

Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg

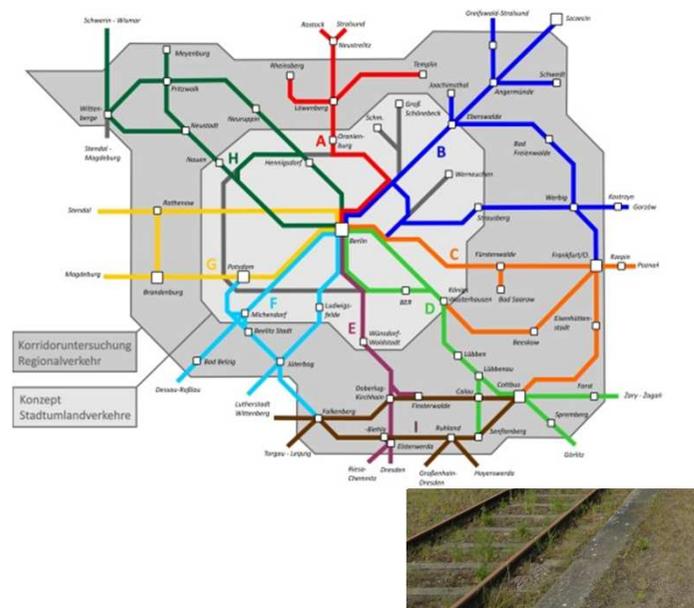
Abschlussdokumentation

Stand: August 2017

ETC Transport Consultants GmbH
Martin-Hoffmann-Str. 18
D-12435 Berlin
Fon/Fax: +49 30 25465 -311/-103
ingolf.berger@etc-consult.de
www.etc-consult.de

Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg

- 1. Einleitung
- 2. Rahmenbedingungen
- 3. Methodik
- 4. Angebotskonzeption
- 5. Zusammenfassung

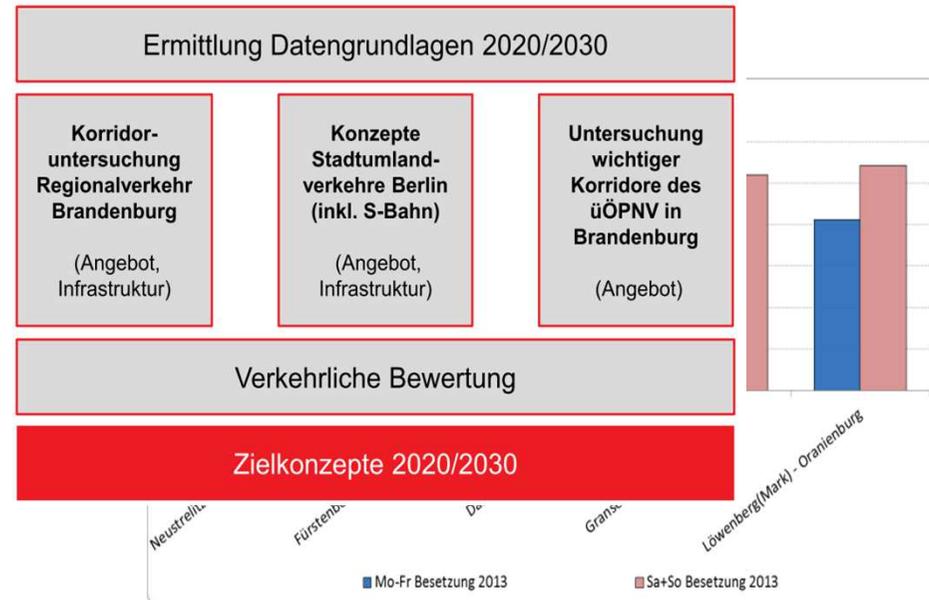


1. Einleitung

Einleitung

- 1.1. Gesamtkontext und Ziel
- 1.2. Projektstruktur

ÖPNV-Konzept 2030



1. Einleitung

1.1. Gesamtkontext und Ziel

Kontext

- Korridorstudie ist eingebettet in ein Paket von mehreren Untersuchungen
- Initiiert von den Bundesländern Berlin und Brandenburg
- Beauftragt und betreut vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)
- Ergebnisse der jeweiligen Teilstudien werden im Rahmen eines Gesamtpakets in Zielkonzepte für die Entwicklung des ÖPNV für die Jahre 2020 und 2030 zusammengeführt
- Grundlage für Fortschreibung der verkehrlichen Planwerke, wie z.B. Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018-22

Ziel

- Entwicklung SPNV-Struktur in Brandenburg
 - Einbeziehung und detaillierte Untersuchung der betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen
- **Angebotskonzeption für regionalen Schienenverkehr in Brandenburg für die Zeithorizonte 2020 und 2030**

ÖPNV-Konzept 2030



Übersicht ÖPNV-Konzept 2030 und Einbettung Korridorstudie Regionalverkehr, Bildquelle: VBB, Präsentation Lenkungskreis ÖPNV-Konzept, 16.09.2015

1. Einleitung

1.2. Projektstruktur

Drei Stufen der Projektbearbeitung

- 1) Grundlagenermittlung
- 2) Angebotskonzeption
- 3) Varianten und Konsolidierung



1. Einleitung

1.2. Projektstruktur

1) Grundlagenermittlung

- Ermittlung Zustand und Planungen der Eisenbahn-Infrastruktur:
 - Ist-Zustand
 - Planungen für die Zeithorizonte 2020 und 2030
 - Verkehrsnachfrage
 - Identifizierung des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage, Kapazitäten der eingesetzten Fahrzeuge
 - Bewertung Linien- und Haltekonzept sowie Anschlussgestaltung
 - Räumliche Planung
 - Abgleich mit den Vorgaben aus der Landesplanung sowie aktuellen Tendenzen in der Raumentwicklung
 - bedeutsam hinsichtlich der deutlichen Ausdifferenzierung der Raumentwicklung im Untersuchungsgebiet
- **Im Ergebnis dieses Arbeitspakets stand eine korridorspezifische Bestandsaufnahme zur Verfügung, aus der sich der Handlungsbedarf hinsichtlich der Angebotskonzepte für 2020 und 2030 abgeleitet hat.**

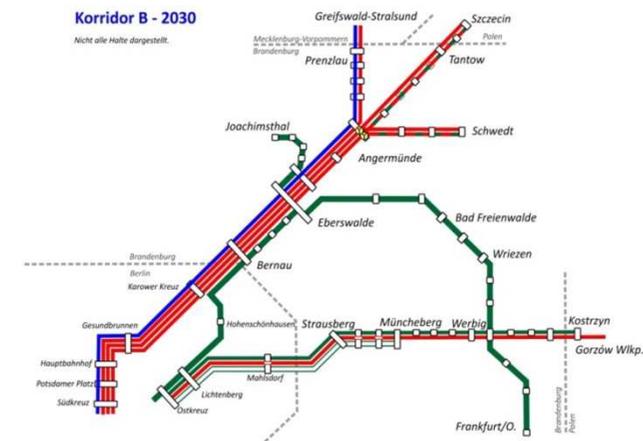
1. Einleitung

1.2. Projektstruktur

2) Angebotskonzeption

- Aufbauend auf der Grundlagenermittlung wurden Angebotskonzepte für die einzelnen Korridore mit folgenden Bestandteilen entwickelt (Modellierung mit Fahrplansoftware iPlan/FBS):
 - Linienführung und Haltekonzept
 - Anschlussgestaltung (auf Grundlage des VBB-Ansatzes zum integralen Taktfahrplan)
 - Angebotsumfang (Takte und Bedienungszeiten - je nach Tageszeit und Wochentagstyp)
 - Erforderliche Fahrzeugkapazitäten und Anpassungsbedarf der Infrastruktur
 - Verkehrliche Potenziale und Risiken der Einzelmaßnahmen
 - Externe Planungen (Benachbarte Aufgabenträger, Fernverkehr)

→ **Ergebnis: Ermittlung von Varianten je Korridor, mit Fahrplankonzept und Infrastrukturbedarf**



1. Einleitung

1.2. Projektstruktur

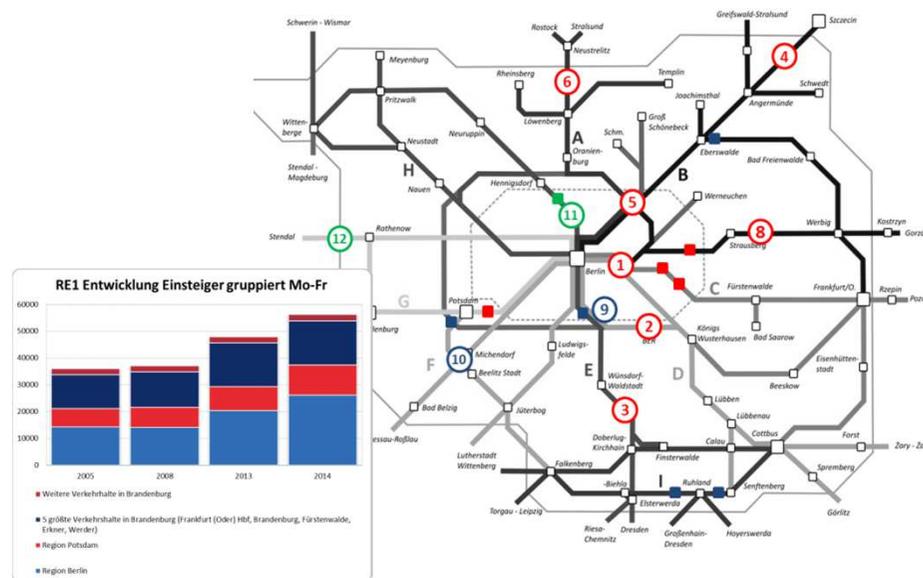
3) Varianten und Konsolidierung

- Bewertung der Angebotskonzepte bezüglich:
 - Nachfragewirkung (basierend auf den Nachfrageberechnungen)
 - verkehrlichen Effekten (Erschließungs- und Verbindungsfunktion, Fahrgastattraktivität)
 - Wirtschaftlichkeit (möglichst geringer Mehraufwand)
 - Abstimmung mit parallel verlaufender Studie zu Stadt-Umland-Verkehren
 - Darstellung der abgestimmten Ergebnisse einschließlich ausgewählter betrieblicher Kenngrößen
- **Ergebnis: Varianten für die Entwicklung des SPNV im Land Brandenburg in den Planungshorizonten 2020 und 2030**

2. Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen

- 2.1. Infrastruktur und Angebot
- 2.2. Demographie und Gesellschaft
- 2.3. Nachfrage und Kapazität



2. Rahmenbedingungen

2.1. Infrastruktur und Angebot

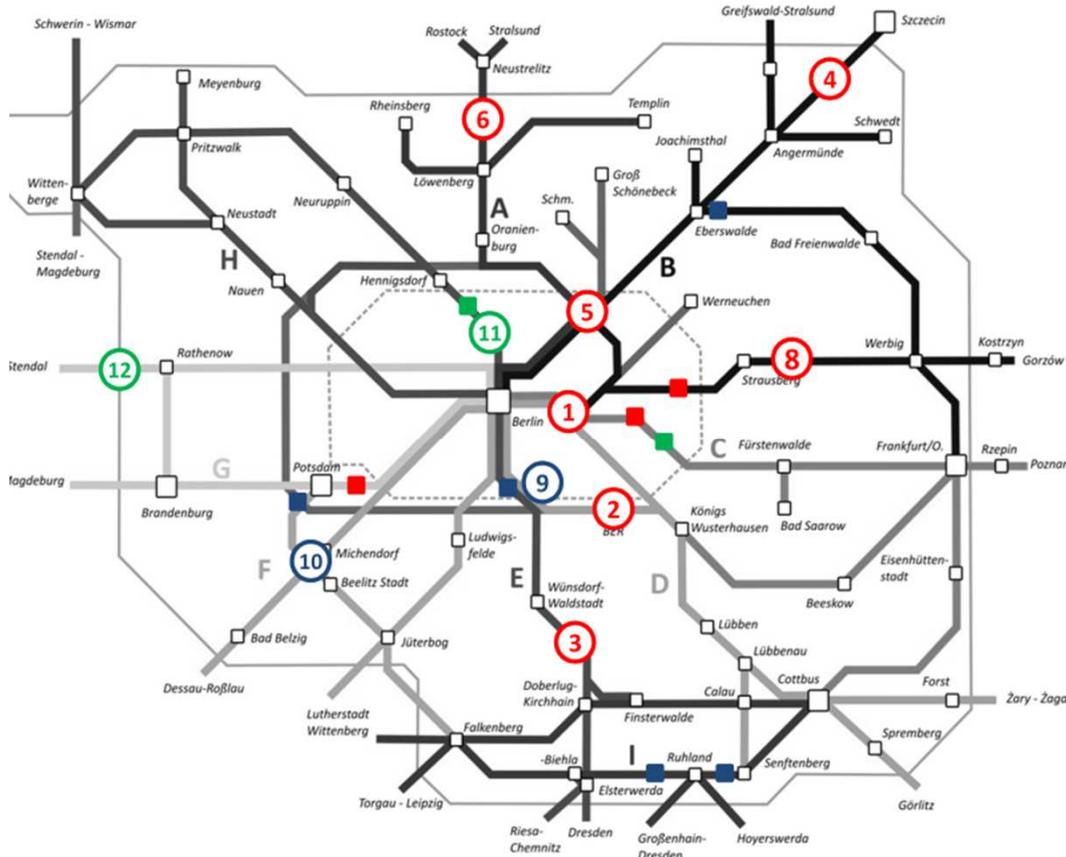
Entwicklung der Infrastruktur

- Maßnahmen wurden nach Zielhorizonten geordnet durch VBB übergeben
- Festlegung der zu betrachtenden Maßnahmen im Bereich Infrastruktur
 - Übernahme bestehender und absehbarer Maßnahmen und Planungen
 - Zuordnung zu den Planungshorizonten 2020 und 2030
- Zuordnung der einzelnen Maßnahmen zu den drei Planungsebenen
 - Umsetzung bis Planungshorizont 2020 (Null- und Mitfälle)
 - Umsetzung bis Planungshorizont 2030 (Null- und Mitfälle)
 - Weitere ausgewählte Maßnahmen bei der Entwicklung der Angebotskonzeption (Betrachtung nur in den Mitfällen)
- Als Ergebnis stehen für die Zeiträume 2013, 2020 und 2030 die jeweiligen Infrastrukturzustände für die Null- und Mitfälle zur Verfügung

2. Rahmenbedingungen

2.1. Infrastruktur und Angebot

Wichtige Infrastrukturmaßnahmen (Auswahl)



Bis 2020 (Auswahl)

- ① Inbetriebnahme Regionalhalt Ostkreuz
 - ② Inbetriebnahme Bahnhof Flughafen BER
 - ③ Ausbau Dresdner Bahn in Brandenburg
 - ④ Ausbau und Elektrifizierung Angermünde – Stettin
 - ⑤ Zweigleisiger Ausbau Blankenburg - Karow
 - ⑥ Ausbau Berlin – Rostock
 - ⑦ Ausbau Knoten Ruhland
 - ⑧ Ausbau Strausberg – Hegermühle /Rehfelde
- Neuer / Ausgebauter / Aufgegebener Halt

Bis 2030 (Auswahl)

- ⑨ Ausbau Dresdner Bahn, Berliner Abschnitt
 - ⑩ Wiederaufbau Brücke Beelitz - Ferch
- Neuer / Ausgebauter / Aufgegebener Halt

Mitfallbetrachtung (Auswahl)

- ⑪ Ausbau Kremmener Bahn, Berliner Abschnitt
 - ⑫ Elektrifizierung Rathenow – Stendal (Stammstrecke)
- Neuer Halt

Abbildung mit Stand zu Projektbeginn.
Weitere Maßnahmen und Konkretisierung bei der Einzelbetrachtung der Korridore

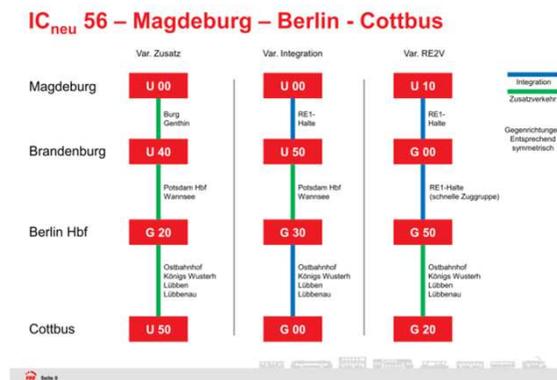
2. Rahmenbedingungen

2.1. Infrastruktur und Angebot

Externe Entwicklung des Angebots

Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn

- Im Untersuchungsgebiet ist eine deutliche Ausweitung des Verkehrsangebots mit Intercity-Zügen im Zweistundentakt vorgesehen – relevant für Vielzahl von bereits stark belasteten Korridoren
- Einbeziehung dieser Verkehre würde partiell die Substitution bestehender Leistungen und deren Verwendung an anderer Stelle erlauben
- Folgende Linien sind im Rahmen dieser Studie beachtet worden
 - Rostock - Neustrelitz - Berlin- Flughafen BER- Elsterwerda - Dresden (2019)
 - Cottbus - Berlin - Potsdam - Magdeburg (-Norddeich) (2022)
 - (Hamburg-) Rostock - Stralsund- Angermünde – Berlin (2026)



2. Rahmenbedingungen

2.2. Demographie und Gesellschaft

Demographie und Gesellschaft

- Entwicklungshorizont der Studie bis 2030
- Zwischenstufe 2020
 - Weiterhin dynamische demographische und soziostrukturelle Veränderungen sowohl in Berlin als auch in Brandenburg
 - Reaktion auf Rahmenbedingungen: Identifizierung von künftigen Überlastungen und Engpässen auf Grundlage der demographischen Entwicklung
 - Darauf aufbauend strategische Fortentwicklung: Stärkung der potenzialstarken Verkehre zur weiteren Nachfragegenerierung
 - Unterstützung der Raumstrukturentwicklung des Landes Brandenburg
 - Chance für aktive Gestaltung des Marktes nutzen
→ Zeitraum von 15 Jahren ermöglicht Identifizierung, Planung und Umsetzung von Maßnahmen bezüglich Infrastruktur und Fahrzeugpark
- Konzeptioneller Ansatz als Leitfaden der Angebotsentwicklung



2. Rahmenbedingungen

2.3 Nachfrage und Kapazität

Nachfrage und Kapazität

Entwicklung

- Insgesamt weiterhin sehr unterschiedliche Entwicklungstendenzen auf Grundlage der Nachfrageprognose im Land Brandenburg
- Drei Haupttendenzen im Bereich der Regionalkorridore (Darstellung jeweils des relativen Zuwachses der maximalen Querschnittsbelastung pro Tag (Mo-Fr) im Abschnitt bezogen auf die Nachfrageprognose im Nullfall 2013 – 2030):

1. Starkes Wachstum auf den Radialen zwischen Berlin und den Oberzentren in Brandenburg

- Berlin - Cottbus (bis ca. 100% Zuwachs)
- Berlin - Frankfurt (bis ca. 60% Zuwachs)
- Berlin - Brandenburg (bis ca. 40 % Zuwachs)

2. Mittlere Wachstumspotenziale auf weiteren Radialen zwischen Berlin und Brandenburg

- Berlin - Neuruppin (bis ca. 30% Zuwachs)
- Berlin - Angermünde (bis ca. 25% Zuwachs)
- Berlin - Jüterbog (bis ca. 20% Zuwachs)

3. Annähernd stabile bis leicht schrumpfende Entwicklung auf tangentialen Nebenrelationen

- Brandenburg - Rathenow (Schwankungsbreite von -5% bis +5%)
- Frankfurt/Oder - Cottbus (Schwankungsbreite von -15% bis +10%)
- Falkenberg – Ruhland - Cottbus (Schwankungsbreite von -5% bis +15%)

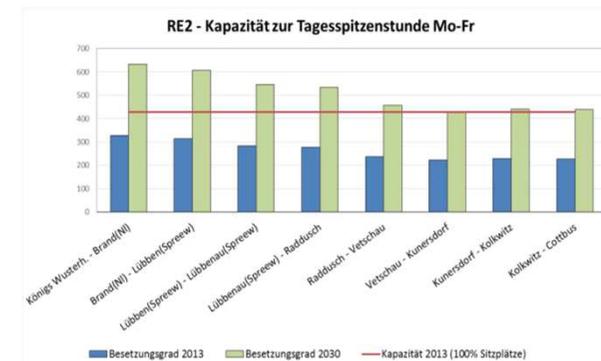
2. Rahmenbedingungen

2.3 Nachfrage und Kapazität

Nachfrage und Kapazität

Reaktion

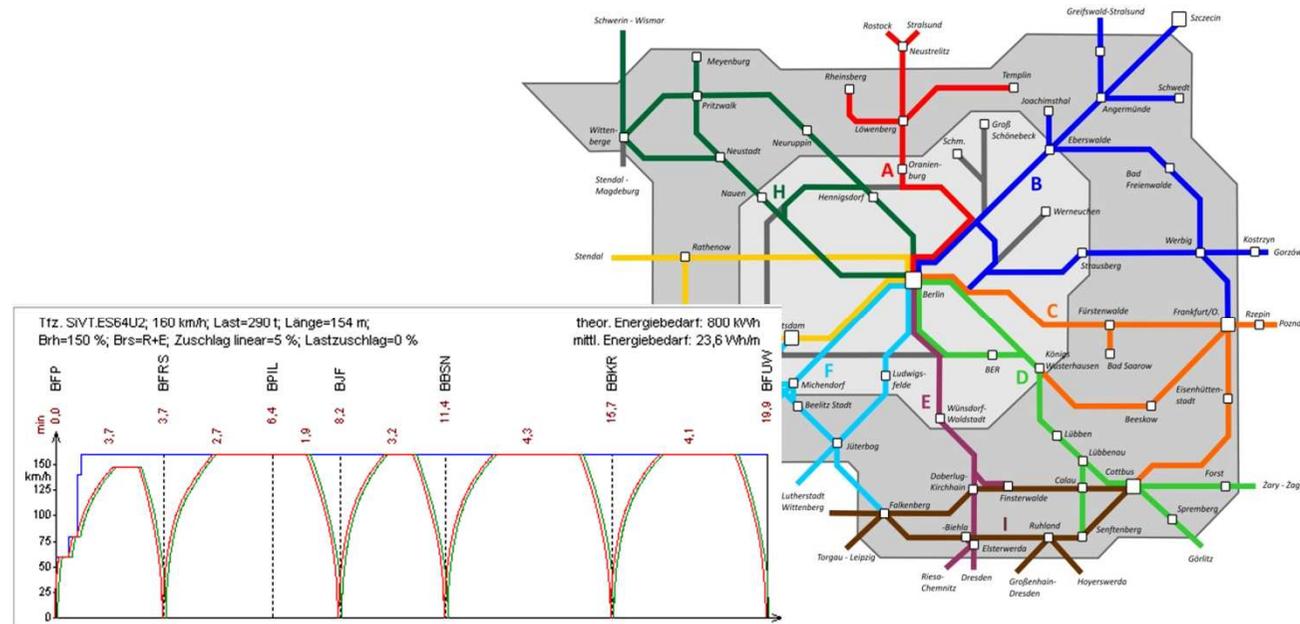
- Für den Zeithorizont 2030 ergibt sich in mehreren Korridoren (vor allem Radialen von/nach Berlin in den Korridoren C,D, und G) ein deutlicher Mehrleistungsbedarf allein auf Grundlage der Nachfrageprognose (Nullfall), der sowohl zusätzliche Angebote als auch einen Ausbau der Infrastruktur erfordern wird.
 - In diesem Korridoren sind auch die stärksten zusätzlichen Nachfragepotenziale zu erwarten, so dass hier zusätzliche Einnahmen generiert werden können (Fahrgastzuwachs)
 - Ziel der Studie ist die Benennung der zu erwartenden Engpässe bezüglich Angebot und Infrastruktur, um frühzeitig Planungen zu deren Beseitigung aufnehmen zu können (insbesondere Horizont 2030)
 - Maßnahmen in den Korridoren konzentrieren sich vor allem auf die Bereiche mit hohem Handlungsdruck, um zunehmenden Überlastungserscheinungen entgegenzuwirken
- Konzentration der Angebotsentwicklung auf Bereich mit hohem Nachfragedruck, um Attraktivität des Systems zu wahren und optimalen Mitteleinsatz sicherzustellen



3. Methodik

Methodik

- 3.1. Untersuchungsgebiet und Korridore
- 3.2. Nachfrage und Kapazität
- 3.2. Fahrplanmodellierung



3. Methodik

3.1. Untersuchungsgebiet und Korridore

Untersuchungsgebiet

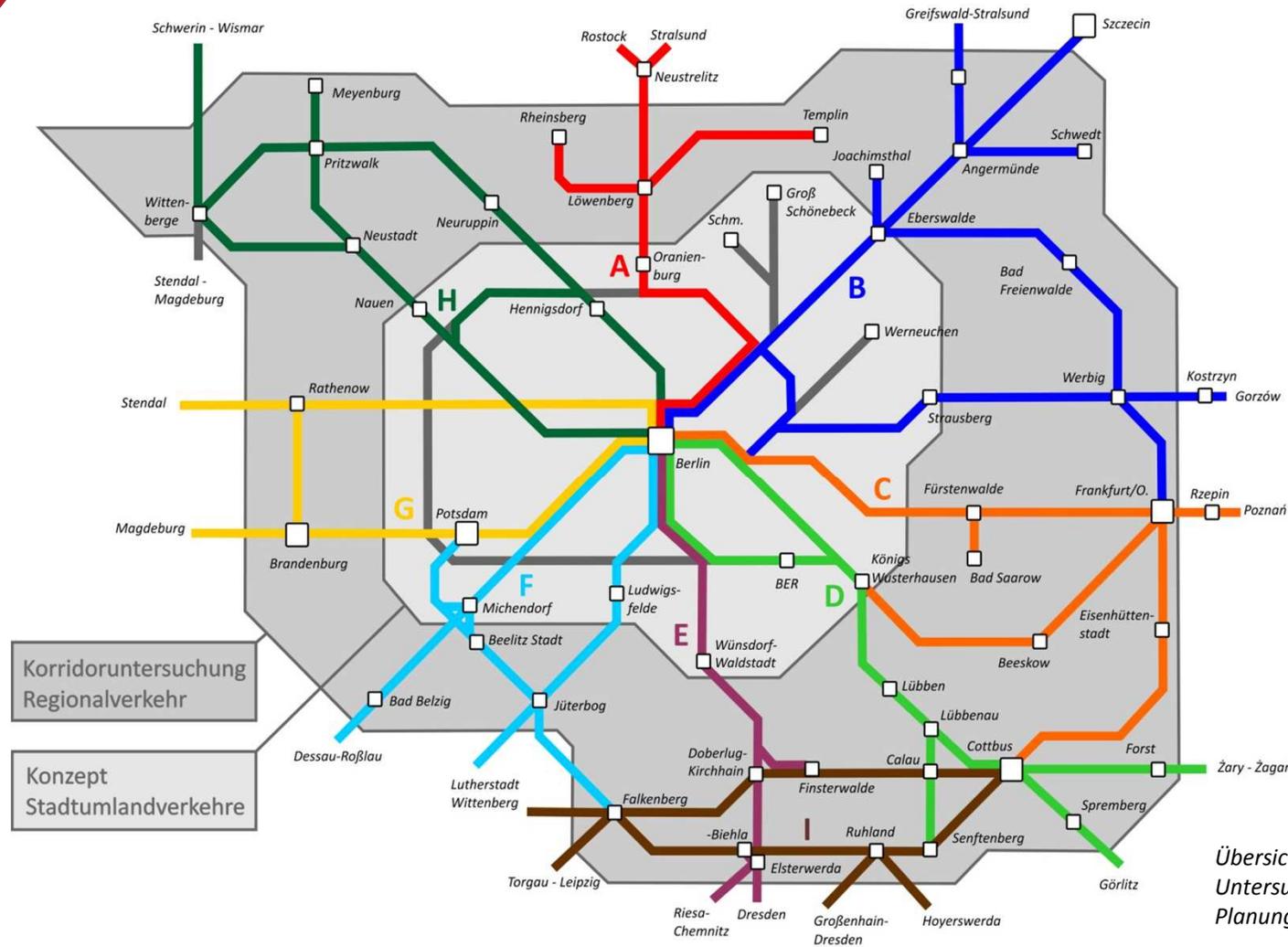
- Der Untersuchungsraum umfasst SPNV-Strecken in Brandenburg einschließlich grenznaher Bereiche benachbarter Bundesländer bzw. Wojewodschaften
- Berliner Ballungsraumverkehr ist Bestandteil eigener Untersuchung (Studie Stadt-Umland-Verkehr)
- Jedoch auch Betrachtung nach Berlin einbrechender Verkehre aus der Region
 - Durchmesserlinien bis Berlin Hauptbahnhof
 - im Berliner Stadtumland endende Verkehre bis zu geeigneten Übergabestationen Stadt-Umland-Studie (Verkehrsknoten, Übergang S-Bahn etc.)
- Als Bestandteil des ÖPNV-Konzepts 2030 im späteren Verlauf Abstimmung und Koordinierung der S-Bahn

Korridorbildung

- Zur Strukturierung der Untersuchung erfolgte eine Zuordnung der Regionalverkehrsstrecken zu Korridoren
- Diese orientieren sich an den auf Berlin zulaufenden Radialen und umfassen neben den Hauptstrecken auch Nebenrelationen und Querverbindungen (Kennzeichnung A-H)
- Ergänzend zur Abdeckung der im Süden von Brandenburg (Lausitz) verlaufenden Strecken wurde ein Korridor I gebildet

3. Methodik

3.1. Untersuchungsgebiet und Korridore



Übersichtskarte zu Untersuchungsgebiet und Planungskorridoren

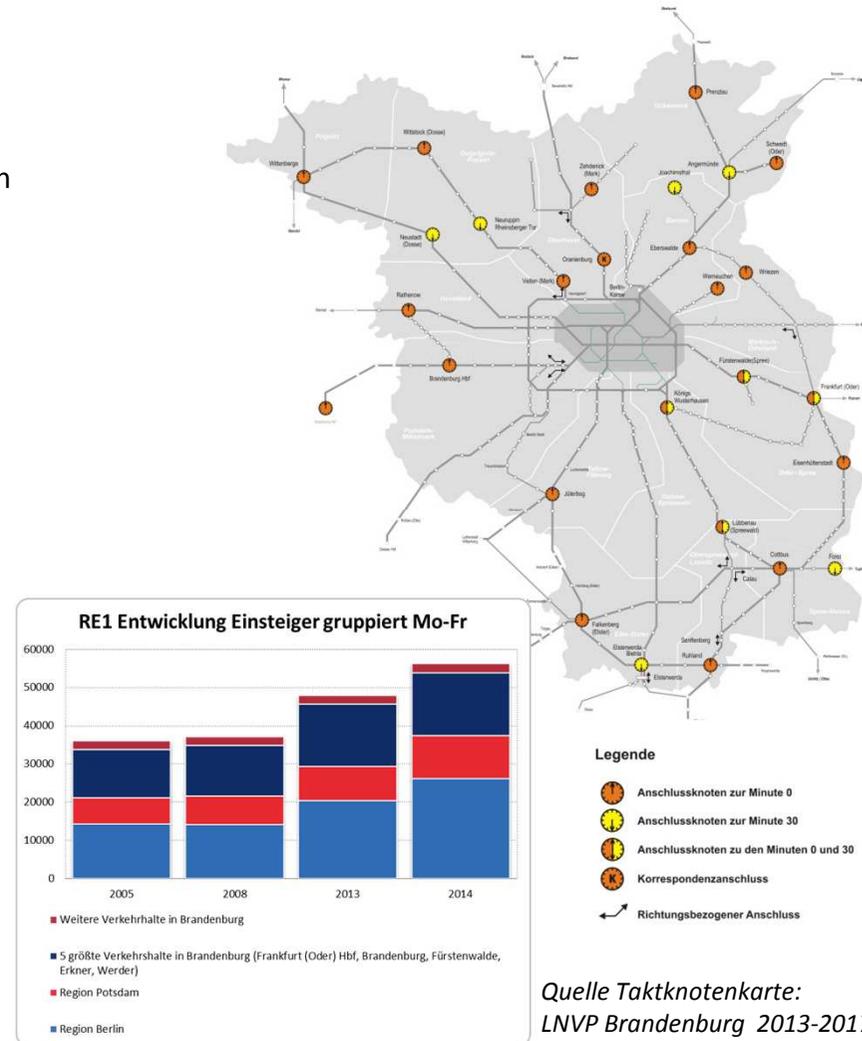
2. Rahmenbedingungen

3.2 Nachfrage und Kapazität

Nachfrage und Kapazität

- Leistungsfähigkeit und Kapazität
 - Identifizierung Handlungsbedarf (über geplante Maßnahmen hinaus) für Infrastruktur und Fahrzeugpark
 - Konzentration auf Maßnahmen mit höchstem Nutzen (z.B. Engpassbeseitigung)
- Netzkonzeption und Anschlusskonzept
 - Stärkung der Anschlussknoten im Land Brandenburg (und Nachbarn) als Grundgerüst der Angebotskonzeption
→ Integriertes Gesamtnetz, relevant insbesondere auch für Nebenstrecken
- Nachfrageentwicklung
 - Analyse der bisherigen Nachfrageentwicklung
→ Korrelation mit Angebotsumfang
 - Abstimmung mit Prognose der weiteren Entwicklung (Bevölkerung, Potenziale)
 - Identifizierung der stärksten Veränderungen (Zuwachs, Rückgang)
→ Grundlage für Handlungsbedarf bezüglich Angebot

→ **Ziel: Bedienung / Generierung der Nachfrage bei effizientestem Mitteleinsatz**

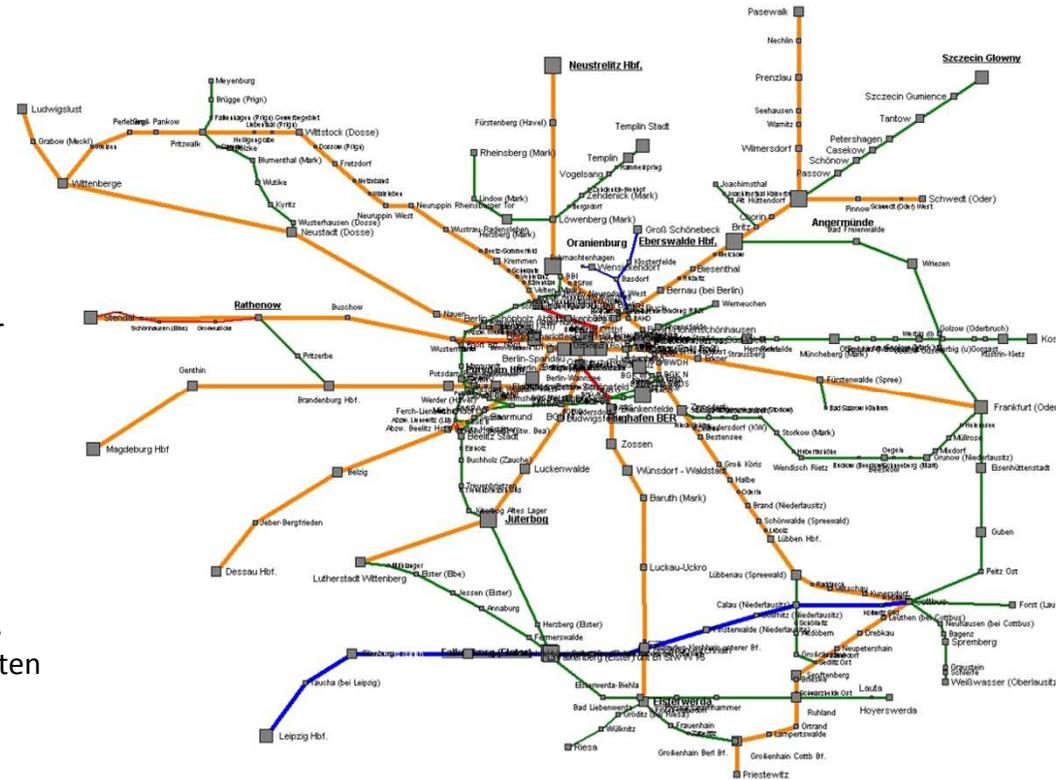


3. Methodik

3.3. Fahrplanmodellierung

Anlass zur Fahrplanmodellierung

- Basis bildete das vom VBB übergebene FBS-Modell
 - Infrastrukturstand: 2013
 - Fahrplanstand 2015 (teilweise nur Musterfahrpläne vorhanden)
- Erstellung von Fahrplänen für Korridor-Szenarien zur Sicherstellung von
 - Einhaltung der VBB-Fahrplanvorgaben
 - Umsetzbarkeit der Szenarien-Entwürfe
 - Optimierung von Übergangszeiten an Knotenbahnhöfen
- Ermittlung von wichtigen betrieblichen Kenngrößen, welche sich direkt aus dem Betriebsprogramm ableiten
 - Zugkilometer
 - Fahrzeugbedarf
 - Identifizierung von Angebotsmöglichkeiten durch zukünftige Änderungen im Netz (z.B. neue Infrastruktur)
 - Fahrplan-Modellierung wurde mit der Software iPlan/FBS* modelliert



Bildausschnitt VBB SPNV-Netz, Stand 2030 aus iPlan/FBS

- / — Hauptstrecken
- Nebenstrecken
- Neu modellierte Strecken

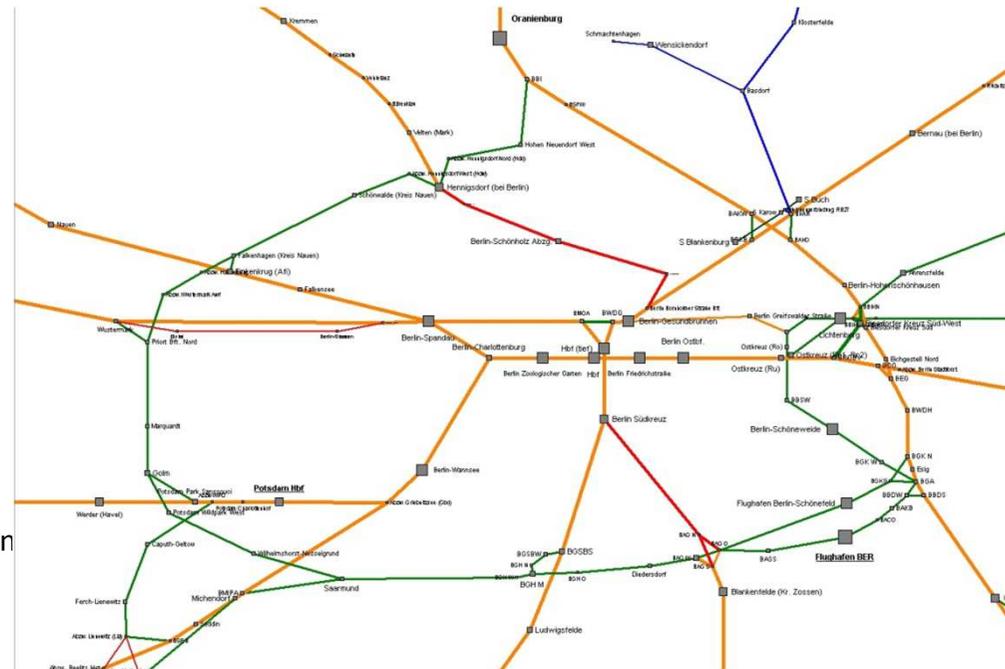
* iPlan/FBS (Fahrplanbearbeitungssystem): Fahrplanbearbeitungstool des Instituts für Regional- und Fernverkehrsplanung (IRFP) Dresden

3. Methodik

3.3. Fahrplanmodellierung

Dateneingabe (1/2)

- Aktualisierung Infrastruktur
 - Gleisinfrastruktur auf den Stand 2015, 2020 und 2030 aktualisiert bzw. modifiziert
 - Aktualisierung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten (anhand von VBB Netzzustandsbericht 2013 und VBB Zulieferungen)
 - Keine Anpassung der Infrastrukturdaten von Berlin und Berliner Umland: hier wurde der Status Quo unterstellt
 - Ausnahme: Benötigte Strecken der Dresdner Bahn und der Kremmener Bahn im Raum Berlin (Horizont 2030)



Bildausschnitt VBB SPNV-Netz, Ballungsraum Berlin Stand 2030 aus iPlan/FBS

- / — Hauptstrecken
- Nebenstrecken
- Neu modellierte Strecken

3. Methodik

3.3. Fahrplanmodellierung

Dateneingabe (2/2)

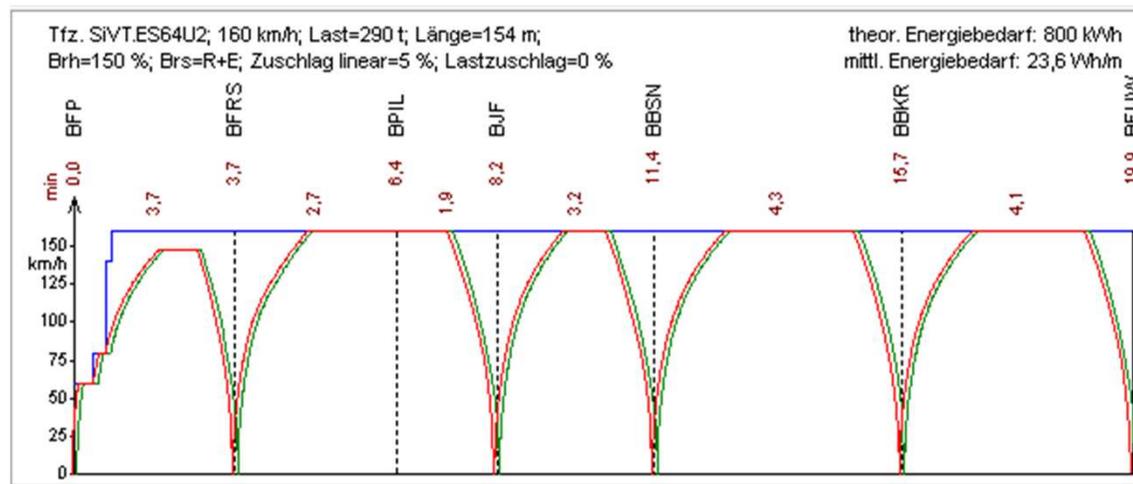
- Fahrzeuge, Fahrzeugzusammenstellungen und Fahrzeugkapazitäten
 - Wurden anhand Datensatz VBB „Fahrzeugeinsatz 2015“ harmonisiert und auch für 2020/2030 übernommen
- Fahrplanbedingungen
 - Alle Fahrzeiten berechnet mit einheitlichem Fahrzeitzuschlag von 5%
 - Ausnahme auf Strecke 6520 (Königs-Wusterhausen – Frankfurt /O.) - hier für 2020/2030 Fahrzeitzuschlag 3%
- Bauzuschläge
 - Fahrplan 2015: Bauzuschläge DB Netz 2015
 - Fahrplan 2020/2030: Bauzuschläge DB Netz 2016
- Mindesthaltezeiten
 - Fahrplan 2015: 0,7 Minuten für Normalhalt Talent 2/Kiss-Züge und 0,5 Minuten für Normalhalt aller anderen Züge; 0,3 Minuten für Bedarfshalte
 - Szenarien 2020/2030: einheitlich auf 0,7 Minuten je Normalhalt und 0,3 Minuten je Bedarfshalt unterstellt
- Mindestwendezeiten:
 - Fahrplan 2015: Wurden von VBB-Fahrplan 2015 übernommen
 - Szenarien 2020/2030: RE-Linien: 10 Minuten, RB-Linien 5 Minuten
- Fernverkehr
 - Übernahme der vom VBB zugelieferten Plandaten (Grundlage: Fernverkehrskonzept DB - Entwurf)

3. Methodik

3.3. Fahrplanmodellierung

Fahrplanmodellierung (1/2)

- Fahrplan 2015 wurde als Vergleichssystem zu Szenariomodellen modelliert
 - Musterfahrpläne wurden dabei anhand des VBB-Fahrplanes erweitert
- „virtuelle“ Brechung aller Linien in Berlin Hbf
 - für eigenständige Szenariobildung pro Korridor
 - für unabhängige Prüfung von Neukombinationen durchgehender Korridorlinien
 - zur korridorspezifischen Erhebung von wichtigen Entscheidungsparametern



Beispiel: Fahrprofil für Strecke Fürstenwalde -
Frankfurt/O.

3. Methodik

3.3. Fahrplanmodellierung

Fahrplanmodellierung (2/2)

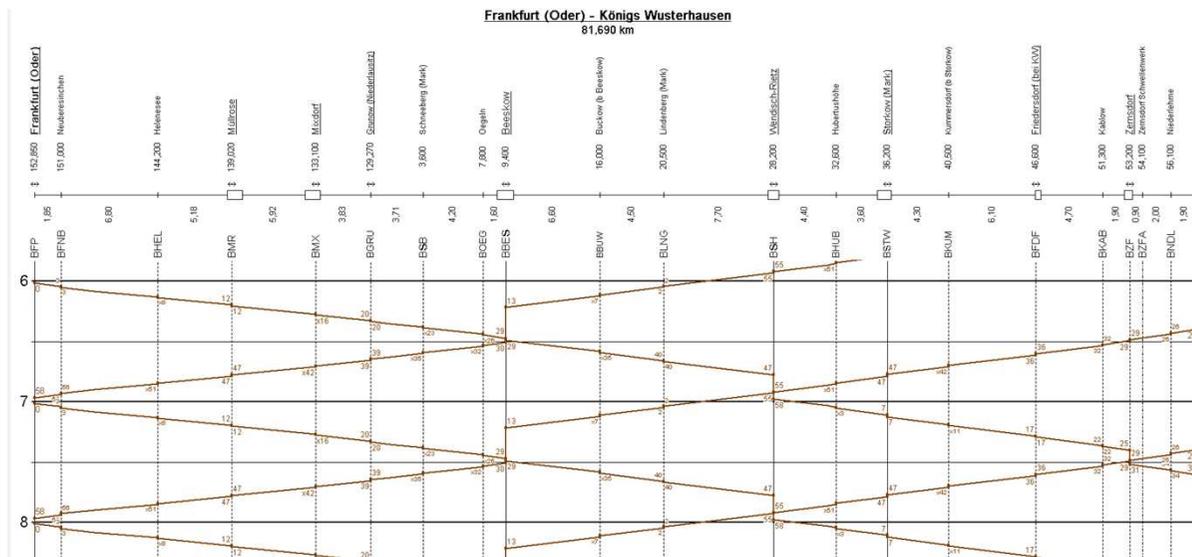
- Szenariobildung 2020/2030
 - Fahrzeiten wurden anhand der jeweilig gültigen Infrastruktur- und Rahmenbedingungen des betrachteten Zeithorizonts mit FBS fahrdynamisch errechnet
 - Je Korridor wurden Szenarien für ein optimaleres zukünftiges Verkehrsangebot modelliert
 - Falls vorhanden und möglich, wurde sich in jedem Korridor bei den Szenarien 2020/2030 an den vorhandenen VBB-Planungsfahrlagen orientiert, um ungewünschte Effekte auf Busanschlüsse und andere Korridorplanungen zu minimieren
 - Modelliert wurde das Fahrtenangebot des Haupttaktes von circa 8.00 Uhr – 20.00 Uhr, inklusive Verstärkerfahrten zur HVZ
→ maximale Belegung der Infrastruktur: Grundlage für Ermittlung von potenziellem Anpassungsbedarf
 - Die morgendliche und abendliche NVZ mit teilweise reduzierten Verkehrsangeboten wurde in den Szenarien 2020/2030 nicht nachgebildet. Es wurde hier jeweilig von einer Situationsgleichheit zu den Verhältnissen des Status Quo ausgegangen (geringere Belegung der Infrastruktur)
- Ballungsraum Berlin / Abgrenzung zur Studie Stadt-Umland-Verkehre
 - Planung nur „durchgehender“ – Verkehre, innerhalb des Berliner Stadtumland-Gebietes mit Fahrzeiten im Status Quo
 - im Berliner Stadtumland endende Verkehre, werden nur bis zur Projektgrenze des Korridor-Projektes bzw. geeigneter Übergabestationen zur Stadt-Umland-Studie geplant
 - Abstimmung mit Projekt Stadt-Umland-Studie zur Minimierung von Überlagerungseffekten und Sicherstellung angestrebter Anschlüsse

3. Methodik

3.3. Fahrplanmodellierung

Auswertung (1/2)

- Tabellenfahrplan
- Bildfahrplan
 - Wurden je Korridor und Szenario von ca. 8.00 – 20.00 Uhr auf Grundlage der FBS-Modellierungen erzeugt
 - Tabellen- und Bildfahrpläne wurden dabei bei durchgehenden Verkehren bis Berlin Hbf erzeugt, bei in Berlin endenden Verkehren mindestens bis zur Projektgrenze zur Stadt-Umland-Studie oder für geeignet eingeschätzte Stationen innerhalb des Ballungsraumes (z.B. Verkehrsknoten, Übergang zur S-Bahn)



Bildfahrplan für Strecke 6520 (Königs-Wusterhausen – Frankfurt/O.)

3. Methodik

3.3. Fahrplanmodellierung

Auswertung (2/2)

- Zugkilometer
 - Wurden je Korridor, Szenario und Linie mit Hilfe der Modellszenarien ermittelt
 - Korridorübergreifende Linien wurden dabei in Berlin Hbf gebrochen und nur der Anteil im jeweils betrachteten Korridor ermittelt
 - Aufgrund der nicht neu abgebildeten Früh- und Spätverkehre wurden die Änderungen der Zugkilometer im Vergleich zum jeweiligen Nullfall ermittelt (Differenzbetrachtung)
- Fahrzeugbedarf
 - Wurde je Korridorszenario und Linie ermittelt
 - Der Fahrzeugbedarf ergibt sich aus dem Fahrplan einer gesamten Linie. Korridorübergreifende, durch Berlin verkehrende Linien, wurden in Berlin Hbf mit einer Wendezeit von null Minuten gebrochen und so ein virtueller Fahrzeugbedarf für den Korridor-Linienabschnitt ermittelt
 - Der Fahrzeugbedarf wurde dabei im Vergleich zum jeweiligen Nullfall als Mehr- oder Minderbedarf abgebildet
 - Nicht abgebildete Früh- und Spätverkehre beeinflussten dabei den Fahrzeugbedarf nicht, da hierfür i.d.R. das dichteste Fahrplanangebot (HVZ) maßgeblich ist

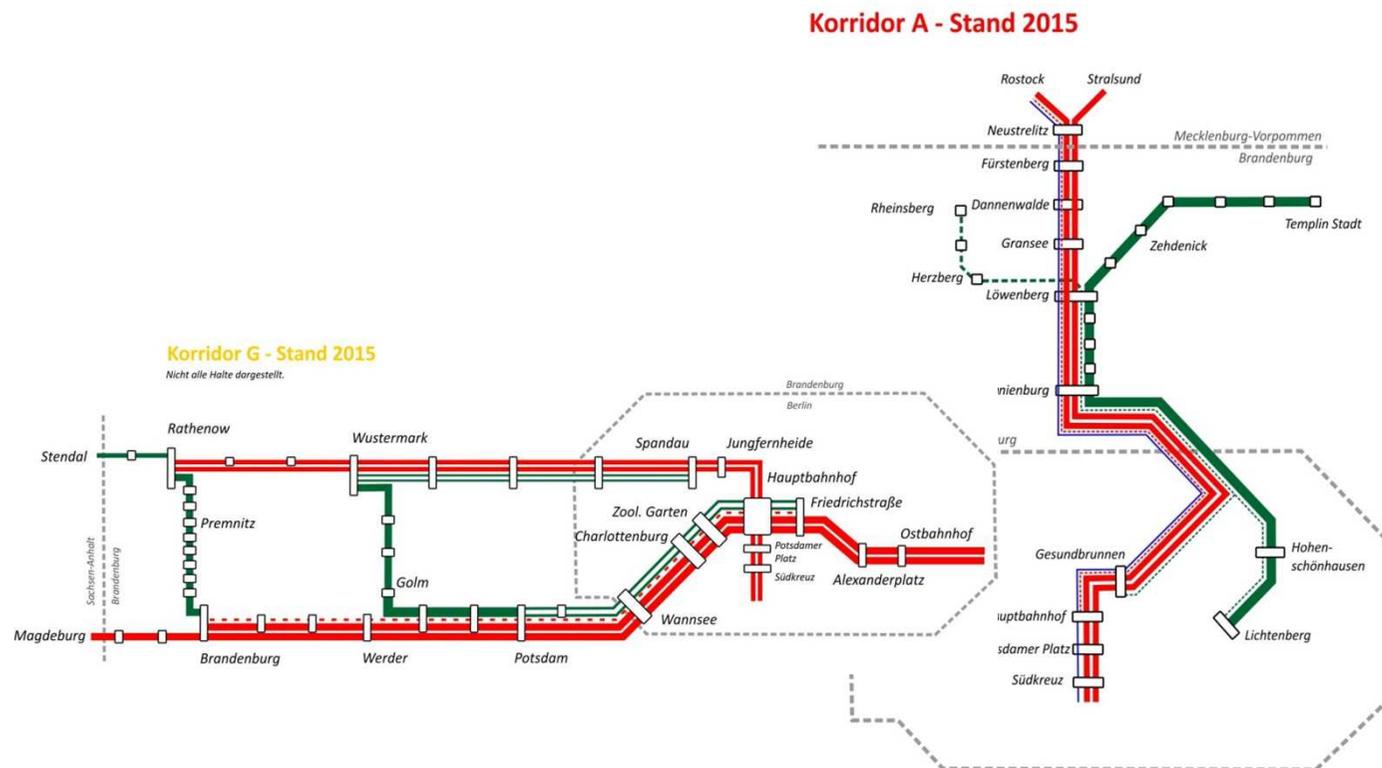
Umlaufplan auf Strecke 6520 (Königs-Wusterhausen – Frankfurt/O.)

Do	ETC Berlin Bw: Est:	Umlaufplan Tfz. BR 650																						Stand: 20.02.2017 Fahrzeugbedarf: 5 Tzf. Laufleistung aller Fzg. pro Woche: 6.698,6 km mittl. Laufleistung pro Fzg. und Tag: 515,3 km		
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1																										1
Mi 1 BKW									79749		79752		79757		79760		79765		79768		79773					Fr 1 BFP
571,8 km									30	59	1	23	30	59	1	23	30	59	1	23	30	59				571,8 km
2																										2
Mi 2 BFP									79746		79751		79754		79759		79762		79767		79770		79775			Fr 2 BFP
653,5 km									1	23	30	59	1	23	30	59	1	23	30	59	1	23	30	59		653,5 km

4. Angebotskonzeption

Angebotskonzeption

- Vorstellung der Korridore A bis I



4. Angebotskonzeption

4.1. Einführung

Konzeptionelle Planungen zu den Korridoren

- Vorstellung von Entwicklung der Angebotskonzeption je Korridor unter folgenden Gesichtspunkten
 - Stand 2015
 - Prämissen (fest geplante Änderungen bezüglich Angebot und Infrastruktur)
 - Angebotsdiskussion (Herleitung Varianten)
 - Konzeption für Zeithorizonte 2020 und 2030 (z.T. mit Varianten)
 - Ausgewählte Leistungskennzahlen für untersuchte Varianten



Legende zu Plänen im Bereich Angebotskonzeption

Angebotsgattung	Taktdichte	Verkehrszeiträume
— Fernverkehr (ICE, IC)	 alle 30 min	 i.A. gantztägig Mo-So
— Regionalexpress (RE)	 alle 1 h	 Saisonales Zusatzangebot
— Regionalbahn (RB)	 alle 2 h	 Angebot nur zu Hauptverkehrszeiten
	 ca. 4-6 Fahrten/Tag	 Zugflügelung
	 ca. 1-2 Fahrten/Tag	⊙

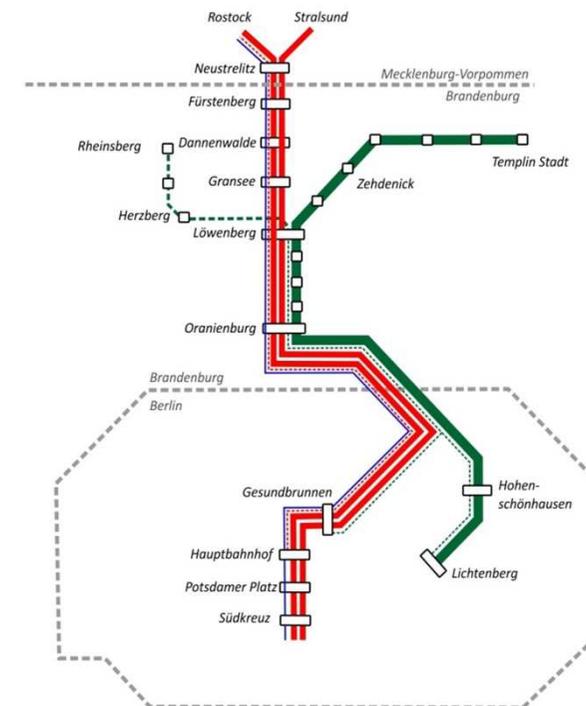
4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Korridor A

- (Berlin -) Oranienburg – Löwenberg – Neustrelitz (- Rostock/Stralsund)
- Löwenberg – Rheinsberg
- Löwenberg – Templin

Korridor A - Stand 2015



4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Stand 2015

Hauptrelation Berlin – Neustrelitz Rostock / Stralsund (RE 5)

- Radiale Hauptrelation ... – Berlin – Oranienburg – Neustrelitz – Rostock / Stralsund
- Angebot im Bündelungsabschnitt Berlin – Neustrelitz alle 60 Minuten
- Übernimmt z.T. Fernverkehrsaufgaben
- Hohe Nachfrage im gesamten Korridorverlauf in Brandenburg
- Nachfrage Sa/So deutlich über Mo-Fr
→ sehr große Bedeutung im Ausflugsverkehr

Relation Berlin-Lichtenberg – Oranienburg - Templin (RB 12)

- Tangentiale Relation Berlin-Lichtenberg – Oranienburg
- Nebenrelation Oranienburg – Templin
- Angebot alle 60 Minuten
- Stabile Nachfrage (nördlich Löwenberg ca. 1000 Fahrgäste/Tag)

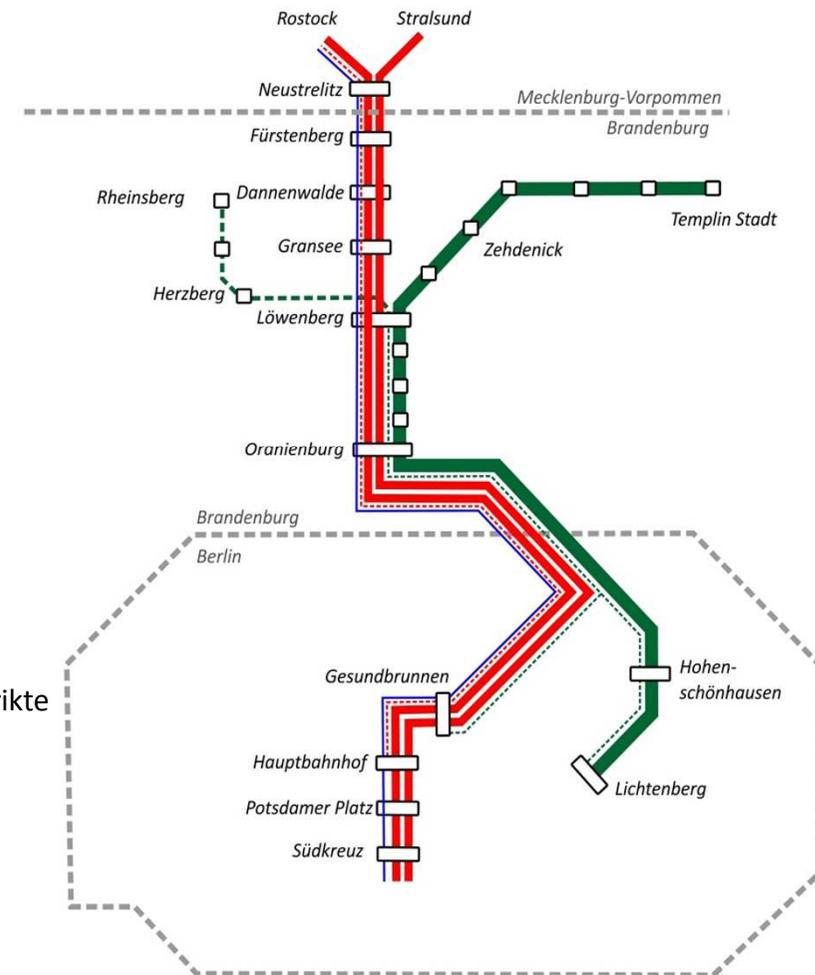
Nebenrelation Löwenberg – Rheinsberg (RB 54)

- Anbindung Ausflugsziel Rheinsberg
- Saisonales Angebot (April-November) mit 6 Zugpaaren / Tag, keine strikte Vertaktung
- In Tagesrandlagen Durchbindung nach Berlin Lichtenberg oder Gesundbrunnen
- In den letzten Jahren Stabilisierung des Angebots und der Nachfrage

Fernverkehr / Zusatzverkehre

- Einzelfahrten ... – Berlin – Neustrelitz – Rostock (IC, ICE)
- Saisonaler Wochenendzug Berlin – Warnemünde (RE)

Korridor A - Stand 2015



4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Prämissen 2020/2030

- Abschluss Ausbau- und Modernisierungsarbeiten Strecke Berlin – Neustrelitz (-Rostock)
- Ausbau Karower Kreuz
- Einführung IC-Linie Rostock – Berlin – Dresden (avisiert für 2019)
- keine weiteren relevanten Änderungen nach 2020 zu erwarten
→ ein Angebotskonzept 2020/2030



4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Diskussion Angebotskonzept

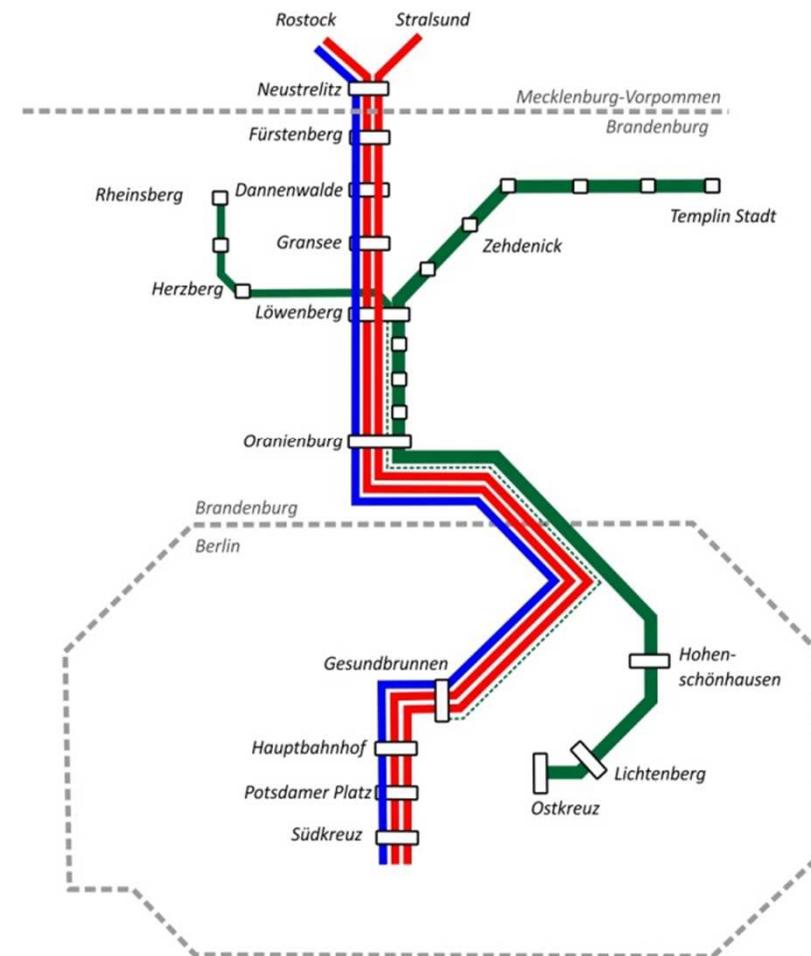
Hauptrelation Berlin – Neustrelitz Rostock / Stralsund

- Neue Fernverkehrslinie (IC) Rostock – Neustrelitz – Berlin – Dresden als zusätzliches Angebot im Korridor alle 120min
- In der Relation Berlin – Neustrelitz 3 Züge innerhalb 120min
- Abwägung zwischen versetzter oder gebündelter Führung RE/IC im Abschnitt Berlin – Neustrelitz
- Stärkere Ausdifferenzierung RE nördlich Oranienburg (in Abstimmung mit Taktknoten Neustrelitz)
 - Ast nach Rostock mit Halt in Löwenberg und Dannenwalde (paralleles schnelles Angebot durch IC)
 - Ast nach Neubrandenburg – Stralsund: Beschleunigung durch Halteverzicht in Löwenberg und Dannenwalde (Stärkung Relation Berlin – Neubrandenburg – Stralsund)

Berlin – Löwenberg – Rheinsberg

- Untersuchung Ausrichtung Anschlüsse in Löwenberg:
 - Option 1: RE Rostock
 - Option 2: RE Stralsund
 - Option 3: RB Templin
- Bevorzugt Anbindung an RE (höherwertiges Produkt)
- Prüfung in Abhängigkeit Umlaufoptimierung
- Wirkung auf Haltekonzeption RE5
- Ziel: Stärkere Strukturierung und Vertaktung: alle 120min Löwenberg – Rheinsberg

Korridor A - 2020 - Ergänzender Fernverkehr



4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Diskussion Angebotskonzept

Koordination Fernverkehre – Regionalexpress - Regionalbahn

- Trassenlagen IC – RE – RB
- Abwägung zwischen versetzter oder gebündelter Führung RE/IC im Abschnitt Berlin – Neustrelitz
- Anschlüsse an RE5/IC – RB 12

	IC	RE	RB	RE	RB	IC	RE	RB	RE
Flughafen BER an	08:56					10:56			
Flughafen BER ab	09:06					11:06			
Berlin Lichterfelde Ost		09:29		10:29			11:29		12:29
Berlin Südkreu an	09:27	09:34		10:34		11:27	11:34		12:34
Berlin Südkreu ab	09:29	09:36		10:36		11:29	11:36		12:36
Berlin Potsdamer Platz		09:40		10:40			11:40		12:40
Berlin Hbf (tie an	09:34	09:42		10:42		11:34	11:42		12:42
Berlin Hbf (tie ab	09:38	09:44		10:44		11:38	11:44		12:44
Berlin Gesund an	09:42	09:50		10:50		11:42	11:50		12:50
Berlin Gesund ab	09:44	09:50		10:50		11:44	11:50		12:50
Oranienburg an	10:04	10:11	10:19	11:10	11:19	12:04	12:11	12:19	13:10
Oranienburg ab	10:06	10:11	10:21	11:10	11:21	12:06	12:11	12:21	13:10
Löwenberg (Mark)		10:23	10:38		11:38		12:23	12:38	
Gransee		10:31		11:26			12:31		13:26
Dannenwalde (Gransee)				11:33					13:33
Fürstenberg (Havel)		10:43		11:41			12:43		13:41
Neustrelitz Hb an	10:40	10:54		11:53		12:40	12:54		13:53
nach	Rostock	Stralsund	Templin	Rostock	Templin	Rostock	Stralsund	Templin	Rostock

	IC	RB	RE	RB	RE	IC	RB	RE	RB
von	Rostock	Templin	Rostock	Templin	Stralsund	Rostock	Templin	Rostock	Templin
Neustrelitz Hb ab	9:18		10:05		11:05	11:18		12:05	
Fürstenberg (Havel)			10:15		11:15			12:15	
Dannenwalde (Gransee)			10:22					12:22	
Gransee			10:28		11:27			12:28	
Löwenberg (Mark)		10:08		11:08	11:34		12:08		13:08
Oranienburg an	9:52	10:26	10:45	11:26	11:45	11:52	12:26	12:45	13:26
Oranienburg ab	9:53	10:28	10:45	11:28	11:45	11:53	12:28	12:45	13:28
Berlin Gesundbrunnen	10:16		11:08		12:08	12:16		13:08	
Berlin Gesundbrunnen	10:18		11:08		12:08	12:18		13:08	
Berlin Hbf (tie an	10:22		11:13		12:13	12:22		13:13	
Berlin Hbf (tie ab	10:26		11:15		12:15	12:26		13:15	
Berlin Potsdamer Platz			11:18		12:18			13:18	
Berlin Südkreu an	10:30		11:22		12:22	12:30		13:22	
Berlin Südkreu ab	10:32		11:24		12:24	12:32		13:24	
Berlin Lichterfelde Ost			11:30		12:30			13:30	
Flughafen BER an	10:53					12:53			
Flughafen BER ab	10:59					12:59			

Beispiel für Gegenüberstellung Fahrpläne IC/RE/RB

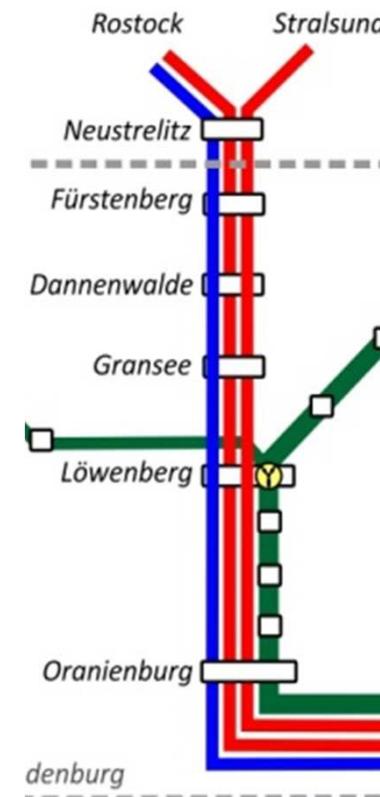
4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Konzeption 2020 / 2030

Berlin – Rostock / Stralsund 2020/2030

- Regionalexpress RE 5 orientiert am Status Quo (zusammen alle 60min in Brandenburg)
- Prüfung Option Ausdifferenzierung Haltekonzept:
 - RE Berlin – Rostock hält auch in Dannenwalde und Löwenberg (Ausdifferenzierung schneller IC / öfter haltender RE)
 - RE Berlin – Neubrandenburg – Stralsund hält nicht mehr in Dannenwalde und Löwenberg (Beschleunigung Relation ohne IC-Angebot)
- Neue Fernverkehrslinie (IC) Rostock – Neustrelitz – Berlin – Dresden als zusätzliches Angebot im Korridor alle 120min (Einführung 2019) verkehrt ca. in Blockabstand zu RE-Ast Berlin – Stralsund
→ gemeinsames Angebot IC/RE Berlin – Rostock ca. alle 60min



4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Konzeption 2020

Berlin – Löwenberg – Rheinsberg

- Fortschreibung saisonales Angebot im Status Quo
- Regionalbahn ca. alle 120min mit Anschluss in Löwenberg nach Berlin
- Einzelfahrten direkt bis Berlin Gesundbrunnen

Berlin – Löwenberg – Rheinsberg/Templin

- Angebot orientiert an Status Quo (60min-Takt Berlin Ostkreuz – Templin)

Konzeption 2030

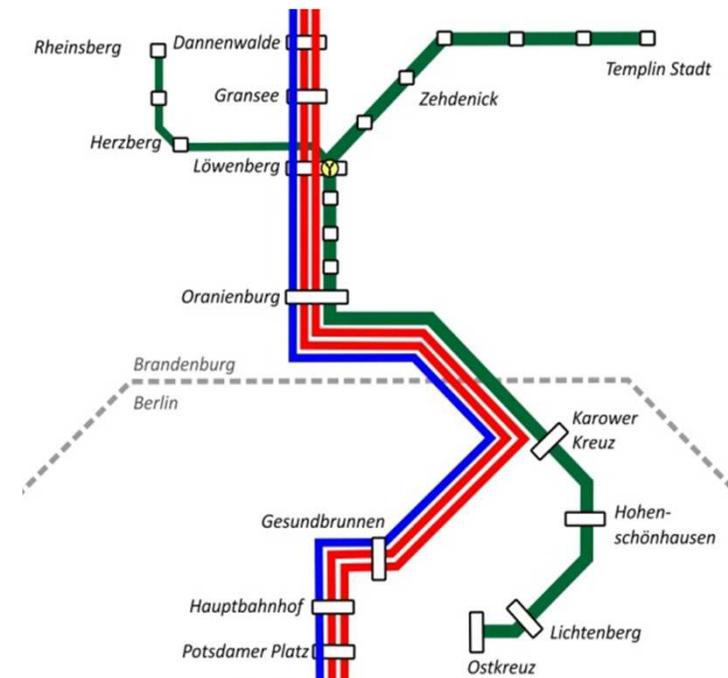
Berlin – Löwenberg – Rheinsberg/Templin

Variante 1

- Gemeinsame Linie mit Flügelung in Löwenberg
- Alle 120min Berlin – Rheinsberg - alle 60min Berlin - Templin
- Höheres Platzangebot im Ballungsraum
- Option für ganzjährige Bedienung von Rheinsberg

Variante 2

- Fortführung Konzept 2020

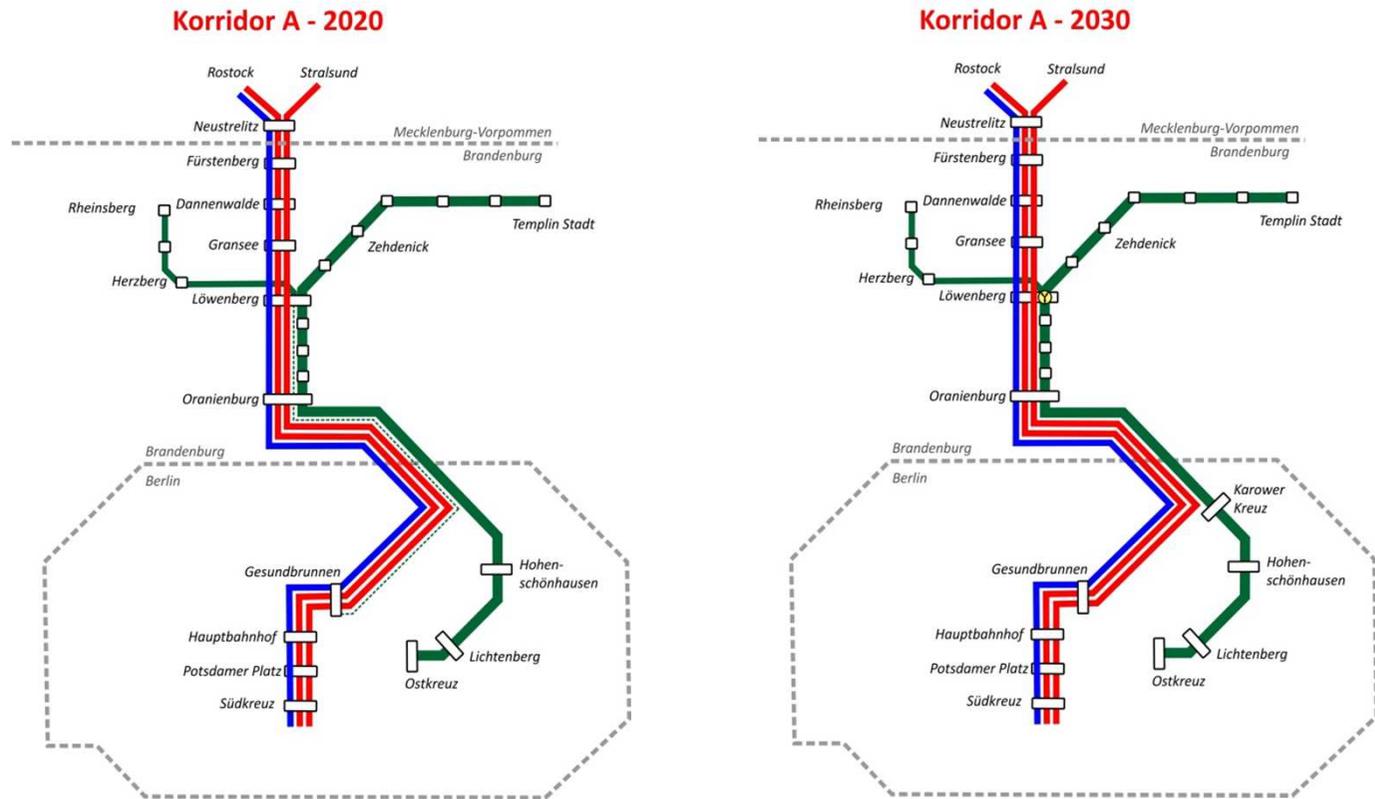


4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Konzeption 2020/2030

Übersichtsgraphik Gesamtkorridor



4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Übersicht Zugkilometer

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor A 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Oranienburg	Berlin Hbf	14	14	14	91.000	86.000	177.000
RB54	Rheinsberg	Löw enberg	0	0	0	0	0	0
RB54	Gesundbrunnen	Lichtenberg	-2	-2	-2	0	-4.000	-4.000
Summe (ohne IC)						0	-4.000	-4.000

Korridor A 2030 - Variante saisonale Bedienung Rheinsberg mit Flügelung Templin/Rheinsberg								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Oranienburg	Berlin Hbf	14	14	14	91.000	86.000	177.000
RB54	Rheinsberg	Löw enberg	2	2	2	17.000	0	17.000
RB54	Gesundbrunnen	Lichtenberg	-2	-2	-2	0	-4.000	-4.000
RB54	Löw enberg	Gesundbrunnen	-4	-4	-4	-30.000	-11.000	-41.000
Summe (ohne IC)						-13.000	-15.000	-28.000

Korridor A 2030 - Variante ganzjährige Bedienung Rheinsberg mit Flügelung Templin/Rheinsberg								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Oranienburg	Berlin Hbf	14	14	14	91.000	86.000	177.000
RB54	Rheinsberg	Löw enberg	2	2	2	17.000	0	17.000
RB54	Rheinsberg	Löw enberg	6	6	6	33.000	0	33.000
RB54	Gesundbrunnen	Lichtenberg	-2	-2	-2	0	-4.000	-4.000
RB54	Löw enberg	Gesundbrunnen	-4	-4	-4	-30.000	-11.000	-41.000
Summe (ohne IC)						20.000	-15.000	5.000

4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (1/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Grundlage Fortschreibung aktueller Fahrzeugeinsatz (Stand 2015)
- Eingesetzte Fahrzeugtypen (Referenztypen zur Darstellung Größenkategorie)
 - Linie RE5: 4x DOSTO - 420 Plätze (Saison 1 DOSTO Fahrradwagen + 81 Plätze)
 - Linie RB12: 2x BR 646 - 216 Plätze
 - Linie RB54: 1x BR 646 - 108 Plätze (Ansatz für Verkehre Mo-Fr, an Wochenenden ggfs. Mehrbedarf)

4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (2/2)

Korridor A 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Oranienburg	Berlin Hbf	14	14	14	-	-	-
RB54	Rheinsberg	Löwenberg	0	0	0	0	0	0
RB54	Gesundbrunnen	Lichtenberg	-2	-2	-2	0	-432.000	-432.000
Summe (ohne IC)						0	-432.000	-432.000

Korridor A 2030 - Variante saisonale Bedienung Rheinsberg mit Flügelung Templin/Rheinsberg								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Oranienburg	Berlin Hbf	14	14	14	-	-	-
RB54	Rheinsberg	Löwenberg	2	2	2	1.836.000	0	1.836.000
RB54	Gesundbrunnen	Lichtenberg	-2	-2	-2	0	-432.000	-432.000
RB54	Löwenberg	Gesundbrunnen	-4	-4	-4	-3.240.000	-1.188.000	-4.428.000
Summe (ohne IC)						-1.404.000	-1.620.000	-3.024.000

Korridor A 2030 - Variante ganzjährige Bedienung Rheinsberg mit Flügelung Templin/Rheinsberg								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Oranienburg	Berlin Hbf	14	14	14	-	-	-
RB54	Rheinsberg	Löwenberg	2	2	2	1.836.000	0	1.836.000
RB54	Rheinsberg	Löwenberg	6	6	6	3.564.000	0	3.564.000
RB54	Gesundbrunnen	Lichtenberg	-2	-2	-2	0	-432.000	-432.000
RB54	Löwenberg	Gesundbrunnen	-4	-4	-4	-3.240.000	-1.188.000	-4.428.000
Summe (ohne IC)						2.160.000	-1.620.000	540.000

4. Angebotskonzeption

4.2. Korridor A

Differenzbetrachtung Umläufe

- Darstellung der Veränderung der erforderlichen Umläufe je Linie für die jeweiligen Varianten im Vergleich zum Nullfall für die Planungshorizonte 2020 und 2030

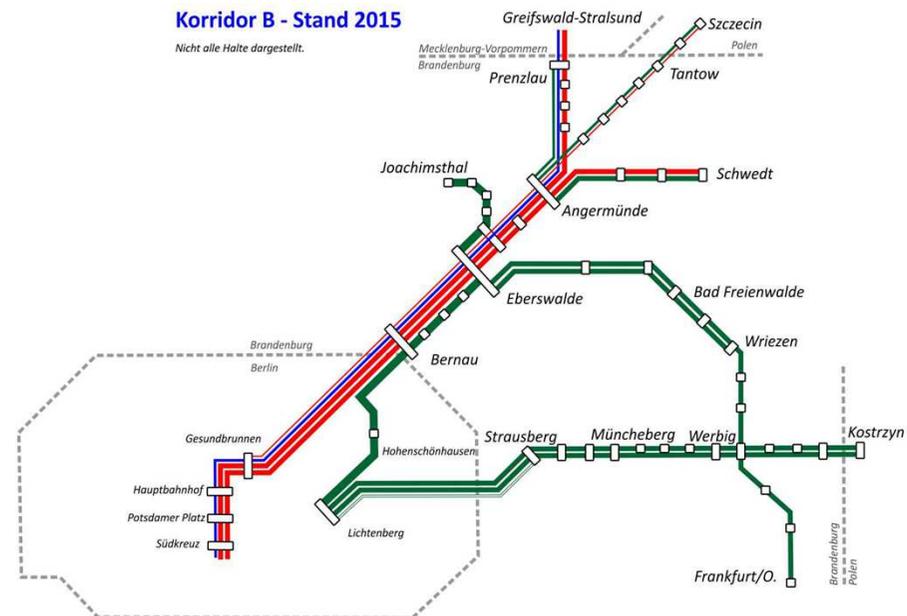
Differenzbetrachtung Umläufe		2020		2030	
Korridor A	Linie	Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
Berlin Hbf - Neustrelitz	RE 5	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Berlin Ost - Templin Stadt	RB 12	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Berlin Ostkreuz - Rheinsberg	RB 54	-	-	Zugflügelung RB12/RB54	2
Löwenberg - Rheinsberg	RB 54	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Summe Veränderung zu Nullfall A			0		2

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Korridor B

- (Berlin –) Eberswalde – Angermünde – Pasewalk (– Stralsund)
- Angermünde – Szczecin
- Angermünde – Schwedt
- Eberswalde – Frankfurt (Oder)
- Eberswalde – Joachimsthal
- Strausberg – Kostrzyn (- Gorzów Wlkp.)



4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Stand 2015

Berlin – Angermünde – Stralsund/ Schwedt (RE 3)

- Grundangebot Berlin – Angermünde alle 60min
- Abschnitt Berlin – Eberswalde zusätzlich alle 60min RB
- Zusätzliche Verdichterleistungen in HVZ von/ ab Berlin
- Ergänzungsverkehre:
 - RB 61 alle 2h Angermünde – Schwedt (Oder)
 - RB 62 Angermünde – Prenzlau mit (6 Fahrten HVZ)
 - RB 62 Angermünde – Eberswalde (2 Fahrten HVZ)
- Hohe Nachfrage im Bündelungsabschnitt
- Übernimmt z.T. Fernverkehrsaufgaben
- Abschnitt Eberswalde – Landesgrenze: Nachfrage Sa/So über Mo-Fr
→ Bedeutung im Ausflugsverkehr

Angermünde – Szczecin (RB 66)

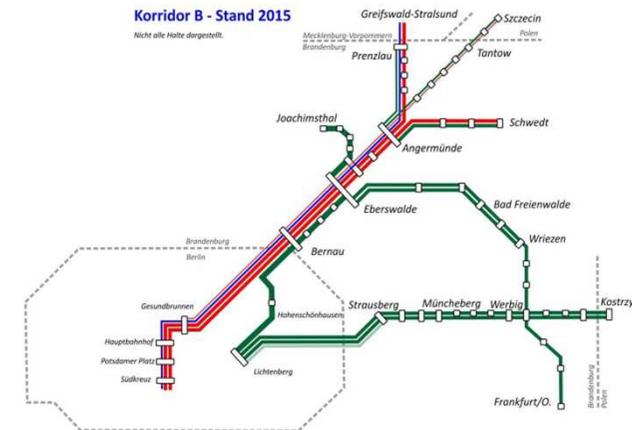
- Angebot ca. alle 120min
- In Tagesrandlagen Durchbindung nach Berlin Gesundbrunnen
- Nachfrage Sa/So deutlich höher als Mo-Fr
→ hohe Bedeutung im Ausflugsverkehr und für Wochenpendler

Berlin-Lichtenberg – Kostrzyn (RB 26)

- Angebot alle 60min, jeder 2. Zug beschleunigt zwischen Müncheberg und Kostrzyn

Eberswalde – Wriezen – Frankfurt (RB 60)

- Abschnitt Eberswalde – Wriezen alle 60min (Mo-Fr)
- Abschnitt Wriezen – Frankfurt (Oder) alle 120min
- höchste Nachfrage Mo-Fr Abschnitt Wriezen – Eberswalde → Berufsverkehr



Eberswalde – Joachimsthal (RB63)

- Angebot alle 60min
- Deutlich höhere Nachfrage Mo-Fr gegenüber Sa/So (Faktor 2)

Fernverkehr (IC)

- Einzelfahrten ... – Berlin – Stralsund – (Ostseebad-Binz) (IC)
- Zwischen 8:30 – 19:30 Angebot ca. alle 90 – 240 min

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Prämissen 2020/2030

- **Infrastrukturentwicklung**
 - Streckenausbau und Elektrifizierung Angermünde - Szczecin (Stettin) (Variante 2020)
 - Ausbau Karower Kreuz (Beseitigung eingleisiger Engpass, 2020)
 - Neuer Haltepunkt Karower Kreuz (2030)
- **Externe Angebotsmaßnahmen (Fernverkehr)**
 - 2020: Angebot IC-Verkehre Stralsund – Berlin annähernd im Status Quo (Auswahl dargestellt in Fahrplänen)
 - 2030: Neue IC-Linie im 2-Stunden-Takt in der Relation ... - Hamburg - Rostock - Stralsund - Angermünde- Berlin
- **Knoten Angermünde**
 - Alle Züge (RE) erhalten Aufenthaltszeit von ca. 5 min zur Wahrung Umsteigezeiten resp. Option für Zugflügelung zur Vermeidung von Umsteigevorgängen (bauliche Anpassung Bahnhof erforderlich, Horizont 2030)



4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Diskussion Angebotskonzept

Koordination Fernverkehre – Regionalexpress in Hauptrelation Berlin – Eberswalde – Angermünde

- Einordnung Trassenlagen IC – RE – RB
- Ziel: Verteilung IC/RE3/RE5 im 30-Minuten-Raster im Abschnitt Berlin – Angermünde
- Positionierung RB24 als Anschlussleistung oder zusätzliche Verdichtung im Abschnitt Berlin – Eberswalde

	RE 3 stündlich	RB 24 stündlich	RE 8 ungerade	RE 3 stündlich	RB 24 stündlich	IC neu gerade	RE 3 stündlich
Angermünde ab	.33		.09	.33		.26	.33
Eberswalde ab	.54	.11	.26	.54	.11	.42	.54
Gesundbrunnen ab	.24		.55	.24		.14	.24
Berlin Hbf an	.28		.58	.28		.18	.28

	RE 3 stündlich	RE 8 ungerade	RB 24 stündlich	RE 3 stündlich	IC neu gerade	RB 24 stündlich	RE 3 stündlich
Berlin Hbf ab	.32	.02		.32	.38		.32
Gesundbrunnen ab	.39	.07		.39	.42		.39
Eberswalde ab	.09	.35	.48	.09	.15	.48	.09
Angermünde an	.28	.51		.28	.32		.28

Beispiel für Gegenüberstellung Fahrpläne IC/RE/RB (Quelle Fahrplanentwurf: VBB)

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2020

Bündelungsabschnitt Berlin – Angermünde

- Übernahme IC-Züge gemäß Fahrplan 2016 (unregelmäßige Taktlagen, Einzelfahrten)
- Führung aller schnellen Züge (RE3, RE8) von/nach Berlin Hauptbahnhof (durchgehende Elektrifizierung nach Szczecin)
- Maximal 30-Minuten-Takt zwischen Berlin und Angermünde mit RE-Zügen (Abweichungen bei IC-Zügen) durch folgende Angebote
 - RE3 Berlin – Stralsund: alle 120min – Angermünde Knoten zur Minute 30 - ganztägig
 - RE3 Berlin – Schwedt: alle 120min – Angermünde Knoten zur Minute 30 - ganztägig
 - RE3 Berlin – Angermünde alle 60min (einschl. RE8) – Angermünde Knoten zur Minute 00 – nur HVZ
 - RE8 Berlin – Szczecin alle 240min – Angermünde Knoten zur Minute 00 - ganztägig
- Auffüllung der Taktlücken im Abschnitt Berlin – Eberswalde – Angermünde auf 30-Minuten Takt in Abhängigkeit von Entwicklung Nachfrage (HVZ-Verdichter)

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2020

Angermünde – Schwedt

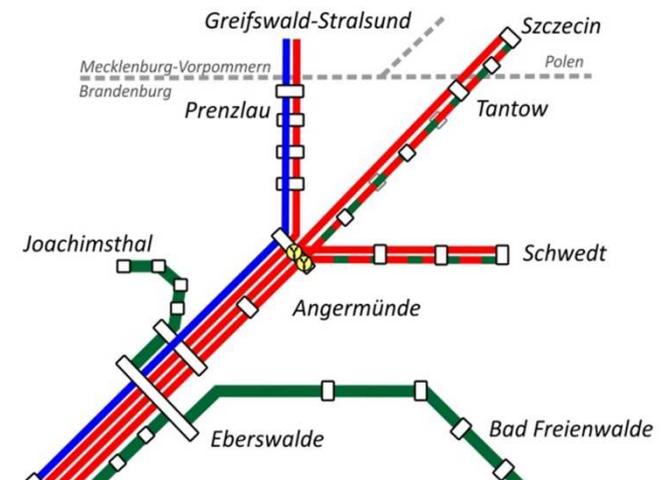
- Bedienung weitgehend analog Status Quo:
 - Knoten Angermünde zu Minute 30
 - Alle 120min RE3 Schwedt – Berlin
 - Alle 120min RB61 Schwedt – Angermünde

Angermünde – Szczecin

- Neues Bedienkonzept nach Elektrifizierung und Streckenausbau
 - Alle 240min RE8 Berlin – Szczecin (Angermünde: Knoten 00)
 - Alle 120min RB66 Angermünde – Szczecin (Angermünde: Knoten 30)
 - Betrieb mit zwei Umläufen möglich (RE+RB zusammen)

Angermünde – Prenzlau

- Angebot Orientiert an Status Quo:
 - RE3 Berlin – Stralsund alle 120min (Angermünde: Knoten 30)
 - RB62 Angermünde – Prenzlau mit bedarfsorientierten Einzellagen zur Angebotsverdichtung (analog Status Quo – v.a. in Lücken im IC-Angebot)



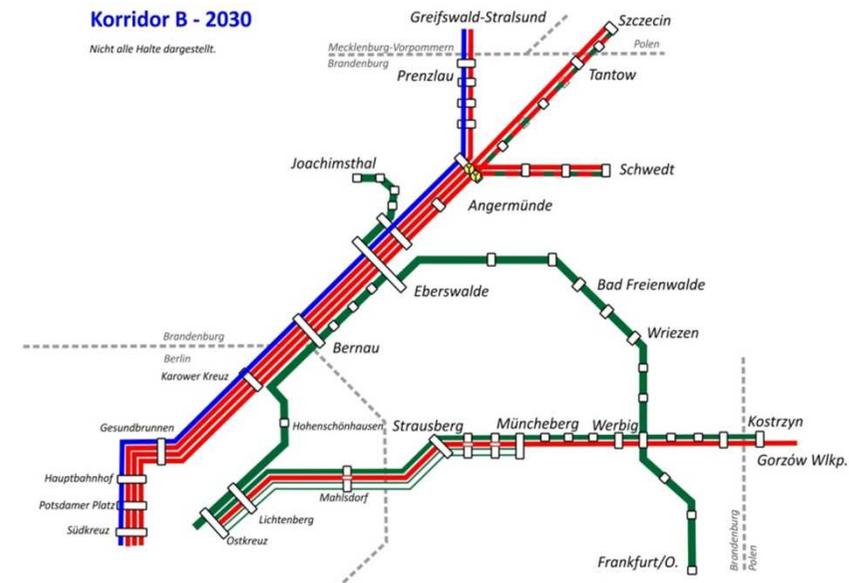
4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2030

Bündelungsabschnitt Berlin – Angermünde

- Neue IC-Linie übernimmt alle 2 Stunden schnelle Verbindung Berlin – Stralsund
- Führung aller schnellen Züge (RE3, RE8) von/nach Berlin Hauptbahnhof (durchgehende Elektrifizierung nach Szczecin)
- 30-Minuten-Takt zwischen Berlin und Angermünde mit RE-Zügen (Abweichungen bei IC-Zügen) durch folgende Angebote
 - ICneu Berlin – Stralsund – ... : alle 120min – Angermünde ca. Knoten zur Minute 30 (Lage z.T. knapp daneben) - ganztägig
 - RE3 Berlin – Stralsund: alle 120min – Angermünde Knoten zur Minute 30 - ganztägig
 - RE3 Berlin – Schwedt: alle 120min – Angermünde Knoten zur Minute 00 - ganztägig
 - RE8 Berlin – Szczecin alle 120min – Angermünde Knoten zur Minute 00 - ganztägig



4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2030

Angermünde – Schwedt

- Bedienung wird um 30 Minuten verschoben
- Knoten Angermünde zu Minute 00
- Alle 120min RE3 Schwedt – Berlin
- Alle 120min RB61 Schwedt – Angermünde

Angermünde – Szczecin

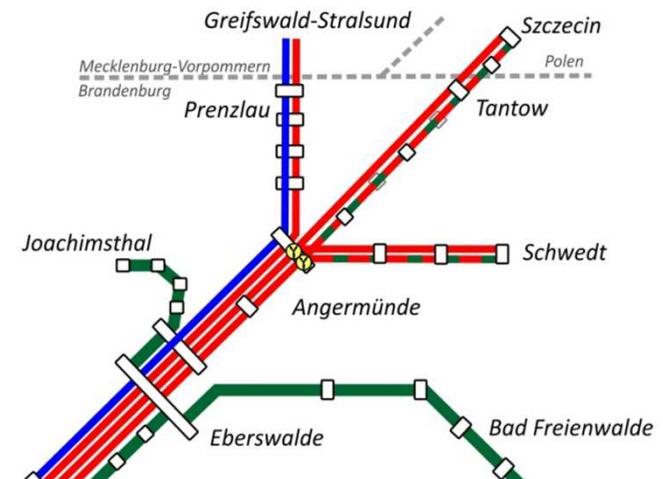
- Erweitertes Bedienkonzept
- Alle 120min RE8 Berlin – Szczecin (Angermünde: Knoten 00)
- Alle 120min RB66 Angermünde – Szczecin (Angermünde: Knoten 00)

Angermünde – Prenzlau

- ICneu Berlin – Stralsund alle 120min (Angermünde: annähernd Knoten 30)
- RE3 Berlin – Stralsund alle 120min (Angermünde: Knoten 30)
- RB62 Angermünde – Prenzlau mit bedarfsorientierten Einzellagen (Schülerverkehr, HVZ) zur Sicherstellung kurzer Anschlüsse Relation Schwedt – Prenzlau (Angermünde: Knoten 00)

Eberswalde – Joachimsthal

- Ausrichtung Anschlüsse an RE/IC an Hauptverkehrsströmen (in Gegenrichtung jeweils Anschluss von/an RB):
 - Mo-Fr Pendler- und Erledigungsfahrten Richtung Berlin Sa/So
 - Sa/So Ausflugsverkehre von Berlin



4. Angebotskonzeption

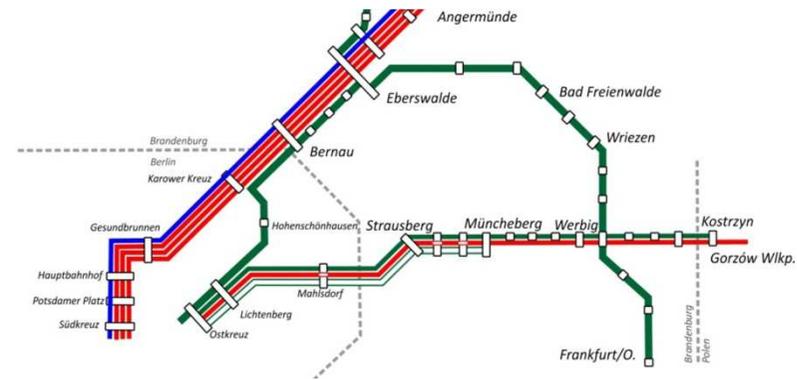
4.3. Korridor B

Konzeption 2020 / 2030

Eberswalde – Frankfurt / Oder (RB60)

Variante 2020

- Verkehrsangebot gemäß Statuts Quo
 - alle 60min Eberswalde – Wriezen
 - alle 120min Wriezen – Frankfurt / Oder
- Neuer Haltepunkt Eberswalde Nord
- Zugkreuzungen in Niederfinow und Wriezen
- Anschluss in Eberswalde von/an RE Richtung Berlin alle 120min
- In Frankfurt/Oder an/ab zu Knoten .00 (Umlaufverknüpfung mit RB 36 alle 120min möglich)
- Anschlussoption in Werbig Richtung Berlin alle 120min → siehe Korridor B5 (RB26)
- Beschleunigung zwischen Wriezen und Werbig auf 80 km/h (gemäß geplantem Streckenausbau)



Variante 2030

- 60-Minuten-Takt auf gesamtem Linienabschnitt Eberswalde – Frankfurt
- Zugkreuzungen in Niederfinow, Wriezen und Seelow
- Anschluss in Eberswalde von/an RE Richtung Berlin alle 2h, jedoch nicht an ICneu in z.Z. von DB Fernverkehr geplanter Taktlage
- In Frankfurt/Oder an/ab zu Knoten .00 (Umlaufverknüpfung mit RB 36 möglich)
- Anschlussoption in Werbig Richtung Berlin alle 2h Beschleunigung zwischen Wriezen und Werbig auf 80 km/h (gemäß geplantem Streckenausbau)
- Erforderliche weitere Infrastrukturanpassung für 60-Minuten-Takt: Wiederherstellung Bahnsteig an Gleis 1 in Seelow (Kreuzungsmöglichkeit bereits vorhanden, jedoch nur ein Seitenbahnsteig)

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2020 / 2030

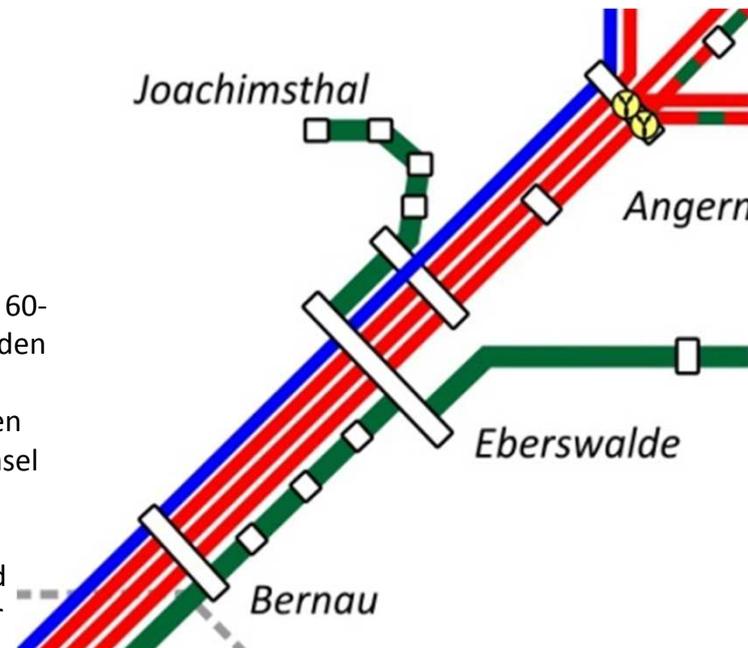
Eberswalde – Joachimsthal

2020

- Angebot orientiert am Status Quo
- Kurzer Anschluss in Eberswalde jeweils nur in Hauptlastrichtung möglich

2030

- 30-Minuten-Takt der schnellen Linien RE 3 und RE8 sowie 60-Minuten Takt der Linie RB24 ermöglicht Anschlüsse in beiden Richtungen
- Konzept kann weiterhin mit einem Umlauf realisiert werden
- Dabei trotzdem Ausrichtung in Lastrichtung und Taktwechsel um die Mittagszeit → Details siehe Folgeblatt
- Angebotszeitraum (bis ca. 21:30 Uhr) wie heute, ggfs. aufwandsneutrale Ausdifferenzierung Sa/So Sommer- und Winterfahrplan (letzte Fahrt im Winter ca. 20:30, Sommer 22:30)



4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2030

Eberswalde – Joachimsthal Fahrplanraster 2030

- Ausrichtung Anschlüsse an RE/IC an Hauptverkehrsströmen (in Gegenrichtung jeweils Anschluss von/an RB)
 - Mo-Fr Pendler- und Erledigungsfahrten Richtung Berlin Sa/So
 - Sa/So Ausflugsverkehre von Berlin
 - Es ergeben sich auch Anschlüsse von/nach Angermünde, z.T. bereits Über-Eck-Anschluss in Britz (Zeitlagen RB in Fahrplanmodell jeweils leicht verschiebbar → Anpassungen im Minutenbereich zur Sicherstellung Mindestübergangszeiten für Nachfragemodellierung sind möglich)

Zeitlage 1	Hauptstrom in Richtung Berlin	Mo-Fr Morgen und Vormittag	Sa/So Nachmittag und Abend
Zeitlage 2	Hauptstrom aus Richtung Berlin	Mo-Fr Nachmittag und Abend	Sa/So Morgen und Vormittag

Anschlüsse von/nach Berlin und Fahrlagen			Zeitlage 1		Zeitlage 2	
Eberswalde	IC	Ankunft			08	
Eberswalde	RE	Ankunft				14
Eberswalde	RB	Ankunft	49			
			<i>alle 1h</i>		<i>alle 2h</i>	<i>alle 2h</i>
Eberswalde	RB 63	Abfahrt	55		13	21
Joachimsthal	RB 63	Ankunft	15		33	41
			<i>alle 2h</i>	<i>alle 2h</i>		<i>alle 1h</i>
Joachimsthal	RB 63	Abfahrt	20	25		45
Eberswalde	RB 63	Ankunft	40	45		05
Eberswalde	RB	Abfahrt				11
Eberswalde	RE	Abfahrt		52		22
Eberswalde	IC	Abfahrt	46			

Zeitlagen Fahrplanraster RB 63
mit Anschlusshierarchie

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2020

Eberswalde – Frankfurt / Oder (RB60)

Variante 2020

- **Verkehrsangebot**
 - Verkehrsangebot gemäß Statuts quo
 - alle 60 Minuten Eberswalde – Wriezen
 - Alle 120 Minuten Wriezen – Frankfurt / Oder
 - Neuer Haltepunkt Eberswalde Nord
 - Zugkreuzungen in Niederfinow, Wriezen
 - In Fahrplangentwurf noch Pufferzeiten für etwas längere Kreuzungsaufenthalte vorhanden (leicht spätere Ankunft / frühere Abfahrt in Eberswalde und Frankfurt möglich)
 - Anschluss in Eberswalde von/an RE Richtung Berlin alle 120min
 - In Frankfurt/Oder an/ab zu Knoten .00 (Umlaufverknüpfung mit RB 36 alle 120min möglich)
 - Anschlussoption in Werbig Richtung Berlin alle 120min → siehe Korridor B5 (RB26)
- **Infrastruktur**
 - Beschleunigung zwischen Wriezen und Werbig auf 80 km/h (gemäß geplantem Streckenausbau)

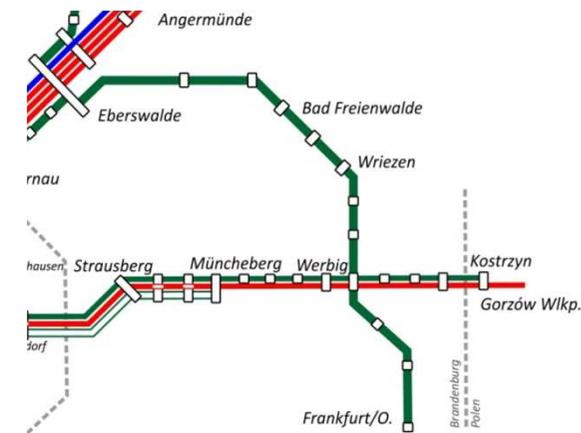
4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2030

Eberswalde – Frankfurt / Oder (RB60) Variante 2030

- **Verkehrsangebot**
 - Ansatz mit 60-Minuten-Takt auf gesamtem Linienabschnitt Eberswalde – Frankfurt
 - Neuer Haltepunkt Eberswalde Nord
 - Zugkreuzungen in Niederfinow, Wriezen und Seelow
 - In Fahrplangentwurf noch Pufferzeiten für etwas längere Kreuzungsaufenthalte vorhanden (leicht spätere Ankunft / frühere Abfahrt in Eberswalde und Frankfurt möglich)
 - Anschluss in Eberswalde von/an RE Richtung Berlin alle 120min, jedoch nicht an ICneu in z.Z. von DB Fernverkehr geplanter Taktlage (Lösungsansatz durch Verschiebung Gesamtfahrplanraster RB60 / RB 26 um 30 Minuten)
 - In Frankfurt/Oder an/ab zu Knoten .00 (Umlaufverknüpfung mit RB 36 möglich – Option entfällt bei Verschiebung um 30min)
 - Anschlussoption in Werbig Richtung Berlin alle 2h → siehe Korridor B5 (RB26)
- **Infrastruktur**
 - Beschleunigung zwischen Wriezen und Werbig auf 80 km/h (gemäß geplantem Streckenausbau)
 - Erforderliche weitere Infrastrukturanpassung für 60-Minuten-Takt:
Wiederherstellung Bahnsteig an Gleis 1 in Seelow (Kreuzungsmöglichkeit bereits vorhanden, jedoch nur ein Seitenbahnsteig an Gleis 2)



4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2020

Berlin – Kostrzyn (RB 26)

2020 - Variante 1 - Status Quo optimiert

- **Verkehrsangebot**
 - Orientiert am Status Quo
 - Alle 120 Minuten Berlin – Kostrzyn mit Halt überall
 - Alle 120 Minuten Berlin – Kostrzyn beschleunigt
 - Prüfung / Abstimmung bezüglich Weiterführung in Polen bis Gorzów Wlkp.
 - Neuer Halt Mahlsdorf
 - Zugkreuzungen zwischen Strausberg und Rehfelde und Seelow-Gusow
 - Beschleunigter Zug hält neu in Werbig
 - Neuer Über-Eck-Anschluss Berlin – Oderbruch (RB 60, Wriezen) alle 120 min
 - Übergangszeit ca. 5 min
 - Führung bis Ostkreuz unten (auch RB 12, RB25 und RB26) → möglich nur alle 60 Minuten
 - Prüfung Wendemöglichkeiten für Zusatzzüge RB26 (alle 30 min)

- **Infrastruktur**
 - Verlängerung Begegnungsabschnitt östlich Strausberg – Rehfelde (gemäß aktueller Planung)
 - Neuer Haltepunkt Mahlsdorf

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2020

Berlin – Kostrzyn (RB 26)

2020 - Variante 2 - Status Quo erweitert

- **Verkehrsangebot**
 - Grundangebot
 - Alle 120 Minuten Berlin – Kostrzyn mit Halt überall
 - Alle 120 Minuten Berlin – Kostrzyn beschleunigt
 - Prüfung / Abstimmung bezüglich Weiterführung in Polen bis Gorzów Wlkp.
 - Zusätzliche Verdichterzüge Berlin – Müncheberg (HVZ)
 - Alle 60 Minuten mit Halt überall
 - Kein gleichmäßiger Abstand zu Grundangebot möglich (ca. 25/35-Minuten-Takt)
 - Fahrzeit ca. 8 min länger als Grundangebot
 - Neuer Halt Mahlsdorf
 - Prüfung neuer Halt in Hoppegarten (für Verdichterzüge)
 - Zugkreuzungen zwischen Lichtenberg und Biesdorfer Kreuz, Hoppegarten, Strausberg und Rehfelde, in Seelow-Gusow,
 - Beschleunigter Zug hält neu in Werbig
 - Neuer Über-Eck-Anschluss Berlin – Oderbruch (RB 60, Wriezen) alle 120min
 - Übergangszeit ca. 5 min
- **Infrastruktur**
 - Verlängerung Begegnungsabschnitt östlich Strausberg – Rehfelde (gemäß aktueller Planung)
 - Prüfung Kreuzungsmöglichkeit Hoppegarten einschließlich Halt (für Verdichterzüge)
 - Neuer Haltepunkt Mahlsdorf

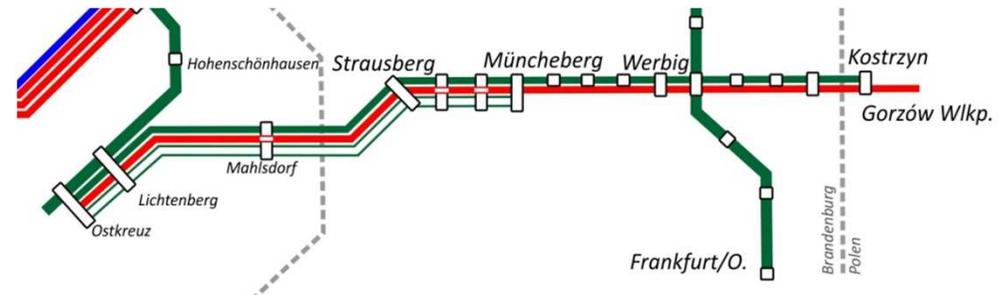
4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Konzeption 2030

Berlin – Kostrzyn (RB 26) 2030 - Ausbau Infrastruktur

- **Verkehrsangebot**
 - Grundangebot
 - Alle 120 Minuten Berlin – Kostrzyn mit Halt überall
 - Alle 120 Minuten Berlin – Kostrzyn beschleunigt
 - Prüfung / Abstimmung bezüglich Weiterführung in Polen bis Gorzów Wlkp
 - Zusätzliche Verdichterzüge Berlin – Müncheberg (HVZ)
 - Alle 60 Minuten mit Halt überall
 - gleichmäßiger Abstand und gleiche Fahrzeit zu Grundangebot Neuer Halt Mahlsdorf
 - Prüfung neuer Halt in Hoppegarten (für Verdichterzüge)
 - Zugkreuzungen zwischen Mahlsdorf-Hoppegarten, Strausberg und Rehfelde und Seelow-Gusow,
 - Beschleunigter Zug hält neu in Werbig
 - Neuer Über-Eck-Anschluss Berlin – Oderbruch (RB 60, Wriezen) alle 120min
 - Übergangszeit ca. 5 min
- **Infrastruktur**
 - Neubau Begegnungsabschnitt im Bereich Mahlsdorf – Hoppegarten
 - Verlängerung Begegnungsabschnitt östlich Strausberg – Rehfelde (gem. aktueller Planung)
 - Neuer Haltepunkt Mahlsdorf



4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Übersicht Zugkilometer (1/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor B 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE3	Berlin Hbf.	Angermünde	4	0	0	55.000	19.000	73.000
RE3	Landesgrenze	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RE3	Schwedt	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RE8	Szczecin	Angermünde	2	2	2	30.000	0	30.000
RE8	Berlin Gesundbrunnen	Angermünde	2	2	2	40.000	11.000	50.000
RE8	Berlin Gesundbrunnen	Berlin Hbf.	8	8	8	0	12.000	12.000
RB62	Prenzlau	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB61	Schwedt	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB66	Stettin	Angermünde	8	8	8	143.000	0	143.000
Summe Hauptkorridor						268.000	42.000	308.000
RB26	Berlin Ostkreuz	Müncheberg	0	0	0	0	0	0
RB60	Wriezen	Frankfurt (Oder)	0	0	0	0	0	0
RB63	Eberswalde	Joachimsthal	0	0	0	0	0	0
Summe Nebenlinien						0	0	0
Summe Gesamtkorridor B						268.000	41.000	309.000

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Übersicht Zugkilometer (2/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor B 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Prenzlau	Berlin Hbf	10	10	10	423.000	68.000	491.000
RE3	Berlin Hbf.	Angermünde	2	0	0	27.000	9.000	37.000
RE3	Landesgrenze	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RE3	Schwedt	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RE8	Berlin Hbf.	Berlin Gesundbrunnen	16	16	16	0	24.000	24.000
RE8	Berlin Gesundbrunnen	Angermünde	8	8	8	159.000	42.000	202.000
RE8	Szczecin	Angermünde	8	8	8	143.000	0	143.000
RB66	Stettin	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB62	Prenzlau	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB61	Schwedt	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB66	Stettin	Angermünde	0	0	0	0	0	0
Summe Hauptkorridor						329.000	75.000	406.000
RB26	Berlin Ostkreuz	Müncheberg	12	0	0	96.000	36.000	132.000
RB60	Wriezen	Frankfurt (Oder)	16	0	0	225.000	0	225.000
RB63	Eberswalde	Joachimsthal	0	0	0	0	0	0
Summe Nebenlinien						321.000	36.000	357.000
Summe Gesamtkorridor B (ohne IC)						651.000	112.000	762.000

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (1/3)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Grundlage Fortschreibung aktueller Fahrzeugeinsatz (Stand 2015)
- Eingesetzte Fahrzeugtypen (Referenztypen zur Darstellung Größenkategorie)
 - Linie RE3: 4 DOSTO – 420 Plätze
 - Linie RE8: BR 442, 5-teilig – 300 Plätze (nach Elektrifizierung)
 - RB66: BR 442, 3-teilig – 160 Plätze (nach Elektrifizierung)
 - RB26: BR 643 - 204 Plätze
 - RB60: BR 650 - 71 Plätze
 - RB61: BR 650 - 71 Plätze
 - RB62: BR 650 - 71 Plätze
 - RB63: BR 650 - 71 Plätze

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (2/3)

Korridor B 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE3	Berlin Hbf.	Angermünde	4	0	0	23.100.000	7.980.000	30.660.000
RE3	Landesgrenze	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RE3	Schwedt	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RE8	Szczecin	Angermünde	2	2	2	9.000.000	0	9.000.000
RE8	Berlin Gesundbrunnen	Angermünde	2	2	2	12.000.000	3.300.000	15.000.000
RE8	Berlin Gesundbrunnen	Berlin Hbf.	8	8	8	0	3.600.000	3.600.000
RB62	Prenzlau	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB61	Schwedt	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB66	Stettin	Angermünde	8	8	8	22.880.000	0	22.880.000
Summe Hauptkorridor						66.980.000	14.880.000	81.140.000
RB26	Berlin Ostkreuz	Müncheberg	0	0	0	0	0	0
RB60	Wriezen	Frankfurt (Oder)	0	0	0	0	0	0
RB63	Eberswalde	Joachimsthal	0	0	0	0	0	0
Summe Nebenlinien						0	0	0
Summe Gesamtkorridor B						66.980.000	14.880.000	81.140.000

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (3/3)

Korridor B 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Prenzlau	Berlin Hbf	10	10	10	-	-	-
RE3	Berlin Hbf.	Angermünde	2	0	0	11.340.000	3.780.000	15.540.000
RE3	Landesgrenze	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RE3	Schwedt	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RE8	Berlin Hbf.	Berlin Gesundbrunnen	16	16	16	0	7.200.000	7.200.000
RE8	Berlin Gesundbrunnen	Angermünde	8	8	8	47.700.000	12.600.000	60.600.000
RE8	Szczecin	Angermünde	8	8	8	42.900.000	0	42.900.000
RB66	Stettin	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB62	Prenzlau	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB61	Schwedt	Angermünde	0	0	0	0	0	0
RB66	Stettin	Angermünde	0	0	0	0	0	0
Summe Hauptkorridor						101.940.000	23.580.000	126.240.000
RB26	Berlin Ostkreuz	Müncheberg	12	0	0	19.584.000	7.344.000	26.928.000
RB60	Wriezen	Frankfurt (Oder)	16	0	0	15.975.000	0	15.975.000
RB63	Eberswalde	Joachimsthal	0	0	0	0	0	0
Summe Nebenlinien						35.559.000	7.344.000	42.903.000
Summe Gesamtkorridor B (ohne IC)						137.499.000	30.924.000	169.143.000

4. Angebotskonzeption

4.3. Korridor B

Differenzbetrachtung Umläufe

- Darstellung der Veränderung der erforderlichen Umläufe je Linie für die jeweiligen Varianten im Vergleich zum Nullfall für die Planungshorizonte 2020 und 2030

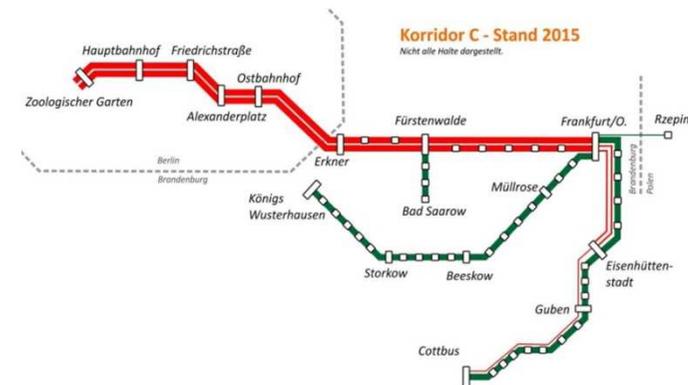
Differenzbetrachtung Umläufe		2020		2030	
Korridor B	Linie	Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
Berlin Hbf - Schwedt/Pasewalk	RE 3	wie Nullfall (1)	0	alle 30 min Bln-Angermünde (2)	1
Berlin Hbf - Szczecin	RE 8 / RE 66	alle 4h	0	alle 2h	1
Berlin Ostkreuz - Kostrzyn	RB 26	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Berlin Ost - Kostrzyn	RB 26	-	-	alle 30min bis Müncheberg	2
Angermünde - Schwedt	RB 61	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Eberswalde - Prenzlau	RB 62	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Eberswalde - Frankfurt Oder	RB 60	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Eberswalde - Frankfurt Oder	RB 60	-	-	alle 1h gesamte Linie	1
Eberswalde - Joachimsthal	RB 63	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Szczecin - Angersmünde	RB 66	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Summe Veränderung zu Nullfall B (max)			0		5
Summe Veränderung zu Nullfall B (min)			0		2
(1) je nach Umfang HVZ-Verdichtungen Berlin - Angermünde +1 möglich					
(2) Integration IC und RE 8 / RE66					

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

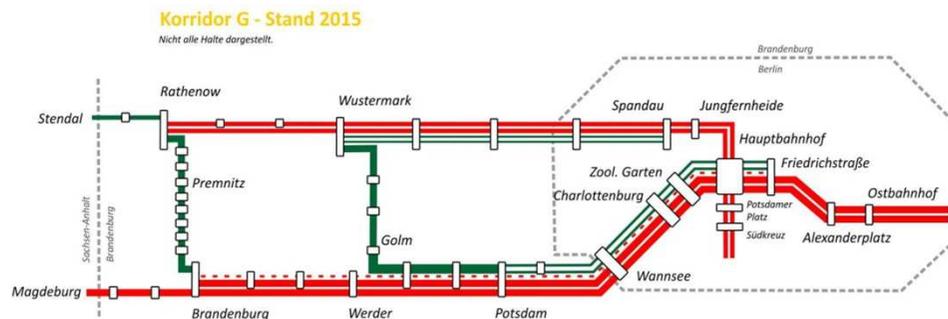
Korridor C

- (Berlin -) Erkner – Fürstenwalde - Frankfurt (Oder) – Rzepin (- Poznań)
- Frankfurt (Oder) – Cottbus
- Fürstenwalde – Bad Saarow
- Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder)



Korridor G

- (Berlin -) Werder (Havel) – Brandenburg (Havel) – Magdeburg
- Brandenburg (Havel) – Rathenow
- (Berlin -) Wustermark – Rathenow
- Rathenow – Stendal



Gemeinsame Betrachtung wegen übergeordneter Bedeutung durchgehender Relation Brandenburg – Berlin – Frankfurt (Verlauf Linie RE 1)

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Stand 2015 – Korridor C

Berlin – Frankfurt (O.) (RE 1)

- Radiale Hauptrelation mit Angebot alle 30min
- Alternierendes Haltekonzept (jeweils alle 60min)
- Sehr hohe Nachfrage im gesamten Korridorverlauf

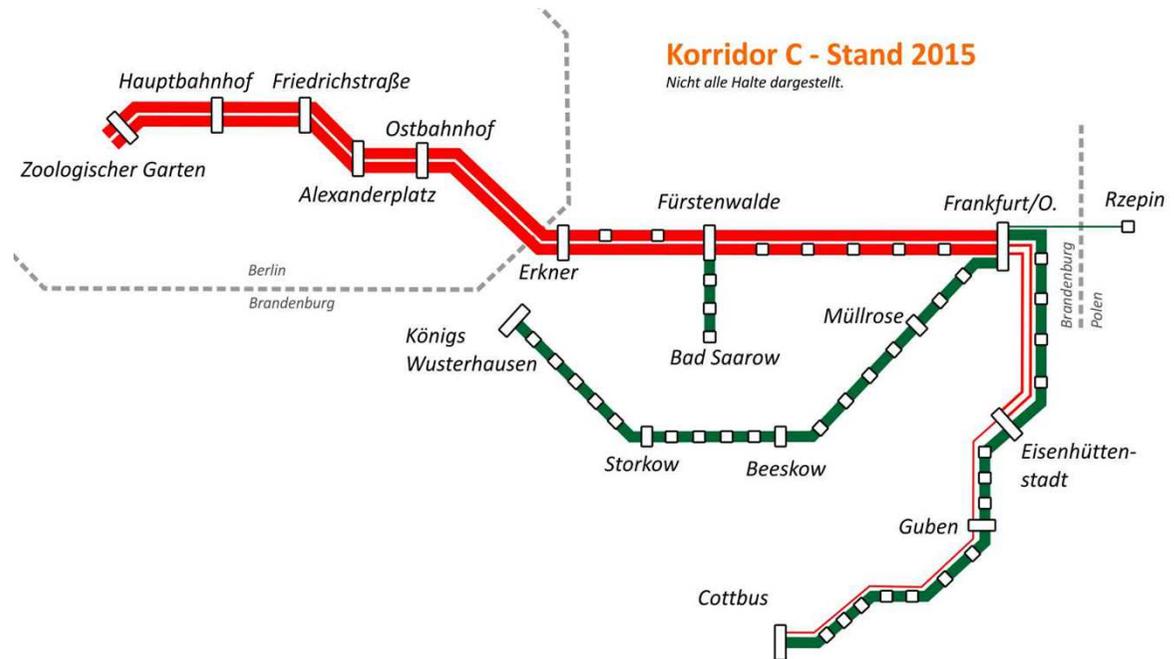
Frankfurt (O.) – Cottbus

(RE 1 und RB 11)

- Frankfurt (O.) – Eisenhüttenstadt alle 60min, in HVZ alle 30min alternierend mit RE 1 und RB 11
- Frankfurt - Cottbus stündlich mit RB 11
- Einzelne Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit Mo-Fr (Fortsetzung RE1)
- Deutlich geringere Nachfrage Sa/So gegenüber Mo-Fr

Frankfurt (O.) – Königs Wusterhausen (RB 36)

- Angebot alle 60min
- Nachfrage Mo-Fr doppelt so hoch, wie Sa/So



Fürstenwalde (S.) – Bad Saarow Klinikum (RB 35)

- Angebot alle 60min
- Stabile Nachfrage an allen Wochentagen

Fernverkehr / grenzüberschreitender Verkehr (EC und RB 91)

- Grenzüberschreitender EC Berlin – Poznań – Gdynia / Warschau: 5 Zugpaare
- 4 Einzelzüge Frankfurt (O.) – Rzepin – Zielona Góra / (Poznań) als RB91

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Stand 2015 – Korridor G

Berlin – Potsdam – Brandenburg – Magdeburg (RE 1)

- Abschnitt Berlin – Brandenburg:
 - Angebot alle 30 Minuten
 - Zusatzfahrten in HVZ bis Brandenburg
 - Abschnitt Potsdam- Brandenburg je alle 60min beschleunigt/ mit Halt überall
 - In HVZ Verdichtung ca. alle 30min im Abschnitt Berlin – Potsdam mit RB 21/22
- Übernimmt z.T. Fernverkehrsaufgaben

Berlin – Rathenow – Stendal (RE 4, RB13 und RB 34)

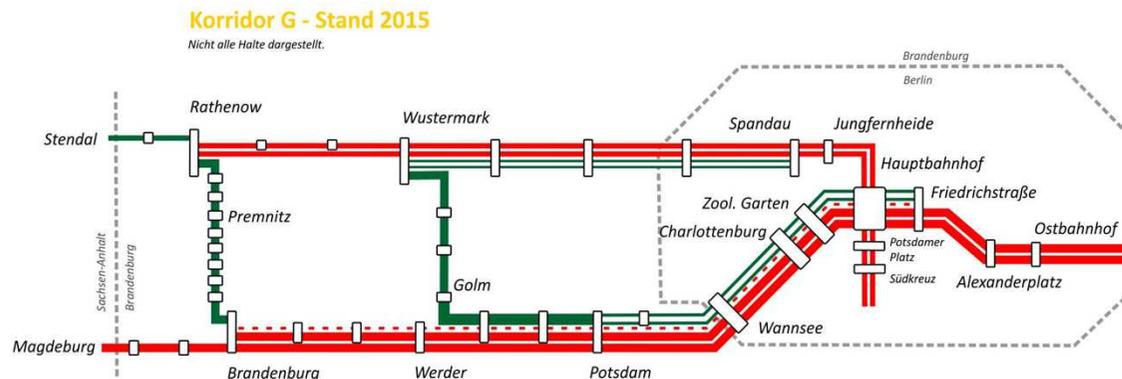
- Abschnitt Berlin – Rathenow alle 60min mit RE 4
- Abschnitt Berlin Spandau – Wustermark in HVZ Verdichtung alle 60min mit RB13
- Abschnitt Wustermark – Rathenow jeder zweite RE4 beschleunigt (keine Zwischenhalte)
- Abschnitt Rathenow – Stendal alle 120min mit RB 34

Brandenburg – Rathenow (RB 51)

- Angebot alle 60min

Fernverkehr (IC, ICE)

- Überlagernde Fernverkehre Berlin – Köln / Frankfurt / Amsterdam ohne Zwischenhalte im Korridor G



4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Diskussion Angebotskonzept

Allgemein

- Zusätzliche Angebote ermöglichen stärkere Ausdifferenzierung der Angebote
- Ausrichtung der Haltekonzepte an optimaler Erreichbarkeit der Taktknoten → damit z.T. Änderung der Haltekonzeption der jeweiligen Züge je Teilkorridor nach Durchfahrt durch Berlin (z.B. Express Frankfurt-Berlin und Bedienung von vielen Zwischenhalten Berlin – Brandenburg)

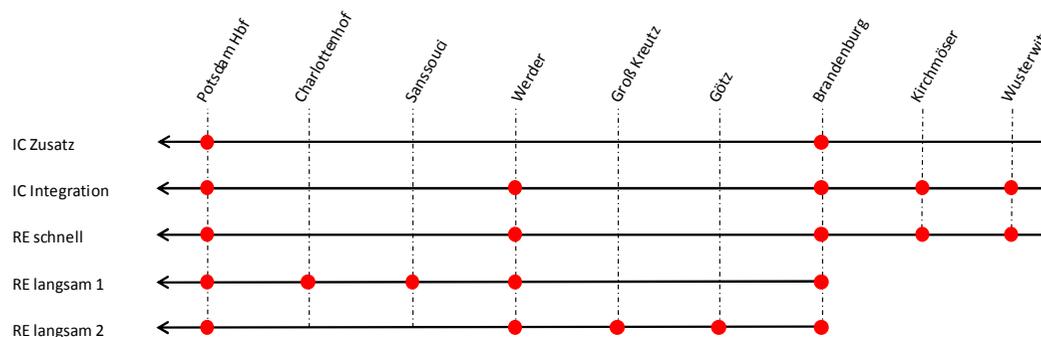
Berlin – Fürstenwalde – Frankfurt (Oder)

- Im Abschnitt Frankfurt – Erkner Beibehaltung des alternierenden Bedienkonzepts für Zwischenhalte vor und nach Fürstenwalde
- Zusätzliches schnelles Angebot mit Zwischenhalt nur in Fürstenwalde (Trassenlage enthält Fernverkehr Richtung Polen)

Berlin – Potsdam – Brandenburg – Magdeburg

- Im Abschnitt Potsdam – Brandenburg alternierendes Bedienkonzept für Charlottenhof + Park Sanssouci sowie Groß Kreuzt und Götz (analog wie zwischen Erkner und Frankfurt/Oder im Korridor C)
- Schnelles Angebot mit Zwischenhalt nur in Werder durch neue RE-Leistung resp. neue IC-Linie
- Nach Möglichkeit Durchbindung der schnellen RE-Linie nach Magdeburg

Korridor G Berlin - Potsdam - Brandenburg



4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Diskussion Angebotskonzept

Integration Fernverkehr

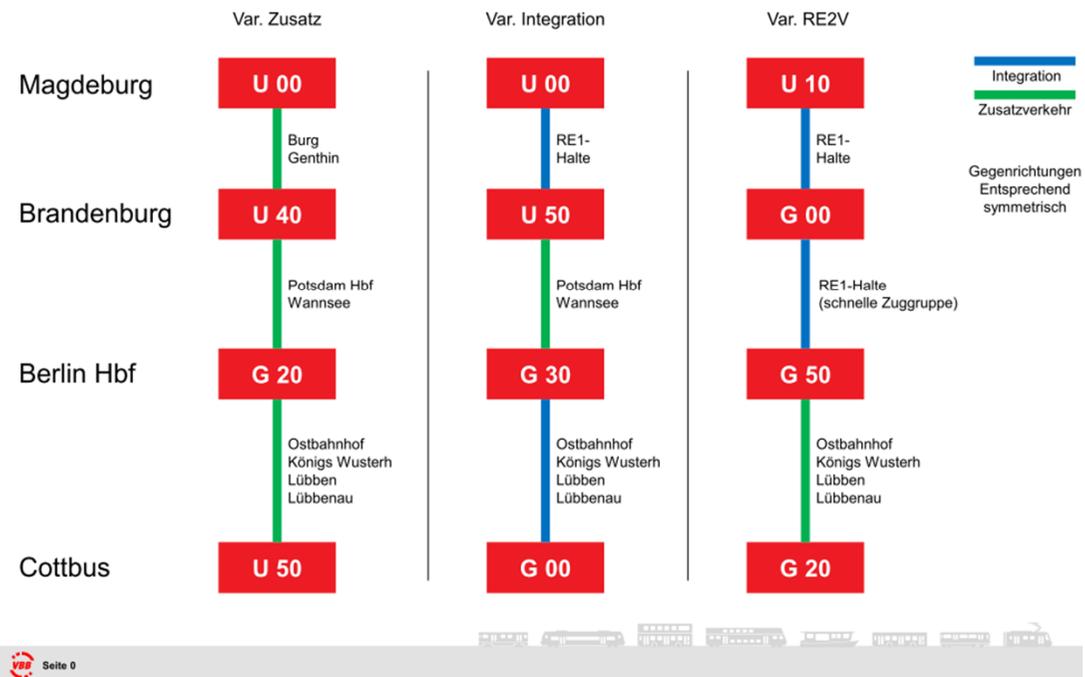
Berlin – Frankfurt / Oder (– Polen / Cottbus)

- Integration des Fernverkehrs Richtung Polen (und optional erweiterten schnellen Regionalverkehr) in neue Expressstrassenlage alle 120min

Berlin – Potsdam – Brandenburg – Magdeburg

- Neue IC-Linie in Relation Magdeburg – Berlin – Cottbus (ab 2022) alle 120min
- Verschiedene Szenarien zur Integration des Angebots → siehe Folgeblatt
- In Fahrplangentwürfen Berücksichtigung der jeweils optimalen Varianten bezüglich Fahrgastnutzen und Betriebsprogramm
- Teilweise leichter Taktversatz zu Stammlagen RE erforderlich, da IC-Linie nicht gesamtem Verlauf Doppelkorridor C1-G1 verläuft → Auffüllung fehlender Abschnitte durch zusätzliche RE-Leistungen im Taktraster

IC_{neu} 56 – Magdeburg – Berlin - Cottbus



Seite 0

Varianten zur Integration IC im Korridor C (Quelle: VBB)
U – ungerade Stunden, G – Gerade Stunden

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Diskussion Angebotskonzept

Durchgehende Relation Korridore C1-G1

Frankfurt / Oder – Berlin – Potsdam – Brandenburg – Magdeburg

- Entwicklung von vier Varianten mit unterschiedlichem Grad Integration und jeweils unterschiedlichem Taktraster
→ Übersicht siehe Tabelle
- Fahrplanmodelle jeweils für Stand nach Einführung IC-Linie (2022) → Horizont 2030
Für Fahrplanstand 2020 Fortführung Angebot im Status Quo zuzüglich einzelner Expresszüge in Hauptverkehrszeiten (Grundlage Taktraster alle 15/15/30-Minuten)
- Im Bereich Berlin Stadtbahn Berücksichtigung einheitliches Taktraster (minimaler 5-Minuten-Abstand)
→ Abweichungen in Fahrplantabellen Rundungen der Fahrplansoftware
- Angebot im Spätverkehr vergleichbar mit heutigem Niveau (Angebot alle 60 Minuten), für Horizont 2030
Ausweitung Angebot mit 2 Zügen/Stunde bis ca. 22:00 an allen Wochentagen
- Fortführung Wochenendnachtverkehr in (mindestens) gegenwärtigem Umfang

Variante	Taktraster	Fernverkehr		
		Frankfurt - Erkner	Potsdam - Brbg.	Brbg. - Magdeburg
1	20/20/20	Integration	Zusatzverkehr	Zusatzverkehr
2	15/15/30	Integration	Integration	Zusatzverkehr
3	20/20/20	Integration	Integration	Integration
4	15/15/30	Integration	Integration	Integration

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Konzeption 2020/2030

Frankfurt Berlin – Potsdam – Brandenburg – Magdeburg

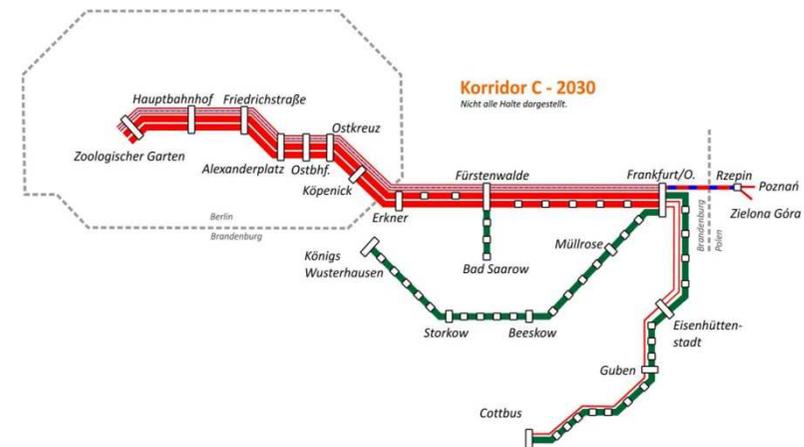
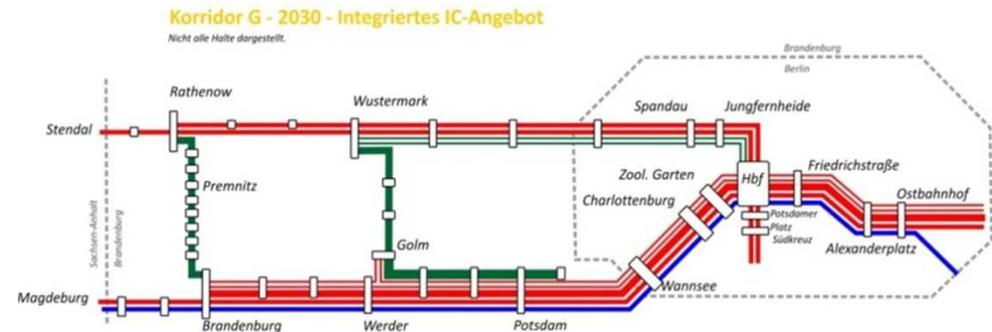
- Integrierte Betrachtung Relation Linie RE1

2020

- 30/15/15-Minuten-Taktraster ab Berlin
- Zusätzliche stündliche Trassenlage für Expressfahrten:
 - Schneller Fern- und Regionalverkehr Richtung Polen (Korridor C)
 - Verdichtung RE1 in Hauptverkehrszeiten durch Einzelfahrten (C und G)

2030

- Varianten mit 20- oder 30/15/15-Minuten-Taktraster ab Berlin
- Zusätzliche stündliche Trassenlage für Expressfahrten:
 - Verdichtung RE1
 - Option für (partielle) Integration Fernverkehr
- Zusätzlich: Neue Fernverkehrslinie (IC) im Korridorteil G Magdeburg – Berlin – Cottbus als zusätzliches Angebot (ab 2022):
 - Integrierter Ansatz IC-RE (IC ersetzt alle 2h RE)
 - Ergänzender Ansatz (IC fährt zusätzlich zum RE)
- Entwicklung von zwei Angebotsvarianten
 - Zusätzliches Angebot Mo-Fr in erweiterter HVZ (ca. 6:00-9:00 und 16:00-19:00 Uhr)
 - Zusätzliches Angebot Mo-Fr ca. 6:00-20:00 Uhr



4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

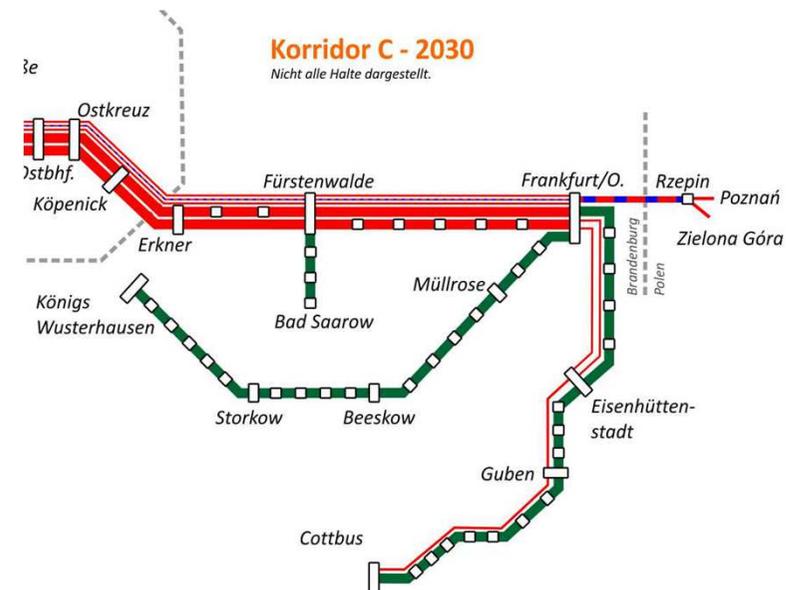
Konzeption 2020/2030 – Korridor C

Frankfurt (O.) – Cottbus 2020/2030

- Angebot orientiert am Status Quo mit Stammlinie alle 60 min mit Halt überall
- Verdichtung im Abschnitt Frankfurt – Eisenhüttenstadt nur während erweiterter HVZ (Fortführung Linie aus Berlin)
- Einzelfahrten in HVZ als verlängerte Expressführungen bis Cottbus (3 Fahrtenpaare analog Status Quo) mit optionaler Prüfung Entfall bei geringer Nachfrage
- Betriebsprogramm im Früh- und Spätverkehr sowie Anzahl verlängerter Fahrten RE1 Frankfurt-Eisenhüttenstadt orientiert an Fahrplan 2016)

Fürstenwalde – Bad Saarow 2020/2030

- Angebot orientiert am Status Quo
- Bedienung mit einem Umlauf
- Anpassungen im Minutenbereich zur Gewährung Anschlüsse an Varianten Korridor C1/G1 (2030)
- Anpassung an RE von/nach Berlin unabhängig vom Haltekonzept (auch an schnelle RE) – bevorzugt Anschluss in beide Richtungen Verlängerung bis Pieskow ist möglich (wird nicht im Fahrplan berücksichtigt)



4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

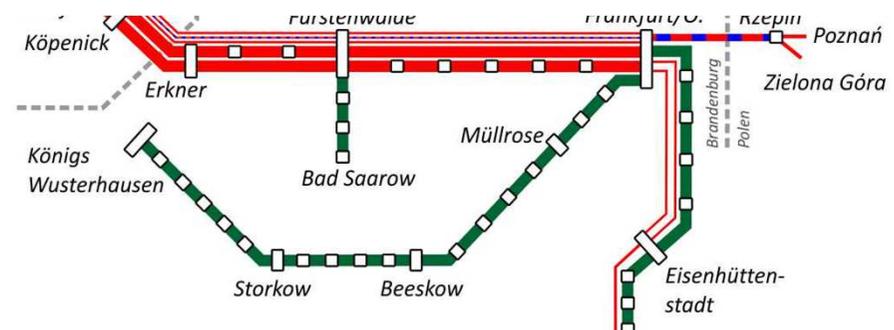
Konzeption 2020/2030 – Korridor C

Frankfurt (O.) – Königs Wusterhausen 2020

- Angebot orientiert am Status Quo

Frankfurt (O.) – Königs Wusterhausen 2030

- Angebot orientiert am Status Quo jedoch mit Ausbau Infrastruktur zwischen Frankfurt und Beeskow
- Konzeption neuer Fahrplanvariante
 - Fahrzeiten Beeskow – Königs Wusterhausen wie im Status Quo
 - Fahrzeiten Beeskow – Frankfurt: Fahrzeit 27 Minuten --- ggfs. Auflassung Heleneesee
 - Ausrichtung an Anschlüsse in Königs Wusterhausen an Korridor D (Möglichkeit Berlin und Lübbenau)
 - Bedienung Nullknoten Frankfurt (neu)



4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Angebotskonzeption 2020/2030 – Korridor G

Berlin – Rathenow – Stendal

2020

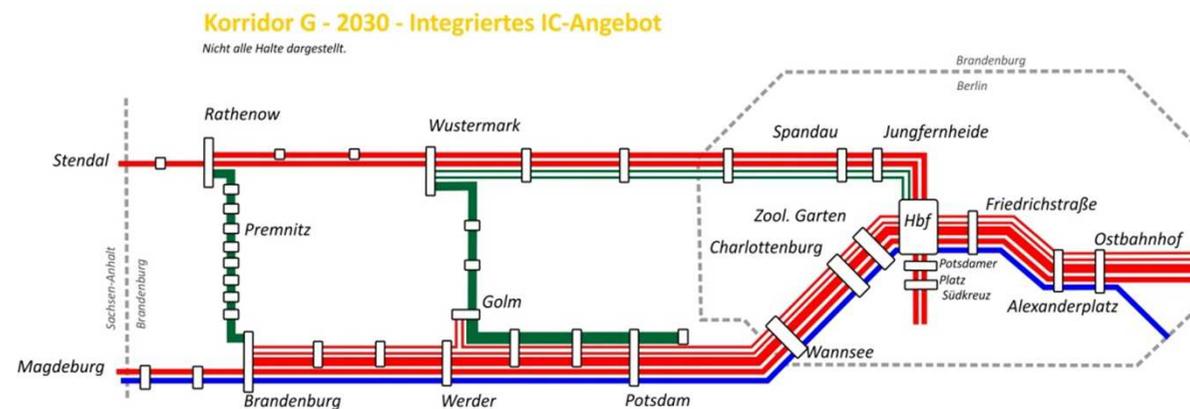
- Angebot orientiert am Status Quo

2030

- 2030 Annahme Elektrifizierung Altstrecke Rathenow - Stendal und damit Durchbindung RE bis Stendal alle 120 min
- Einsatzzeiten: Prüfung Einführung Wochenendnachtzug (Fr/Sa und Sa/So in Relation Berlin - Rathenow mit Abfahrt Berlin ca. 2:00-2:30 Uhr)

Brandenburg – Rathenow 2020/2030

- Beibehaltung Angebotskonzept in allen Varianten
- im Minutenbereich Abweichungen möglich zur Anpassung an Varianten Korridor C1/G1 (RE1)



4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Übersicht Zugkilometer (1/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor C1-G1 2020, Verdichtung nur in HVZ durch Einzelfahrten								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE1	Magdeburg	Brandenburg	0	0	0	0	0	0
RE1	Brandenburg	Berlin	6	0	0	62.000	33.000	95.000
RE1	Berlin	Frankfurt (Oder)	8	0	0	117.000	55.000	172.000
Summe RE1 Magdeburg - Frankfurt (Oder)						179.000	88.000	267.000
RE1/RB11	Frankfurt	Eisenhüttenstadt	-6	0	0	-35.000	0	-35.000
RE1/RB11	Eisenhüttenstadt	Cottbus	0	0	0	0	0	0
RB36	Frankfurt (Oder)	Königs Wusterhausen	0	0	0	0	0	0
Summe						144.000	88.000	232.000

Korridor C1-G1 2030, Verdichtung Mo-Fr ganztägig 6-20 Uhr und täglich Zusatzfahrt Abendverkehr - IC ERGÄNZEND								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE1	Magdeburg	Brandenburg	0	0	0	0	0	0
RE1	Brandenburg	Berlin	26	2	2	277.000	148.000	425.000
RE1	Berlin	Frankfurt (Oder)	16	2	2	452.000	213.000	666.000
Summe RE1 Magdeburg - Frankfurt (Oder)						729.000	361.000	1.091.000
RE1/RB11	Frankfurt	Eisenhüttenstadt	-6	0	0	-35.000	0	-35.000
RE1/RB11	Eisenhüttenstadt	Cottbus	0	0	0	0	0	0
RB36	Frankfurt (Oder)	Königs Wusterhausen	0	0	0	0	0	0
Summe Korridor C+G1						694.000	361.000	1.056.000

Korridor C1-G1 2030, Verdichtung Mo-Fr erweiterte HVZ und täglich Zusatzfahrt Abendverkehr - IC ERGÄNZEND								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE1	Magdeburg	Brandenburg	0	0	0	0	0	0
RE1	Brandenburg	Berlin	10	2	2	112.000	60.000	172.000
RE1	Berlin	Frankfurt (Oder)	8	2	2	130.000	61.000	192.000
Summe RE1 Magdeburg - Frankfurt (Oder)						242.000	121.000	364.000
RE1/RB11	Frankfurt	Eisenhüttenstadt	-6	0	0	-35.000	0	-35.000
RE1/RB11	Eisenhüttenstadt	Cottbus	0	0	0	0	0	0
RB36	Frankfurt (Oder)	Königs Wusterhausen	0	0	0	0	0	0
Summe Korridor C+G1						207.000	121.000	329.000

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Übersicht Zugkilometer (2/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor G, 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE4	Berlin	Rathenow	0	0	0	0	0	0
RB34	Rathenow	Stendal	0	0	0	0	0	0
RB51	Brandenburg	Rathenow	0	0	0	0	0	0
Summe						0	0	0

Korridor G, 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE4	Berlin	Rathenow	0	0	0	0	0	0
RE4	Rathenow	Stendal	20	18	16	79.000	0	79.000
RB34	Rathenow	Stendal	-20	-18	-16	-79.000	0	-79.000
RB51	Brandenburg	Rathenow	0	0	0	0	0	0
Summe						0	0	0

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (1/3)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Grundlage Fortschreibung aktueller Fahrzeugeinsatz (Stand 2015)
- Eingesetzte Fahrzeugtypen (Referenztypen zur Darstellung Größenkategorie)
 - Linie RE1: 5 Dosto (DBpbzfa+DBpza+DABpza+DBpza+Dbpza) – 618 Plätze
 - Linie RB11: BR 442, 3-teilig – 160 Plätze
 - Berechnung Änderungen RE1/RB11: Abschnitt Frankfurt – Cottbus:
Entfall Verdichterleistungen mit Fahrzeugmaterial RE1
 - Linie RB 35: BR 650 – 71 Plätze
 - Linie RB 36: BR 650 – 71 Plätze

 - Linie RE 4: BR 445, 4-teilig - 428 Plätze
 - Linie RB 34: BR 642 - 128 Plätze
 - Linie RB 51: BR 646 – 100 Plätze

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (2/3)

Korridor C1-G1 2020, Verdichtung nur in HVZ durch Einzelfahrten								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE1	Magdeburg	Brandenburg	0	0	0	0	0	0
RE1	Brandenburg	Berlin	6	0	0	38.316.000	20.394.000	58.710.000
RE1	Berlin	Frankfurt (Oder)	8	0	0	72.306.000	33.990.000	106.296.000
Summe RE1 Magdeburg - Frankfurt (Oder)						110.622.000	54.384.000	165.006.000
RE1/RB11	Frankfurt	Eisenhüttenstadt	-6	0	0	-21.630.000	0	-21.630.000
RE1/RB11	Eisenhüttenstadt	Cottbus	0	0	0	0	0	0
RB36	Frankfurt (Oder)	Königs Wusterhausen	0	0	0	0	0	0
Summe						88.992.000	54.384.000	143.376.000
Korridor C1-G1 2030, Verdichtung Mo-Fr ganztägig 6-20 Uhr und täglich Zusatzfahrt Abendverkehr - IC ERGÄNZEND								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE1	Magdeburg	Brandenburg	0	0	0	0	0	0
RE1	Brandenburg	Berlin	26	2	2	171.186.000	91.464.000	262.650.000
RE1	Berlin	Frankfurt (Oder)	16	2	2	279.336.000	131.634.000	411.588.000
Summe RE1 Magdeburg - Frankfurt (Oder)						450.522.000	223.098.000	674.238.000
RE1/RB11	Frankfurt	Eisenhüttenstadt	-6	0	0	-21.630.000	0	-21.630.000
RE1/RB11	Eisenhüttenstadt	Cottbus	0	0	0	0	0	0
RB36	Frankfurt (Oder)	Königs Wusterhausen	0	0	0	0	0	0
Summe Korridor C+G1						428.892.000	223.098.000	652.608.000
Korridor C1-G1 2030, Verdichtung Mo-Fr erweiterte HVZ und täglich Zusatzfahrt Abendverkehr - IC ERGÄNZEND								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE1	Magdeburg	Brandenburg	0	0	0	0	0	0
RE1	Brandenburg	Berlin	10	2	2	69.216.000	37.080.000	106.296.000
RE1	Berlin	Frankfurt (Oder)	8	2	2	80.340.000	37.698.000	118.656.000
Summe RE1 Magdeburg - Frankfurt (Oder)						149.556.000	74.778.000	224.952.000
RE1/RB11	Frankfurt	Eisenhüttenstadt	-6	0	0	-21.630.000	0	-21.630.000
RE1/RB11	Eisenhüttenstadt	Cottbus	0	0	0	0	0	0
RB36	Frankfurt (Oder)	Königs Wusterhausen	0	0	0	0	0	0
Summe Korridor C+G1						127.926.000	74.778.000	203.322.000

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (3/3)

Korridor G, 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE4	Berlin	Rathenow	0	0	0	0	0	0
RB34	Rathenow	Stendal	0	0	0	0	0	0
RB51	Brandenburg	Rathenow	0	0	0	0	0	0
Summe						0	0	0

Korridor G, 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE4	Berlin	Rathenow	0	0	0	0	0	0
RE4	Rathenow	Stendal	20	18	16	33.812.000	0	33.812.000
RB34	Rathenow	Stendal	-20	-18	-16	-9.796.000	0	-9.796.000
RB51	Brandenburg	Rathenow	0	0	0	0	0	0
Summe						24.016.000	0	24.016.000

4. Angebotskonzeption

4.4. Korridore C und G

Differenzbetrachtung Umläufe

- Darstellung der Veränderung der erforderlichen Umläufe je Linie für die jeweiligen Varianten im Vergleich zum Nullfall für die Planungshorizonte 2020 und 2030

Differenzbetrachtung Umläufe	Korridor C	Linie	2020		2030	
			Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
	Berlin Hbf - Frankfurt Oder	RE 1	+1 Zug / Stunde (HVZ)	2	+1 Zug / Stunde	2
	Frankfurt-Oder - Cottbus	RE1/RB11	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
	Frankfurt-Oder - Cottbus	RE1/RB11	Entfall Express FFO-Cottb.	-1	Entfall Express FFO-Cottb.	-1
	Fürstenwalde - Bad Saarow	RB 35	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
	Königs Wusterhausen - Frankfurt Oder	RB 36	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
	Summe Veränderung zu Nullfall C (max)			2		2
	Summe Veränderung zu Nullfall C (min)			1		1

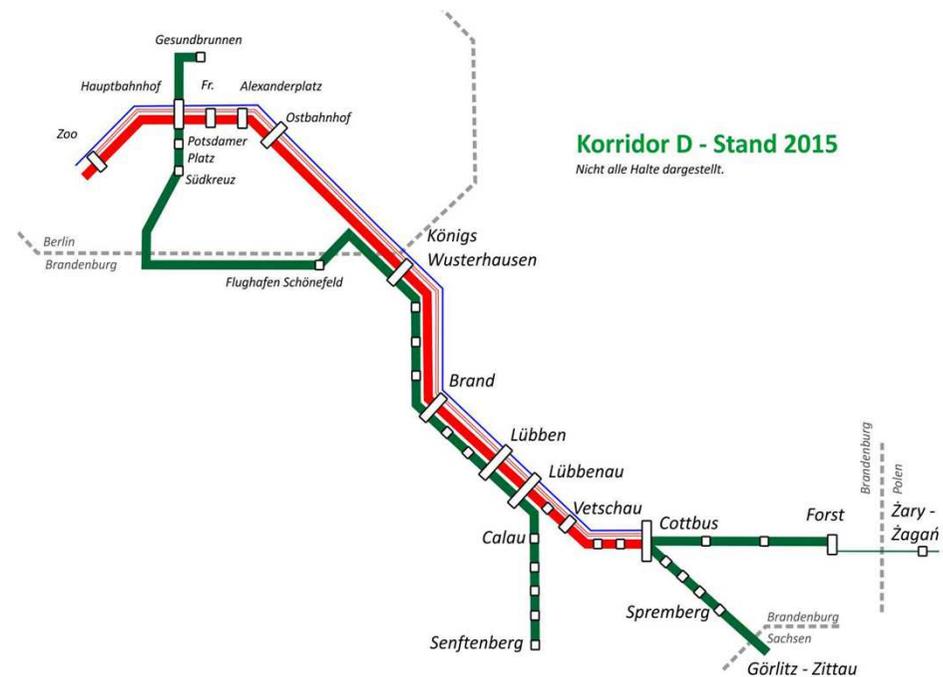
Differenzbetrachtung Umläufe	Korridor G	Linie	2020		2030	
			Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
	Berlin Hbf - Brandenburg/Magdeburg	RE 1	+1 Zug / Stunde (HVZ)	2	+1 Zug / Stunde (ohne Integr. IC)	2
	Berlin Hbf - Brandenburg/Magdeburg	RE 1	-	0	+1 Zug / Stunde (mit. Integr.IC) (1)	0
	Berlin Hbf - Rathenow	RE 4	wie Nullfall	0	wie Nullfall: Verlängerung Stendal	1
	Rathenow - Stendal	RB 34	wie Nullfall	0	wie Nullfall: Linie entfällt	-1
	Brandenburg - Rathenow	RB 51	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
	Summe Veränderung zu Nullfall G			2		2
(1) +1 Zusätzlicher Umlauf im Abschnitt Berlin - Brandenburg (Verdichtung alle 2h) und -1 Umlauf Brandenburg - Magdeburg (Substitution IC)						

4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Korridor D

- (Berlin -) Königs Wusterhausen – Lübbenau – Cottbus
- Lübbenau – Senftenberg
- Cottbus – Forst – Żagań (- Legnica)
- Cottbus – Görlitz



4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Prämissen 2020 / 2030

Horizont 2020

- Zweigleisiger Ausbau Abschnitt Lübbenau Cottbus
- Beseitigung Engpass Königs Wusterhausen (v.a. bezüglich Fahrplanstabilität)

Horizont 2030

- Einführung IC-Linie Magdeburg – Berlin – Cottbus (mit Tarifintegration)
- Verfügbarkeit Dresdner Bahn im Stadtgebiet Berlin



4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Diskussion Angebotskonzept 2030

Berlin – Cottbus / Senftenberg

Variante 1 – Fokus auf Integration IC

RE Berlin Stadtbahn – Cottbus

- Gemeinsames Angebot von IC und RE jeweils alle 2h und gleichem Haltekonzept zwischen Königs Wusterhausen und Cottbus → zusammen Angebot alle 60min
- Beschleunigte Führung auch zwischen Lübbenau und Cottbus mit Halt lediglich in Vetschau

RE Berlin Nord-Süd-Tunnel – Cottbus

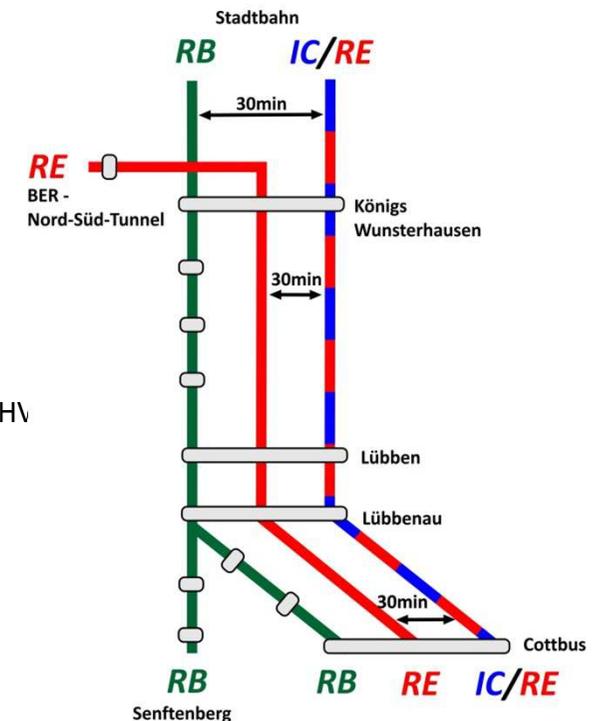
- Zusätzliche Verdichter RE in Montag-Freitag morgens und nachmittags in erweiterter HV verkehren Berlin Nord-Süd-Tunnel - Flughafen BER – Cottbus

RB Berlin Stadtbahn – Lübbenau – Cottbus / Senftenberg

- Neue Relation Berlin Stadtbahn – Lübbenau Senftenberg / Cottbus
- Alle 60 Minuten im Abschnitt Berlin Lübbenau – Senftenberg
- Alle 60 Minuten im Abschnitt Lübbenau – Cottbus
- Flügelung der Züge in Lübbenau

Angebotszeiten Korridor

- Ausweitung Bedienung durch 2 Züge / Stunde Berlin-Cottbus (RE2 und RE7) bis ca. 23:00
- Zusätzliche RE-Linie Berlin Nord-Süd-Tunnel – Cottbus verkehrt nur in der HVZ



4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Diskussion Angebotskonzept 2030

Berlin – Cottbus / Senftenberg

Variante 2 – Fokus auf Ergänzung zu IC

RE Berlin Stadtbahn – Cottbus

- Gemeinsames Angebot von IC und RE jeweils alle 120min und gleichem Haltekonzept zwischen Königs Wusterhausen und Cottbus → zusammen Angebot alle 60min
- IC hält nicht in Brand und Vetschau

RE Berlin Nord-Süd-Tunnel – Cottbus

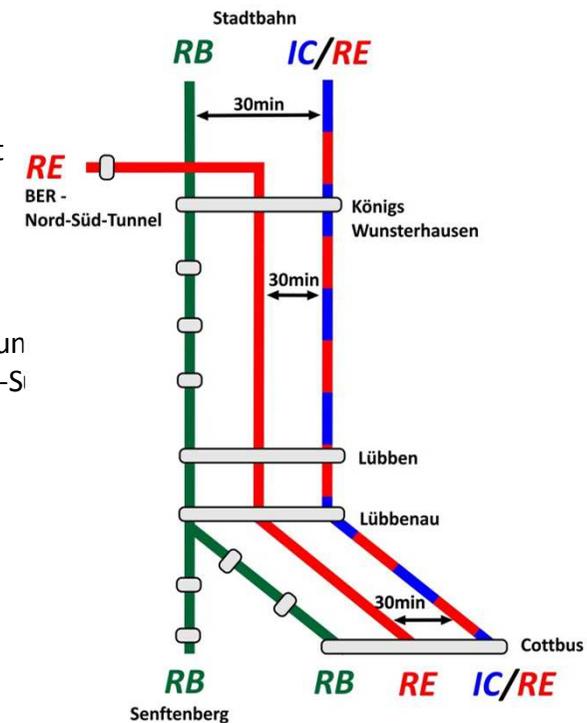
- Zusätzliche RE-Linie an allen Wochentagen alle 120 Minuten (NVZ,SVZ) und Verdichtung Montag-Freitag morgens und nachmittags in erweiterter HVZ in Relation Berlin Nord-Süd-Tunnel - Flughafen BER – Cottbus

RB Berlin Stadtbahn – Lübbenau – Cottbus / Senftenberg

- Neue Relation Berlin Stadtbahn – Lübbenau Senftenberg / Cottbus
- Alle 60 Minuten im Abschnitt Berlin Lübbenau – Senftenberg
- Alle 60 Minuten im Abschnitt Lübbenau – Cottbus
- Flügelung der Züge in Lübbenau

Angebotszeiten Korridor

- Ausweitung Bedienung durch 2 Züge / Stunde Berlin-Cottbus (RE2 und RE7) bis ca. 23:00
- Zusätzliche RE-Linie Berlin Nord-Süd-Tunnel – Cottbus verkehrt an allen Wochentagen



4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Konzeption 2030

Berlin – Cottbus / Senftenberg

Variante 3 - Konzept mit drei Liniengruppen (RE/IC-RE-RB)

- Abstand zwischen RE und RB im Abschnitt Stadtbahn – Königs Wusterhausen ca. alle 20/40 Minuten

RE Berlin Stadtbahn – Cottbus

- Gemeinsames Angebot von IC und RE jeweils alle 120min und gleichem Haltekonzept zwischen Königs Wusterhausen und Cottbus → zusammen Angebot alle 60min
- IC hält nicht in Brand und Vetschau

RE Berlin Nord-Süd-Tunnel – Cottbus

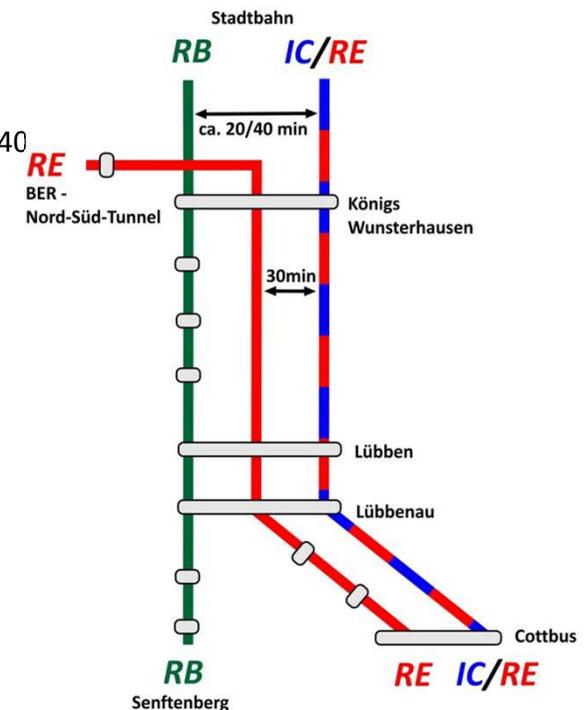
- Zusätzliche RE-Linie an allen Wochentagen alle 60 Minuten (NVZ,SVZ)
- Bedient zwischen Lübbenau und Cottbus alle Halte

RB Berlin Stadtbahn – Lübbenau – Senftenberg

- Bedient Relation Berlin Stadtbahn – Senftenberg alle 60 Minuten

Angebotszeiten Korridor

- Ausweitung Bedienung durch 2 Züge / Stunde Berlin-Cottbus (RE2 und RE7) bis ca. 23:00
- Zusätzliche RE-Linie Berlin Nord-Süd-Tunnel – Cottbus verkehrt an allen Wochentagen alle 60min



4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Konzeption 2020/2030

Cottbus – Forst – Polen

2020

- Angebot im Bereich VBB orientiert am Status Quo

2030

- Grenzüberschreitende Durchbindung von Zügen Richtung Żary – Żagań – Legnica
- Prüfung Elektrifizierungsoption und Durchbindung Korridor I

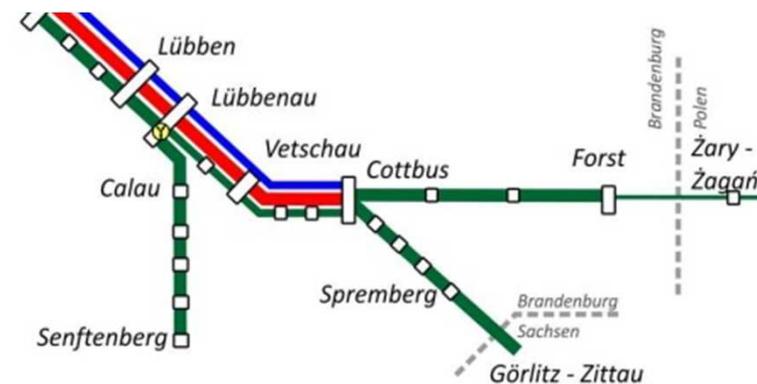
Cottbus – Görlitz

2020

- Angebot orientiert am Status Quo

2030

- Elektrifizierungsoption mit optionaler Durchbindung Berlin – Cottbus – Görlitz
→ Fahrplankonzept im Abschnitt unverändert



4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Übersicht Zugkilometer (1/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor D 2020									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE2	Berlin Hbf.		Cottbus	4	2	2	119.000	31.000	150.000
RB24	Berlin		Lübbenau	0	0	0	0	0	0
RB24	Lübbenau		Senftenberg	0	0	0	0	0	0
RB24	Lübbenau		Cottbus	14	14	14	151.000	0	151.000
OE65	Cottbus		Görlitz	0	0	0	0	0	0
RB46	Cottbus		Forst	0	0	0	0	0	0
Summe							270.000	31.000	301.000

Korridor D, 2030 Variante 1									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin Hbf.		Cottbus	12	12	12	424.000	109.000	532.000
RE2	Berlin	Stadtbahn	Cottbus	-15	-12	-12	-496.000	-127.000	-624.000
RE20	Berlin	Nord-Süd-T.	Cottbus	18	14	14	595.000	117.000	712.000
RE7	Berlin Hbf.		Lübbenau	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Senftenberg	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Cottbus	14	12	12	144.000	0	144.000
OE65	Cottbus		Görlitz	0	0	0	0	0	0
RB46	Cottbus		Forst	0	0	0	0	0	0
Summe (ohne IC)							243.000	-10.000	232.000

4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Übersicht Zugkilometer (2/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor D, 2030 Variante 2									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin Hbf.		Cottbus	12	12	12	424.000	109.000	532.000
RE2	Berlin	Stadtbahn	Cottbus	-15	-12	-12	-496.000	-127.000	-624.000
RE20	Berlin	Nord-Süd-T.	Cottbus	24	14	14	741.000	146.000	887.000
RE7	Berlin Hbf.		Lübbenau	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Senftenberg	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Cottbus	14	12	12	144.000	0	144.000
OE65	Cottbus		Görlitz	0	0	0	0	0	0
RB46	Cottbus		Forst	0	0	0	0	0	0
Summe (ohne IC)							389.000	19.000	407.000

Korridor D, 2030 Variante 3									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin Hbf.		Cottbus	12	12	12	424.000	109.000	532.000
RE2	Berlin	Stadtbahn	Cottbus	-15	-12	-12	-496.000	-127.000	-624.000
RE20	Berlin	Nord-Süd-T.	Cottbus	24	14	14	741.000	146.000	887.000
RE7	Berlin Hbf.		Lübbenau	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Senftenberg	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Cottbus	-14	-14	-14	-151.000	0	-151.000
OE65	Cottbus		Görlitz	0	0	0	0	0	0
RB46	Cottbus		Forst	0	0	0	0	0	0
Summe (ohne IC)							94.000	19.000	112.000

4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (1/3)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Grundlage Fortschreibung aktueller Fahrzeugeinsatz (Stand 2015)
- Eingesetzte Fahrzeugtypen (Referenztypen zur Darstellung Größenkategorie)
 - Linie RE2: BR 445, 4-teilig – 428 Plätze
 - Linie RE7: BR 442, 5-teilig – 300 Plätze
 - Linie RB24: BR 442, 5-teilig – 300 Plätze
 - Linie RE21: BR 445, 4-teilig – 428 Plätze (neue Linie Berlin – BER – Cottbus, Annahme Fahrzeuge wie RE 2)
 - Linie RB 46: BR 642 – 124 Plätze
 - Linie RB 65: BR 642 – 124 Plätze

4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (2/3)

Korridor D 2020									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE2	Berlin Hbf.		Cottbus	4	2	2	50.932.000	13.268.000	64.200.000
RB24	Berlin		Lübbenau	0	0	0	0	0	0
RB24	Lübbenau		Senftenberg	0	0	0	0	0	0
RB24	Lübbenau		Cottbus	14	14	14	45.300.000	0	45.300.000
OE65	Cottbus		Görlitz	0	0	0	0	0	0
RB46	Cottbus		Forst	0	0	0	0	0	0
Summe							96.232.000	13.268.000	109.500.000

Korridor D, 2030 Variante 1									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin Hbf.		Cottbus	12	12	12	-	-	-
RE2	Berlin	Stadtbahn	Cottbus	-15	-12	-12	-212.288.000	-54.356.000	-267.072.000
RE21	Berlin	Nord-Süd-T.	Cottbus	18	14	14	254.660.000	50.076.000	304.736.000
RE7	Berlin Hbf.		Lübbenau	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Senftenberg	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Cottbus	14	12	12	43.200.000	0	43.200.000
OE65	Cottbus		Görlitz	0	0	0	0	0	0
RB46	Cottbus		Forst	0	0	0	0	0	0
Summe (ohne IC)							85.572.000	-4.280.000	80.864.000

4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (3/3)

Korridor D, 2030 Variante 2									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin Hbf.		Cottbus	12	12	12	-	-	-
RE2	Berlin	Stadtbahn	Cottbus	-15	-12	-12	-212.288.000	-54.356.000	-267.072.000
RE21	Berlin	Nord-Süd-T.	Cottbus	24	14	14	317.148.000	62.488.000	379.636.000
RE7	Berlin Hbf.		Lübbenau	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Senftenberg	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Cottbus	14	12	12	43.200.000	0	43.200.000
OE65	Cottbus		Görlitz	0	0	0	0	0	0
RB46	Cottbus		Forst	0	0	0	0	0	0
Summe (ohne IC)							148.060.000	8.132.000	155.764.000

Korridor D, 2030 Variante 3									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin Hbf.		Cottbus	12	12	12	-	-	-
RE2	Berlin	Stadtbahn	Cottbus	-15	-12	-12	-212.288.000	-54.356.000	-267.072.000
RE21	Berlin	Nord-Süd-T.	Cottbus	24	14	14	317.148.000	62.488.000	379.636.000
RE7	Berlin Hbf.		Lübbenau	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Senftenberg	0	0	0	0	0	0
RE7	Lübbenau		Cottbus	-14	-14	-14	-45.300.000	0	-45.300.000
OE65	Cottbus		Görlitz	0	0	0	0	0	0
RB46	Cottbus		Forst	0	0	0	0	0	0
Summe (ohne IC)							59.560.000	8.132.000	67.264.000

4. Angebotskonzeption

4.5. Korridor D

Differenzbetrachtung Umläufe

- Darstellung der Veränderung der erforderlichen Umläufe je Linie für die jeweiligen Varianten im Vergleich zum Nullfall für die Planungshorizonte 2020 und 2030

Differenzbetrachtung Umläufe	Korridor D	Linie	2020		2030	
			Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
Berlin Hbf - Cottbus	RE 2	wie Nullfall	0	-	-	
Berlin Hbf - Cottbus	RE 2	mehr HVZ-Verdichter (1)	1	-	-	
Berlin Hbf - Cottbus	RE 2	-	-	alle 2h (Substitution durch IC)	-2	
Berlin Ostkreuz - Senftenberg	RB 24	Flügelung Senftenberg/Cottbus (2)	2	-	-	
Berlin Hbf - Nord-Süd Tunnel - Cottbus	RE 21	-	-	neue Linie alle 1h	3	
Berlin Hbf -Senftenberg	RE 7	-	-	Kein Flügel nach Cottbus	-1	
Cottbus - Forst	RB 46	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0	
Cottbus - Görlitz	RB 65	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0	
Summe Veränderung zu Nullfall D (max)			3		1	
Summe Veränderung zu Nullfall D (min)			2		1	

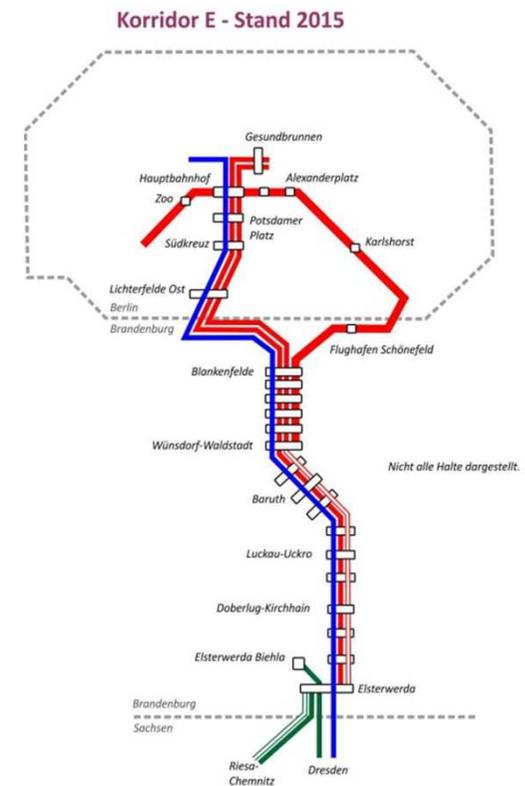
(1) je nach Umfang HVZ-Verdichtungen Berlin - Cottbus +1 oder +2 möglich
 (2) Annahme je zwei Einheiten Berlin - Lübbenau gekoppelt bei Flügelung in Lübbenau

4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Korridor E

- (Berlin –) Wünsdorf – Waldstadt – Doberlug-Kirchhain – Elsterwerda
- Elsterwerda – Großenhain (– Dresden)
- Elsterwerda – Riesa (– Chemnitz)



4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Stand 2015

Berlin – Elsterwerda (RE 3)

- Radiale Hauptrelation ... – Berlin – Wünsdorf – Waldstadt – Elsterwerda
- Umweghafte Führung aufgrund fehlender Strecke im Stadtgebiet Berlin („Dresdner Bahn“)
- Abschnitt Berlin – Wünsdorf:
 - alle 60 Minuten
 - Verdichtung alle 60 Minuten zusätzlich durch Linie RE7 via Schönefeld
- Abschnitt Wünsdorf – Elsterwerda:
 - Grundangebot alle 120min
 - Verdichtung in HVZ alle 120min bei Auslassung von Halten (beschleunigte Führung)
- Deutlich geringere Nachfrage südlich Wünsdorf
- Aufgrund langwierigen Streckenausbaus in den letzten Jahren unstetes Fahrplanangebot (reduziertes Angebot, Ersatzverkehr)

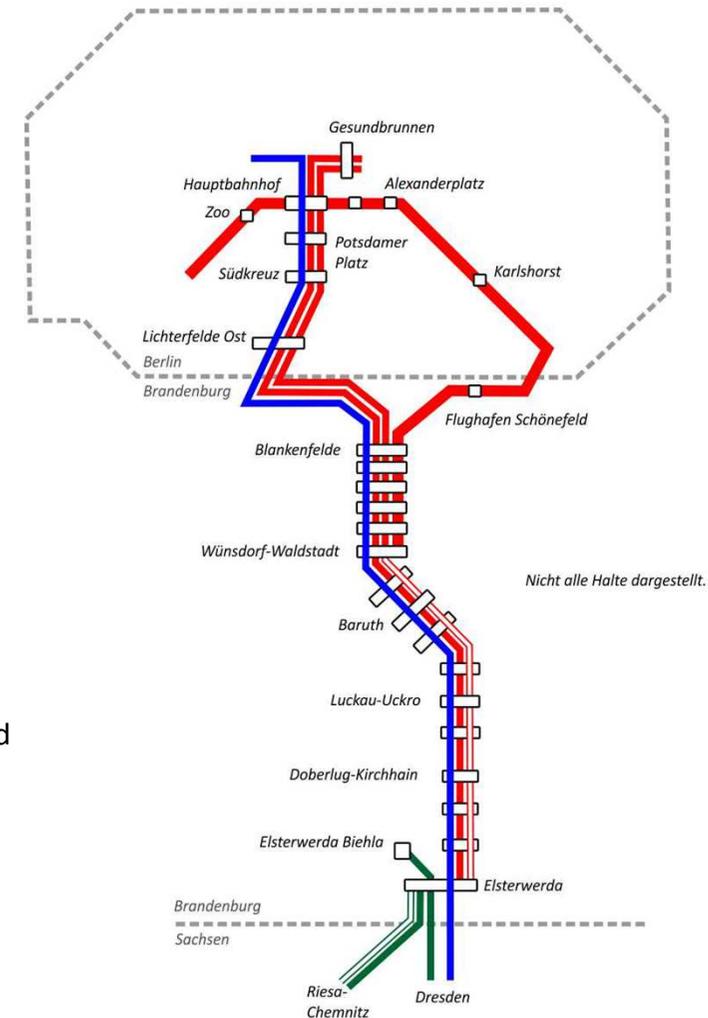
Umsteigeknoten

- Elsterwerda: Anschlüsse im Regionalverkehr in Richtung Dresden (RB31) und Riesa-Chemnitz (RB45, längere Wartezeiten)
- Doberlug-Kirchhain: Anschluss Richtung Finsterwalde über Ersatzbus

Fernverkehr (EC, IC)

- 2-Stunden-Takt ... - Berlin – Dresden – (Prag)
- Halt in Elsterwerda ca. alle 240min
- Aufgrund langer Reisezeiten wenig konkurrenzfähig
→ Nachfragepotenzial nicht ausgeschöpft

Korridor E - Stand 2015



4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Prämissen

2020

- Neue Fernverkehrslinie (IC) Rostock – Neustrelitz – Berlin – Dresden als zusätzliches Angebot im Korridor alle 2 Stunden mit Halt in Flughafen BER, Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda ab 2019
- Abschluss Ausbau Infrastruktur im Abschnitt Blankenfelde - Elsterwerda

2030

- Deutliche Fahrzeitverkürzung und Kapazitätsreserven durch Fertigstellung „Dresdner Bahn“ (Wiederaufbau in Berlin)



4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Angebotsdiskussion

Einbindung Finsterwalde

▪ Fahrplanentwurf 2020

- Übergang in Doberlug – Kirchhain ca. 10-12 Minuten RE→RB in beide Richtungen
- Gesamtfahrzeit Berlin – Finsterwalde ca. 2h →Ähnliche Dauer, wie über Cottbus resp. Calau
- Nachfragezuwachs gem. Prognosenullfall (02/2016) für 2020 südlich Wünsdorf +27%
- Beschleunigte Führung zusätzliche Führung RE-Leistung alle 120 Minuten ausreichend zur Vermeidung von Trassenkonflikten mit Fernverkehr nördlich Doberlug-Kirchhain

→**Empfehlung 2020: Keine Durchbindung nach Finsterwalde, jedoch Verlängerung Verdichterleistungen RE mit Halten nicht überall - damit alle 60min Berlin - Luckau-Uckro (ggfs. nur HVZ)**

▪ Fahrplanentwurf 2030

- Übergang in Doberlug – Kirchhain ca. 25 Minuten RE→RB in beide Richtungen
- Durch Fertigstellung Dresdner Bahn in Berlin und Durchbindung ca. 25 Minuten Beschleunigung →Deutlich schneller, als alternative Verbindungen →zusätzliche Potenziale
- Nachfragezuwachs gem. Prognosenullfall (02/2016) für 2030 südlich Wünsdorf +42%
- Beschleunigte Führung zusätzliche Führung RE-Leistung alle 120 Minuten ausreichend zur Vermeidung von Trassenkonflikten mit Fernverkehr nördlich Doberlug-Kirchhain

→ **Empfehlung 2030: Realisierung Durchbindung nach Finsterwalde alle 120min mit beschleunigtem RE durch Verlängerung der RE-Verdichterleistungen (beschleunigte Führung mit Halten nicht überall)**

4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Angebotsdiskussion

Konzeptansatz Knoten Elsterwerda

- **Prämissen**
 - Sicherstellung einer möglichst hohen Anzahl an Anschlussverbindungen
 - Vollständiger integrierter Taktknoten jedoch wegen benachbarten Knoten mit größerer Bedeutung nicht umsetzbar
→ Konzentration auf Richtungsanschlüsse in wichtigsten Relationen im Regionalverkehr:
 - Berlin – Dresden
 - Berlin – Chemnitz
 - Ruhland – Lauchhammer – Dresden
 - Falkenberg – Bad Liebenwerda – Dresden
 - Neue IC-Relation ...-Berlin – Elsterwerda – Dresden alle 2h ergibt zusätzliche Handlungsoptionen
 - Ausbau Dresdner Bahn (in Brandenburg) und Trassenlagen Fernverkehr ermöglichen Beschleunigung RE zwischen Blankenfelde und Elsterwerda um ca. 15 min
- **Planungsstand 2020 – Orientierung am Status Quo**
 - RE5 endet in Elsterwerda mit Anschluss an:
 - RB31 Elsterwerda-Biehla – Elsterwerda – Dresden (dieser hat Anschluss in Biehla von/nach Richtung Lauchhammer und Falkenberg)
 - RB 45 Elsterwerda – Chemnitz (HVZ-Verdichter)
- **Planungsstand 2030**
 - Verkürzung Fahrzeiten Richtung Berlin (ca. 12 min durch Wiederaufbau Dresdner Bahn in Berlin) ermöglicht zeitgünstige (ca. 10-15min) Anschlussrelation Dresden – Elsterwerda-Biehla – Lauchhammer mit IC / RB sowie Verknüpfung RE5-RB45 oder IC-RB45 mit Erreichung Taktknoten Chemnitz
→ Damit zusätzlicher Spielraum für Angebotsneukonzeption

4. Angebotskonzeption

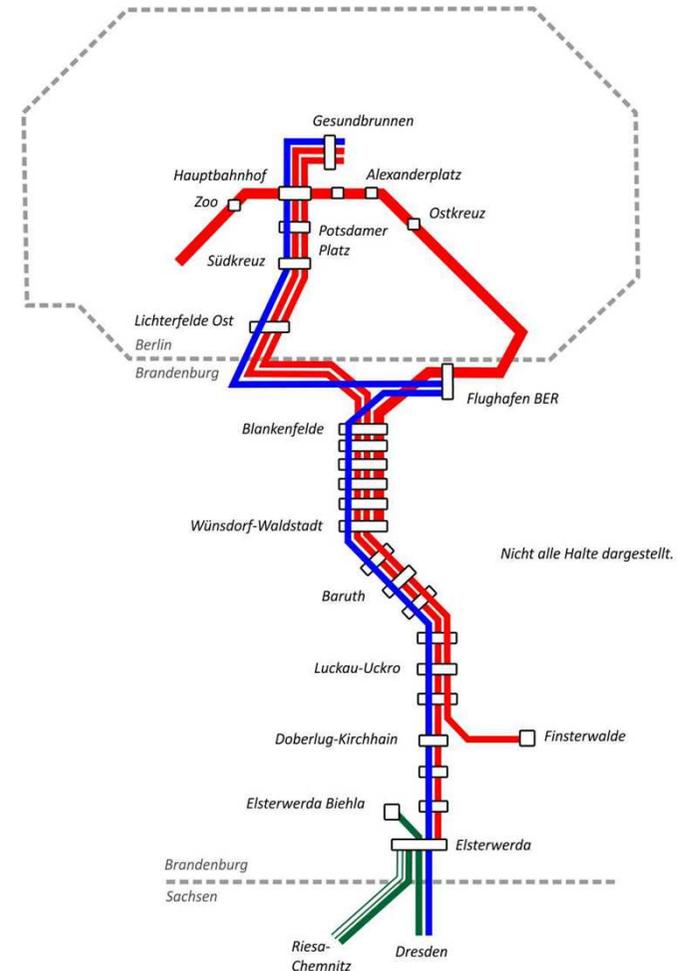
4.6. Korridor E

Konzeption 2020

Berlin – Elsterwerda

- Neue Fernverkehrslinie (IC) Rostock – Neustrelitz – Berlin – Dresden als zusätzliches Angebot im Korridor alle 2 Stunden mit Halt in Flughafen BER, Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda (Einführung 2019) mit angestrebter Tarifintegration
- Durchbindung RE nach Elsterwerda grundsätzlich nur noch alle 2 Stunden (versetzt zu neuer IC-Linie)

Korridor E - 2020



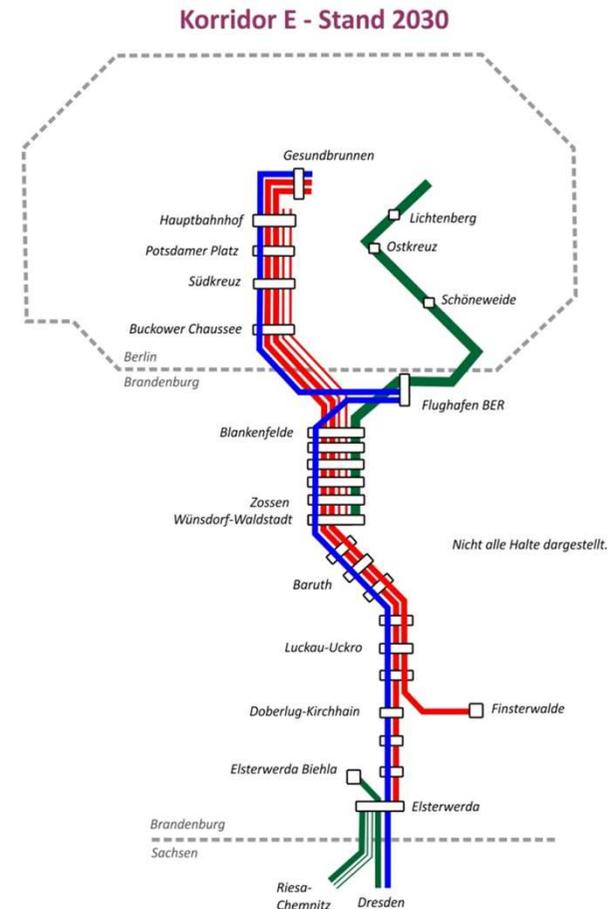
4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Konzeption 2030

Berlin – Elsterwerda / Finsterwalde

- Neue Fernverkehrslinie (IC) Rostock – Neustrelitz – Berlin – Dresden als zusätzliches Angebot im Korridor alle 2 Stunden mit Halt in Flughafen BER, Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda
- Durchbindung RE nach Elsterwerda alle 2 Stunden (versetzt zu neuer IC-Linie)
- Drei Varianten für weiteren 2-Stunden-Takt RE südlich von Wünsdorf:
 - Wiederaufnahme Direktverbindung Berlin – Finsterwalde – ganztägig
 - Wiederaufnahme Direktverbindung Berlin – Finsterwalde – nur Mo-Fr erweiterte HVZ
 - Führung Leistung bis Luckau-Uckro



4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Übersicht Zugkilometer

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor E, 2020, ohne Dresdner Bahn								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin	Elsterwerda	16	16	16	907.000	91.000	998.000
RE 5	Berlin	Wünsdorf-Waldstadt	0	0	0	0	0	0
RE 5	Wünsdorf-Waldstadt	Luckau-Uckro	0	0	0	0	0	0
RE 5	Luckau-Uckro	Elsterwerda	-10	0	0	-117.000	0	-117.000
Summe (ohne IC)						-117.000	0	-117.000

Korridor E, 2030, mit Dresdner Bahn und Anbindung Finsterwalde ganztägig Mo-So								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin	Dresden	16	16	16	768.000	102.000	870.000
RE 5	Berlin	Wünsdorf-Waldstadt	0	0	0	0	0	0
RE 5	Wünsdorf-Waldstadt	Walddrehna	6	14	12	138.000	0	138.000
RE 5	Walddrehna	Finsterwalde	16	14	12	137.000	0	137.000
RE 5	Walddrehna	Elsterwerda	-10	0	0	-93.000	0	-93.000
Summe (ohne IC)						182.000	0	182.000

Korridor E, 2030, mit Dresdner Bahn und Anbindung Finsterwalde nur in HVZ Mo-Fr								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin	Elsterwerda	16	16	16	768.000	102.000	870.000
RE 5	Berlin	Wünsdorf-Waldstadt	0	0	0	0	0	0
RE 5	Wünsdorf-Waldstadt	Walddrehna	0	0	0	0	0	0
RE 5	Walddrehna	Finsterwalde	10	0	0	63.000	0	63.000
RE 5	Walddrehna	Elsterwerda	-10	0	0	-93.000	0	-93.000
Summe (ohne IC)						-30.000	0	-30.000

4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (1/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Grundlage Fortschreibung aktueller Fahrzeugeinsatz (Stand 2015)
- Eingesetzte Fahrzeugtypen (Referenztypen zur Darstellung Größenkategorie)
 - Linie RE5 : 4 DOSTO – 420 Plätze

4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (2/2)

Korridor E, 2020, ohne Dresdner Bahn								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin	Elsterwerda	16	16	16	-	-	-
RE 5	Berlin	Wünsdorf-Waldstadt	0	0	0	0	0	0
RE 5	Wünsdorf-Waldstadt	Luckau-Uckro	0	0	0	0	0	0
RE 5	Luckau-Uckro	Elsterwerda	-10	0	0	-49.140.000	0	-49.140.000
Summe (ohne IC)						-49.140.000	0	-49.140.000

Korridor E, 2030, mit Dresdner Bahn und Anbindung Finsterwalde ganztägig Mo-So								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin	Dresden	16	16	16	-	-	-
RE 5	Berlin	Wünsdorf-Waldstadt	0	0	0	0	0	0
RE 5	Wünsdorf-Waldstadt	Walddrehna	6	14	12	57.960.000	0	57.960.000
RE 5	Walddrehna	Finsterwalde	16	14	12	57.540.000	0	57.540.000
RE 5	Walddrehna	Elsterwerda	-10	0	0	-39.060.000	0	-39.060.000
Summe (ohne IC)						76.440.000	0	76.440.000

Korridor E, 2030, mit Dresdner Bahn und Anbindung Finsterwalde nur in HVZ Mo-Fr								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
IC	Berlin	Elsterwerda	16	16	16	-	-	-
RE 5	Berlin	Wünsdorf-Waldstadt	0	0	0	0	0	0
RE 5	Wünsdorf-Waldstadt	Walddrehna	0	0	0	0	0	0
RE 5	Walddrehna	Finsterwalde	10	0	0	26.460.000	0	26.460.000
RE 5	Walddrehna	Elsterwerda	-10	0	0	-39.060.000	0	-39.060.000
Summe (ohne IC)						-12.600.000	0	-12.600.000

4. Angebotskonzeption

4.6. Korridor E

Differenzbetrachtung Umläufe

- Darstellung der Veränderung der erforderlichen Umläufe je Linie für die jeweiligen Varianten im Vergleich zum Nullfall für die Planungshorizonte 2020 und 2030

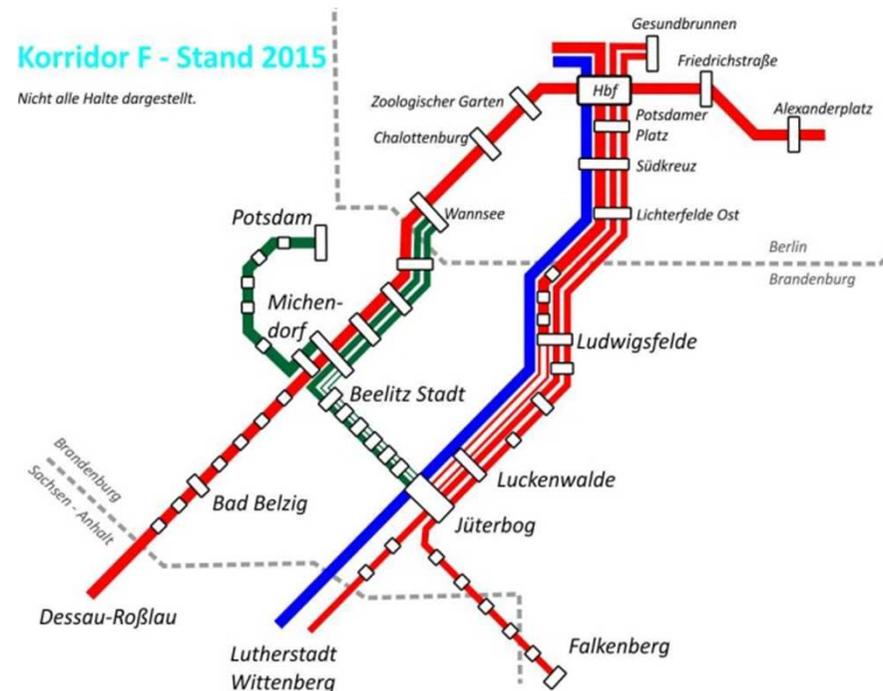
Differenzbetrachtung Umläufe		2020		2030	
Korridor E	Linie	Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
Berlin Hbf - Elsterwerda	RE 5	alle 1h bus Luckau (1)	0	-	-
Berlin Hbf - Elsterwerda	RE 5	-	-	alle 2h bis Finsterwalde (2)	-1
Berlin Hbf - Elsterwerda	RE 5	-	-	alle 1h bis Luckau-Uckro (2)	-1
Berlin Hbf - Elsterwerda	RE 5	-	-	alle 1h bis Wünsdorf-Waldstadt (2)	-2
Summe Veränderung zu Nullfall E (max)			0		-1
Summe Veränderung zu Nullfall E (min)			0		-2
(1) Ungünstige Wendezeiten RE5 ermöglichen keine Umlaufreduzierung trotz Reduzierung im Abschnitt Luckau-Uckro Elsterwerda					
(2) Umlaufrelevante Fahrzeitverkürzungen aufgrund Vollausbau Dresdner Bahn (in Berlin)					

4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Korridor F

- (Berlin -) Ludwigsfelde – Jüterbog – Falkenberg
- Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg
- Jüterbog – Michendorf/Potsdam
- (Berlin -) Michendorf – Dessau



4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Stand 2015

Berlin – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg / Falkenberg (E.) (RE 4 und RE 5)

- Angebot Berlin – Ludwigsfelde – Jüterbog in der Hauptverkehrszeit Mo-Fr alle 30min, sonst alle 60min
- Äste Jüterbog – L. Wittenberg/ Falkenberg (E.) jeweils alle 120min

Berlin – Bad Belzig – Dessau (RE 7 und RB 33)

- Berlin-Wannsee – Michendorf alle 30min (Linienüberlagerung)
- Michendorf – Bad Belzig – Dessau alle 60min
- Nachfrage nimmt ab Bad Belzig Richtung Berlin konstant zu

Michendorf – Jüterbog (RB 33)

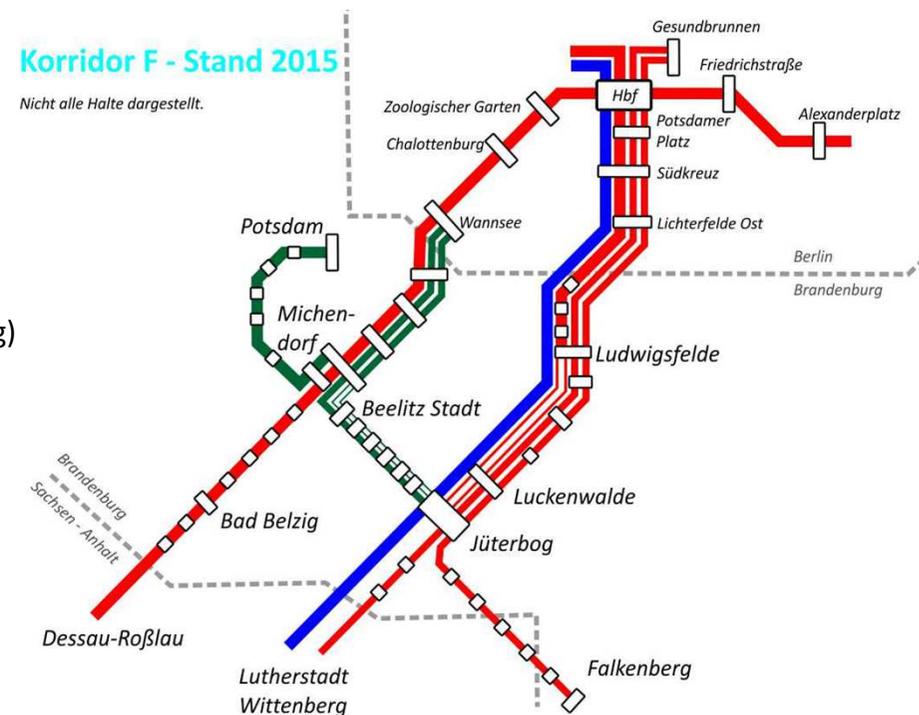
- Angebot im Abschnitt Wannsee – Beelitz Stadt alle 60min – Weiterführung in HVZ alle 60min, sonst alle 120 min
- Höhere Nachfrage Mo-Fr als Sa/So

Potsdam – Michendorf (RB 23)

- Angebot Mo-Fr alle 60min, Sa/So alle 120min

Fernverkehr (IC, ICE)

- Überlagernder Fernverkehr Berlin – Halle/Leipzig – ... ohne Halte im Land Brandenburg (IC, ICE)



4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Konzeption 2020/2030

Berlin – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg / Falkenberg

2020

- Beibehaltung Konzept mit zwei RE-Linien
- Fortschreibung Angebotsraster des Status Quo für 2020 und 2030
- Leichte Ausweitung RE in HVZ im Abschnitt Ludwigsfelde - Jüterbog (eine Zusatzfahrt Früh-HVZ, Nachmittags-HVZ Ende zwei Stunden später)

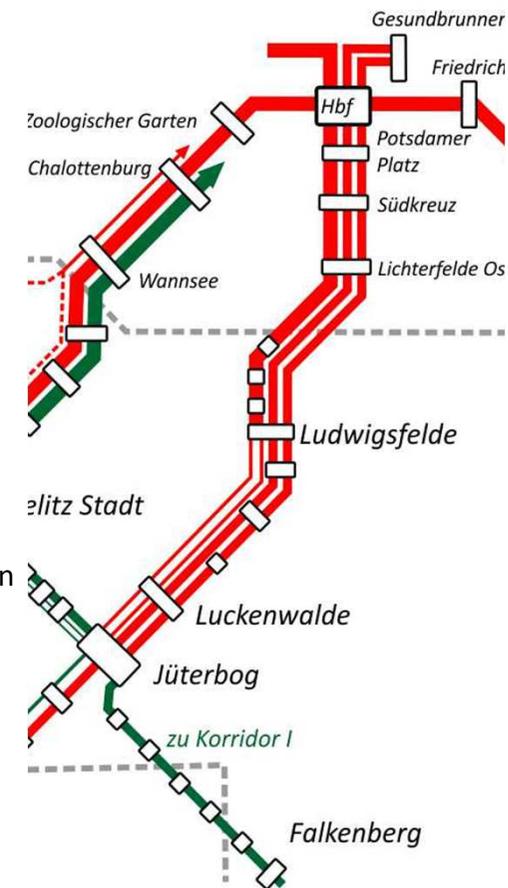
2030

- Fortschreibung Angebotsraster des Status Quo für 2020 und 2030
- Ausweitung RE in HVZ im Abschnitt Ludwigsfelde - Jüterbog (eine Zusatzfahrt Früh-HVZ, Beginn Nachmittags-HVZ eine Stunde früher und Ende zwei Stunden später)
- Im Spätverkehr Ausdehnung Raster Tagesverkehr zwischen Berlin und Ludwigsfelde mit 2 Zügen / Stunde So-Do um eine Stunde (bis ca. 22:00 Uhr ab Berlin Hbf), Fr/Sa um 3 Stunden (bis ca. 24:00 Uhr ab Berlin Hbf)

Jüterbog – Falkenberg

2020/2030

- Herauslösung aus durchgehender Verbindung mit Berlin (Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge)
→ Betrachtung im Rahmen Korridor I
- Ziel: Anschlüsse (Knoten) in Jüterbog und Durchbindung über Falkenberg



4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

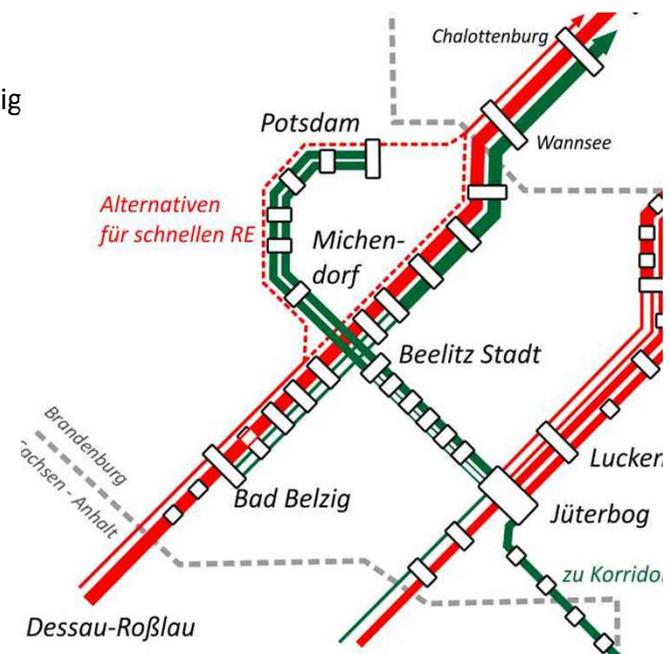
Konzeption 2020/2030

Berlin – Bad Belzig – Dessau 2020

- Fortschreibung Angebot im Status Quo mit Verdichtung zwischen Berlin und Michendorf mit RB Berlin-Wannsee - Jüterbog
- Einlegung einzelner Verdichterleistungen in Relation Berlin-Stadtbahn - Bad Belzig in HVZ (je zwei Zugpaare morgens und nachmittags)

2030

- Verdichterzüge Berlin - Michendorf ganztägig, in HVZ verlängert bis Bad Belzig
- Entfall Linie Berlin-Wannsee – Beelitz – Jüterbog
- Zusätzlich je Richtung eine Expressleistung Berlin - Dessau (morgens hin - nachmittags zurück) mit zwei Alternativen:
 - Führung über direkte Strecke über Michendorf
 - Führung über Potsdam Hauptbahnhof
- Ausweitung Bedienung Abschnitt Berlin - Bad Belzig auf 60-Minuten-Takt bis 24:00 Uhr



4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Konzeption 2020/2030

Wannsee – Michendorf – Jüterbog 2020

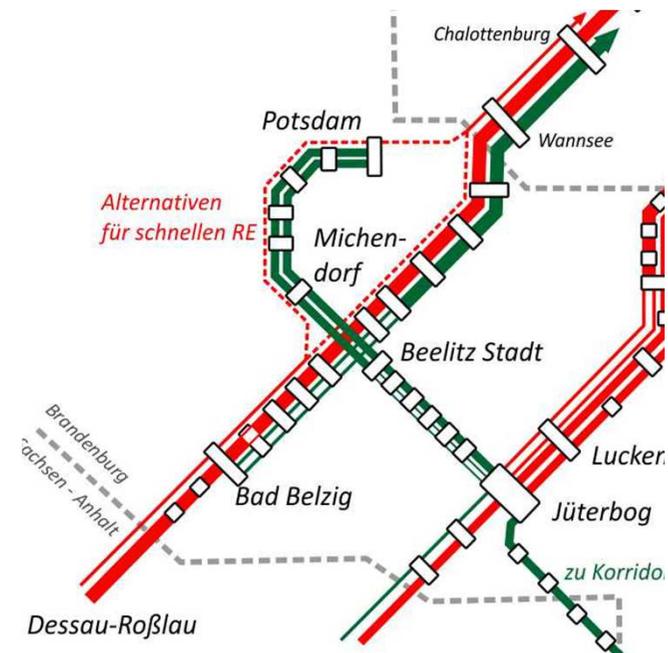
- Betriebskonzept orientiert an Status Quo (Fahrplan 2015)
- Ausdünnung Mittagszeit zwischen Jüterbog und Beelitz auf 120min
- Spätverkehr analog Status Quo

Potsdam – Michendorf 2020

- Betriebskonzept orientiert an Status Quo (Fahrplan 2015)
- Ausdünnung Mittagszeit zwischen Jüterbog und Beelitz auf 120min
- Spätverkehr analog Status Quo

Potsdam – Beelitz – Jüterbog 2020

- Neuordnung Liniennetz durch Wiederaufbau Brücke über Wetzlarer Bahn (avisiert nach 2020):
- Wiederherstellung RB Potsdam – Beelitz - Jüterbog
- Einsatzzeiten orientiert an Status Quo (Fahrplan der einzelnen Linien 2015)
- Ausdünnung Mittagszeit (NVZ) zwischen Jüterbog und Beelitz auf 120min
- Spätverkehr analog Status Quo



4. Angebotskonzeption

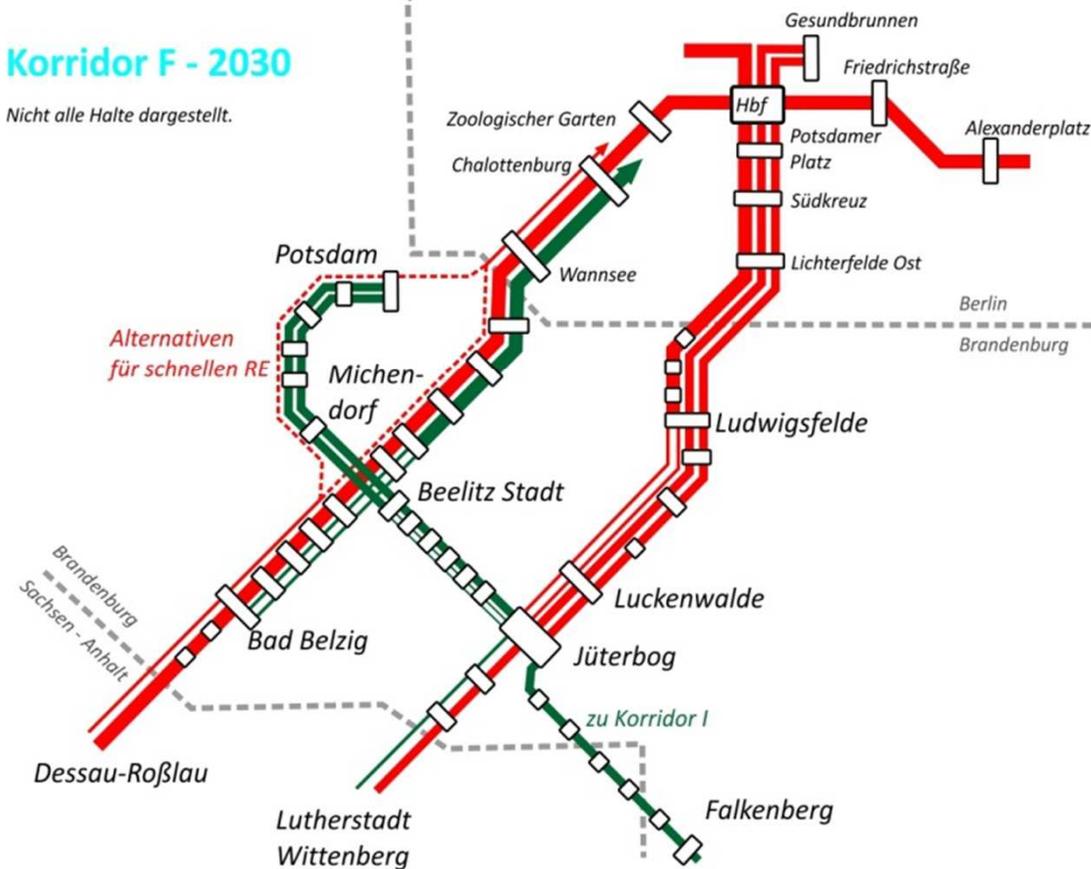
4.7. Korridor F

Konzeption 2020/2030

Übersichtsgraphik Gesamtkorridor

Korridor F - 2030

Nicht alle Halte dargestellt.



4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Übersicht Zugkilometer (1/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor F1/F2, 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE3	Berlin	Lutherstadt Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RE4	Berlin	Ludw igsfelde	0	0	0	0	0	0
RE4	Ludw igsfelde	Jüterbog	6	0	0	58.000	0	58.000
Summe Leistungsänderung im Korridor						58.000	0	58.000
RE3	Jüterbog	Falkenberg	-18	-14	-14	-300.000	0	-300.000
Summe Korridor (einschließlich Abgabe an Korridor I)						-242.000	0	-242.000

Korridor F1/F2, 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE3	Berlin	Lutherstadt Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RE4	Berlin	Ludw igsfelde	4	6	6	21.000	26.000	47.000
RE4	Ludw igsfelde	Jüterbog	6	0	0	58.000	0	58.000
Summe Leistungsänderung im Korridor						79.000	26.000	105.000
RE3	Jüterbog	Falkenberg	-18	-14	-14	-300.000	0	-300.000
Summe Korridor (einschließlich Abgabe an Korridor I)						-221.000	26.000	-195.000

4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Übersicht Zugkilometer (2/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor F4, 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE7	Berlin	Michendorf	0	0	0	0	0	0
RE7	Michendorf	Bad Belzig	8	0	0	74.000	0	74.000
RE7	Bad Belzig	Dessau	0	0	0	0	0	0
RB23	Potsdam	Michendorf	0	0	0	0	0	0
RB33	Berlin Wannsee	Jüterbog	0	0	0	0	0	0
Summe						74.000	0	74.000

Korridor F4, 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE7	Berlin Charlottenburg	Berlin Wannsee	34	20	14	0	132.000	132.000
RE7	Berlin Wannsee	Michendorf	0	20	14	23.000	7.000	30.000
RE7	Michendorf	Bad Belzig	12	0	0	111.000	0	111.000
RE7	Bad Belzig	Dessau	0	0	0	0	0	0
RB33	Potsdam	Jüterbog	0	0	0	0	0	0
REX7	Berlin	Dessau	2	0	0	36.000	11.000	47.000
REX7	Berlin	Dessau	2	0	0	35.000	11.000	46.000
Summe						205.000	161.000	366.000

4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (1/3)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Grundlage Fortschreibung aktueller Fahrzeugeinsatz (Stand 2015)
- Eingesetzte Fahrzeugtypen (Referenztypen zur Darstellung Größenkategorie)
 - Linie RE3: 4 DOSTO - 420 Plätze
 - Linie RE4 : BR 445 4-teilig - 428 Plätze
 - Linie RE3: 4 DOSTO - 420 Plätze
 - Linie RE7 BR 442 5+3-teilig - 460 Plätze
 - Linie REX7: BR 442 5-teilig - 300 Plätze (Expressfahrten Berlin – Dessau)
 - Linie RB 23: BR 442 3-teilig - 160 Plätze (Linie entfällt in Konzeption 2030)
 - Linie RB 33: BR 646 - 100 Plätze

4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (2/3)

Korridor F1/F2, 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE3	Berlin	Lutherstadt Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RE4	Berlin	Ludwigsfelde	0	0	0	0	0	0
RE4	Ludwigsfelde	Jüterbog	6	0	0	24.824.000	0	24.824.000
Summe Leistungsänderung im Korridor						24.824.000	0	24.824.000
RE3	Jüterbog	Falkenberg	-18	-14	-14	-126.000.000	0	-126.000.000
Summe Korridor (einschließlich Abgabe an Korridor I)						-101.176.000	0	-101.176.000

Korridor F1/F2, 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE3	Berlin	Lutherstadt Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RE4	Berlin	Ludwigsfelde	4	6	6	8.988.000	11.128.000	20.116.000
RE4	Ludwigsfelde	Jüterbog	6	0	0	24.824.000	0	24.824.000
Summe Leistungsänderung im Korridor						33.812.000	11.128.000	44.940.000
RE3	Jüterbog	Falkenberg	-18	-14	-14	-126.000.000	0	-126.000.000
Summe Korridor (einschließlich Abgabe an Korridor I)						-92.188.000	11.128.000	-81.060.000

4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (3/3)

Korridor F4, 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE7	Berlin	Michendorf	0	0	0	0	0	0
RE7	Michendorf	Bad Belzig	8	0	0	34.040.000	0	34.040.000
RE7	Bad Belzig	Dessau	0	0	0	0	0	0
RB23	Potsdam	Michendorf	0	0	0	0	0	0
RB33	Berlin Wannsee	Jüterbog	0	0	0	0	0	0
Summe						34.040.000	0	34.040.000

Korridor F4, 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE7	Berlin Charlottenburg	Berlin Wannsee	34	20	14	0	60.720.000	60.720.000
RE7	Berlin Wannsee	Michendorf	0	20	14	10.580.000	3.220.000	13.800.000
RE7	Michendorf	Bad Belzig	12	0	0	51.060.000	0	51.060.000
RE7	Bad Belzig	Dessau	0	0	0	0	0	0
RB33	Potsdam	Jüterbog	0	0	0	0	0	0
REX7	Berlin	Dessau	2	0	0	10.800.000	3.300.000	14.100.000
REX7	Berlin	Dessau	2	0	0	10.500.000	3.300.000	13.800.000
Summe						82.940.000	70.540.000	153.480.000

4. Angebotskonzeption

4.7. Korridor F

Differenzbetrachtung Umläufe

- Darstellung der Veränderung der erforderlichen Umläufe je Linie für die jeweiligen Varianten im Vergleich zum Nullfall für die Planungshorizonte 2020 und 2030

Differenzbetrachtung Umläufe		2020		2030	
Korridor F	Linie	Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
Berlin Hbf - Lutherstadt Wittenberg	RE 3	wie Nullfall (1)	0	wie Nullfall (1)	0
Berlin Hbf - Jüterbog	RE 4	wie Nullfall (1)	0	wie Nullfall (1)	0
Berlin Hbf - Dessau	RE 7	wie Nullfall	0	alle 30min HVZ Berlin - Bad Belzig	2
Berlin Hbf - Dessau	RE 7X	-	-	Expressfahrten Berlin-Dessau (2)	1
Potsdam - Michendorf/Jüterbog	RB 33	wie Nullfall	0	Neue Linienführung (wie Nullfall)	0
Potsdam - Michendorf	RB 23	wie Nullfall	0	Linie entfällt (wie Nullfall)	-1
Summe Veränderung zu Nullfall F (max)			0		2
Summe Veränderung zu Nullfall F (min)			0		1

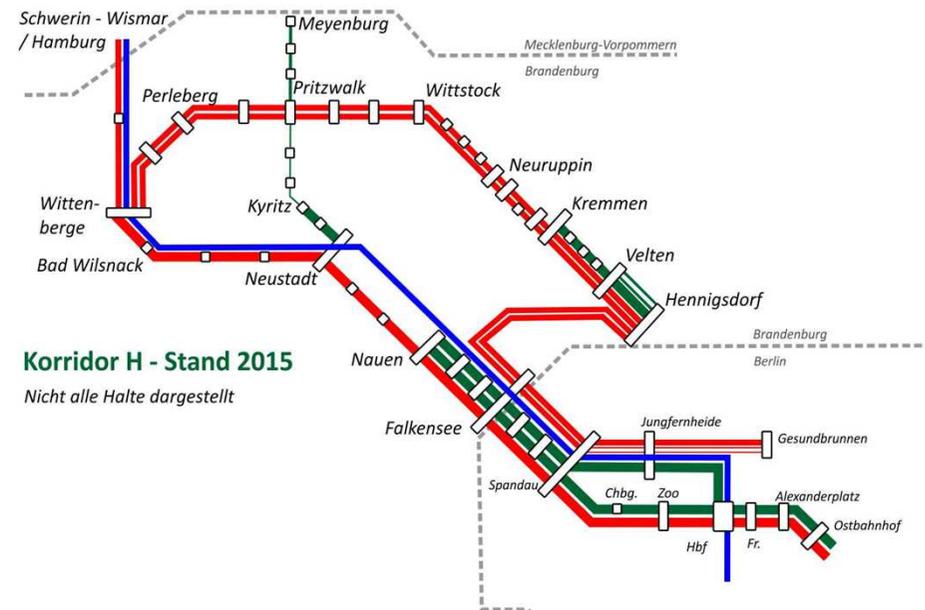
(1) Ausweitung Betriebszeiten RE-Verdichter hat keinen Einfluss auf Umlaufmenge
 (2) Zusätzliche Umlaufmehring, falls keine Bereitstellung aus Verstärkerleistungen RE7 möglich

4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Korridor H

- (Berlin -) Nauen – Neustadt - Wittenberge – Ludwigslust (- Wismar)
- (Berlin -) Hennigsdorf – Neustrelitz – Pritzwalk – Wittenberge
- Neustadt – Pritzwalk – Meyenburg



4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Stand 2015

Berlin – Wittenberge – Wismar (RE 2 und RB10/14)

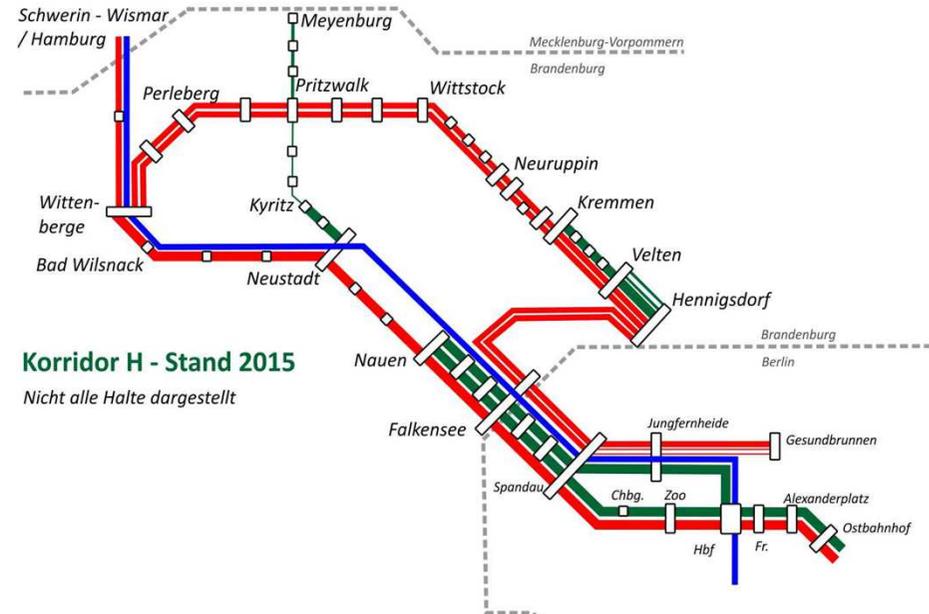
- Abschnitt Berlin – Nauen:
 - RE 2 (schnelles Angebot) alle 60min
 - RB 10 / 14 (hält überall) alle 30min
- Abschnitt Nauen – Wittenberge alle 60min mit allen Halten
- Abschnitt Wittenberge – Schwerin – Wismar alle 120min
- Höhere Nachfrage Sa/So → hohe Bedeutung Ausflugsverkehr

Berlin – Neuruppin – Pritzwalk – Wittenberge (RE 6 und RB 55)

- Grundangebot alle 60min
- Abschnitt Hennigsdorf – Neuruppin mit beschleunigter Führung, Verdichtung Hennigsdorf – Kremmen mit RB 55 alle 60min (Mo-Fr) und 120min (Sa/So)
- Abschnitt Neuruppin – Wittstock je alle 120min beschleunigt / hält überall
- Sa/So Neuruppin – Wittenberge nur alle 120min
- Höhere Nachfrage Mo-Fr

Neustadt – Kyritz – Pritzwalk (RB 73)

- Neustadt (D.) – Kyritz Mo-Fr alle 60min
- Kyritz – Pritzwalk Mo-Fr Einzelfahrten
- Neustadt (D.) – Pritzwalk Sa/So Einzelfahrten



Korridor H - Stand 2015

Nicht alle Halte dargestellt

Pritzwalk – Meyenburg (RB 74)

- Angebot Mo-So ca. 4-6 Einzelfahrten

Fernverkehr (EC, IC, ICE)

- Relation ... - Berlin – Wittenberge – Hamburg ca. alle 120min (EC/IC)
- Weitere überlagernde Fernverkehre Berlin–Hamburg i.A. ohne Halt im VBB-Gebiet (ICE)

Fahrplanmodellierung

Korridor H1 – Berlin - Wittenberge

Diskussion Angebotskonzept

Iterative Entwicklung Fahrplankonzept

Konzeptioneller Ansatz mit Verlängerung RB Berlin-Nauen (aktueller Fahrplanstand, RB10 und RB14) bis Kyritz erweist sich bei Beibehaltung Fahrplanlagen Fernverkehr (Angebot im Status Quo) als nicht praktikabel:

- Bei Führung in Fortsetzung Trassenlage RB14 alle 2h bis Kyritz Wendezeit von ca. 80min → Umlaufmehrung
- Zusätzliche Führung RB alle 60 im Abschnitt Nauen – Neustadt führt zu Konflikten mit IC/EC Dresden – Berlin – Hamburg (alle 120min) → lange Zwischenaufenthalte

(1) Entwurf von drei Fahrplanvarianten mit folgenden Prämissen:

- **RE Berlin Stadtbahn – Wittenberge – Wismar**
 - Langläufer Berlin - Wismar mit Beschleunigung zwischen Nauen und Neustadt
 - Kurzläufer Berlin – Wittenberge mit Halt überall
- **RB Berlin Stadtbahn – Nauen – Neustadt**
 - Im Abschnitt Nauen – Neustadt alle 120min
- **RB Neustadt – Kyritz**
 - Anpassung Bedienkonzept je nach Variante

(2)

Erweiterung Betrachtung der Bedienung Nauen – Neustadt – Kyritz durch Einbeziehung aller in Nauen endenden RB-Linien (RB10, RB14, RB16neu)

→ Entwurf von zwei weiteren Fahrplanvarianten

4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Konzeption 2020/2030

Berlin – Wittenberge – Wismar 2020/2030

Variante 1

Verlängerung RB Berlin-Nauen über Neustadt bis Kyritz alle 120min (Option für Elektrifizierung)

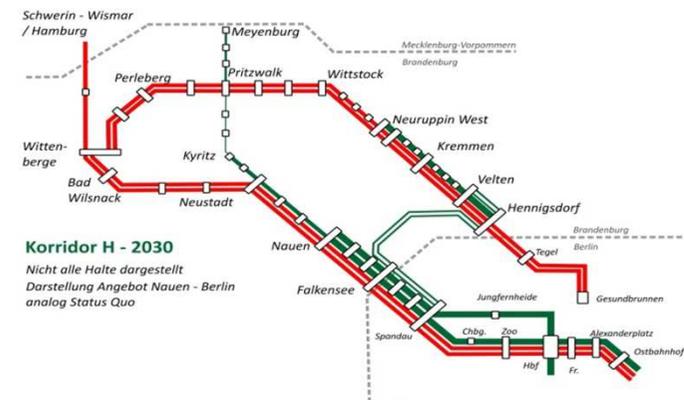
- Beschleunigung RE (alle 120min Langläufer Berlin – Wismar)
- Bedienung aller Halte im Abschnitt Nauen – Neustadt weiter ca. alle 60 min
- Bedienung Kyritz an allen Tagen alle 120min
- Variante 2 erhält Relevanz bei Realisierung Ausbau RB-Verkehre im Stadtumlandbereich Berlin – Falkensee – Nauen

Variante 2

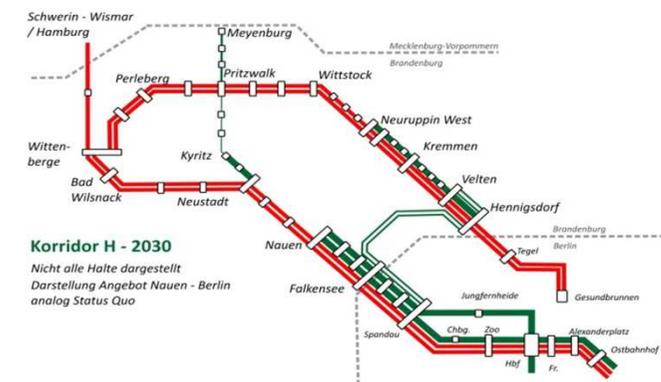
Weiterentwicklung Status Quo und Stabilisierung Abschnitt Neustadt – Kyritz (Verbesserung Angebot an Wochenenden)

- RE 2 alle 60min Berlin – Wittenberge
- RB 73 Kyritz – Neustadt
 - Alle 60min Mo-Fr
 - Alle 120 min Sa/So

Variante 1



Variante 2



4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Konzeption 2020 / 2030

Berlin - Neuruppin – Wittenberge

Planungshorizont 2020

- Verkehrsangebot gemäß Statuts Quo

Planungshorizont 2030

- **Prämissen**
 - Verlängerung RE6 über Berlin – Tegel bis Berlin Gesundbrunnen im Mischbetrieb mit S-Bahn alle 60min (Anpassung Fahrzeuggröße erforderlich)
 - Beibehaltung Anschlussknoten in Wittenberge (Minute 00), Wittstock (Minute 00), Neuruppin Rheinsberger Tor (Minuten 30) und Velten (Minute 00)
 - Verlängerung RB 55 im Abschnitt Kremmen - Neuruppin:
 - Abstand an/ab Neuruppin ca. 30 Minuten zu RE 6
 - Anschluss an S-Bahn in Hennigsdorf (Fahrplanstand S-Bahn gem. Status Quo)
 - Weiterhin zusätzliche Verdichtung in HVZ im Abschnitt Hennigsdorf – Velten
 - Verlängerung RB55 Hennigsdorf – Berlin Spandau als Ersatz für entfallenden RE6 (Betrachtung Umland)
- **Varianten Angebotskonzept**
 - **Variante 1 - Verlängerung RB 55 Kremmen – Neuruppin ganztägig**
 - Ermöglicht Beschleunigung RE 6 zwischen Kremmen und Neuruppin bei allen Fahrten
→ Übergang Zwischenhalte auf RB 55
 - **Variante 2 - Verlängerung RB 55 Kremmen – Neuruppin nur in der HVZ**
 - Beibehaltung Haltekonzept RE6 zwischen Kremmen und Neuruppin zur Wahrung ganztägiger Bedienung Zwischenhalte, RB 55 hält überall
 - **Variante 3 – Keine Verlängerung RB 55 nordwestlich Kremmen**

Konzeption 2030

Berlin - Neuruppin – Wittenberge

Ergebnisse Fahrplanmodellierung RE6 /RB55 - Prüfung Infrastrukturanpassungen

- Fahrplanelagen RE 6 entsprechen ca. der Studie „Qualifizierende Untersuchung von Varianten zur Einbindung des Prignitz-Express (PE) über die Kremmener Bahn nach Berlin“ (ETC, 2012)
- **Option 1**
 - Ausbau der Haltepunkte Wustrau-Radensleben und Beetz-Sommerfeld zu Kreuzungsbahnhöfen
 - Fahrplankonzept Verlängerung RB55 mit Anschlüssen RB55 - S25 in Hennigsdorf bei Beibehaltung Knotenanschlüsse RE 6 nicht möglich
→ **wird nicht weiterverfolgt**
- **Option 2**
 - Ausbau des Haltepunktes Beetz-Sommerfeld zu Kreuzungsbahnhof und zweigleisiger Begegnungsabschnitt Kremmen – Schwante sowie Einrichtung Blockstelle Wustrau-Radensleben
 - Fahrplankonzept mit Anschlüssen RB55-S25 in Hennigsdorf bei Beibehaltung Knotenanschlüsse RE6 in beiden Angebotskonzeptionen möglich, jedoch Abstand Abfahrt/Ankunft RB55/RE6 in Neuruppin ca. 10 Minuten
→ **wird nicht weiterverfolgt**
- **Option 3**
 - Ausbau des Haltepunktes Schwante zu Kreuzungsbahnhof und zweigleisiger Begegnungsabschnitt Beetz-Sommerfeld - Wustrau-Radensleben
 - Fahrplankonzept mit Anschlüssen RB55-S25 in Hennigsdorf bei Beibehaltung Knotenanschlüsse RE6 in beiden Angebotskonzeptionen möglich, Abstand Abfahrt/Ankunft RB55/RE6 in Neuruppin ca. 30 Minuten
→ **Variante 1 – Verlängerung RB 55 Kremmen – Neuruppin ganztägig**
→ **Variante 2 – Verlängerung RB 55 Kremmen – Neuruppin nur HVZ**

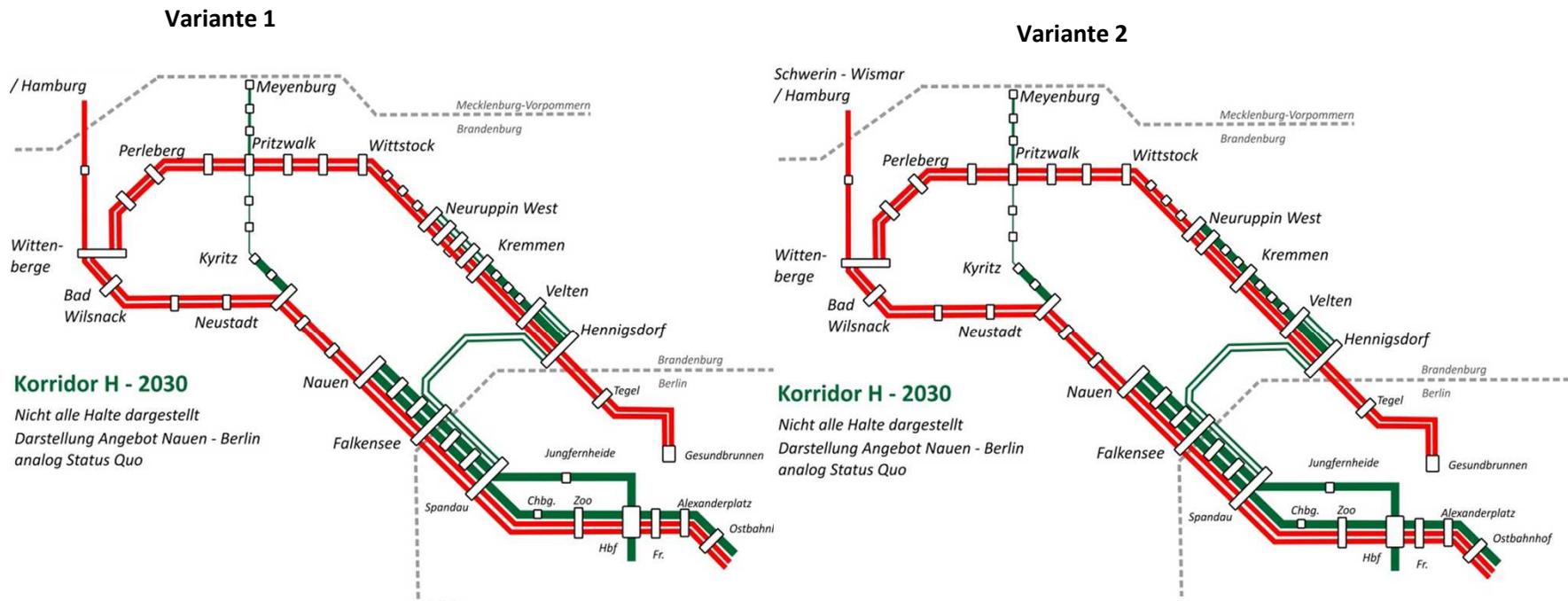
4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Konzeption 2030

Berlin - Neuruppin – Wittenberge

Übersichtsgraphik Gesamtkorridor



4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Übersicht Zugkilometer

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor H1 - 2020/2030 Variante 1								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE 2	Berlin	Wismar	0	0	0	0	0	0
RB 16 / RB 73	Nauen	Neustadt	18	16	16	254.000	0	254.000
RB 16 / RB 73	Neustadt	Kyritz	0	8	8	11.000	0	11.000
Summe Korridor H1						265.000	0	265.000

Korridor H1 - 2020/2030 Variante 2								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE 2	Berlin	Wismar	0	0	0	0	0	0
RB 73	Neustadt	Kyritz	0	8	8	11.000	0	11.000
Summe Korridor H1						11.000	0	11.000

4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Übersicht Zugkilometer

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall je nach untersuchten Varianten

Korridor H2 - 2020									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE6	Spandau		Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RB55	Hennigsdorf		Kremmen	0	0	0	0	0	0
Summe Korridor H2							0	0	0

Korridor H2 - 2030 Variante 1 - RB 55 Kremmen - Neuruppin ganztägig Mo-So									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE6	Gesundbrunnen	Tegel	Hennigsdorf	0	0	0	0	0	0
RE6	Hennigsdorf		Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RB55	Hennigsdorf		Kremmen	0	0	0	0	0	0
RB55	Kremmen		Neuruppin	28	16	16	252.000	0	252.000
RB55	Spandau	Falkensee	Hennigsdorf	14	0	0	89.000	18.000	107.000
Summe Korridor H2							341.000	18.000	359.000

Korridor H2 - 2030 Variante 2 - RB 55 Kremmen - Neuruppin nur HVZ Mo-Fr									
Linie	von	über	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
				W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE6	Gesundbrunnen	Tegel	Hennigsdorf	0	0	0	0	0	0
RE6	Hennigsdorf		Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RB55	Hennigsdorf		Kremmen	0	0	0	0	0	0
RB55	Kremmen		Neuruppin	14	0	0	100.000	0	100.000
RB55	Spandau	Falkensee	Hennigsdorf	14	0	0	89.000	18.000	107.000
Summe Korridor H2							189.000	18.000	207.000

4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (1/3)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Grundlage Fortschreibung aktueller Fahrzeugeinsatz (Stand 2015)
- Eingesetzte Fahrzeugtypen (Referenztypen zur Darstellung Größenkategorie)
 - Linie RE 2: KISS BR 445 4-teilig – 428 Plätze
 - Linie RB 16: BR 442 5-teilig – 300 Plätze
 - Linie RB73: LVT-S BR 504, BR 670 sowie RS1 – 78 Plätze

 - Linie RE 6 : 2x BR 646 – 216 Plätze
 - Linie RB55: 1x BR 646 – 108 Plätze

4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (2/3)

Korridor H1 - 2020/2030 Variante 1								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE 2	Berlin	Wismar	0	0	0	0	0	0
RB 16 / RB 73	Nauen	Neustadt	18	16	16	76.200.000	0	76.200.000
RB 16 / RB 73	Neustadt	Kyritz	0	8	8	3.300.000	0	3.300.000
Summe Korridor H1						79.500.000	0	79.500.000

Korridor H1 - 2020/2030 Variante 2								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE 2	Berlin	Wismar	0	0	0	0	0	0
RB 73	Neustadt	Kyritz	0	8	8	858.000	0	858.000
Summe Korridor H1						858.000	0	858.000

4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (3/3)

Korridor H2 - 2020								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE6	Spandau	Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RB55	Hennigsdorf	Kremmen	0	0	0	0	0	0
Summe Korridor H2						0	0	0

Korridor H2 - 2030 Variante 1 - RB 55 Kremmen - Neuruppin ganztägig Mo-So								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE6	Gesundbrunnen	Hennigsdorf	0	0	0	0	0	0
RE6	Hennigsdorf	Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RB55	Hennigsdorf	Kremmen	0	0	0	0	0	0
RB55	Kremmen	Neuruppin	28	16	16	27.216.000	0	27.216.000
RB55	Spandau	Hennigsdorf	14	0	0	9.612.000	1.944.000	11.556.000
Summe Korridor H2						36.828.000	1.944.000	38.772.000

Korridor H2 - 2030 Variante 2 - RB 55 Kremmen - Neuruppin nur HVZ Mo-Fr								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
RE6	Gesundbrunnen	Hennigsdorf	0	0	0	0	0	0
RE6	Hennigsdorf	Wittenberge	0	0	0	0	0	0
RB55	Hennigsdorf	Kremmen	0	0	0	0	0	0
RB55	Kremmen	Neuruppin	14	0	0	10.800.000	0	10.800.000
RB55	Spandau	Hennigsdorf	14	0	0	9.612.000	1.944.000	11.556.000
Summe Korridor H2						20.412.000	1.944.000	22.356.000

4. Angebotskonzeption

4.8. Korridor H

Differenzbetrachtung Umläufe

- Darstellung der Veränderung der erforderlichen Umläufe je Linie für die jeweiligen Varianten im Vergleich zum Nullfall für die Planungshorizonte 2020 und 2030

Differenzbetrachtung Umläufe		2020		2030	
Korridor H	Linie	Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
Berlin Hbf - Wittenberge	RE 2	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Berlin Hbf - Kyritz	RB 16	-	-	Verlängerung aus Berlin (1)	1
Neustadt - Kyritz (-Pritzwalk)	RB 73	-	-	Entfällt bei Einführung RB 16	-1
Neustadt - Kyritz (-Pritzwalk)	RB 73	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Spandau - Hennigsdorf - Wittenberge	RE 6	wie Nullfall	0	-	-
Berlin Gesundbrunnen - Wittenberge	RE 6	-	-	wie Nullfall (bis Gesundbrunnen)	-
Hennigsdorf - Kremmen	RB 55	wie Nullfall	0	-	-
Berlin Spandau - Kremmen	RB 55	-	0	Ersatz für RE6 bis Spandau	2
Berlin Spandau - Neuruppin	RB 55	-	0	Zusätzlich Kremmen - Neuruppin	3
Pritzwalk - Meyenburg	RB 74	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
Summe Veränderung zu Nullfall H (max)			0		3
Summe Veränderung zu Nullfall H (min)			0		2

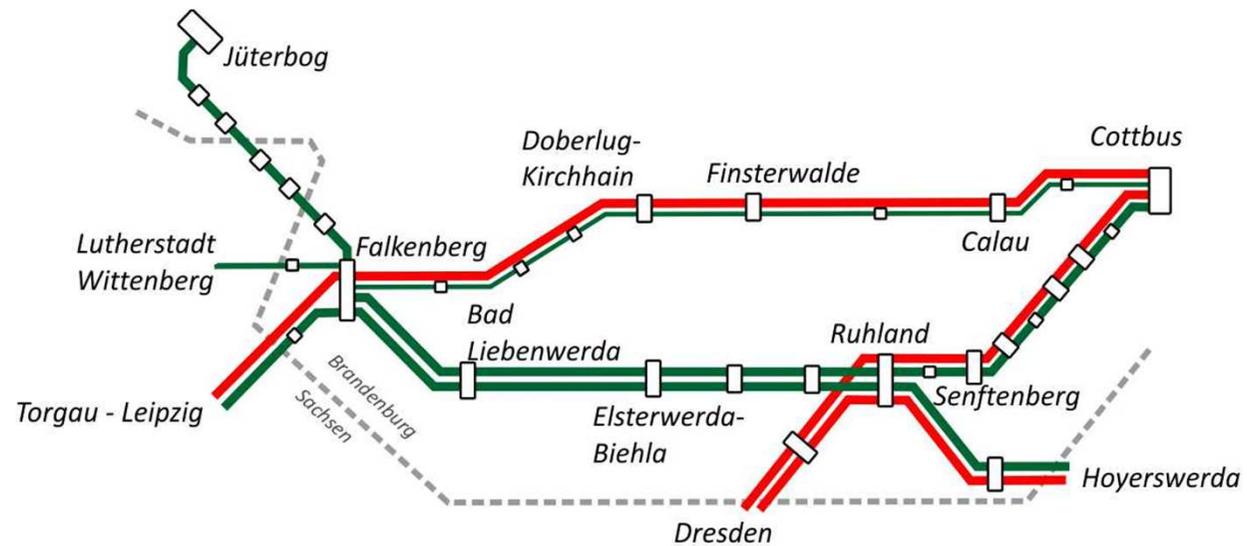
(1) Bestandteil Variantenuntersuchung Korridor einschließlich Umlandrelation (Verlängerung RB Berlin - Nauen)

4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

Korridor I

- Cottbus – Doberlug-Kirchhain – Falkenberg – Torgau (- Leipzig)
- Cottbus – Ruhland – Großenhain (- Dresden)
- Hoyerswerda – Ruhland – Falkenberg
- Falkenberg – Lutherstadt Wittenberg

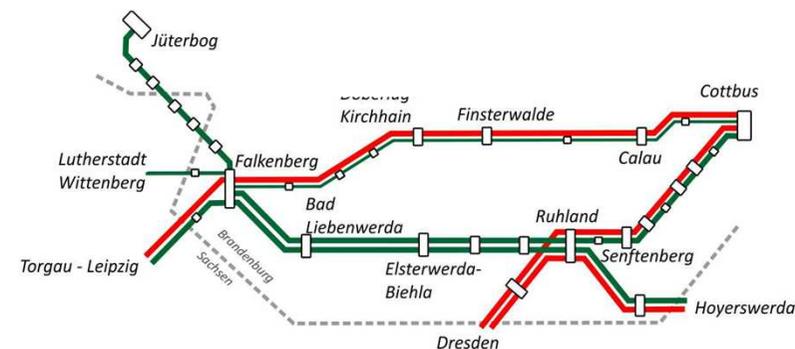


4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

Stand 2015

- Linienkonzep mit Angebot von jeweils zwei im 2h-Takt mit einander überlagernden Linien
 - Auf fast allen Streckenabschnitten Angebot in Summe alle 60min
 - Damit oft geringe Ausdifferenzierung RE / RB (schnelle und langsame Verkehre)
- Liniengruppe Leipzig – Falkenberg – Finsterwalde / Ruhland – Cottbus / Hoyerswerda
 - RE10: Leipzig – Falkenberg – Finsterwalde – Cottbus – alle 120min
 - RB43: Herzberg – Falkenberg - Finsterwalde – Cottbus – alle 120min (Herzberg-Falkenberg nur HVZ)
 - S4: Leipzig – Falkenberg – Ruhland Hoyerswerda – alle 120min
 - RB49: Falkenberg – Ruhland – Cottbus – alle 120min
 - RE 3: Berlin – Jüterbog – Falkenberg – Elsterwerda alle 120min (Falkenberg – Elsterwerda nur HVZ)
- Liniengruppe Dresden – Ruhland – Hoyerswerda / Cottbus
 - RE 15: Dresden – Ruhland – Hoyerswerda - alle 120min
 - RE 18: Dresden – Ruhland – Cottbus – alle 120min

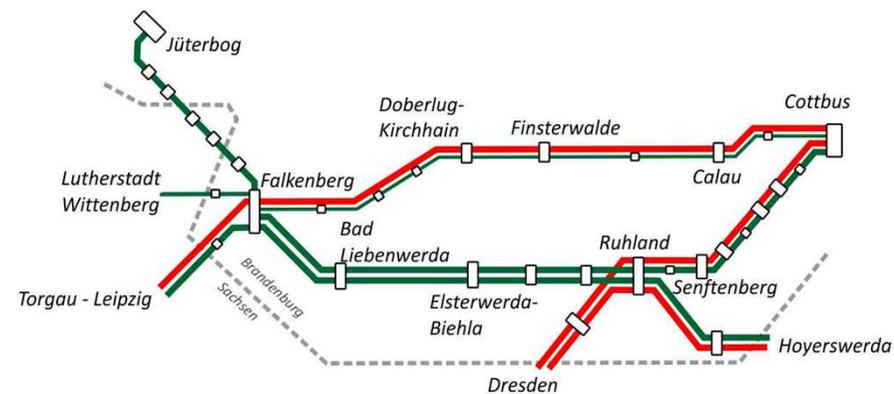


4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

Prämissen

- Sonderstellung im Rahmen der betrachteten Korridore
- Region im Dreieck zwischen den Ballungsräumen Berlin, Leipzig und Dresden
- Verkehrsströme nicht monozentrisch ausgerichtet
- Abwägung zwischen Stärkung der Erschließung und Beschleunigung der Hauptachsen
- Übernahme Streckenast Jüterbog – Falkenberg von Korridor G



Fahrplanmodellierung Korridor I

Konzeption 2020/ 2030

Fahrplankonzept 2020 – Status Quo

- Fortführung Status Quo mit ggfs. kleinen Fahrplananpassungen
→ keine Erstellung separater Fahrplantabellen

Fahrplankonzept 2030 - Ansatz mit Streckenausbau und Angebotsdifferenzierung

Ziele / Prämissen

- Stärkung der potenzialstarken Hauptrelationen
→ Prüfung Ein-Stunden-Takt Leipzig – Cottbus (evtl. schnelle/Langsame Züge abwechselnd)
- Deutliche Beschleunigung der Relation Leipzig – Cottbus durch Streckenausbau
→ durch Anschlussoptimierung in Leipzig Beschleunigung Fernverkehrsrelationen Richtung Süddeutschland (Erfurt – München)
- Beibehaltung Knoten zur Minute .00 in Cottbus
→ darauf aufbauend Fahrzeitenmodell an/an Leipzig (schnell/langsam)
- Beibehaltung Knoten zur Minute .00 in Ruhland
- Übergang des Streckenabschnittes Jüterbog – Falkenberg von Korridor F auf Korridor I mit Sicherstellung Anschlüsse in Jüterbog von/nach Berlin (RE)
→ Anpassung Fahrzeuggröße an Nachfrage
- Weitergabe der Beschleunigungseffekte RE Leipzig – Cottbus für regionale Anschlussrelationen
→ Neustrukturierung Knoten Falkenberg
- Keine relevante Ausweitung des Leistungsvolumens

4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

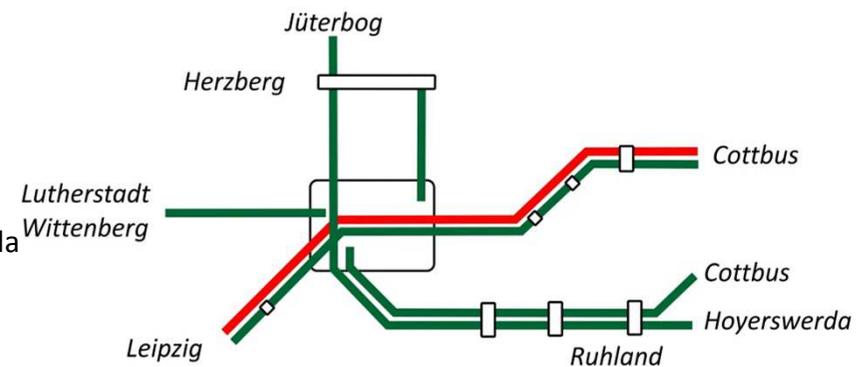
Konzeption 2030

Leipzig – Falkenberg – Finsterwalde / Ruhland – Cottbus / Hoyerswerda

Entwicklungsansatz mit Streckenausbau und Angebotsdifferenzierung

- **Beschleunigung**
 - Ausbau Strecke Leipzig – Cottbus (gem. Konzept VBB – im Modellfall Variante IV als Grundlage angenommen)
 - Wegfall Halte Leipzig Nord, Eilenburg Ost, Doberschütz und Mockrehna für RE
 - → Fahrzeitverkürzung für RE von ca. 1:50h auf 1:23h (ca. 27 Minuten)
- **Neuordnung Liniennetz**
 - Berücksichtigung der Prämissen:
 - Stärkung Hauptrelationen
 - Keine relevanten Leistungsausweitungen
 - Liniennetzkonzept mit Angebot jeweils im 2h-Takt
 - RE: Leipzig – Falkenberg – Cottbus
 - RB: Leipzig – Falkenberg – Cottbus
 - RB: Jüterbog – Falkenberg – Ruhland – Hoyerswerda
 - RB: Falkenberg – Ruhland – Cottbus
 - RB: Falkenberg - Herzberg (Kurzpendel)

Fahrplankonzept Knoten Falkenberg - Gesamtangebot RE / RB -



4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

Konzeption 2030

Leipzig – Falkenberg – Finsterwalde / Ruhland – Cottbus / Hoyerswerda

- **Produktausdifferenzierung**
 - Stärkung zweistufiges Zugangebot in der Hauptrelation Leipzig - Cottbus
 - Alle 2h schneller RE (Fahrzeit 1:23 h) mit Anschlussoptimierung in Leipzig auf Fernverkehr (Ankunft Minute .38 / Abfahrt Minute .20)
 - Alle 2h langsame RB (Fahrzeit 1:55 h, evtl. Bestandteil S-Bahn-Mitteldeutschland)
 - Beide Angebote erreichen Knoten Cottbus zur Minute .00 → unterschiedliche Ankunfts- / Abfahrtszeiten in Leipzig
- **Weitergabe der Beschleunigungseffekte für regionale Relationen**
 - Ausrichtung der nachfragestärksten Anschlussrelationen auf RE Leipzig – Cottbus mit möglichst kurzen Übergangszeiten im Knoten Falkenberg:
 - Relation Leipzig – Ruhland – Hoyerswerda (Ersatz durchgehende S-Bahn durch Umsteigeverbindung RE-RB)
 - Relation Cottbus – Herzberg – Jüterbog
 - In Jüterbog wird kurzer Anschluss von/nach Berlin (Korridor F) erreicht
 - In Ruhland wird Knoten zur Minute .00 erreicht
 - Relation Leipzig – Herzberg (Sicherstellung durch zusätzliche Kurzpendel-RB Falkenberg – Herzberg)
- **Knoten Falkenberg**
 - Durch unterschiedliche Durchfahrtszeiten RE und RB Leipzig – Cottbus keine einheitliche Knotenzeit in Falkenberg möglich → Aufteilung in zwei Knotenanschlüsse jeweils alle zwei Stunden
 - Konzentration der Anschlussmöglichkeiten an RE-Linie sorgt für „großen“ (viele Anschlüsse) und „kleinen“ Anschlussknoten jeweils alle 2h
 - Weitergabe Beschleunigungseffekte erzwingt Aufgabe Ziel Rundumanschlüsse (Minimierung langer Wartezeiten) → Falkenberg wird zu Richtungsknoten

4. Angebotskonzeption

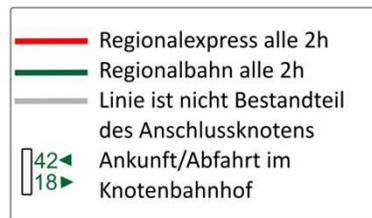
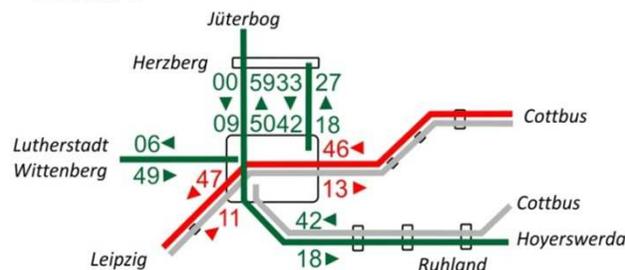
4.9. Korridor I

Konzeption 2030

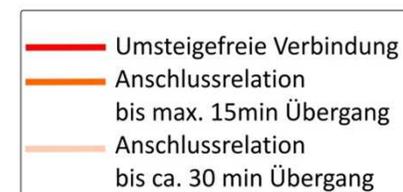
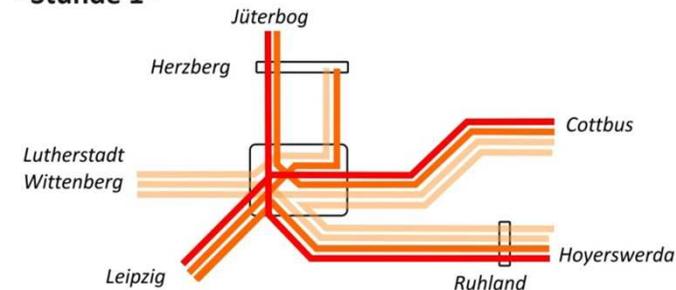
Leipzig – Falkenberg – Finsterwalde / Ruhland – Cottbus / Hoyerswerda Richtungsknoten Falkenberg – Knoten zur Stunde 1

- Ausrichtung der Anschlüsse an beschleunigten RE Leipzig – Cottbus (Weitergabe Beschleunigungseffekte in Region)
- Durchgehende RB-Linie Hoyerswerda – Ruhland – Falkenberg - Jüterbog
- Kurze Anschlüsse in Relationen Leipzig – Ruhland –Hoyerswerda / Leipzig – Herzberg (durch Zusatz-RB Falkenberg-Herzberg), Cottbus – Jüterbog
- Verkürzung der Anschlusszeiten Richtung Lutherstadt Wittenberg durch Verlegung Zeiten RB51 möglich (Abstimmung mit NASA)

Fahrplankonzept Knoten Falkenberg
- Stunde 1 -



Anschlussrelationen Knoten Falkenberg
- Stunde 1 -



4. Angebotskonzeption

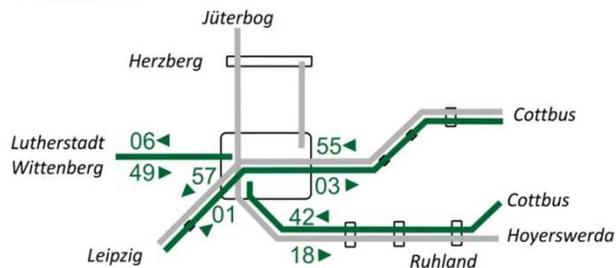
4.9. Korridor I

Konzeption 2030

Leipzig – Falkenberg – Finsterwalde / Ruhland – Cottbus / Hoyerswerda
 Richtungsknoten Falkenberg – Knoten zur Stunde 2

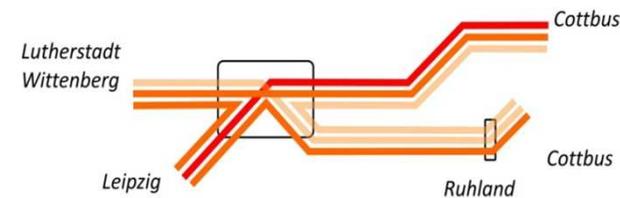
- Durchgehende RB-Linie Leipzig – Falkenberg – Doberlug-Kirchhain – Cottbus
- Richtungsanschlüsse an RB Falkenberg – Ruhland – Cottbus und RB Falkenberg – Lutherstadt Wittenberg
- Keine Anschlüsse Richtung Herzberg – Jüterbog zu dieser Knotenzeit

Fahrplankonzept Knoten Falkenberg
 - Stunde 2 -



—	Regionalexpress alle 2h
—	Regionalbahn alle 2h
—	Linie ist nicht Bestandteil des Anschlussknotens
42 ←	Ankunft/Abfahrt im Knotenbahnhof
→ 18	

Anschlussrelationen Knoten Falkenberg
 - Stunde 2 -



—	Umsteigefreie Verbindung
—	Anschlussrelation bis max. 15min Übergang
—	Anschlussrelation bis ca. 30 min Übergang

4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

Übersicht Zugkilometer

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Separate Ausweisung Übergang Leistung Jüterbog – Falkenberg von Korridor F auf I
- Neuordnung des Netzes infolge Streckenausbau Leipzig – Cottbus erfordert keine Leistungsausweitung im Vergleich zum Nullfall

Korridor I, 2020 und 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Betriebsleistung [Zugkm / Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
von Korridor F	Jüterbog	Falkenberg	18	14	14	300.000	0	300.000
Summe						300.000	0	300.000

4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (1/2)

- Darstellung der Veränderung gegenüber Nullfall
- Grundlage Fortschreibung aktueller Fahrzeugeinsatz (Stand 2015)
- Annahme Weiternutzung bestehender Fahrzeugkapazitäten im neugeordneten Netz
- Ausnahme Abschnitt Jüterbog – Falkenberg mit angepasster Kapazität (gegenüber RE3): BR 442, 3-teilig – 160 Plätze

- Eingesetzte Fahrzeugtypen (Referenztypen zur Darstellung Größenkategorie)
- Liniengruppe Leipzig – Falkenberg – Finsterwalde / Ruhland – Cottbus / Hoyerswerda
 - Linie RE 10 BR 442 4 teilig – 224 Plätze und BR 442 4 teilig + BR 442 2-teilig – 336 Plätze
 - Linie RB 43 BR 442 2-teilig – 112 Plätze
 - Linie RB 49 BR 442 3 teilig / 3 DOSTO – 160/ 342 Plätze (Mischkonzept)
 - Linie S4 BR 442 4 teilig – 215 Plätze

- Liniengruppe Dresden – Ruhland – Hoyerswerda / Cottbus
 - Linie RE 15 BR 442 3 teilig / 3 DOSTO – 160/ 342 Plätze (Mischkonzept)
 - Linie RE 18 BR 442 3 teilig / 3 DOSTO – 160/ 342 Plätze (Mischkonzept)

4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

Übersicht Fahrzeugtypen und Platzkilometer (2/2)

Korridor I, 2020 und 2030								
Linie	von	nach	Anzahl Zugfahrten/Tag			Platzkilometer [Jahr]		
			W(Sa)	Sa	S	Brandenburg	Berlin	Summe
von Korridor F	Jüterbog	Falkenberg	18	14	14	48.000.000	0	48.000.000
Summe						48.000.000	0	48.000.000

4. Angebotskonzeption

4.9. Korridor I

Differenzbetrachtung Umläufe

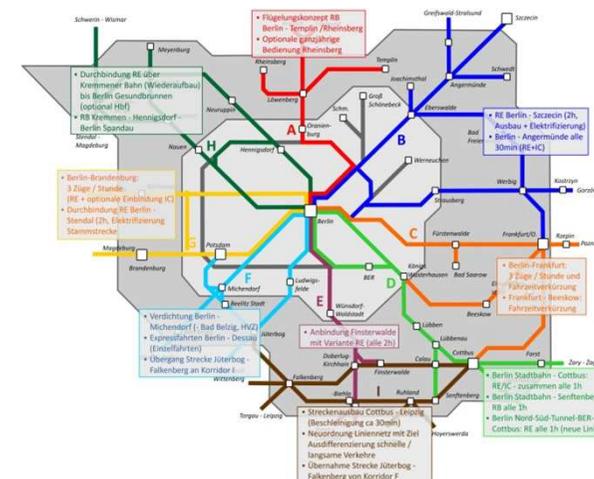
- Darstellung der Veränderung der erforderlichen Umläufe je Linie für die jeweiligen Varianten im Vergleich zum Nullfall für die Planungshorizonte 2020 und 2030
- Planungshorizont 2020 entspricht weitgehend Status Quo
- Planungshorizont 2030 mit Neuordnung Liniennetz nach Ausbau Cottbus – Leipzig

Differenzbetrachtung Umläufe	Korridor I	Linie	2020		2030	
			Variante Mitfälle	Differenz	Variante Mitfälle	Differenz
	Leipzig - Cottbus	RE 10/ RB 43	wie Nullfall	0	entfällt (2)	-2
	Falkenberg - Cottbus	RB 43	wie Nullfall	0	entfällt (2)	-2
	Leipzig - Hoyerswerda	S4	wie Nullfall	0	entfällt (2)	-3
	Cottbus - Falkenberg	RB 49	wie Nullfall	0	entfällt (2)	-2
	Leipzig - Cottbus	RE10/RB43	-	-	Umlaufkombination RE+RB (2)	4
	Jüterbog - Hoyerswerda	RB 49A (1)	-	-	Neuordnung Netz (2)	3
	Herzberg - Falkenberg - Ruhland	RB 49B (1)	-	-	Neuordnung Netz (2)	2
	Dresden - Hoyerswerda	RE 15	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
	Cottbus - Dresden	RE 18	wie Nullfall	0	wie Nullfall	0
	Summe Veränderung zu Nullfall I (max)			0		0
(1) Arbeitsbezeichnung						
(2) Voraussetzung: Streckenausbau Leipzig - Cottbus gem. Konzept VBB						

5. Ergebnisse

Ergebnisse

- Zusammenfassung und Ausblick



Auswahl untersuchter Maßnahmen in den Korridoren - Horizont 2030

5. Ergebnisse

Zusammenfassung und Ausblick

- Die Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg zeigt, dass – aufbauend auf der erfolgreichen Entwicklung der letzten Jahre mit einem äußerst dynamischen Fahrgastzuwachs – eine qualifizierte Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im Schienenpersonennahverkehr erforderlich ist.
- Grundlage hierfür ist vor allem die gesellschaftliche Entwicklung: Die Region Berlin-Brandenburg ist weiterhin von dynamischen demographischen und soziostrukturellen Veränderungsprozessen geprägt, die in den verschiedenen Teilräumen sehr unterschiedlich ausfallen. Sie entfalten auch starke Wirkungen auf die Nachfragepotenziale der Angebote im SPNV im Planungshorizont bis 2030, wie z.B.
 - Starkes Wachstum auf den Radialen zwischen Berlin und den Oberzentren in Brandenburg
 - Mittlere Wachstumspotenziale auf weiteren Radialen zwischen Berlin und Brandenburg
 - Annähernd stabile bis leicht schrumpfende Entwicklung auf tangentialen Nebenrelationen

5. Ergebnisse

Zusammenfassung und Ausblick

Option Wachstum

- Die im Rahmen dieser Studie entwickelten Varianten folgen dem Ansatz der Konzentration der knapp zur Verfügung stehenden Mittel auf die Bereiche mit dem höchsten zu erwartenden Nutzen:
 - Stärkung der Relationen mit dem größten zusätzlichen Nachfragepotenzial – der Radialkorridore nach Berlin.
 - Beseitigung von Kapazitätsengpässen (z.B. von Berlin nach Brandenburg, Frankfurt/Oder und Cottbus)
 - Angebotserweiterungen in Korridoren mit vorgesehenem Infrastrukturausbau
 - Wiederaufbau Dresdner Bahn in Berlin (Korridor E)
 - Wiederaufbau Kremmener Bahn in Berlin (Korridor H)
 - Elektrifizierung und Modernisierung zwischen Angermünde und Szczecin (Korridor B).

Fortschreibung Stabiler Bestand

- Dahingegen kann auf den meisten weiteren Korridoren (tangentielle Relationen in Brandenburg, Radialkorridore Richtung Jüterbog (Korridor F), Stendal (G), Wittenberge (H) von einer Fortschreibung des Angebots im Status Quo (Basis: Ein-Stunden-Takt) ausgegangen werden, da dieses einem ausgewogenen Verhältnis zwischen den Anforderungen an einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz und der Bereitstellung eines attraktiven Angebots für die Fahrgäste bzw. der Erfüllung raumstruktureller Anforderungen der Landesplanung entspricht.

5. Ergebnisse

Zusammenfassung und Ausblick

Besondere Betrachtung im Süden des Landes

- Einen Sonderfall stellt das Netz in der Lausitz (Korridor I) mit seiner Ausrichtung auch auf die Zentren Leipzig und Dresden dar.
- Eine deutliche Nachfragesteigerung ist bei annähernd gleichem Bestellvolumen nur mit einem Ausbau der Infrastruktur und Ausdifferenzierung der Produkte möglich.
- In der Relation Cottbus – Leipzig können so Fahrzeitgewinne von ca. 30 min realisiert werden, durch Anpassung der Anschlüsse und teilweise Neuordnung der Linien kann diese Beschleunigung auch in die Region weitergeleitet werden (z.B. Richtung Elsterwerda – Ruhland).

Palette der Maßnahmen

- Die in dieser Studie aufgezeigten Maßnahmen im Bereich Verkehrsangebot und Infrastrukturbedarf für die Regionalkorridore im Land Brandenburg zeigen die Potenziale und Möglichkeiten für die Entwicklung des SPNV bis zum Jahr 2030.
- Damit wird eine Palette von möglichen Konzepten aufgezeigt, die – vollständig oder als Teilelemente – die Grundlage für eine frühzeitige Planung von Maßnahmen bezüglich Entwicklung und Bestellung von Angebotsvolumen, Infrastruktur und Fahrzeugpark für den Regionalverkehr in Brandenburg darstellen.
- Die Bandbreite des Umfang der vorgeschlagenen Maßnahmen in Form der Veränderung der Bestellvolumens (Zugkilometer) liegt für das Jahr 2020 bei ca. 2,6-2,9%, für 2030 deutlich breiter bei 3,7%-9,3%.
(Vergleichsgrundlage Regionalverkehr im VBB ohne S-Bahn (Stand 2015).

	2020		2030	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Aufwuchs (Zugkm p.a.)	863.000	1.117.000	1.421.000	3.512.000
Relativ zu 2015	2,3%	2,9%	3,7%	9,3%

Vergleich Veränderungen
Leistungsvolumen für die Horizonte
2020 und 2030

5. Ergebnisse

Übersicht der wichtigsten Angebotsmaßnahmen

- Auswahl untersuchter Maßnahmen in den Korridoren - Horizont 2030

