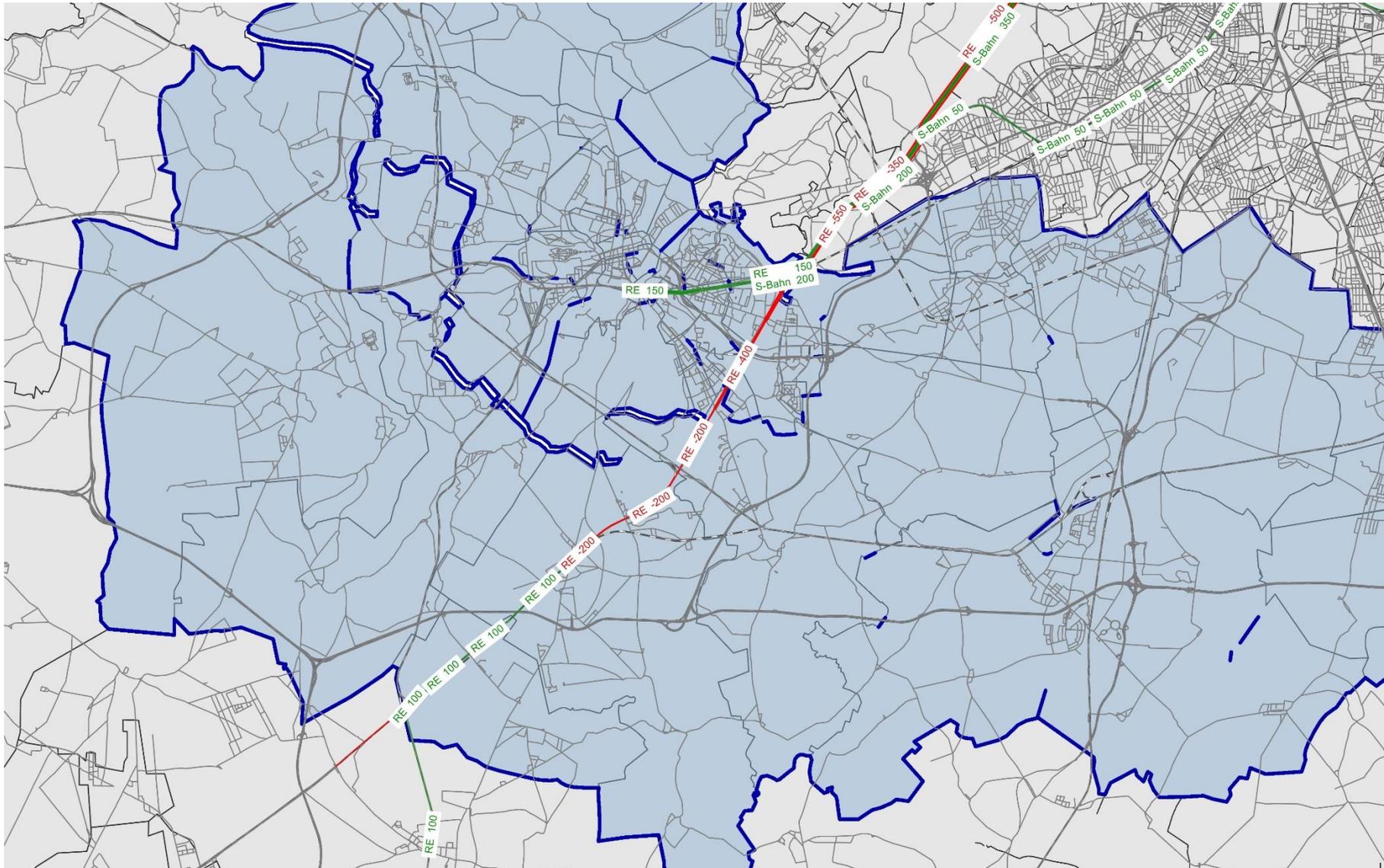
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Beelitz Seddin	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE7	5.700	<b>+100</b>
RB33	400	+/-0
<b>Summe</b>	<b>6.100</b>	<b>+100</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	<b>-900 Pkm</b>
Fahrgastfahrten	+/-0 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (SU11) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU11 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der Verdichterleistung des RE7 im 60-Min-Takt nach Beelitz Stadt mit Halt in Seddin

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Medienstadt Babelsberg Berliner Stadtgrenze (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	7.800	11.000 <b>(+3.200)</b>	10.500 <b>(+2.700)</b> <b>(-500)</b>
Beelitz Seddin (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	4.800	6.000 <b>(+1.200)</b>	6.100 <b>(+1.300)</b> <b>(+100)</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Medienstadt Babelsberg Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE7	10.500	<b>-500</b>

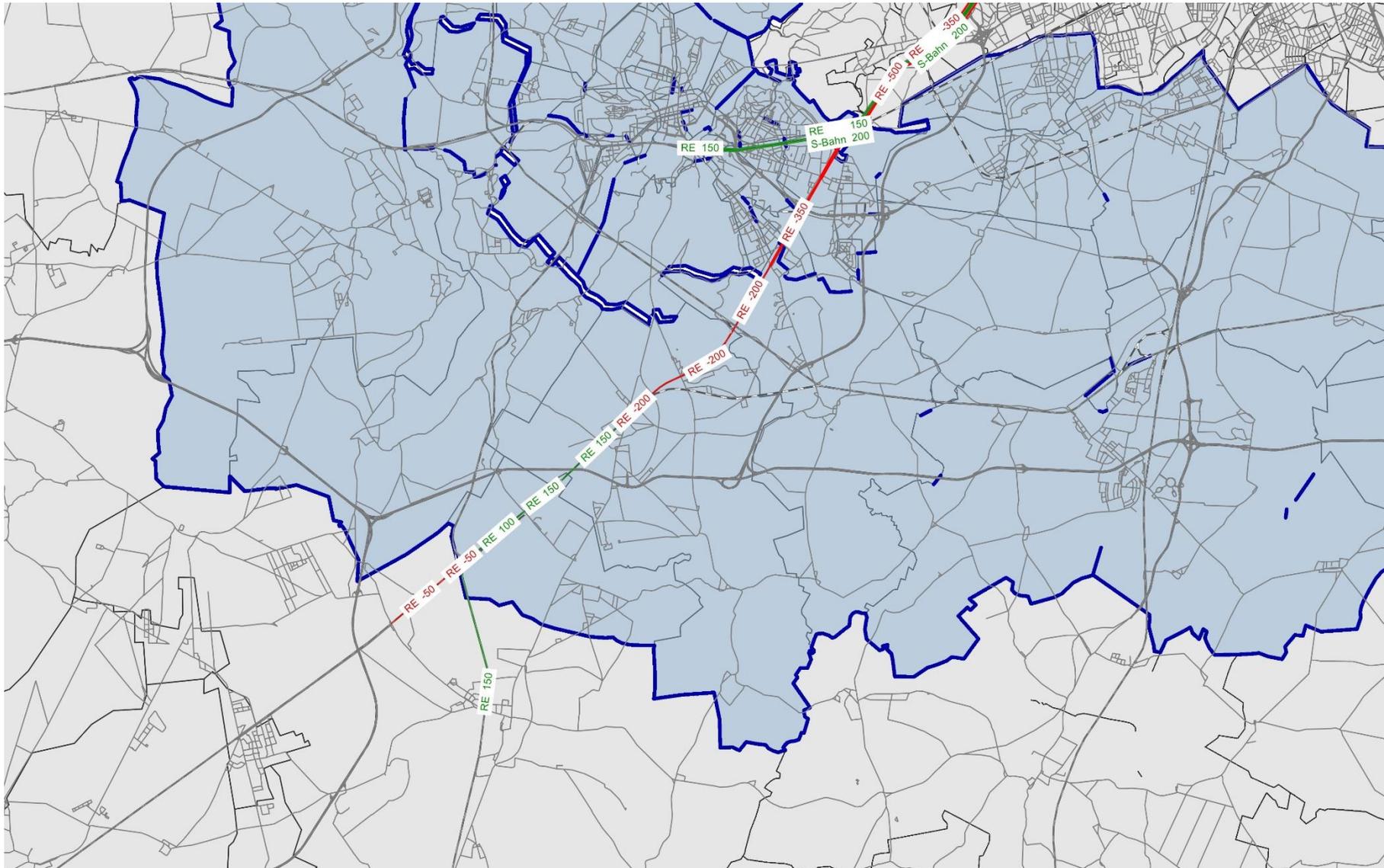
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Beelitz Seddin	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE7	5.700	<b>+100</b>
RB33	400	+/-0
<b>Summe</b>	<b>6.100</b>	<b>+100</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	<b>-600 Pkm</b>
Fahrgastfahrten	+/-0 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 2 (SU11) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU12a - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RB21/RB22 zwischen Potsdam und Berlin Hbf über Wannsee und Potsdamer Stammbahn im 30-Minutentakt
- Verdichtung der Linien zum durchgehenden Angebot in HVZ und NVZ
- Halt in Griebnitzsee, Wannsee, Zehlendorf, Schöneberg und Potsdamer Platz

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- Reduzierung der Angebots Richtung Stadtbahn

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	81.800 <b>(+19.300)</b> <b>(+2.800)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	85.800 <b>(+47.500)</b> <b>(+46.600)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	97.100 <b>(+20.300)</b> <b>(+2.900)</b>

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.900	<b>-1.100</b>
RB21/RB22	12.800	<b>+9.800</b>
S7	33.300	<b>-5.700</b>
RE7	10.800	<b>-200</b>
<b>Summe</b>	<b>81.800</b>	<b>+2.800</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB21/RB22	16.300	+16.300
S1	31.300	-4.300
S15	35.700	+32.100
S85	2.500	+2.500
<b>Summe</b>	<b>85.800</b>	<b>+46.600</b>

**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+29.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.400 Fahrten

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	25.000	-1.200
RB21/RB22	14.600	+11.700
S1	14.200	-3.800
S7	33.900	-3.800
RE7	9.500	+/-0
<b>Summe</b>	<b>97.100</b>	<b>+2.900</b>



## Korridor SU12a - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RB21/RB22 zwischen Potsdam und Berlin Hbf über Potsdamer Stammbahn im 30-Minutentakt
- RB21/RB22 neue Halte: in Dreilinden (Europarc), Düppel, Zehlendorf, Schöneberg und Potsdamer Platz
- Verdichtung der Linien zum durchgehenden Angebot in HVZ und NVZ

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- Reduzierung der Angebots Richtung Stadtbahn

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	68.100 <b>(+5.600)</b> <b>(-10.900)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	54.800 <b>(+16.500)</b> <b>(+15.600)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	82.600 <b>(+5.700)</b> <b>(-11.600)</b>

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.700	<b>-1.400</b>
RB21/RB22	0	<b>-2.900</b>
S7	32.600	<b>-6.400</b>
RE7	10.800	<b>-200</b>
<b>Summe</b>	<b>68.100</b>	<b>-10.900</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB21/RB22	16.900	+16.900
S1	31.800	-3.800
S15	3.500	-100
S85	2.600	+2.600
<b>Summe</b>	<b>54.800</b>	<b>+15.600</b>

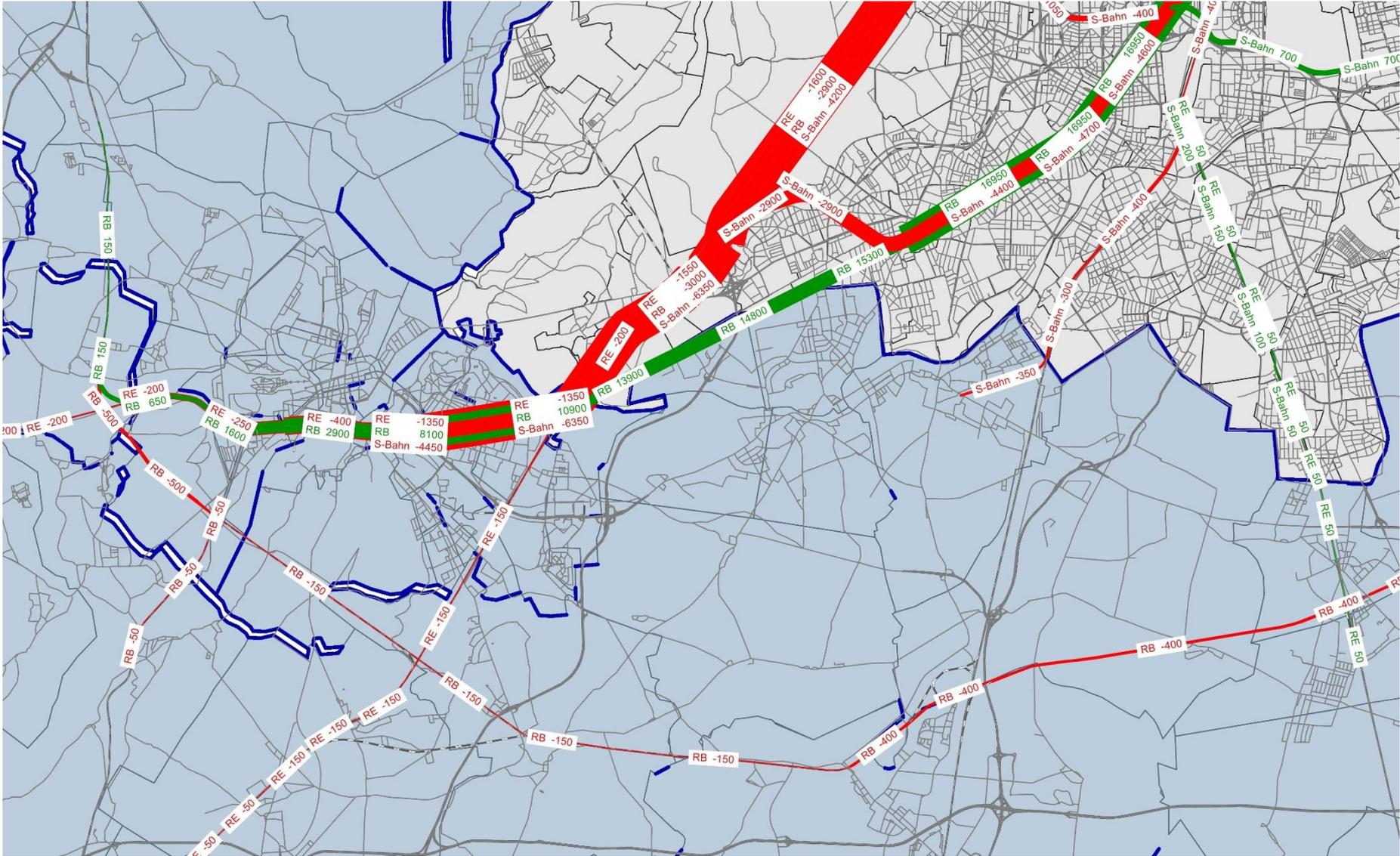
**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+37.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.100 Fahrten

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.700	-1.500
RB21/RB22	0	-2.900
S1	15.100	-2.900
S7	33.500	-4.200
RE7	9.300	-100
<b>Summe</b>	<b>82.600</b>	<b>-11.600</b>

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 2 (SU12a) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU12a - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20-Minuten-Takt der verlängerten S15 mit neuen Halten in Zehlendorf Süd, Düppel und Dreilinden (Europarc)
- S-Bahn S1/S15/S85 zwischen Potsdamer Platz –Zehlendorf im 5 Minuten-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	83.200 <b>(+20.700)</b> <b>(+4.200)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	52.300 <b>(+14.000)</b> <b>(+13.100)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	86.600 <b>(+9.700)</b> <b>(-7.600)</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.500	-1.500
RB21/RB22	2.700	-300
S7	33.700	-5.300
RE7	10.700	-300
S15	11.600	+11.600
<b>Summe</b>	<b>83.200</b>	<b>+4.200</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	25.200	-900
RB21/RB22	2.800	-100
S1	15.500	-2.500
S7	33.900	-3.800
RE7	9.200	-300
<b>Summe</b>	<b>86.600</b>	<b>-7.600</b>

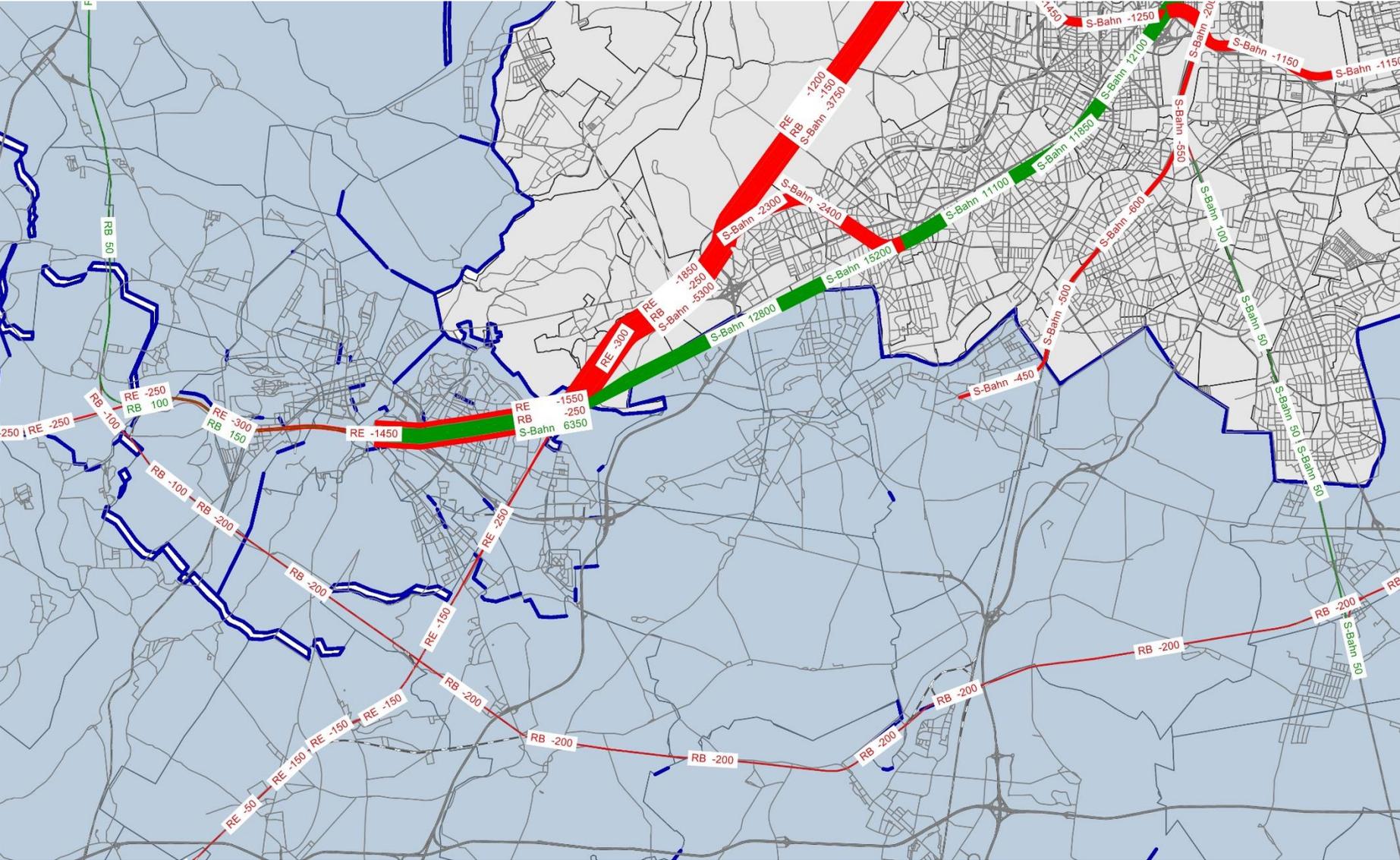
**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S1	32.100	-3.500
S15	15.600	+12.000
S85	4.600	+4.600
<b>Summe</b>	<b>52.300</b>	<b>+13.100</b>

**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+92.900 Pkm
Fahrgastfahrten	+7.800 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 3 (SU12a) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU12a - Mitfall 3a

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognoseullfall 2030 (NF):

- 20-Minuten-Takt der verlängerten S15 mit neuen Halten in Zehlendorf Süd, Düppel und Dreilinden (Europarc)
- S-Bahn S1/S15/S85 zw. Potsdamer Platz –Zehlendorf im 5 Minuten-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- Entfall der RB21/RB22 im Abschnitt Berlin Stadtbahn - Griebnitzsee

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	82.900 <b>(+20.400)</b> <b>(+3.900)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	52.700 <b>(+14.400)</b> <b>(+13.500)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	86.000 <b>(+9.100)</b> <b>(-8.200)</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.900	-1.100
RB21/RB22	0	-3.000
S7	35.400	-3.600
RE7	10.800	-200
S15	11.800	+11.800
<b>Summe</b>	<b>82.900</b>	<b>+3.900</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	25.500	-700
RB21/RB22	0	-2.900
S1	15.600	-2.300
S7	35.500	-2.200
RE7	9.400	-100
<b>Summe</b>	<b>86.000</b>	<b>-8.200</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S1	32.300	-3.300
S15	15.800	+12.200
S85	4.600	+4.600
<b>Summe</b>	<b>52.700</b>	<b>+13.500</b>

**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+90.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+7.600 Fahrten



## Korridor SU12a - Mitfall 4

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20-Minuten-Takt der verlängerten S15 bis Potsdam mit neuen Halten in Zehlendorf Süd, Düppel und Dreilinden (Europarc)
- S-Bahn S1/S15 zw. Potsdamer Platz –Zehlendorf im 5 Minuten-Takt
- Expressvariante mit beschleunigter S15X Schöneberg –Zehlendorf (Halte in Schöneberg, Rathaus Steglitz, Lichterfelde West, Zehlendorf, Zehlendorf Süd, Düppel-Kleinmachnow, Dreilinden, Griebnitzsee und Babelsberg)
- Entfall der S85 im Abschnitt Potsdamer Platz - Zehlendorf

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- Entfall der RB21/RB22 im Abschnitt Berlin Stadtbahn - Griebnitzsee

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000  <b>(+16.500)</b>	83.900  <b>(+21.400)</b> <b>(+4.900)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200  <b>(+900)</b>	58.300  <b>(+20.000)</b> <b>(+19.100)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200  <b>(+17.300)</b>	83.300  <b>(+6.400)</b> <b>(-10.900)</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.300	-1.800
RB21/RB22	2.600	-400
S7	31.600	-7.300
RE7	10.200	-800
S15	15.200	+15.200
<b>Summe</b>	<b>83.900</b>	<b>+4.900</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.800	-1.400
RB21/RB22	2.600	-300
S1	14.900	-3.100
S7	32.200	-5.500
RE7	8.800	-600
<b>Summe</b>	<b>83.300</b>	<b>-10.900</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S1	33.100	-2.500
S15	25.200	+21.600
<b>Summe</b>	<b>58.300</b>	<b>+19.100</b>

**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+70.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+4.500 Fahrten



## Korridor SU12a - Mitfall 4a

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20-Minuten-Takt der verlängerten S15 bis Potsdam mit neuen Halten in Zehlendorf Süd, Düppel und Dreilinden (Europarc)
- S-Bahn S1/S15 zwischen Potsdamer Platz –Zehlendorf im 5 Minuten-Takt
- Expressvariante mit beschleunigter S15X Schöneberg –Zehlendorf (Halte in Schöneberg, Rathaus Steglitz, Lichterfelde West, Zehlendorf, Zehlendorf Süd, Düppel-Kleinmachnow, Dreilinden, Griebnitzsee und Babelsberg)
- Entfall der S85 im Abschnitt Potsdamer Platz – Zehlendorf
- S7 nur im 20-Min-Takt zwischen Wannsee und Potsdam

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- Entfall der RB21/RB22 im Abschnitt Berlin - Griebnitzsee

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	80.500 <b>(+18.000)</b> <b>(+1.500)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	62.900 <b>(+24.600)</b> <b>(+23.700)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	74.400 <b>(-2.500)</b> <b>(-19.800)</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	27.100	+1.000
RB21/RB22	0	-2.900
S7	20.600	-18.400
RE7	11.100	+100
S15	21.700	+21.700
<b>Summe</b>	<b>80.500</b>	<b>+1.500</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	27.400	+1.200
RB21/RB22	0	-2.900
S1	13.300	-4.600
S7	24.300	-13.400
RE7	9.400	-100
<b>Summe</b>	<b>74.400</b>	<b>-19.800</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S1	32.100	-3.500
S15	30.800	+27.200
<b>Summe</b>	<b>62.900</b>	<b>+23.700</b>

**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+20.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.900 Fahrten



## Korridor SU12a - Mitfall 4b

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20-Minuten-Takt der verlängerten S15 bis Potsdam mit neuen Halten in Zehlendorf Süd, Düppel und Dreilinden (Europarc)
- S-Bahn S1/S15 zwischen Potsdamer Platz –Zehlendorf im 10 Minuten-Takt
- Expressvariante mit beschleunigter S15X Schöneberg –Zehlendorf (Halte in Schöneberg, Rathaus Steglitz, Lichterfelde West, Zehlendorf, Zehlendorf Süd, Düppel-Kleinmachnow, Dreilinden, Griebnitzsee und Babelsberg)
- Entfall der S85 im Abschnitt Potsdamer Platz – Zehlendorf
- S7 nur im 20-Min-Takt zwischen Griebnitzsee und Potsdam

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- Entfall der RB21/RB22 im Abschnitt Berlin - Griebnitzsee

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	71.200 <b>(+8.700)</b> <b>(-7.800)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	61.700 <b>(+23.400)</b> <b>(+22.500)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	76.700 <b>(-200)</b> <b>(-17.500)</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	26.000	+/-0
RB21/RB22	0	-3.000
S7	24.900	-14.100
RE7	0	-11.000
S15	20.300	+20.300
<b>Summe</b>	<b>71.200</b>	<b>-7.800</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S1	32.200	-3.400
S15	29.500	+25.900
<b>Summe</b>	<b>61.700</b>	<b>+22.500</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolasee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	26.400	+200
RB21/RB22	0	-2.900
S1	13.500	-4.500
S7	27.600	-10.100
RE7	9.200	-200
<b>Summe</b>	<b>76.700</b>	<b>-17.500</b>

**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+32.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.900 Fahrten



## Korridor SU12a - Mitfall 5

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20-Minuten-Takt der verlängerten S15 bis Dreilinden (Europarc)
- Neue Halte der S15 in Zehlendorf Süd, Düppel und Dreilinden (Europarc)

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	79.200 <b>(+16.700)</b> <b>(+200)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	46.000 <b>(+7.700)</b> <b>(+6.800)</b>
Wannsee Nikolasee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	93.900 <b>(+17.000)</b> <b>(-300)</b>

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	25.800	<b>-300</b>
RB21/RB22	2.900	<b>-100</b>
S7	39.500	<b>+600</b>
RE7	11.000	<b>+/-0</b>
<b>Summe</b>	<b>79.200</b>	<b>+200</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S1	34.600	-1.000
S15	6.800	+3.200
S85	4.600	+4.600
<b>Summe</b>	<b>46.000</b>	<b>+6.800</b>

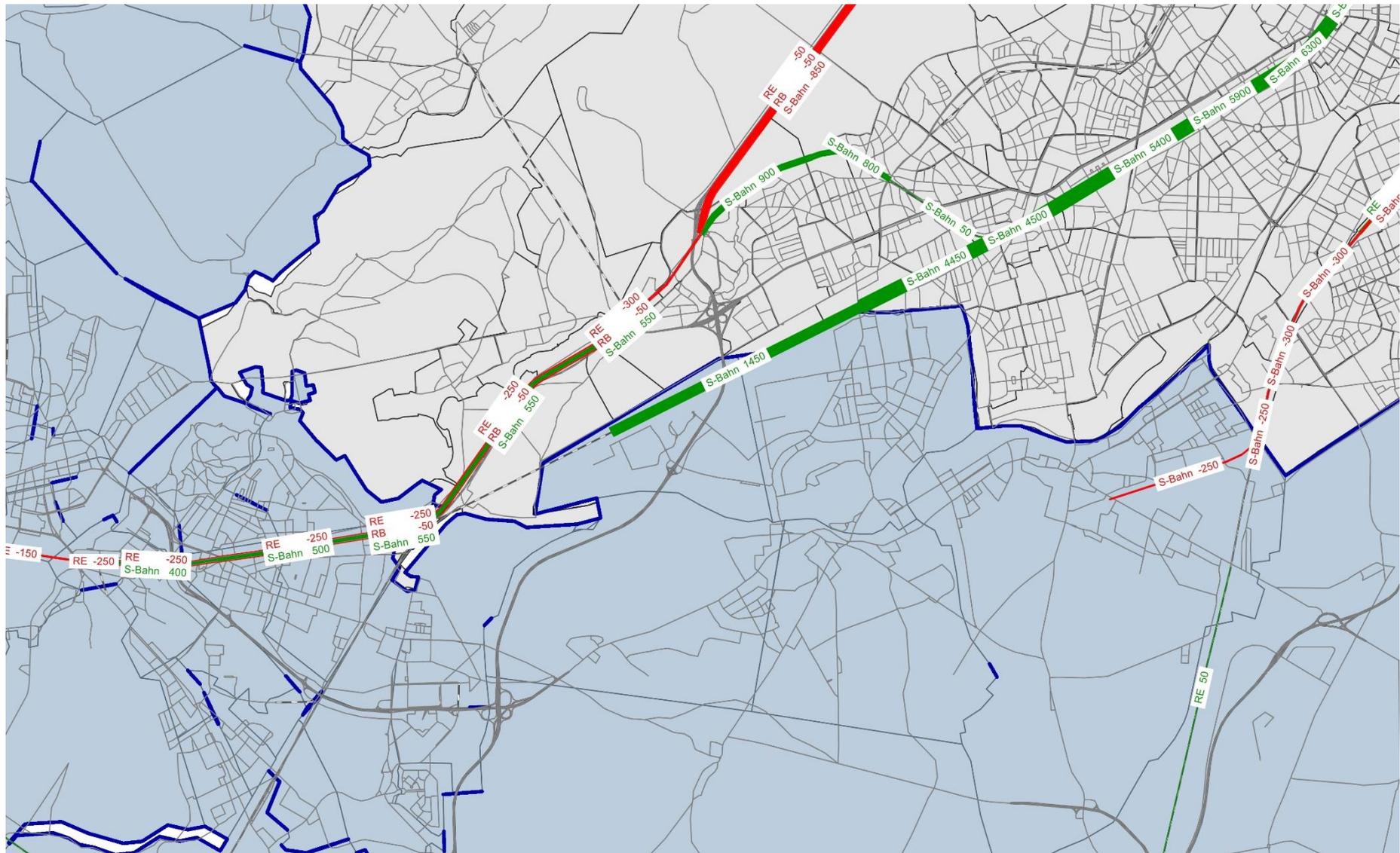
**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+47.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+5.300 Fahrten

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	26.200	+/-0
RB21/RB22	2.900	+/-0
S1	18.700	+800
S7	36.700	-1.000
RE7	9.400	-100
<b>Summe</b>	<b>93.900</b>	<b>-300</b>

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 5 (SU12a) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU12a - Mitfall 6

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20 Minuten-Takt der verlängerten S15 bis Stahnsdorf Friedhof
- Neue Halte der S15 in Zehlendorf Süd, Düppel, Europarc und Stahnsdorf Friedhof

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	79.100 <b>(+16.600)</b> <b>(+100)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	46.300 <b>(+8.000)</b> <b>(+7.100)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	77.200 <b>(+300)</b> <b>(-17.000)</b>

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	25.700	<b>-300</b>
RB21/RB22	2.900	<b>-100</b>
S7	39.500	<b>+500</b>
RE7	11.000	+/-0
<b>Summe</b>	<b>79.100</b>	<b>+100</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S1	34.600	-1.000
S15	7.100	+3.500
S85	4.600	+4.600
<b>Summe</b>	<b>46.300</b>	<b>+7.100</b>

**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+46.600 Pkm
Fahrgastfahrten	+5.300 Fahrten

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	9.400	-16.700
RB21/RB22	2.900	+/-0
S1	18.700	+700
S7	36.800	-900
RE7	9.400	-100
<b>Summe</b>	<b>77.200</b>	<b>-17.000</b>



## Korridor SU12a - Mitfall 7

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20-Minuten-Takt der verlängerten S15 bis Potsdam mit neuen Halten in Zehlendorf Süd, Düppel und Dreilinden (Europarc)
- S-Bahn S1/S15 zwischen Potsdamer Platz –Zehlendorf im 5 Minuten-Takt
- Expressvariante mit beschleunigter S15X Schöneberg –Zehlendorf (Halte in Schöneberg, Rathaus Steglitz, Lichterfelde West, Zehlendorf, Zehlendorf Süd, Düppel-Kleinmachnow, Dreilinden, Griebnitzsee und Babelsberg)
- Entfall der S85 im Abschnitt Potsdamer Platz – Zehlendorf
- Verlängerung der S25 von Teltow Stadt nach Wannsee im 20-Minuten-Takt
- Neue S-Bahnhalte S25: Iserstraße – Sputendorfer Str. – Stahnsdorf (Friedhof) – Dreilinden

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- Entfall der RB21/RB22 im Abschnitt Berlin - Griebnitzsee

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Griebnitzsee Wannsee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	62.500	79.000 <b>(+16.500)</b>	84.200 <b>(+21.700)</b> <b>(+5.200)</b>
Zehlendorf Sundgauer Str (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	38.300	39.200 <b>(+900)</b>	56.600 <b>(+18.300)</b> <b>(+17.400)</b>
Wannsee Nikolassee (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	76.900	94.200 <b>(+17.300)</b>	82.900 <b>(+6.000)</b> <b>(-11.300)</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Griebnitzsee Wannsee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.500	-1.500
RB21/RB22	2.600	-400
S7	31.600	-7.400
RE7	10.300	-700
S15	15.200	+15.200
<b>Summe</b>	<b>84.200</b>	<b>+5.200</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Wannsee Nikolassee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	24.800	-1.400
RB21/RB22	2.600	-300
S1	14.300	-3.700
S7	32.300	-5.400
RE7	8.900	-500
<b>Summe</b>	<b>82.900</b>	<b>-11.300</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Zehlendorf Sundgauer Str	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
S1	32.500	-3.100
S15	24.100	+20.500
<b>Summe</b>	<b>56.600</b>	<b>+17.400</b>

**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+75.500 Pkm
Fahrgastfahrten	+5.000 Fahrten



## Korridor SU13 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RB22 im 30-Minuten-Takt zwischen Potsdam-Golm und Flughafen BER

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Golm Saarmund	1.200	6.500	7.100
(Veränderung zu BF)		(+5.300)	(+5.900)
(Veränderung zu NF)			(+600)
Ludwigsfelde Flughafen BER	1.400	5.200	6.500
(Veränderung zu BF)		(+3.800)	(+5.100)
(Veränderung zu NF)			(+1.300)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Golm Saarmund	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB22	7.100	+600

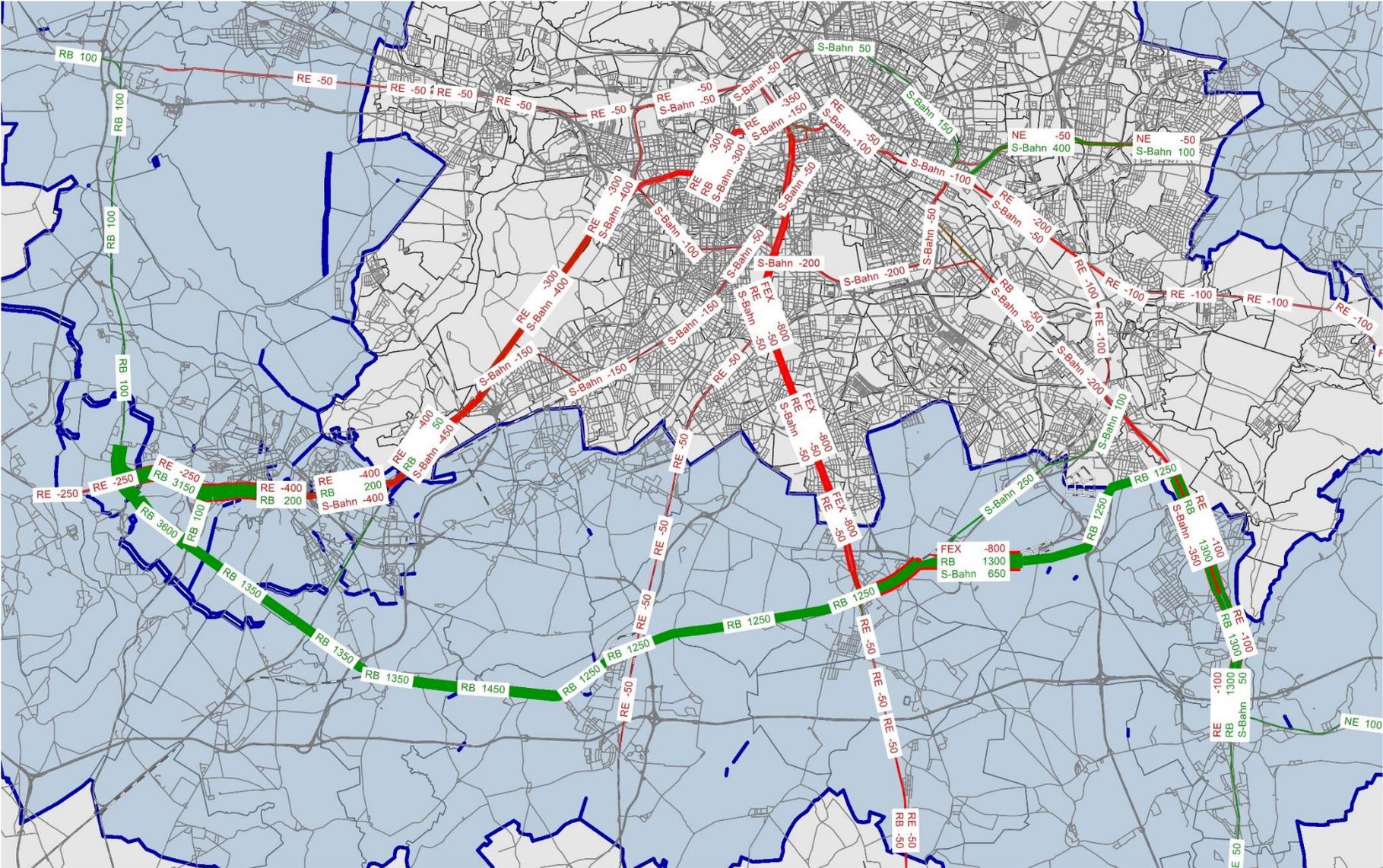
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ludwigsfelde Flughafen BER	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB22	6.500	+1.300

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+12.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+800 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (SU13) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU14 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- RB20 hält zusätzlich auch in Marquardt und Priort im 120-Min-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Golm Marquardt	1.800	2.300	2.400
(Veränderung zu BF)		(+500)	(+600)
(Veränderung zu NF)			(+100)

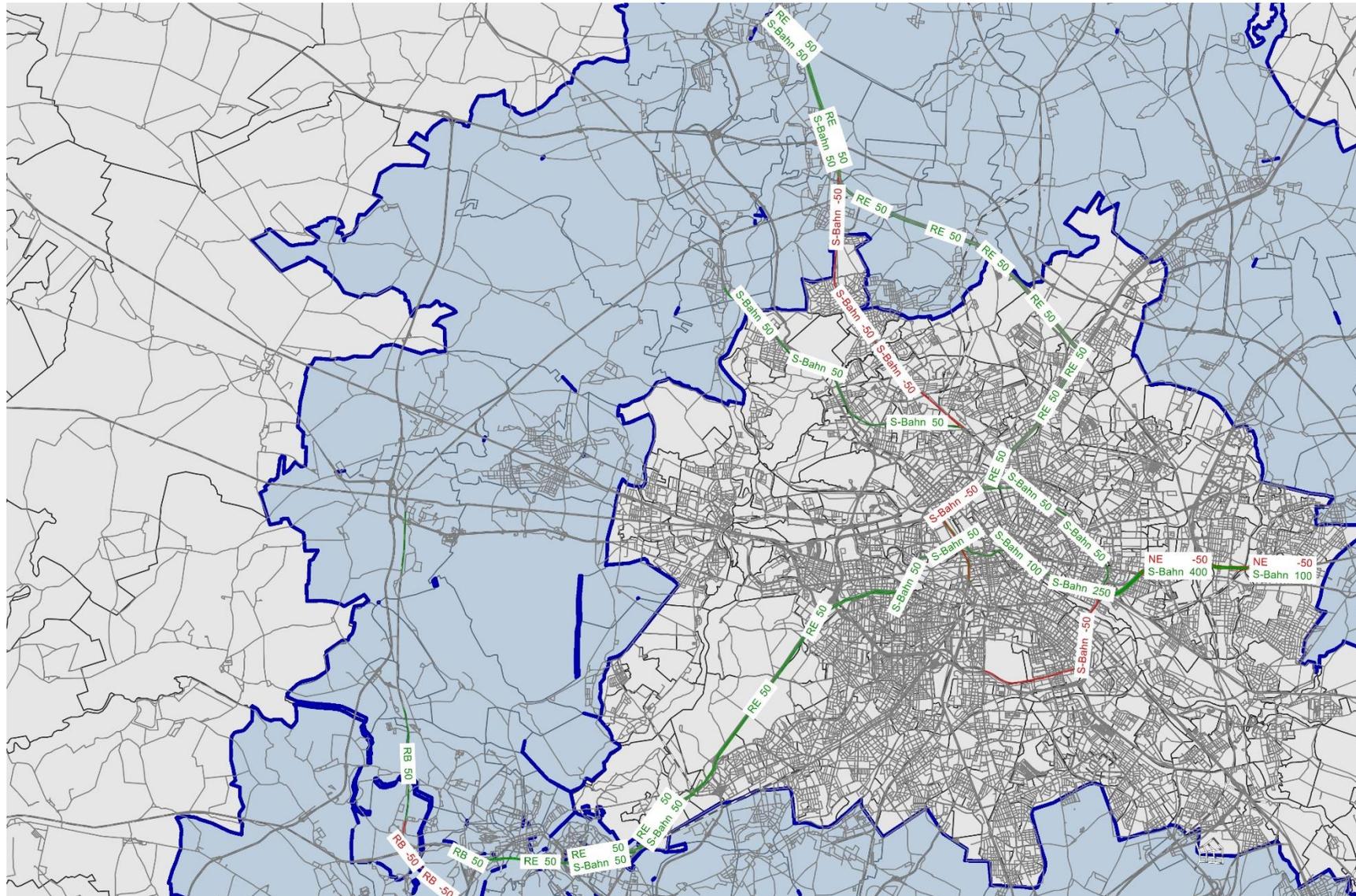
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Golm Marquardt	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB20	700	+100
RB21	1.700	+/-0
<b>Summe</b>	<b>2.400</b>	<b>+100</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+3.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+500 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (SU14) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU14 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RB20 im 60-Minuten-Takt mit Halten in Marquardt und Priort

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Golm Marquardt	1.800	2.300	2.700
(Veränderung zu BF)		(+500)	(+900)
(Veränderung zu NF)			(+400)
Hennigsdorf Hohen Neuendorf	600	1.200	1.700
(Veränderung zu BF)		(+600)	(+1.100)
(Veränderung zu NF)			(+500)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Golm Marquardt	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB20	1.200	+700
RB21	1.500	-300
<b>Summe</b>	<b>2.700</b>	<b>+400</b>

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Hennigsdorf Hohen Neuendorf	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB20	1.700	+500

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+7.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+700 Fahrten



## Korridor SU15 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- neue Linie auf dem Abschnitt Potsdam-Spandau als Ersatz für RB21 und RB13 mit zusätzlichem Halt Elstal Outlet-Center

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Golm Marquardt (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	1.800	2.300  (+500)	3.900  (+2.100) (+1.600)
Dallgow-Döberitz Staaken (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	6.600	8.100  (+1.500)	10.600  (+4.000) (+2.500)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Golm Marquardt	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB20	600	+/-0
RB21	3.300	+1.600
<b>Summe</b>	<b>3.900</b>	<b>+1.600</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Dallgow-Döberitz Staaken	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2/RE4	5.900	-900
RB13/RB20/RB21	4.700	+3.400
<b>Summe</b>	<b>10.600</b>	<b>+2.500</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+20.100 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.500 Fahrten



## Korridor SU17 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20 Minuten-Takt der S-Bahn bis Nauen
- Verlängerung der S3 in der HVZ bis Hackbuschstr.
- Im Berliner Abschnitt zwischen Spandau und Westkreuz als Express
- RE2 verkehrt weiterhin mit Halt in Falkensee
- Entfall aller RB-Linien auf dem Abschnitt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	18.800	22.900	27.200
(Veränderung zu BF)		(+4.100)	(+8.400)
(Veränderung zu NF)			(+4.300)

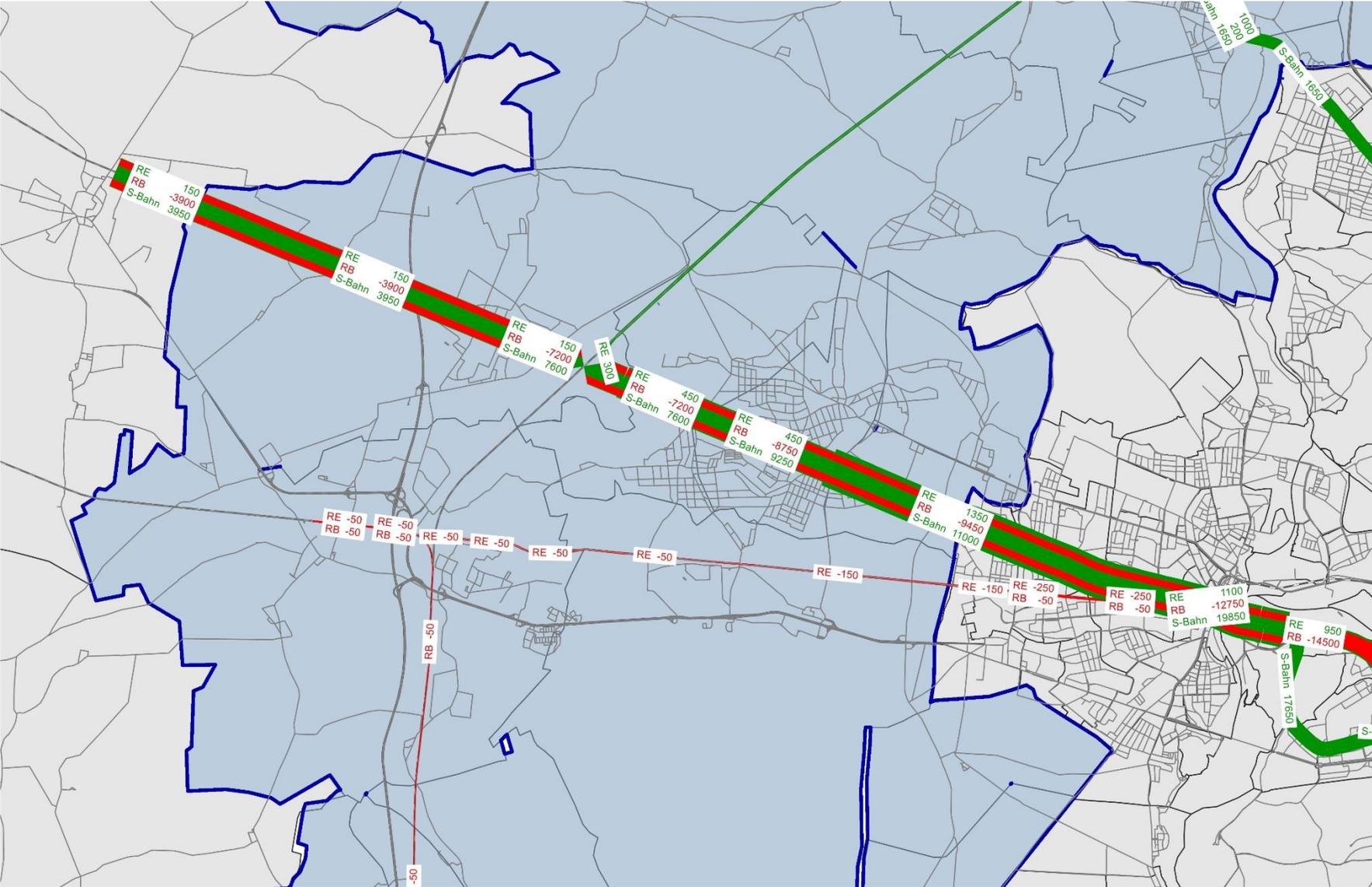
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	8.600	+800
RE6	3.300	+1.000
RB10/RB14/RB16/S5X	15.300	+2.500
<b>Summe</b>	<b>27.200</b>	<b>+4.300</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+69.500 Pkm
Fahrgastfahrten	+6.500 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (SU17) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU17 - Mitfall 1a

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20 Minuten-Takt der S-Bahn bis Nauen
- Verlängerung der S3 in der HVZ bis Hackbuschstr.
- Im Berliner Abschnitt zwischen Spandau und Westkreuz als Express
- RE2 verkehrt weiterhin mit Halt in Falkensee
- Zusammenlegung der Halte Seegefeld und Albrechtshof
- Entfall aller RB-Linien im Abschnitt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	18.800	22.900	26.900
(Veränderung zu BF)		(+4.100)	(+8.100)
(Veränderung zu NF)			(+4.000)

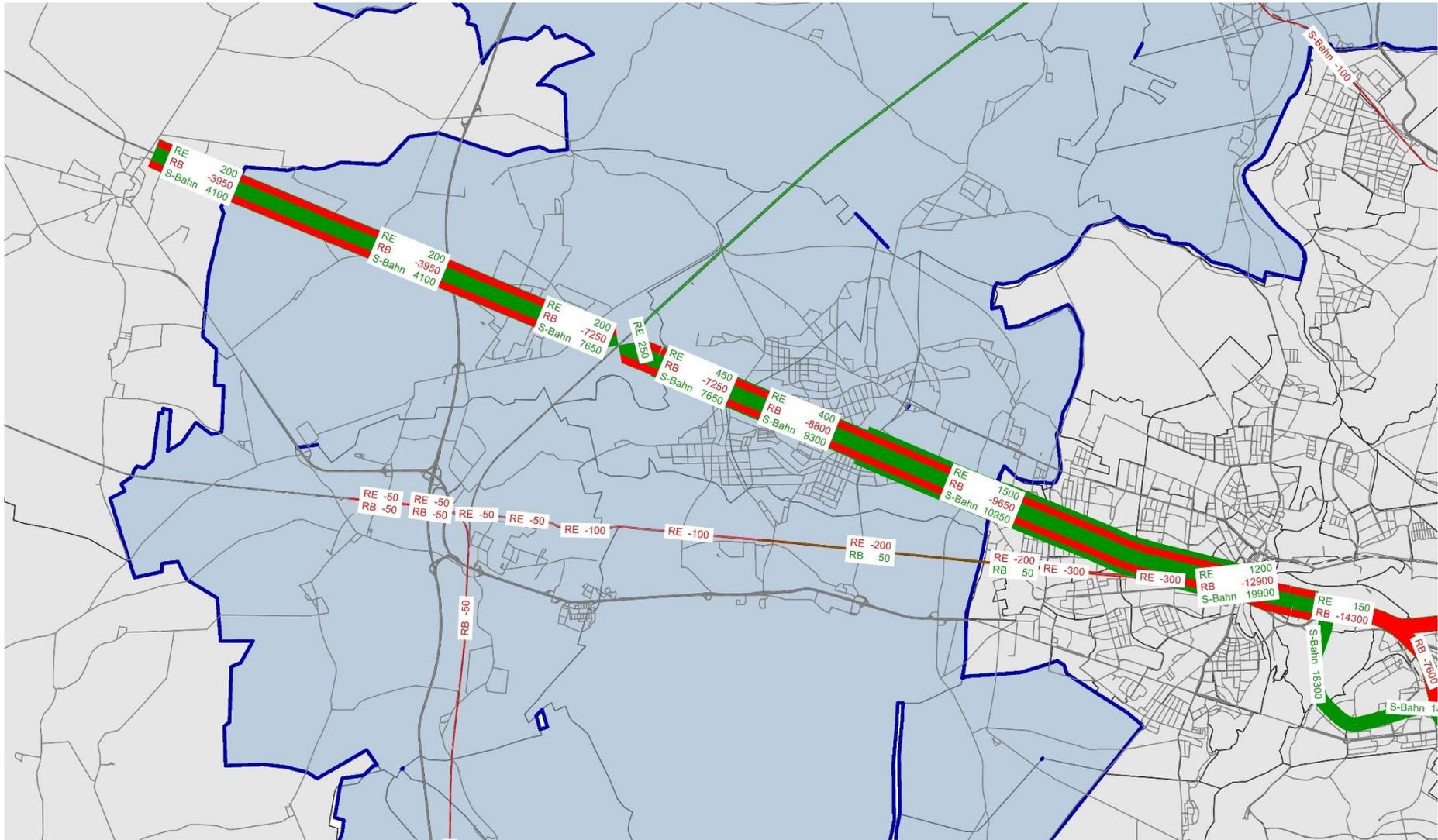
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	8.600	+800
RE6	3.300	+1.000
RB10/RB14/RB16/S5X	15.000	+2.200
<b>Summe</b>	<b>26.900</b>	<b>+4.000</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+55.900 Pkm
Fahrgastfahrten	+5.700 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1a (SU17) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU17 - Mitfall 1b

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- 20 Minuten-Takt der S-Bahn bis Nauen
- Im Berliner Abschnitt zwischen Spandau und Westkreuz als Express
- RE2 verkehrt weiterhin mit Halt in Falkensee
- Zusammenlegung der Halte Seegefeld und Albrechtshof
- Entfall aller RB-Linien im Abschnitt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	18.800	22.900	26.800
(Veränderung zu BF)		(+4.100)	(+8.000)
(Veränderung zu NF)			(+3.900)

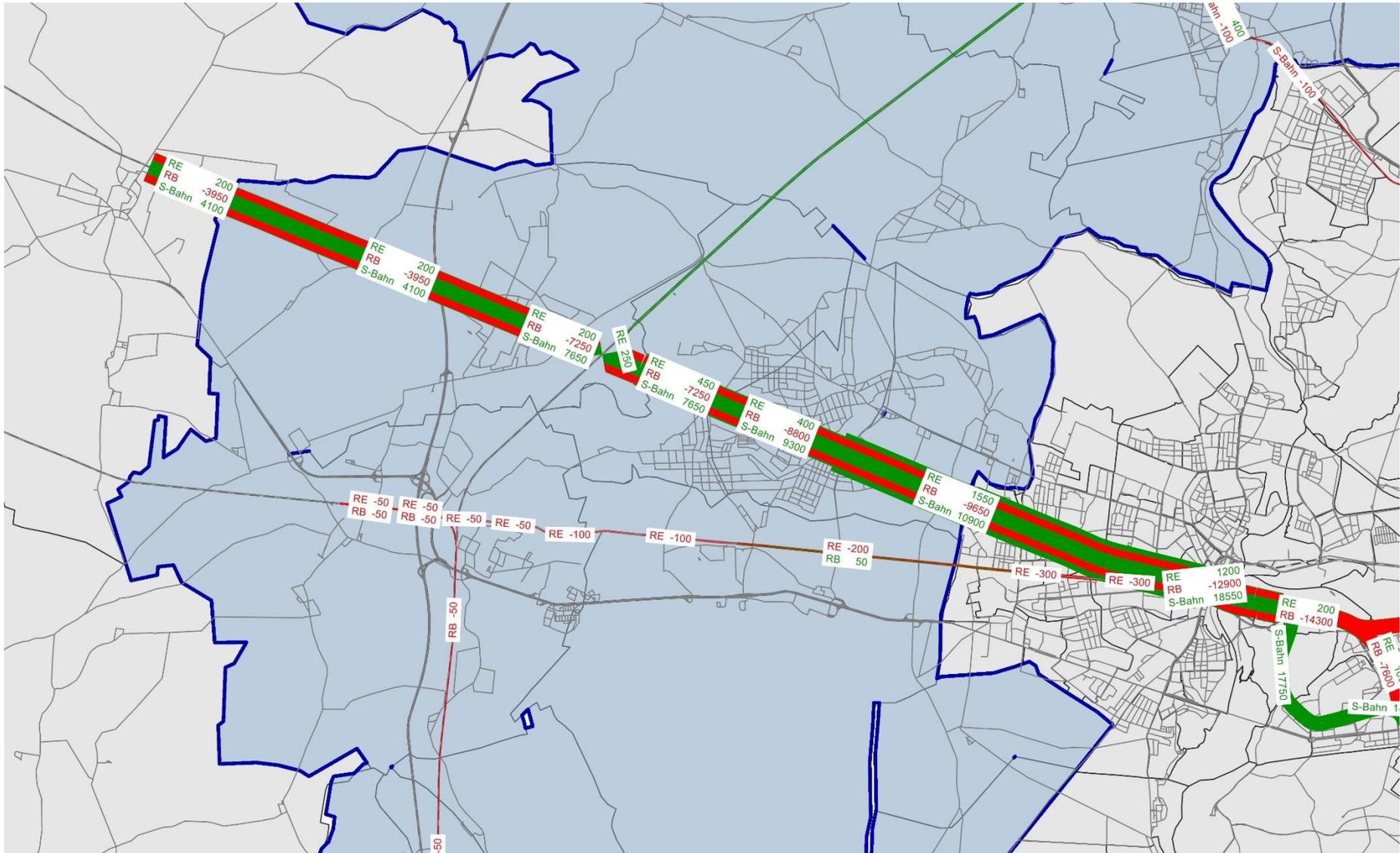
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	8.600	+800
RE6	3.300	+1.000
RB10/RB14/RB16/S5X	14.900	+2.100
<b>Summe</b>	<b>26.800</b>	<b>+3.900</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+52.700 Pkm
Fahrgastfahrten	+5.300 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1b (SU17) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU17 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- 20 Minuten-Takt der S-Bahn bis Finkenkrug
- Im Berliner Abschnitt zwischen Spandau und Westkreuz als Express
- RE2 und RB10 verkehren weiterhin
- RB10 ohne Halt in Albrechtshof und Seegefeld
- Zwischen Nauen und Falkensee verkehrt RB14 zur HVZ
- Zusammenlegung der Halte Seegefeld und Albrechtshof

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Albrechtshof Berliner Stadtgrenze (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	18.800	22.900 <b>(+4.100)</b>	24.700 <b>(+5.900)</b> <b>(+1.800)</b>

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	7.200	<b>-600</b>
RE6	2.400	<b>+100</b>
RB10/RB14/RB16/S5X	15.100	<b>+2.300</b>
<b>Summe</b>	<b>24.700</b>	<b>+1.800</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	<b>+23.500 Pkm</b>
Fahrgastfahrten	<b>+1.200 Fahrten</b>



## Korridor SU17 - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Zusätzliche Linie RB16 im Stundentakt Nauen –Berlin Hbf(tief)
- 3 RB-Züge je Stunde im Abschnitt Nauen – Spandau
- Keine neuen Halte auf Berliner Gebiet

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	18.800	22.900	26.600
(Veränderung zu BF)		(+4.100)	(+7.800)
(Veränderung zu NF)			(+3.700)

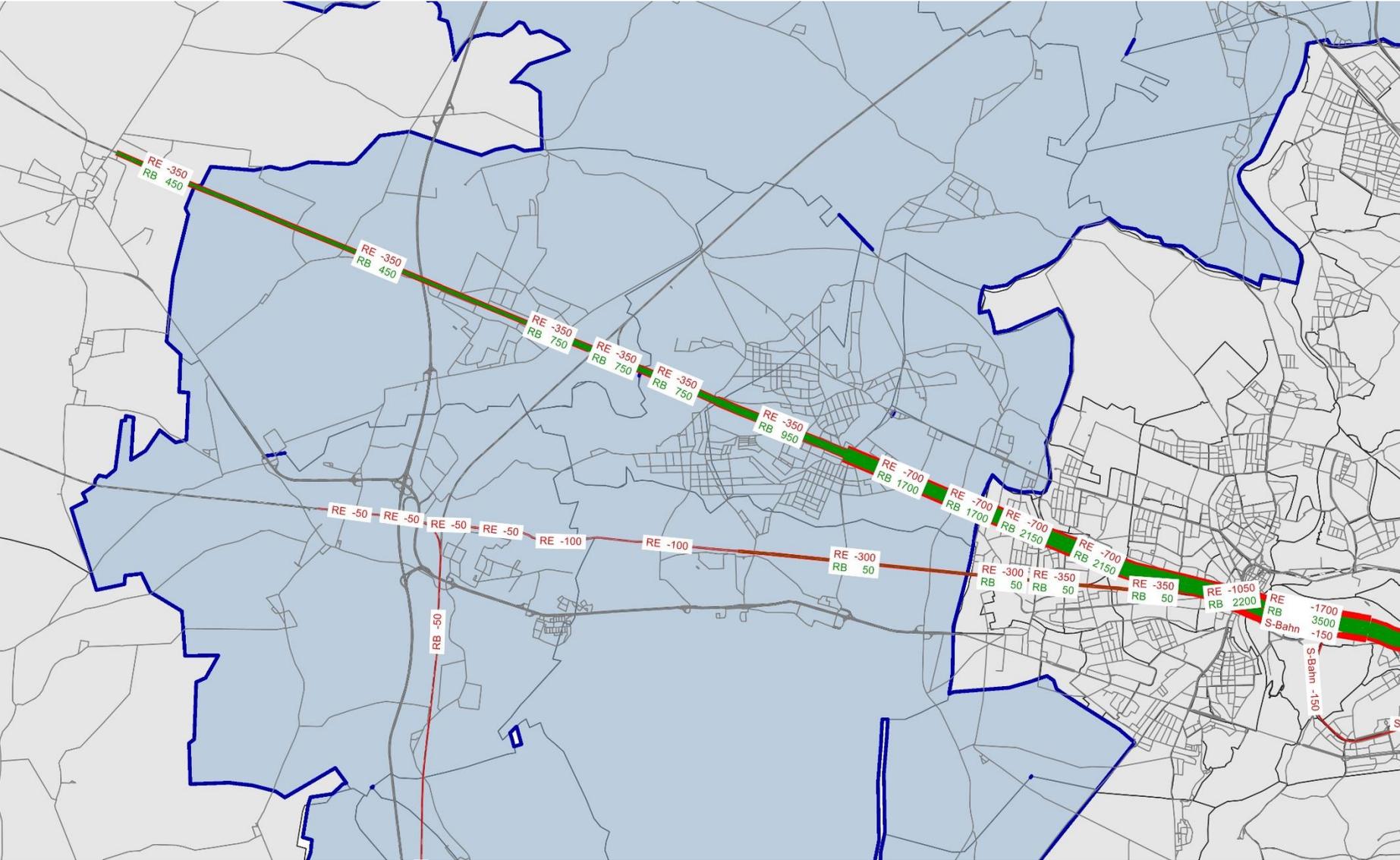
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Albrechtshof Berliner Stadtgrenze	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	8.200	+400
RE6	3.300	+1.000
RB10/RB14/RB16/S5X	15.100	+2.300
<b>Summe</b>	<b>26.600</b>	<b>+3.700</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+52.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+6.100 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 3 (SU17) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU18 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S25 bis Velten im 20 Minuten-Takt mit neuem Halt in Hennigsdorf Nord
- RB55 verkehrt nur noch zwischen Kremmen und Velten

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Hennigsdorf Velten	3.200	5.300	7.800
(Veränderung zu BF)		(+2.100)	(+4.600)
(Veränderung zu NF)			(+2.500)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Hennigsdorf Velten	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE6	2.400	-1.300
RB55	entfällt	-1.600
S25	5.400	+5.400
<b>Summe</b>	<b>7.800</b>	<b>+2.500</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+16.000 Pkm
Fahrgastfahrten	+200 Fahrten



## Korridor SU18 - Mitfall 1a

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S25 bis Velten im 20 Minuten-Takt mit neuem Halt in Hennigsdorf Nord

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Hennigsdorf Velten	3.200	5.300	7.900
(Veränderung zu BF)		(+2.100)	(+4.700)
(Veränderung zu NF)			(+2.600)

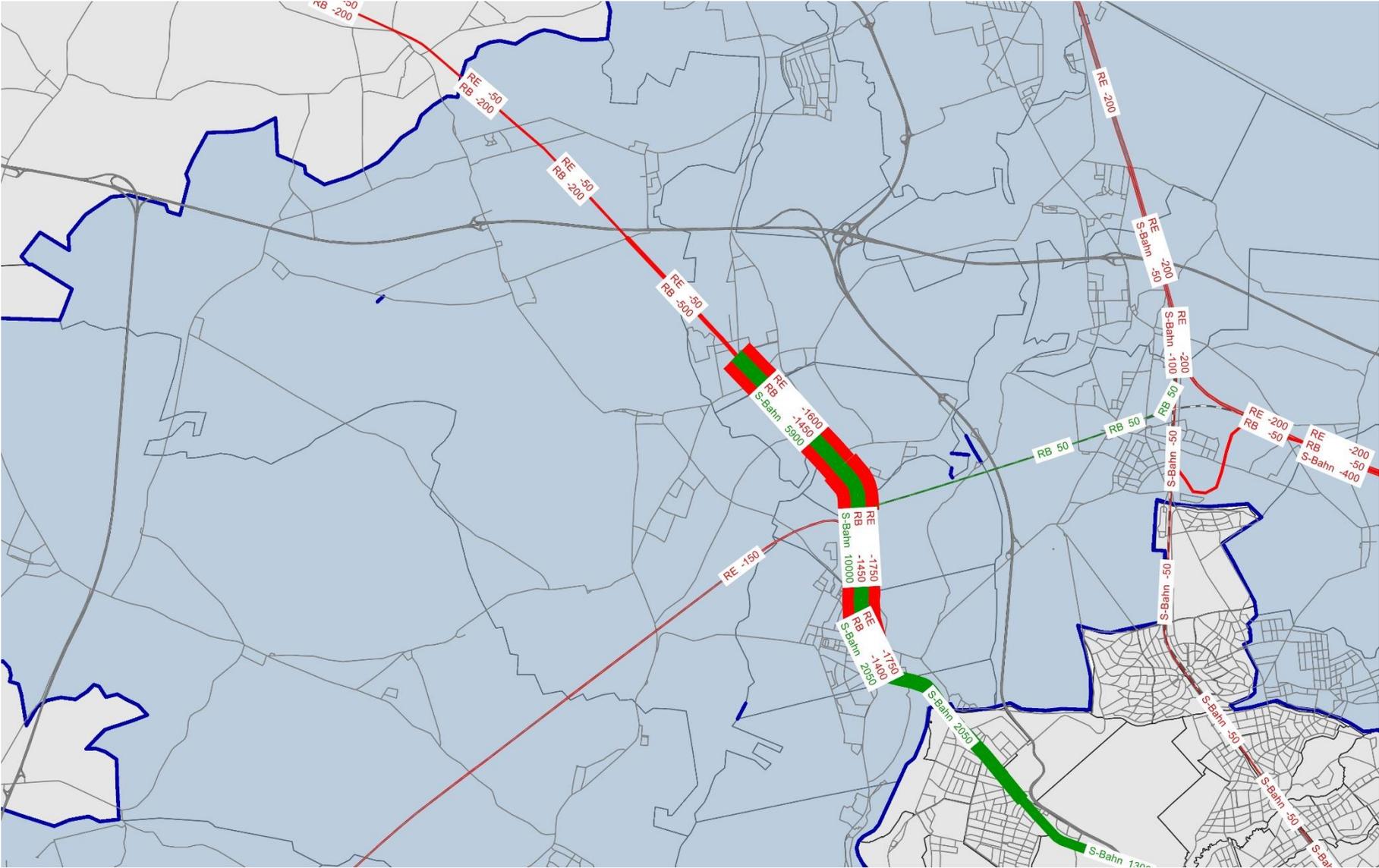
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Hennigsdorf Velten	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE6	2.300	-1.300
RB55	400	-1.300
S25	5.200	+5.200
<b>Summe</b>	<b>7.900</b>	<b>+2.600</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	-600 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.300 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1a (SU18) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU18 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- RE6 über Kremmener Bahn nach Berlin Gesundbrunnen mit neuem Halt in Berlin-Tegel
- Verlängerung der RB55 bis nach Berlin-Spandau

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- SU17

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Hennigsdorf Velten	3.200	5.300	6.200
(Veränderung zu BF)		(+2.100)	(+3.000)
(Veränderung zu NF)			(+900)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Hennigsdorf Velten	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE6	4.300	+600
RB55	1.900	+300
<b>Summe</b>	<b>6.200</b>	<b>+900</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+10.500 Pkm
Fahrgastfahrten	+300 Fahrten



## Korridor SU18 - Mitfall 2a

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RE6 über Kremmener Bahn nach Berlin Gesundbrunnen ohne Halt in Berlin-Tegel
- Verlängerung der RB55 bis nach Berlin-Spandau

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- SU17

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Hennigsdorf Velten	3.200	5.300	6.200
(Veränderung zu BF)		(+2.100)	(+3.000)
(Veränderung zu NF)			(+900)

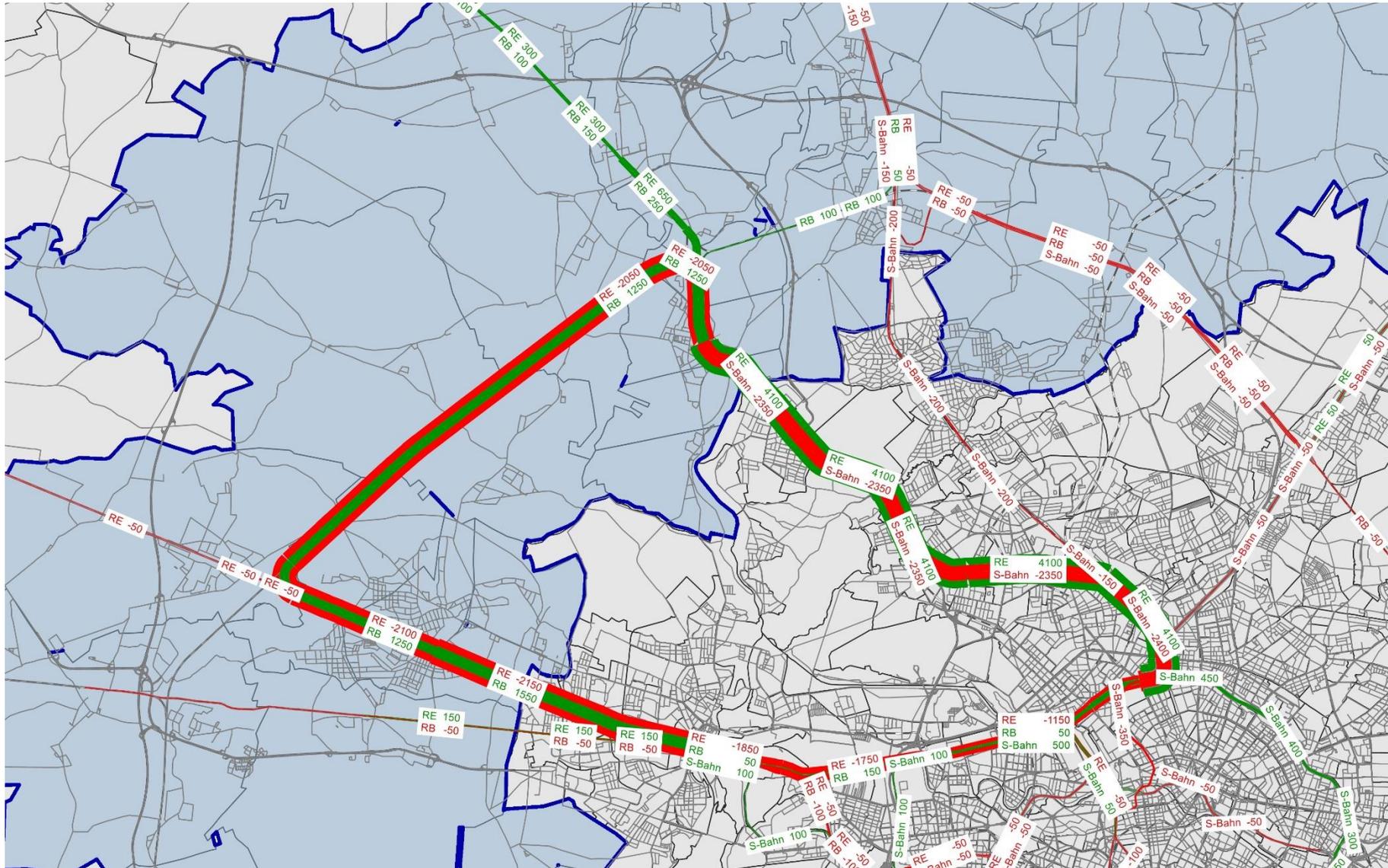
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Hennigsdorf Velten	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE6	4.300	+600
RB55	1.900	+300
<b>Summe</b>	<b>6.200</b>	<b>+900</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+10.400 Pkm
Fahrgastfahrten	+300 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 2a (SU18) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU18 - Mitfall 2b

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RE6 über Kremmener Bahn nach Berlin-Tegel
- Verlängerung der RB55 bis nach Berlin-Spandau

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- SU17

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Hennigsdorf Velten	3.200	5.300	5.400
(Veränderung zu BF)		(+2.100)	(+2.200)
(Veränderung zu NF)			(+100)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Hennigsdorf Velten	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE6	3.400	-300
RB55	2.000	+400
<b>Summe</b>	<b>5.400</b>	<b>+100</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	-2.800 Pkm
Fahrgastfahrten	+100 Fahrten



## Korridor SU18 - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S25 bis Velten im 20 Minuten-Takt mit neuem Halt in Hennigsdorf Nord
- RE6 über Kremmener Bahn nach Berlin Gesundbrunnen mit neuem Halt in Berlin-Tegel
- Verlängerung der RB55 bis nach Berlin-Spandau

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- SU17

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Hennigsdorf Velten	3.200	5.300	8.500
(Veränderung zu BF)		(+2.100)	(+1.300)
(Veränderung zu NF)			(+3.200)

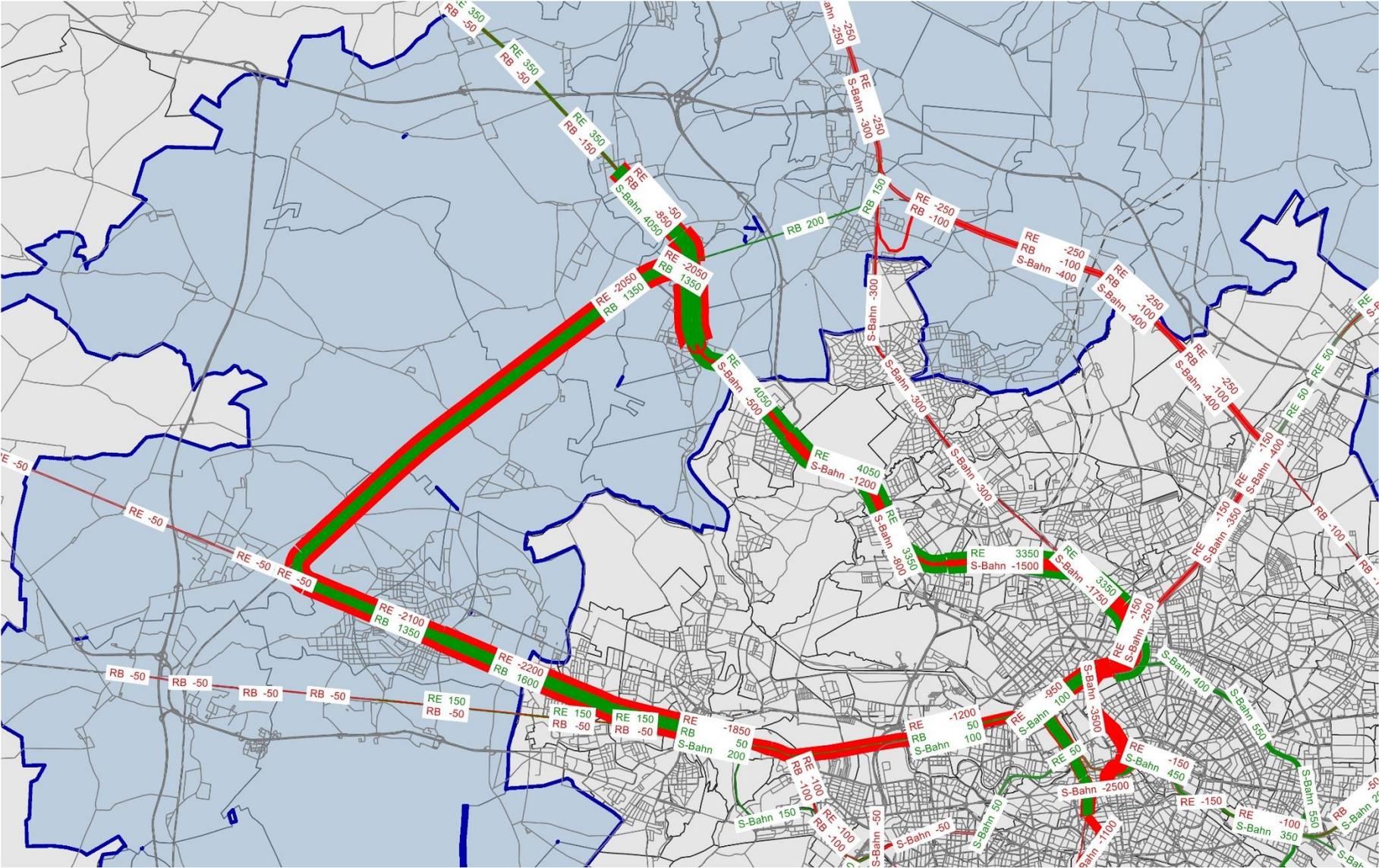
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Hennigsdorf Velten	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE6	3.700	+/-0
RB55	800	-800
S25	4.000	+4.000
<b>Summe</b>	<b>8.500</b>	<b>+3.200</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+25.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+400 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 3 (SU18) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor SU18 - Mitfall 4

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Verlängerung der S25 bis Velten; 20 Minuten-Takt mit neuem Halt in Hennigsdorf Nord
- RB55 verkehrt zwischen Kremmen und Berlin-Spandau (direkt von Velten über Falkensee nach Berlin-Spandau)
- RE6 über Kremmener Bahn nach Berlin Gesundbrunnen mit neuem Halt in Berlin-Tegel

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- SU17

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Hennigsdorf Velten	3.200	5.300	9.700
(Veränderung zu BF)		(+2.100)	(+6.500)
(Veränderung zu NF)			(+4.400)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Hennigsdorf Velten	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE6	4.600	+900
RB55	1.400	-200
S25	3.700	+3.700
<b>Summe</b>	<b>9.700</b>	<b>+4.400</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+13.900 Pkm
Fahrgastfahrten	-500 Fahrten



## Korridor A - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RB54 im 2h-Takt nach Rheinsberg als Flügelzug der RB12

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Oranienburg Sachsenhausen	7.400	8.700	8.800
(Veränderung zu BF)		(+1.300)	(+1.400)
(Veränderung zu NF)			(+100)

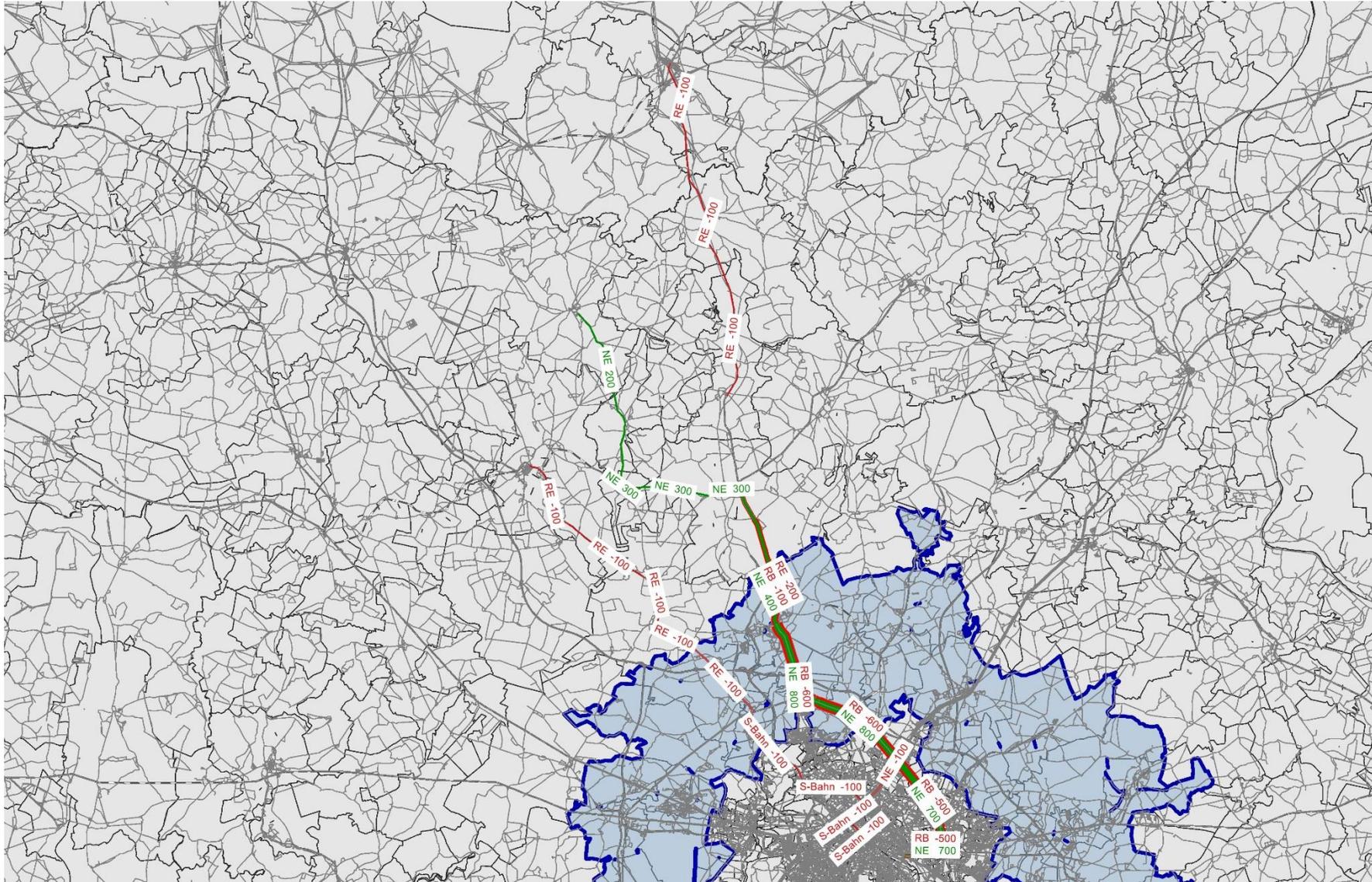
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Oranienburg Sachsenhausen	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5	6.100	-200
RB12	2.100	-200
RB54	500	+500
<b>Summe</b>	<b>8.700</b>	<b>+100</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+5.300 Pkm
Fahrgastfahrten	+500 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (Korridor A) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor B - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- RE3 verkehrt im 1h-Takt zwischen Berlin und Stralsund
- Neue RE-Linie im 2h-Takt auf dem Abschnitt Berlin - Szczecin
- Integration der IC-Linie zwischen Szczecin und Berlin
- RB-Linien Angermünde – Schwedt/Szczecin im 2h-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Eberswalde Britz	5.000	6.000	6.500
(Veränderung zu BF)		(+1.000)	(+1.500)
(Veränderung zu NF)			(+500)
Prenzlau Nechlin	1.100	1.500	1.900
(Veränderung zu BF)		(+400)	(+800)
(Veränderung zu NF)			(+400)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Eberswalde Britz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE3	3.600	-1.500
RB63	500	+100
IC26	1.300	+1.300
RB66	0	-500
RE8	1.100	+1.100
<b>Summe</b>	<b>6.500</b>	<b>+500</b>

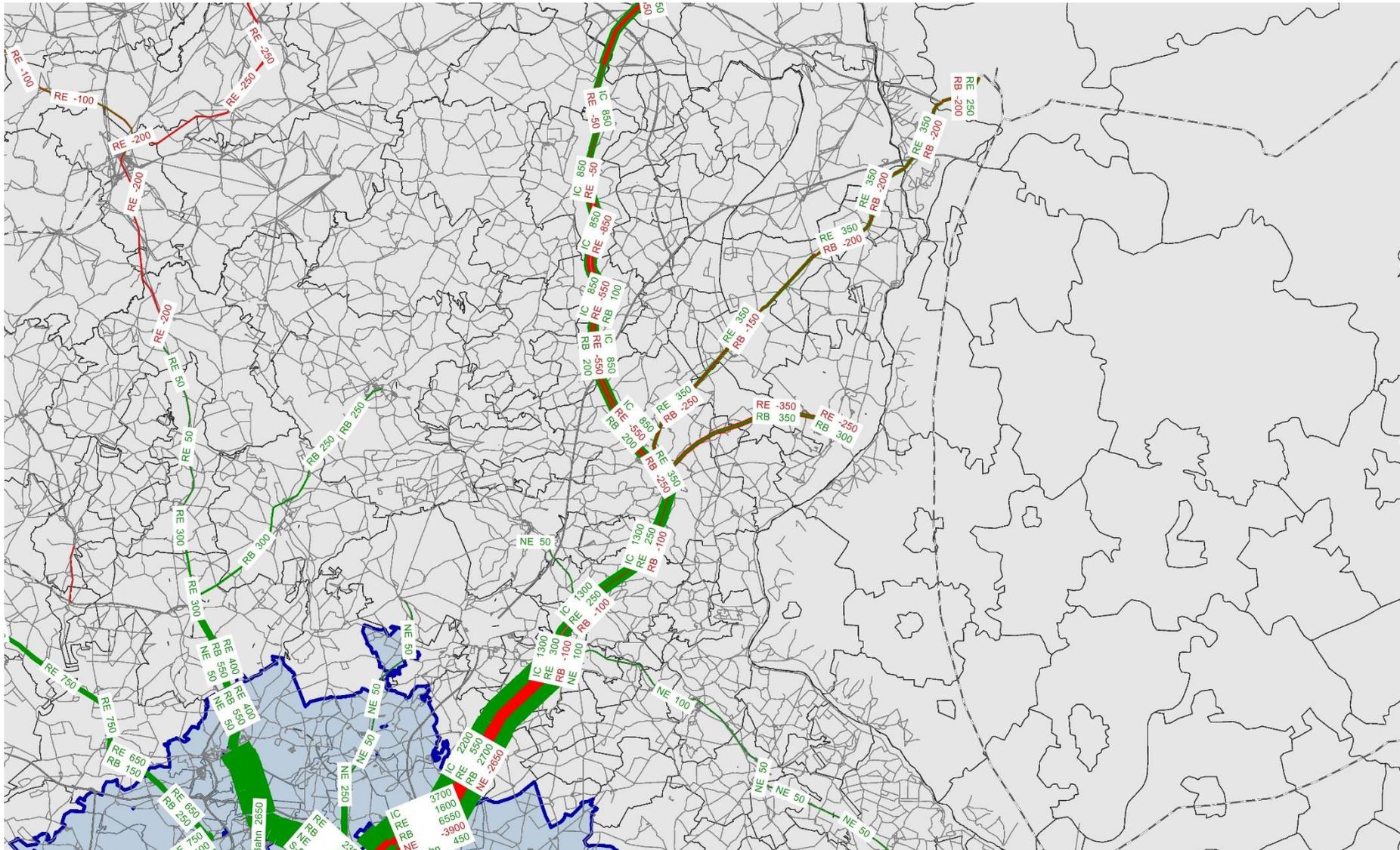
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Angermünde Pinnow	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE3	1.100	-400
IC36	800	+800
<b>Summe</b>	<b>1.900</b>	<b>+400</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+56.300 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.600 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (Korridor B) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor B - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Verdichtung der RB26 zwischen Berlin-Ostkreuz und Müncheberg zur HVZ im 30-Minuten-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Strausberg Herrensee	3.700	4.600	5.200
(Veränderung zu BF)		(+900)	(+1.500)
(Veränderung zu NF)			(+600)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Strausberg Herrensee	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB26	5.200	+600
<b>Summe</b>	<b>5.200</b>	<b>+600</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+23.200 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.300 Fahrten



## Korridor B - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2020 (NF):

- RB60 im 1h-Takt zwischen Eberswalde und Frankfurt (Oder),
- Veränderte Fahrzeiten

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Wriezen Neutrebbin	300	300	500
(Veränderung zu BF)		(+/-0)	(+200)
(Veränderung zu NF)			(+200)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Eberswalde Britz	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RB60	500	+200
<b>Summe</b>	<b>500</b>	<b>+200</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz: (in Kombination mit Korridor H –Mitfall 1)

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+302.100 Pkm
Fahrgastfahrten	+9.900 Fahrten



## Korridor C1/G1 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Zusätzliche stündliche Leistung zwischen Frankfurt – Berlin
- Halt nur an größeren Knotenbahnhöfen

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Erkner Fangschleuse	6.700	10.000	9.200
(Veränderung zu BF)		(+3.300)	(+2.500)
(Veränderung zu NF)			(-800)

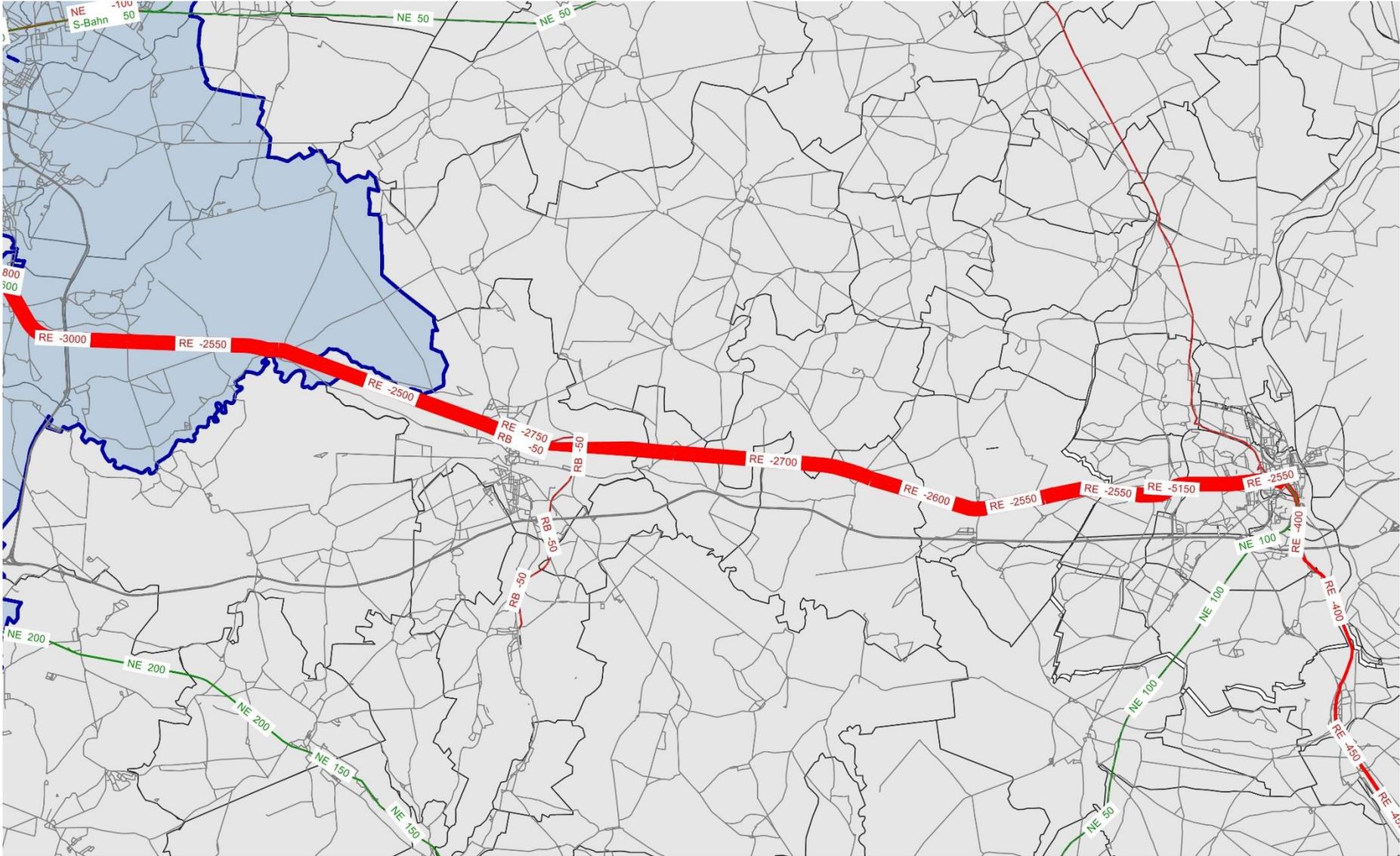
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Erkner Fangschleuse	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	7.200	-2.800
EC/RE21	2.000	+2000
<b>Summe</b>	<b>9.200</b>	<b>-800</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	-48.100 Pkm
Fahrgastfahrten	-500 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (Korridor C1/G1) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor C1/G1 - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Integration der neuen IC-Linie 56 Magdeburg – Berlin – Cottbus
- IC Linie 56 ohne Halt in Brand und Vetschau
- Zusätzliche beschleunigte RE-Linie Berlin – Flughafen BER – Cottbus im 1h-Takt mit allen Halten zwischen Lübbenau und Cottbus
- RE7 Berlin – Senftenberg im 1h-Takt mit allen Halten

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Kirchmöser Brandenburg	3.600	4.100	4.100
(Veränderung zu BF)		(+500)	(+500)
(Veränderung zu NF)			(+/-0)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Kirchmöser Brandenburg	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	2.100	-2.000
IC	2.000	+2.000
<b>Summe</b>	<b>4.100</b>	<b>+/-0</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+109.000 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.400 Fahrten



## Korridor D - Mitfall 3

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- zwischen Berlin und Cottbus fahren RE2 und IC56 jeweils im 2h-Takt
- zusätzliches RE-Angebot im 2h-Takt (HVZ 1h-Takt) zwischen Berlin und Cottbus im Wechsel mit RE2/IC56 zur Herstellung eines 1h-Takts (HVZ 30-Minuten-Takts)

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Königs Wusterhausen Zeesen	6.100	11.800	11.900
(Veränderung zu BF)		(+5.700)	(+5.800)
(Veränderung zu NF)			(+100)

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Königs Wusterhausen Zeesen	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	2.400	-4.800
IC56	2.300	+2.300
RE7	3.200	-1.400
RE20	4.000	+4.000
<b>Summe</b>	<b>11.900</b>	<b>+100</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+109.000 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.400 Fahrten

## Korridor E - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Beschleunigung der RE5 südlich Wünsdorf
- Zusätzliche RE5 im 2h-Takt zwischen Berlin und Finsterwalde
- zusätzliches IC-Angebot im 2h-Takt zwischen Berlin und Elsterwerda im Wechsel mit RE5 im 2h-Takt

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Wünsdorf-Waldstadt Neuhof	1.500	2.200	3.200
(Veränderung zu BF)		(+700)	(+1.700)
(Veränderung zu NF)			(+1.000)

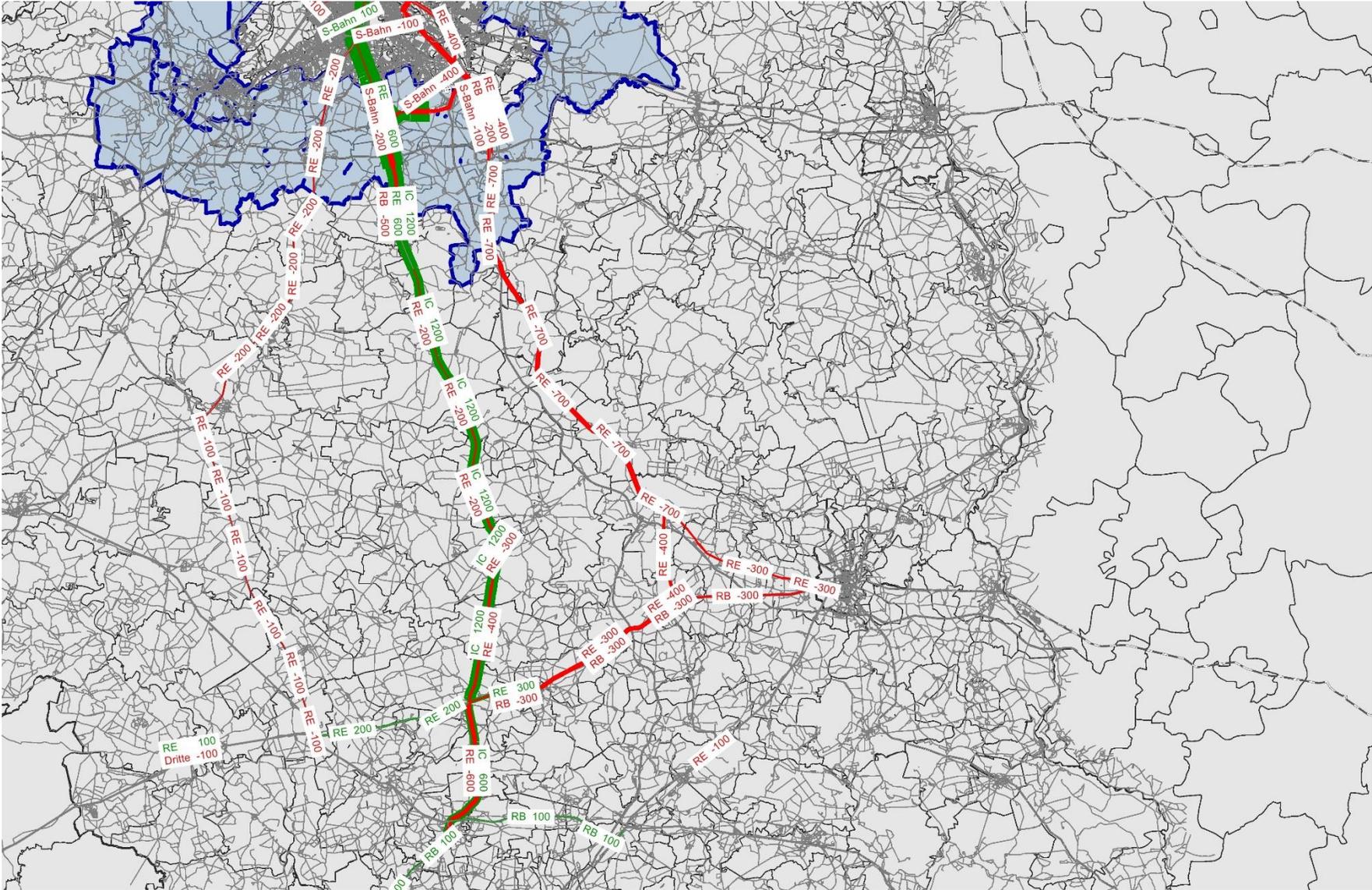
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Wünsdorf-Waldstadt Neuhof	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE5/RE3	2.000	-200
IC27	1.200	+1.200
<b>Summe</b>	<b>3.200</b>	<b>+1.000</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+14.000 Pkm
Fahrgastfahrten	+600 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (Korridor E) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor F - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 (NF):

- Verdichtung der RE4 zwischen Ludwigsfelde – Jüterbog zur Herstellung eines ganztägigen 30-Minuten-Takts

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Ludwigsfelde Thyrow	6.500	7.900	8.500
(Veränderung zu BF)		(+1.400)	(+2.000)
(Veränderung zu NF)			(+600)

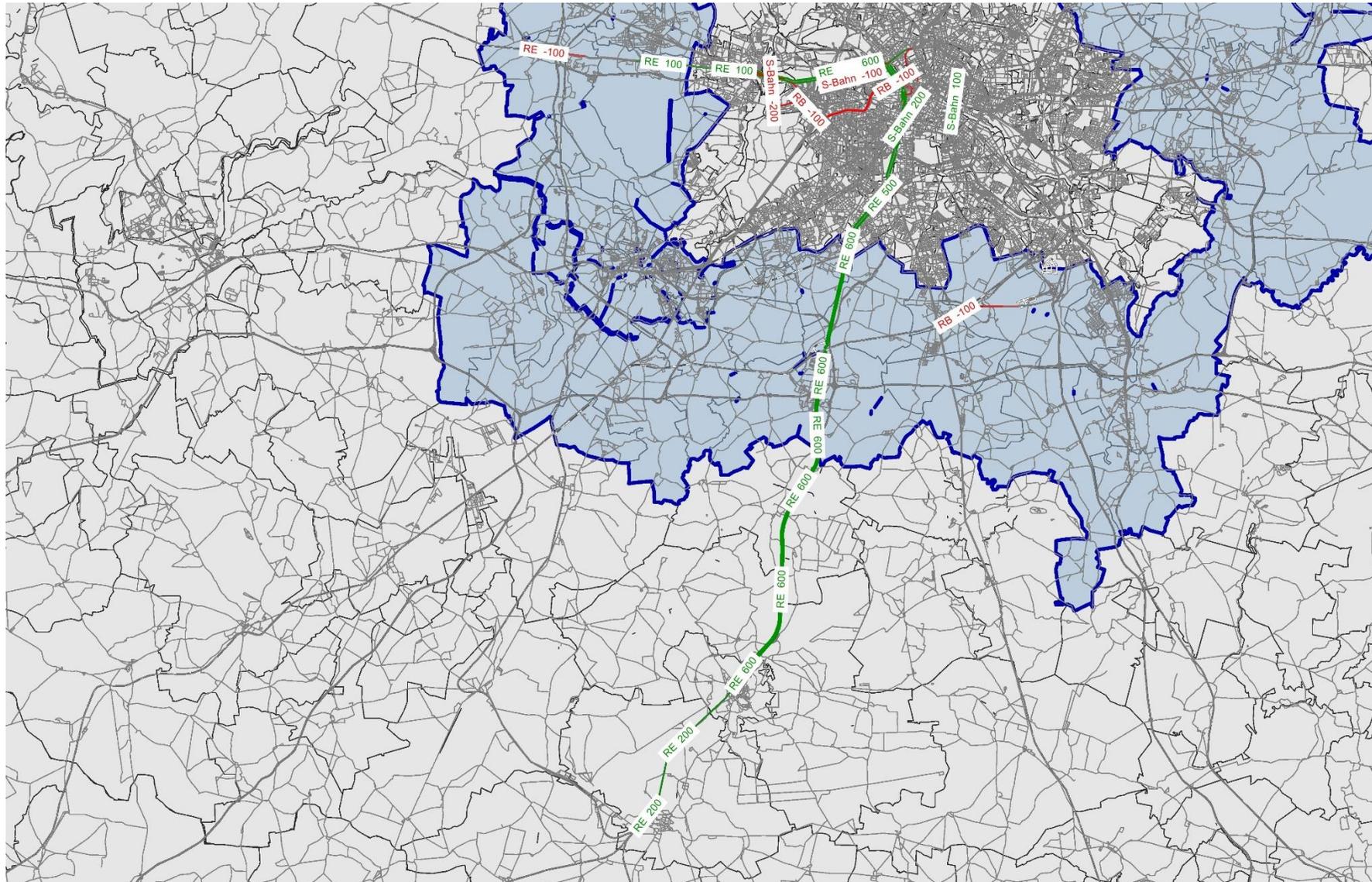
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Ludwigsfelde Thyrow	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE3/RE5	5.600	-900
RE4	2.900	+1.500
<b>Summe</b>	<b>8.500</b>	<b>+600</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+30.300 Pkm
Fahrgastfahrten	+1.000 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (Korridor F) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor F - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- RE7-Verdichter bis Bad Belzig
- zusätzliches Zugpaar als Express zwischen Berlin - Dessau

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Michendorf Seddin	4.900	5.900	6.200
(Veränderung zu BF)		(+1.000)	(+1.300)
(Veränderung zu NF)			(+300)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Michendorf Seddin	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE7	6.200	+300
<b>Summe</b>	<b>6.200</b>	<b>+300</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+16.800 Pkm
Fahrgastfahrten	+800 Fahrten



## Korridor G2-4 - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Elektrifizierung Rathenow – Stendal
- Verlängerung RE4 bis Stendal

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Rathenow Großwudicke	100	100	100
(Veränderung zu BF)		(+/-0)	(+/-0)
(Veränderung zu NF)			(+/-0)

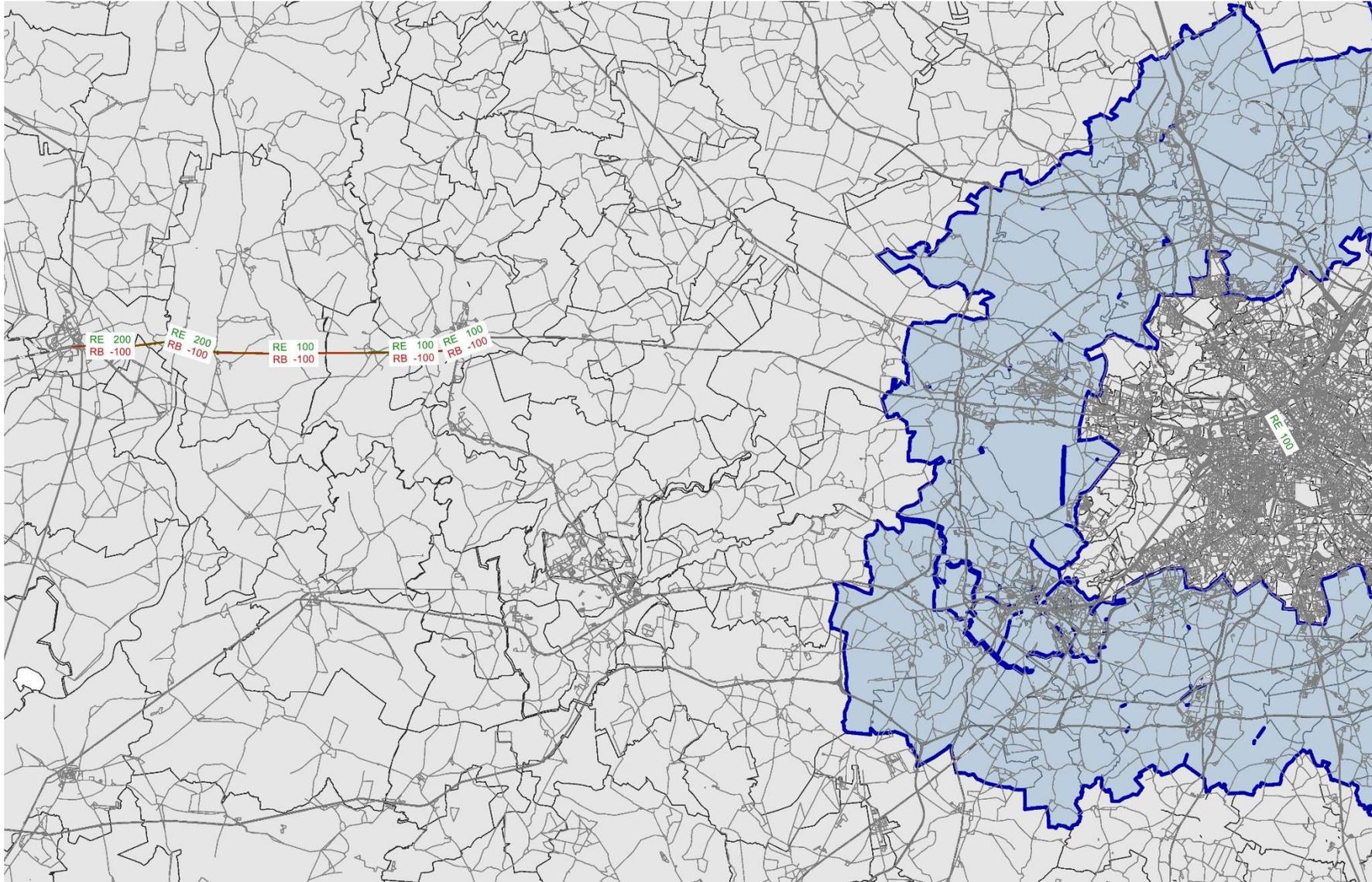
### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Rathenow Großwudicke	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE34/RE4/RB13ST	100	+/-0
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>+/-0</b>

### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+4.500 Pkm
Fahrgastfahrten	+500 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (Korridor G2-4) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor H - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognose Nullfall 2020 (NF):

- Verlängerung der RB14 über Nauen hinaus nach Neustadt (Dosse)
- RE2 mit Änderungen des Haltekonzepts

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Paulinenaue Nauen	3.900	4.500	4.200
(Veränderung zu BF)		(+600)	(+300)
(Veränderung zu NF)			(-300)
Neustadt (Dosse) Breddin	1.900	2.300	2.200
(Veränderung zu BF)		(+400)	(+300)
(Veränderung zu NF)			(-100)

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Paulinenaue Nauen	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2/RE21/RB14	4.200	-300
<b>Summe</b>	<b>4.200</b>	<b>-300</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Neustadt (Dosse) Breddin	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2/RE21	2.200	-100
<b>Summe</b>	<b>2.200</b>	<b>-100</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz: (in Kombination mit Korridor B – Mitfall 3)

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+302.100 Pkm
Fahrgastfahrten	+9.900 Fahrten



## Korridor H - Mitfall 2

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Verlängerung RB55 nach Neuruppin West in HVZ
- 30-min-Takt zwischen Henningsdorf – Neuruppin West
- Beschleunigung RE6 (ohne Halt Neuruppin Rheinsbger Tor – Kremmen)

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Kremmen Beetz-Sommerfeld	2.000	2.700	2.900
(Veränderung zu BF)		(+700)	(+900)
(Veränderung zu NF)			(+200)

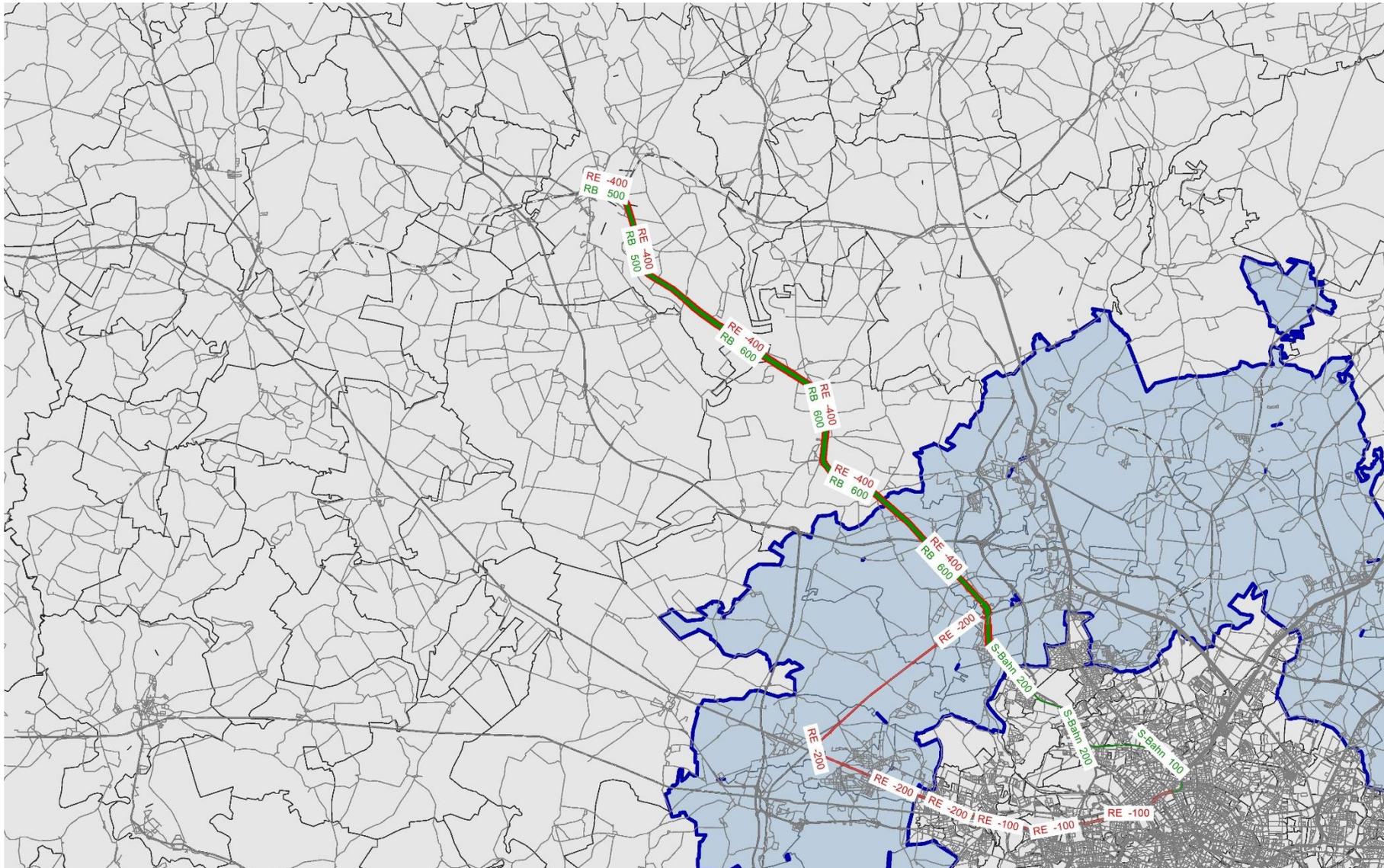
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Kremmen Beetz-Sommerfeld	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE6/RB55	2.900	+200
<b>Summe</b>	<b>2.900</b>	<b>+200</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+6.400 Pkm
Fahrgastfahrten	+200 Fahrten

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 2 (Korridor H) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Korridor I - Mitfall 1

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Beschleunigung Cottbus-Leipzig mit zwei Verbindungen je zwei Stunden
- Änderung Knoten/-Anschlusskonzept Falkenberg sowie Linienführung Ruhland-Falkenberg-Jüterbog

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Finsterwalde Doberlug-Kirchhain (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	1.900	2.200 <b>(+300)</b>	2.600 <b>(+700)</b> <b>(+400)</b>
Falkenberg Rehfeld (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	1.300	1.300 <b>(+/-0)</b>	1.500 <b>(+200)</b> <b>(+200)</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Finsterwalde Doberlug-Kirchhain	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE10	1.300	<b>-100</b>
RB43	1.200	<b>+500</b>
<b>Summe</b>	<b>2.600</b>	<b>+400</b>

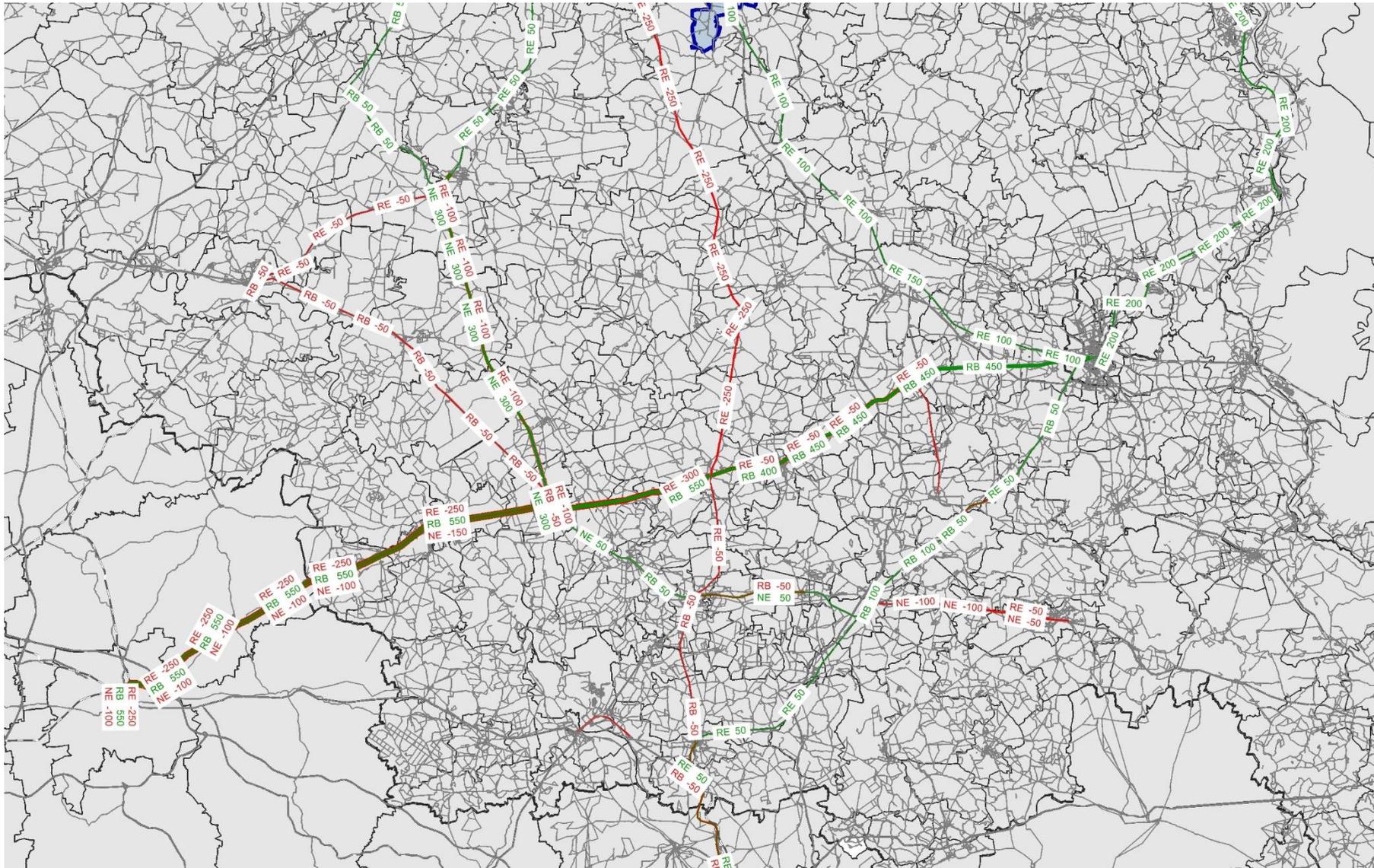
#### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Falkenberg Rehfeld	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE10	900	<b>-200</b>
S4	0	<b>-200</b>
RB82	600	<b>+600</b>
<b>Summe</b>	<b>1.500</b>	<b>+200</b>

#### Veränderung der Nachfrage im Netz:

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	<b>+31.800 Pkm</b>
Fahrgastfahrten	<b>+200 Fahrten</b>

**Differenz der Nachfrage des Mitfall 1 (Korridor I) gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## Kombinationsmitfall C+D+G

### Änderungen des Mitfalls (MF) gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (NF):

- Kombination aus Korridor D – Mitfall 3 + Korridor C1/G1 - Mitfall 1 + Korridor C1/G1 - Mitfall 2

### Auswirkungen auf das übrige Angebot:

- keine

### Berechnung der Nachfrageauswirkungen:

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt:

Querschnitt <i>Fahrten pro Tag</i>	BF 2013	NF 2030	MF 2030
Groß Kreuz Werder (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	11.600	14.300 <b>(+2.700)</b>	14.900 <b>(+3.300)</b> <b>(+600)</b>
Königs Wusterhausen Zeesen (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	6.100	11.800 <b>(+5.700)</b>	11.900 <b>(+5.800)</b> <b>(+100)</b>
Lübben Lübbenau (Veränderung zu BF) (Veränderung zu NF)	4.900	9.200 <b>(+4.300)</b>	9.700 <b>(+4.800)</b> <b>(+500)</b>

### Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:

Querschnitt: Groß Kreuz Werder	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahr- ten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE1	11.700	<b>-2.600</b>
IC56	3.200	<b>+3.200</b>
<b>Summe</b>	<b>14.900</b>	<b>+600</b>

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Lübben Lübbenau	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	2.300	-4.200
IC56	2.300	+2.300
RE7	1.900	-800
RE20	3.200	+3.200
<b>Summe</b>	<b>9.700</b>	<b>+500</b>

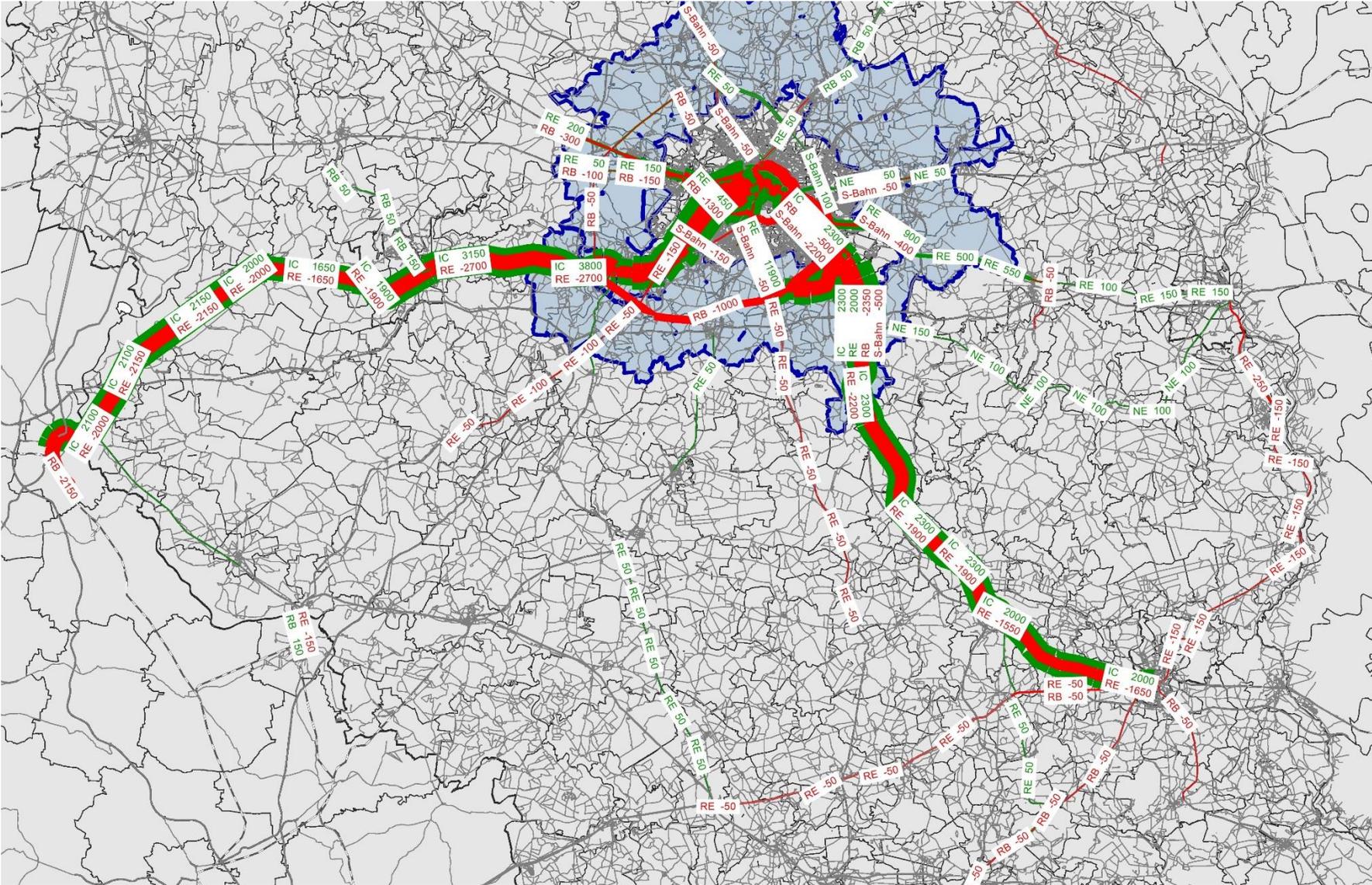
**Veränderung der Nachfrage im Netz:**

Gesamtnetz	Differenz ggü. Nullfall <i>pro Tag</i>
Personenkilometer	+109.000 Pkm
Fahrgastfahrten	+2.400 Fahrten

**Veränderung der Nachfrage im Querschnitt nach Linien:**

Querschnitt: Königs Wusterhausen Zeesen	Absolute Fahrten <i>Fahrten pro Tag</i>	Differenz der Fahrten ggü. Nullfall <i>Fahrten pro Tag</i>
RE2	2.400	-4.800
IC56	2.300	+2.300
RE7	3.200	-1.400
RE20	4.000	+4.000
<b>Summe</b>	<b>11.900</b>	<b>+100</b>

**Differenz der Nachfrage des Kombinationsmittel C+D+G gegenüber dem NF je Verkehrssystem pro Tag:**



## 4.4 üÖPNV

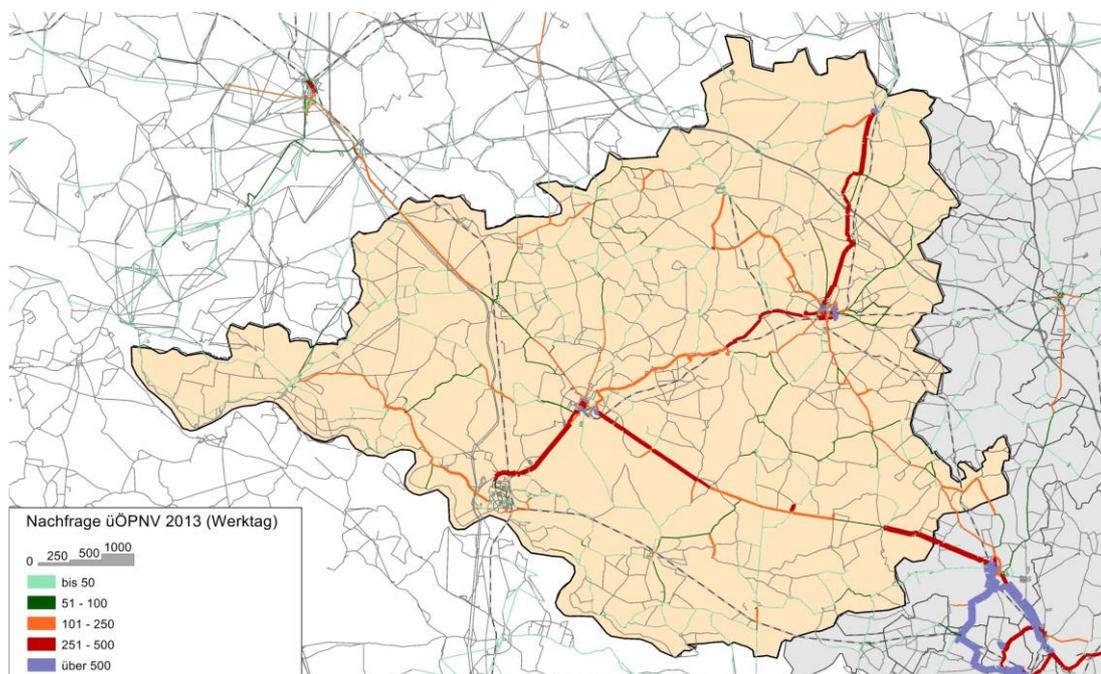
Zwar liegt im Projekt der Schwerpunkt auf dem SPNV, jedoch wird auch der üÖPNV mit Bus und Straßenbahn grundsätzlich mit betrachtet.

Zum einen sind im Verkehrsmodell angebotsseitig alle Linien des üÖPNV enthalten, mindestens auf dem Stand so wie vom VBB zu Projektbeginn übergeben. Für wichtige Zentren verbindende Linien und Zubringer zum SPNV erfolgte eine Aktualisierung auf den Fahrplanstand 2015. Dies stellte für das Gesamtgebiet eine umfangreiche Leistung dar.

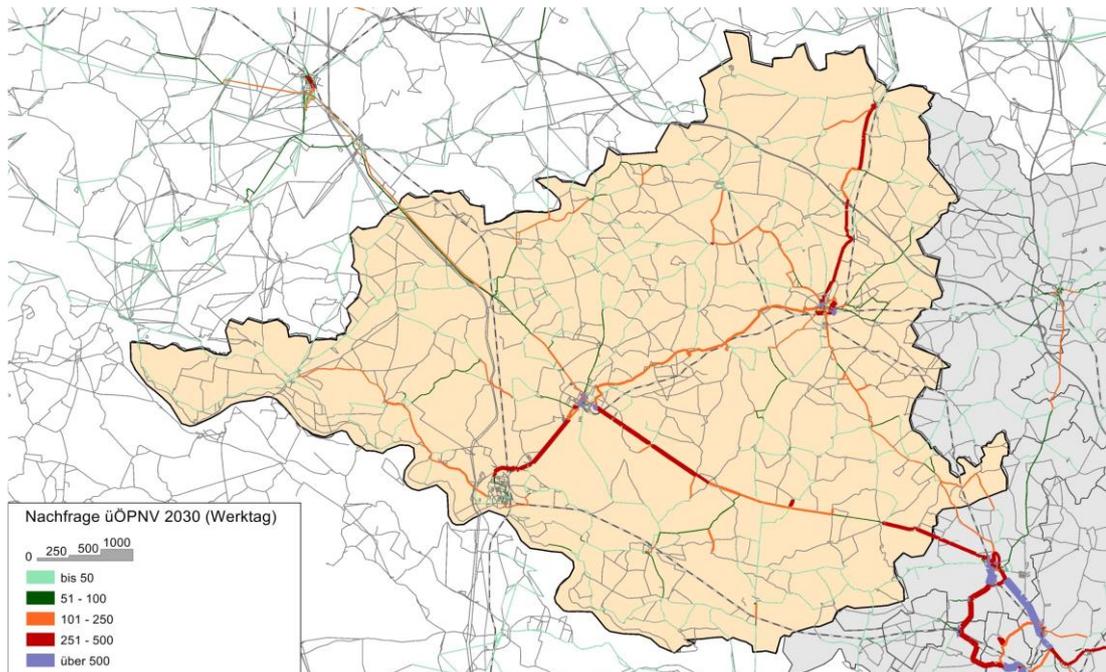
Zum anderen konnte anhand von beim VBB verfügbaren Zähldaten bzw. den veröffentlichten Nahverkehrsplänen der Landkreise eine nachfrageseitige Kalibrierung erfolgen. Da in den Nahverkehrsplänen teilweise nur Nachfrageklassen ausgewiesen sind, konnte die Kalibrierung auch nur bezogen auf die Nachfrageklasse erfolgen. Dennoch erscheint die hierdurch geschaffene Datengrundlage für wichtige Linien des üÖPNV ausreichend. Angebote des Schülerverkehrs wurden nachrichtlich übernommen, standen jedoch nicht im Fokus.

Ziel des Teilprojekts ist die Herausarbeitung von Nachfrageänderungen bis 2030 auf wichtigen Achsen durch die strukturellen Rahmenbedingungen einerseits und die Änderungen im SPNV andererseits. Durch die unscharfe Datenlage wurden nur relative Änderungen verarbeitet. Diese können dann später mit realen Zählwerten verrechnet werden.

Das nachfolgende Beispielergebnis für den Landkreis Prignitz zeigt die klassifizierte Nachfrage im üÖPNV für das Bezugsjahr und das Prognosejahr 2030.



**Abbildung 11: Nachfrage im üÖPNV Landkreis Prignitz 2013**



**Abbildung 12: Nachfrage im üÖPNV Landkreis Prignitz 2030**

Denkbar ist eine weitere Auswertung der Umsteiger SPNV/üÖPNV der Prognose-Null- und Mitfälle an ausgewählten Zugangsstellen. Daraus können Ableitungen für Angebotsanpassungen bei Zubringerlinien und P+R-Kapazitäten erfolgen.

## 5 Zusammenfassung und Ausblick

Durch die Ermittlung der Grundlagendaten und die Fortschreibung des Verkehrsmodells wurden die Voraussetzungen für die verkehrliche Bewertung von Maßnahmen im SPNV der kommenden Jahre geschaffen. Die erstmalige Erstellung eines länderübergreifenden Verkehrsmodells mit dieser Zielstellung und Detaillierung erforderte einen hohen Aufwand, um die verschiedenen Anforderungen sachgerecht umzusetzen. Die Integration neuester Struktur- und Verkehrsdaten in Analyse und Prognose ermöglicht eine solide Basis für Maßnahmenbewertungen im SPNV.

Bereits die Entwicklungen in den Prognose-Nullfällen 2020 und 2030 (Situation mit absehbaren bzw. ohnehin geplanten Angebotsveränderungen) zeigen Handlungsbedarfe auf.

In über 80 Mitfällen wurden unterschiedlichste Angebotsmaßnahmen zusätzlich zu den Prognose-Nullfällen unterstellt. Dies umfasste u. a. Taktverdichtungen, veränderte Linienführungen, zusätzliche Halte und Umsteigemöglichkeiten sowie Neubaustrecken der S-Bahn. Es konnte gezeigt werden, dass Fahrgastzuwächse erzielbar wären oder die ohnehin absehbare steigende Nachfrage durch zusätzliche Kapazitäten berücksichtigt würde.

Die Ergebnisse wurden im Projektverlauf umfassend diskutiert und durch die Projektpartner begleitet. Sie fanden und finden Eingang in die Planungen der Aufgabenträger, so z.B. in den Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg 2018 -2022 bzw. künftige Ausschreibungen im SPNV.

Die Grundlagen sowie das Verkehrsmodell ermöglichen durch die Berechnung weiterer Mitfälle auch künftig Aussagen zu denkbaren Angebotsänderungen. Ebenso kann die Datenbasis auf künftige angepasste Bevölkerungsprognosen, Pendlerentwicklungen und Modal Split-Ansätze aktualisiert und auch um neue Prognosehorizonte ergänzt werden.

## 6 Quellenverzeichnis

### Arbeitsplätze

Nr	Daten	Quellen
	<i>Bestand</i>	
1	Statistik sozialversicherungspflichtig Beschäftigten	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam, 2014
2	Ausführungen zu Regionalen Wachstumskernen	<a href="http://www.stk.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138294.de">http://www.stk.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138294.de</a>
	<i>Prognose</i>	
3	Einfache Trendfortschreibung (gleitender Durchschnitt) der Statistik für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	SPV Spreeplan Verkehr GmbH
4	Trend aus Berichten zu RKWs	<a href="http://www.stk.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138294.de">http://www.stk.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138294.de</a>
5	Arbeitsplatzentwicklung BER	SPV Spreeplan Verkehr GmbH

### Bevölkerung

Nr	Daten	Quellen
	<i>Bestand</i>	
6	Brandenburg – Gemeindeebene	Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
7	Berlin – Bezirksebene	Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
8	Sachsen – Landkreisebene	Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
9	Sachsen Anhalt – Landkreisebene	Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
10	Mecklenburg Vorpommern - Landkreisebene	Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
11	Polen (insgesamt und für relevante Kreise)	Polnisches Hauptamt für Statistik
	<i>Prognose</i>	
12	Brandenburg – Ämterebene	Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030, Landesamt für Bauen und Verkehr, 2015

13	Berlin – Bezirksebene	Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015-2030, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2016; (mittlere Variante; Teilwerte für Prognoseräume)
14	Sachsen – Landkreisebene	2020 bis 2025 - 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2025, 2026 bis 2030 - Modellrechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030 (Variante 1)
15	Sachsen-Anhalt – Landkreisebene	Einfache Trendfortschreibung durch SPV Spreeplan Verkehr GmbH
16	Mecklenburg-Vorpommern – Landkreisebene	Aktualisierte 4. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, 2012
17	Polen (insgesamt und für relevante Kreise)	Polnisches Hauptamt für Statistik

### Demographie

Nr	Daten	Quellen
	<i>Bestand</i>	
18	Brandenburg – Ämterebene	Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
19	Berlin – Bezirksebene	Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
	<i>Prognose</i>	
20	Brandenburg – Ämterebene	Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030, Landesamt für Bauen und Verkehr, 2015
21	Berlin – Bezirksebene	Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2011-2030, Basis Einwohnerregister, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2012 (oberer Variante)

### Einzelhandel

Nr	Daten	Quellen
22	Brandenburg	Verkaufsfläche in qm und Verkaufsfläche je Einwohner für Brandenburg, Einzelhandelserfassung Brandenburg 2010 / 2011, Stadt + Handel Dipl.-Ing.e Beckmann und Föhler GbR, 2011

### Freizeit

Nr	Daten	Quellen
23	Auswertungen von dwif-Consulting GmbH (2014) hinsichtlich touristischer Ziele in Brandenburg und deren Anbindung an den ÖV	Mobilitätsverhalten der Berliner Bevölkerung im Freizeit- und Urlaubsverkehr im Land Brandenburg, dwif-Consulting GmbH, 2014

### Pendler

Nr	Daten	Quellen
	<i>Bestand</i>	
24	Pendlerstatistiken unterschieden nach Ein- und Auspendlern für Berlin und Brandenburg (2013)	Beschäftigungsstatistik, Agentur für Arbeit, 2014
25	Polen	Potenzialermittlung und Fahrzeugkonzept für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem VBB und Polen; VBB/ETC; 2012 Eisenbahnverbindung Berlin – Stettin Potenzialprognose, ETC; 2014
	<i>Prognose</i>	
26	Berlin und Brandenburg	Einfache Trendfortschreibung der Pendlerwerte mit Hilfe der Methode des Gleitenden Durchschnitts durchgeführt von SPV Spreeplan Verkehr GmbH

### Ausbildung

Nr	Daten	Quellen
27	Standorte der Hochschulen und Anzahl Studierender (Berlin und Brandenburg) und weiterführenden Schulen für Brandenburg (Stand 2013)	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam, 2014  Ministerium für Bildung, Jugend und Sport, 2013

### Verkehrsmittelwahl

Nr	Daten	Quellen
	<i>Bestand</i>	
28	Brandenburg	Mobilität in Brandenburg und Berlin Integrierte Auswertung MiD und SrV 2008; Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und TU Dresden Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 2010
29	Berlin	
	<i>Prognose</i>	
30	Brandenburg	Eigene Fortschreibung auf Basis der SRV-Analysen und -entwicklung
31	Berlin	

**Fluggäste**

Nr	Daten	Quellen
	<i>Bestand</i>	
<b>32</b>	TXL/SXF	FBB, 2015
	<i>Prognose</i>	
<b>33</b>	BER (SXF)	FBB; 2015

## 7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einwohnerentwicklung nach Altersgruppen in Berlin – mittlere Variante	8
Abbildung 2: Entwicklung der Altersgruppen in Brandenburg von 2013 bis 2030	8
Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Brandenburg auf Ämterebene 2012	9
Abbildung 4: Standorte weiterführenden Schulen in Brandenburg 2013	10
Abbildung 5: Hochschulstandorte und Anzahl der Studierenden im Wintersemester 2013/14 (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)	11
Abbildung 6: Modal Split für Teilgebiete in Brandenburg (Quelle: SrV 2008)	13
Abbildung 7: Beispieldarstellung Netzbelegung Prognose-Nullfall 2020	23
Abbildung 8: Beispieldarstellung Netzbelegung Prognose-Nullfall 2030	24
Abbildung 9: Übersicht der Stadtumland-Korridore (Quelle: SMA)	25
Abbildung 10: Übersicht der Korridore in Brandenburg (Quelle: ETC)	26
Abbildung 11: Nachfrage im üÖPNV Landkreis Prignitz 2013	184
Abbildung 12: Nachfrage im üÖPNV Landkreis Prignitz 2030	185

## 8 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerung Berlin 2013, 2020 und 2030 .....	6
Tabelle 2: Bevölkerung Brandenburg 2013, 2020 und 2030 .....	7
Tabelle 3: Bevölkerung angrenzender Gebiete 2013, 2020 und 2030 .....	7
Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl - ÖV-Anteil der Teilgebiete und Relationen .....	14
Tabelle 5: Eckdaten Verkehrsmodell.....	16

## 9 Abkürzungsverzeichnis

BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
BF	Bezugsfall (hier 2013)
ETC	ETC Gauff Mobility Solutions
LOR	Lebensweltlich orientierte Räume
MF	Mitfall (Angebotsvariante, hier 2030)
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg
NF	Nullfall, (Prognosenullfall, hier 2020 und 2030)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentliche Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
SenStadtUm	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin (bis Ende 2016)
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Berlin (ab Ende 2016)
SMA	SMA und Partner AG
SrV	System repräsentativer Verkehrserhebungen
üÖPNV	übriger öffentlicher Personennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VDE8	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8
VISUM	Programmpaket als Teil der Plattform VISION der ptv AG