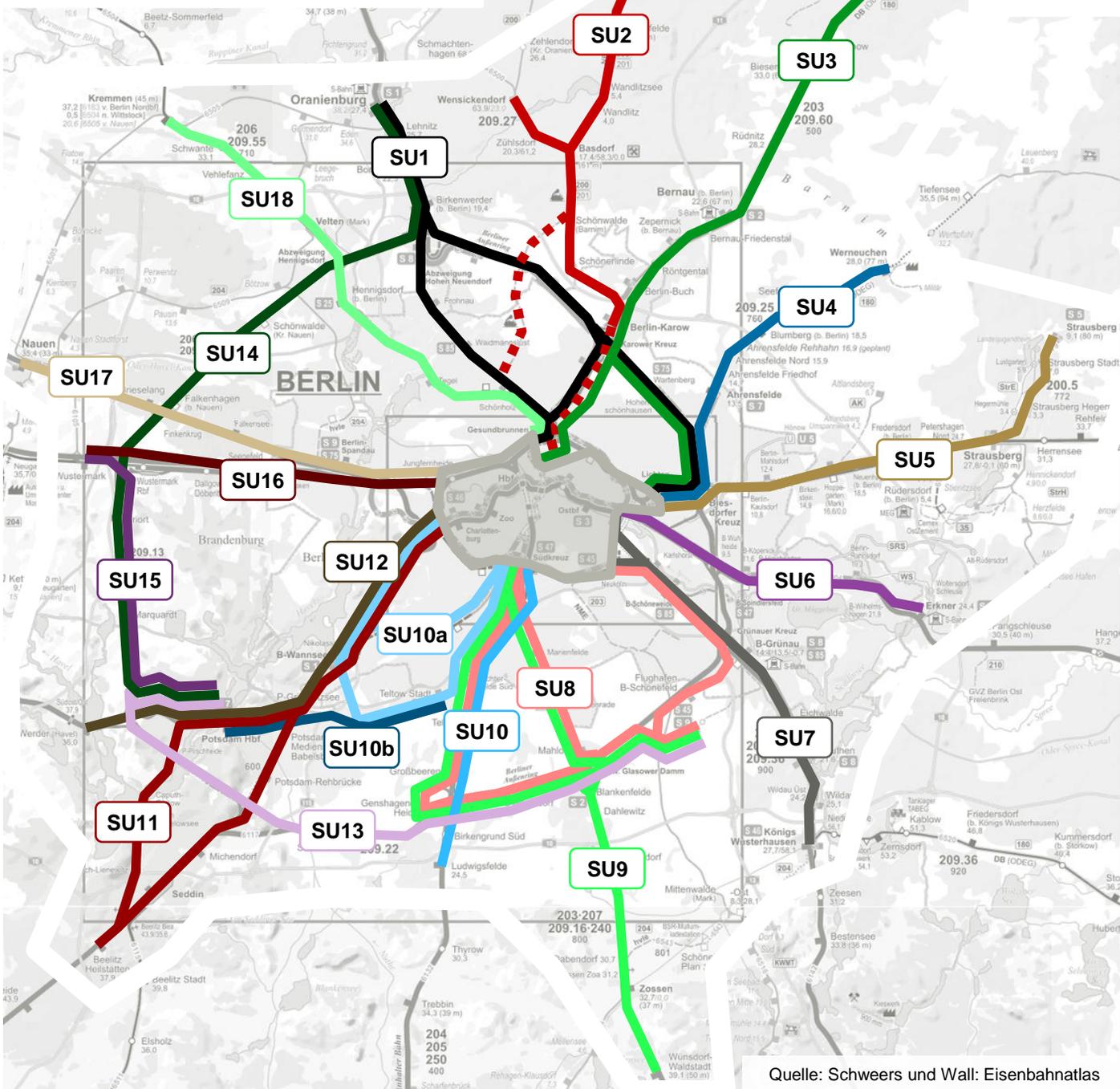


# Stadtumlandverkehr Berlin Korridorfaktenblätter



## Inhalt der Korridorfaktenblätter für die Korridore SU1 bis SU12

### Grafische Auswertungen und Berechnungen

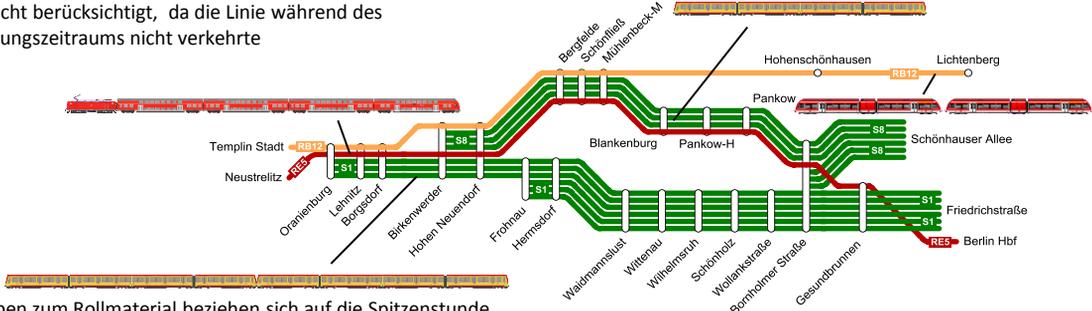
- Liniennetzplan zum Angebot (Stand 2015)
- Ein- und Aussteiger für den Bezugsfall
- Querschnittsnachfrage für den Bezugsfall
- Entwicklung der Querschnittsnachfrage (für den gesamten Korridor und separat für jede Linie im Korridor)

### Infrastrukturentwicklung und Handlungsfelder je Korridor

- Entwicklung der Infrastruktur und des Angebots im Prognosenullfall
- Gesamtfazit/Handlungsbedarf

S85 nicht berücksichtigt, da die Linie während des Erhebungszeitraums nicht verkehrte

Angebot 2015

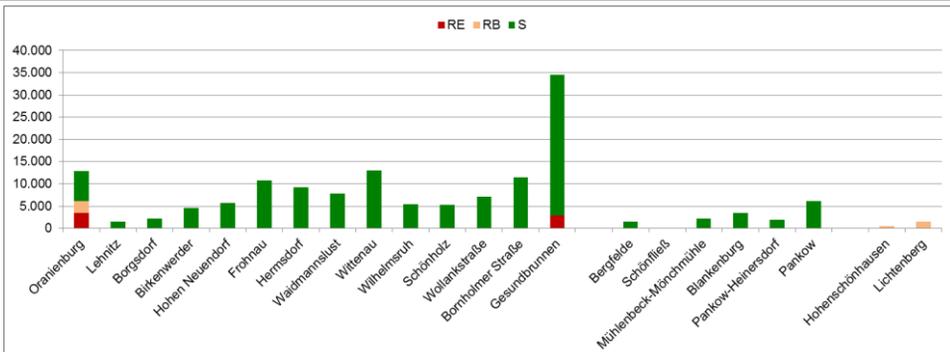


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

Ein- und Aussteiger Bezugsfall



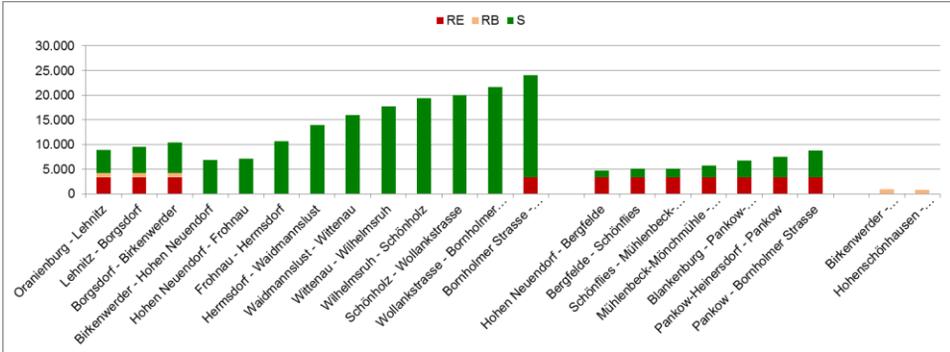
**Datenquelle**  
 Regionalverkehr  
 Nachfragedaten 2013 (außer RB12: Nachfragedaten von 2014)  
 S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
 Nachfragedaten 2012; S85 nicht berücksichtigt, da keine Daten vorhanden

**Bemerkungen**

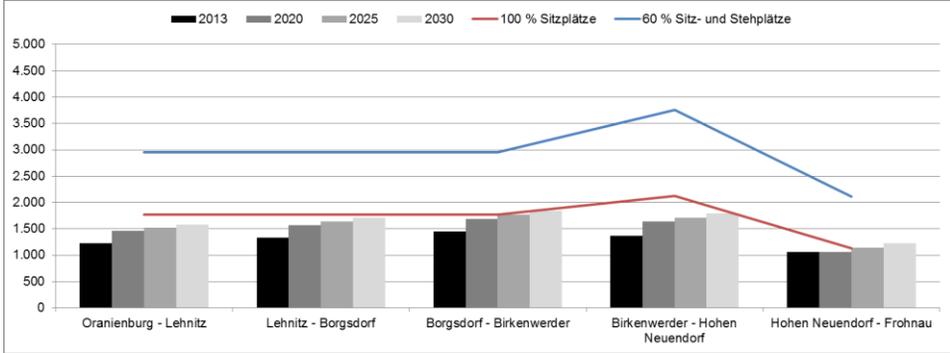
- Schwerpunkte bilden die Verknüpfungen zum RE bzw. Fv
- Relativ geringe Nachfrage in RB12 und S8 auf BAR

Querschnittsnachfrage Bezugsfall

(% der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**  
 Siehe Einzelbetrachtung der Linien

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosezeitraum

**Entwicklungen 2013 bis 2020**

- RB 12 bis Ostkreuz
- Einführung der neuen IC-Linie 17
- Fertigstellung des Streckenausbaus Berlin – Rostock

**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**

Keine

**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**

Inbetriebnahme des S21-Tunnels mit Anpassungen des S-Bahn-Liniennetzes

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**

**Regionalverkehr**

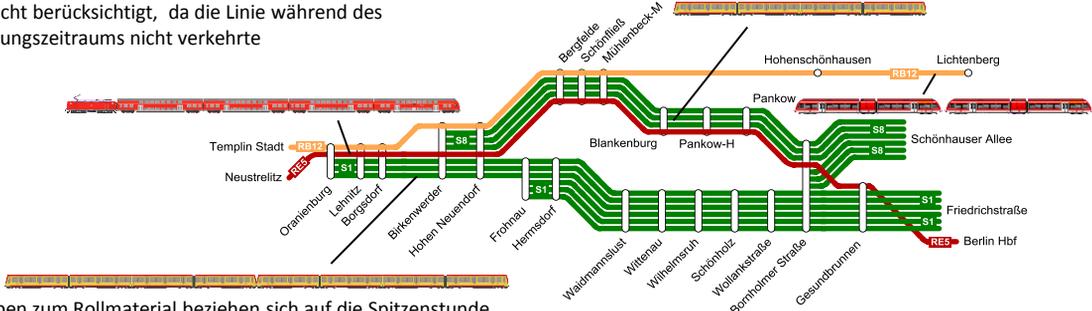
- Kapazitäten des RE5 werden in der Spitzenstunde überschritten
- Entlastung ist durch Einführung der IC-Linie 17 und Veränderung der Gefäßgrößen möglich

**S-Bahn**

- Kein Handlungsbedarf in Brandenburg und im Ländergrenzen übergreifenden Verkehr

S85 nicht berücksichtigt, da die Linie während des Erhebungszeitraums nicht verkehrte

Angebot 2015

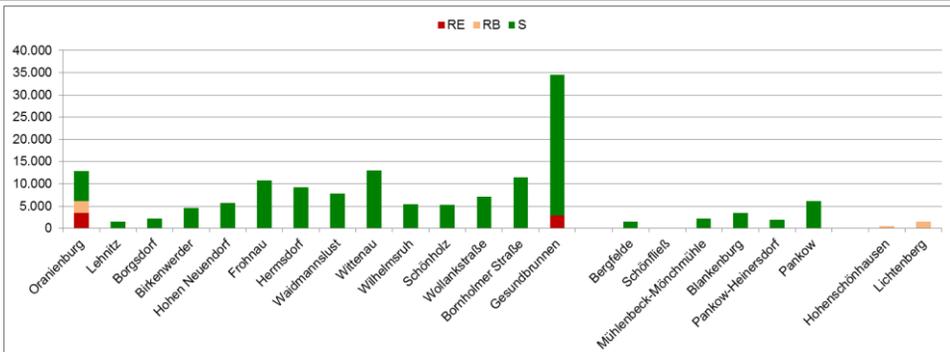


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

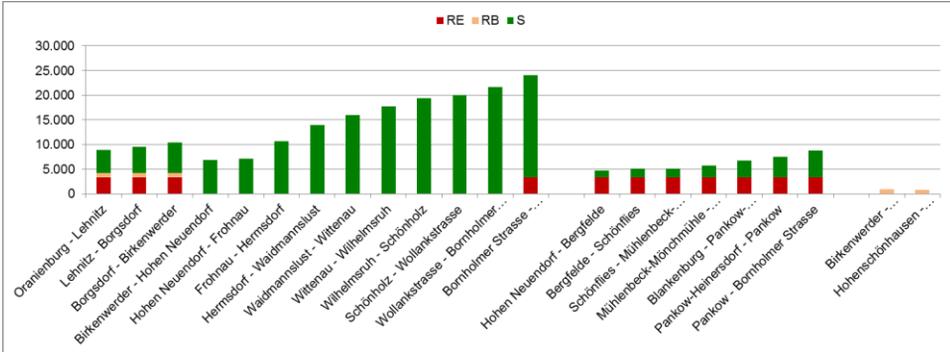
Ein- und Aussteiger Bezugsfall



**Datenquelle**  
 Regionalverkehr  
 Nachfragedaten 2013 (außer RB12: Nachfragedaten von 2014)  
 S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
 Nachfragedaten 2012; S85 nicht berücksichtigt, da keine Daten vorhanden

Querschnittsnachfrage Bezugsfall

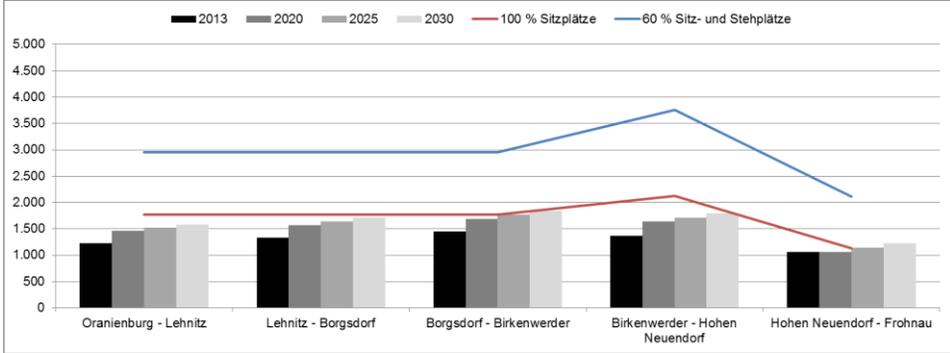
(% der totalen Tagesnachfrage)



**Bemerkungen**

- Schwerpunkte bilden die Verknüpfungen zum RE bzw. Fv
- Relativ geringe Nachfrage in RB12 und S8 auf BAR

Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**  
 Siehe Einzelbetrachtung der Linien

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosezeitraum

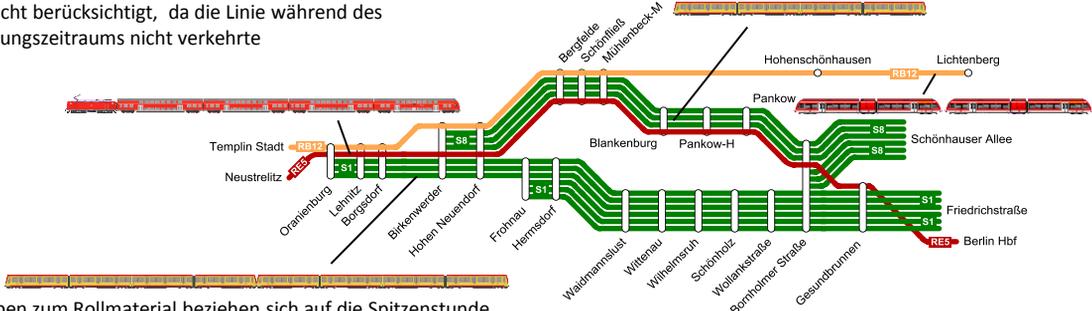
- Entwicklungen 2013 bis 2020**
- RB 12 bis Ostkreuz
  - Einführung der neuen IC-Linie 17
  - Fertigstellung des Streckenausbaus Berlin – Rostock
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**
- Keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**
- Inbetriebnahme des S21-Tunnels mit Anpassungen des S-Bahn-Liniennetzes

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**

- Regionalverkehr**
- Kapazitäten des RE5 werden in der Spitzenstunde überschritten
  - Entlastung ist durch Einführung der IC-Linie 17 und Veränderung der Gefäßgrößen möglich
- S-Bahn**
- Kein Handlungsbedarf in Brandenburg und im Ländergrenzen übergreifenden Verkehr

S85 nicht berücksichtigt, da die Linie während des Erhebungszeitraums nicht verkehrte

Angebot 2015

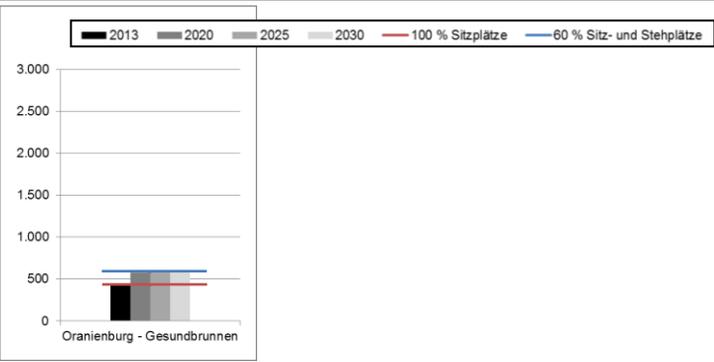


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

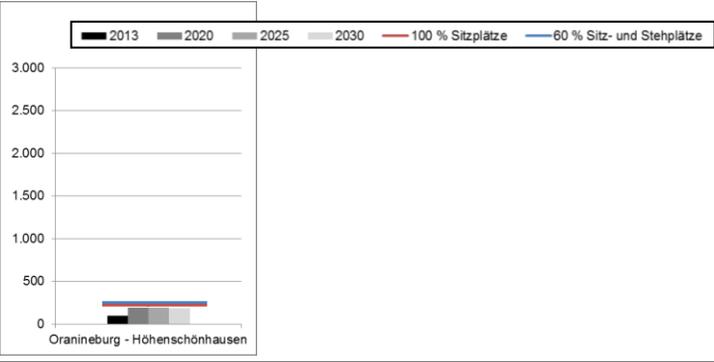
**RE5:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

- Kapazitäten werden in der Spitzenstunde überschritten
- Entlastung ist durch Einführung der IC-Linie 17 und Veränderung der Gefäßgrößen möglich

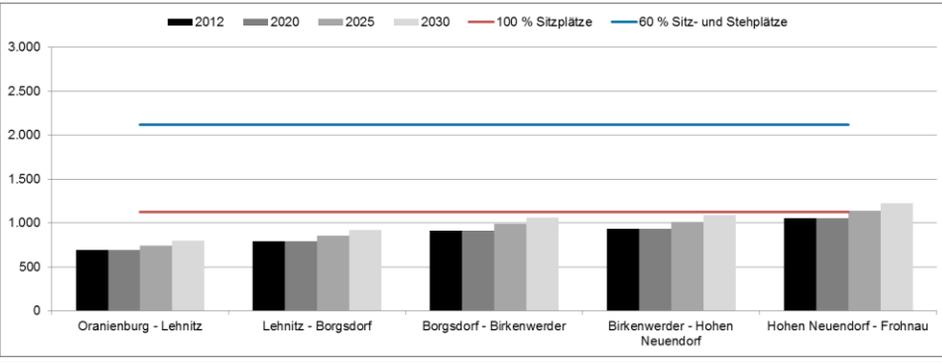
**RB12:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

- Kapazitäten werden in der Spitzenstunde knapp erreicht
- Kapazitätsausweitung sinnvoll

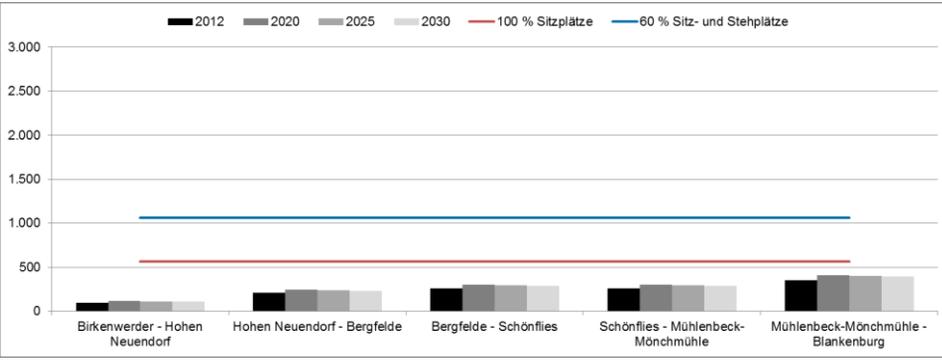
**S1:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

Kein Handlungsbedarf im Außenbereich der S1 ableitbar

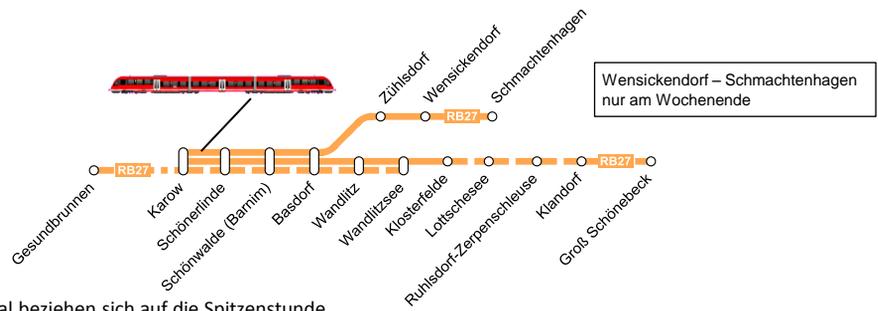
**S8:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

- Kein Handlungsbedarf im Außenbereich der S8 ableitbar
- Rückgang für die Jahre ab 2025 lässt sich durch ein geändertes Betriebsprogramm erklären

Angebot 2015

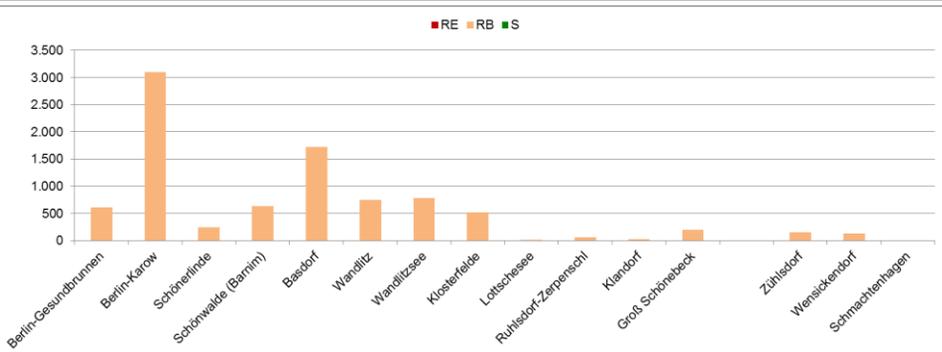


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall

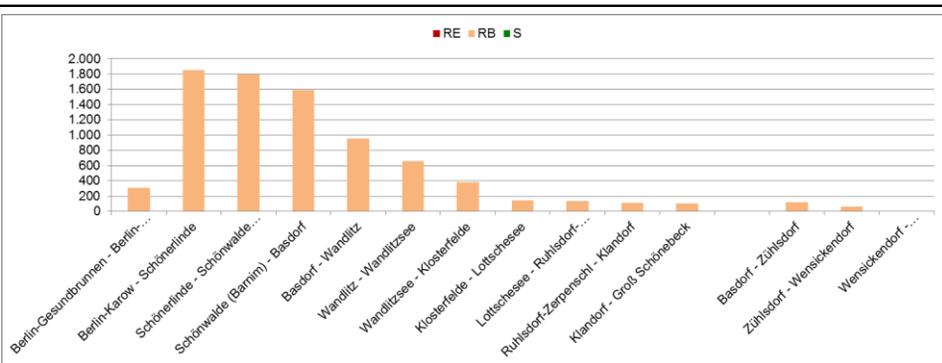


**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013

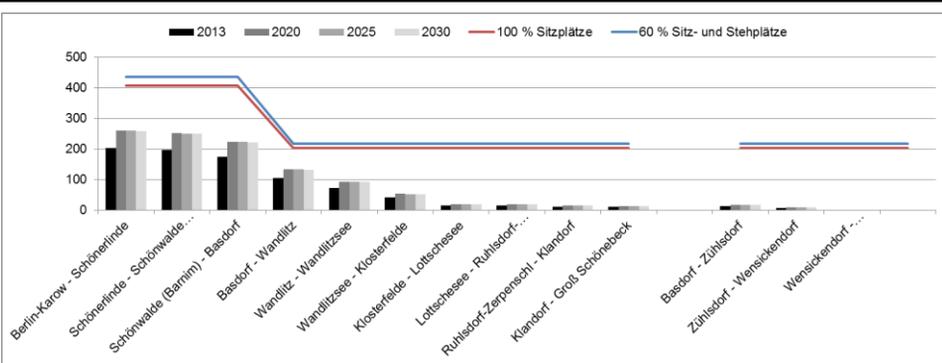
**Bemerkungen**

- Schmachtenhagen ohne Nachfrage, da nur am Wochenende bedient
- 3 Halte mit nur sehr geringer Nachfrage

Querschnittsnachfrage  
Bezugsfall  
(% der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde in  
Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**

- Taktdichte entspricht Nachfrage
- Ast nach Wensickendorf sehr nachfrageschwach
- Kapazitäten sind ausreichend

Entwicklung Infrastruktur u.  
Angebot im Prognosezeitfall

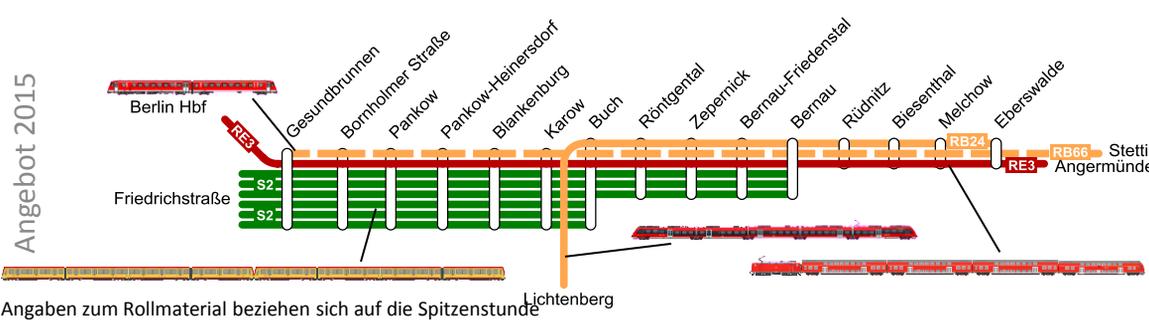
**Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Ausbau des Abschnitts Nordkreuz – Karow

**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine

**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

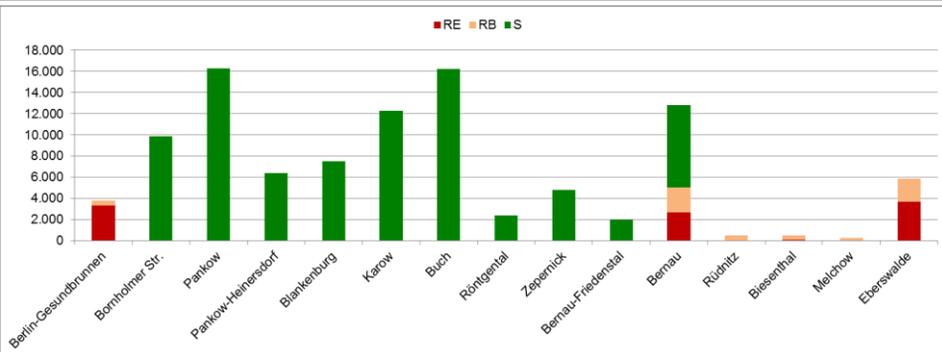
Gesamtfazit /  
Handlungsbedarf:

Kein Handlungsbedarf ableitbar



Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

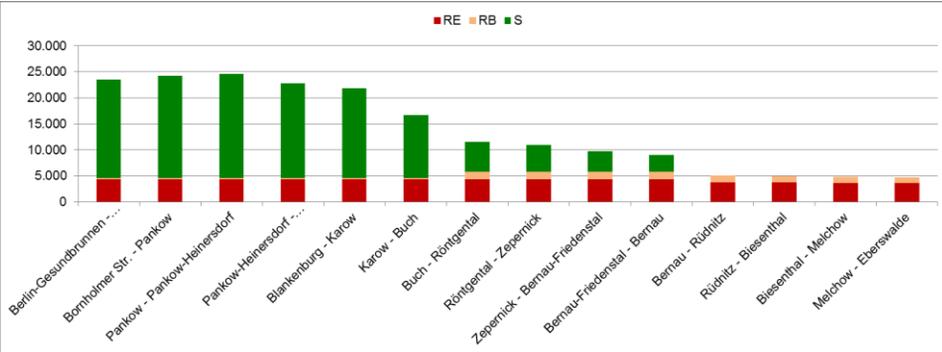
Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall



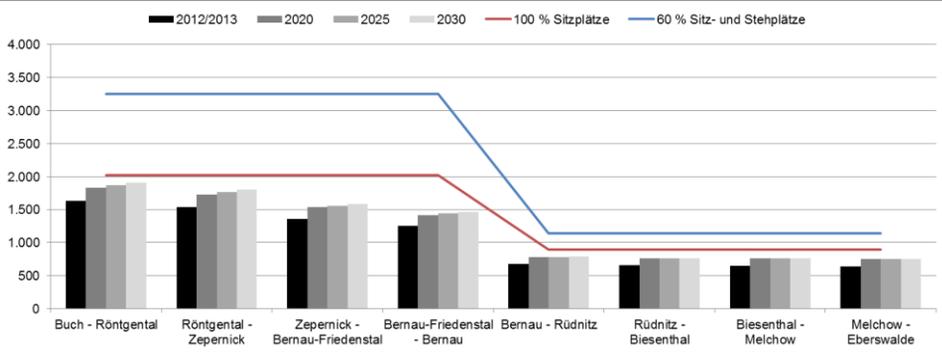
**Datenquelle**  
 Regionalverkehr  
 Nachfragedaten 2013 (für die RB24 wurden Nachfragedaten der RB60 berücksichtigt)  
 S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
 Nachfragedaten 2012

- Bemerkungen**
- RB-Halte zw. Bernau und Eberswalde relativ schwach, aber vermutlich ausreichend nachgefragt
  - Da Nachfrage perspektivisch wächst, keine Anpassung der Haltepolitik
  - Hohe und rel. gleichmäßige Nachfrage der S-Bahn

Querschnittsnachfrage  
Nur eine Richtung  
(% der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde in  
Lastrichtung)



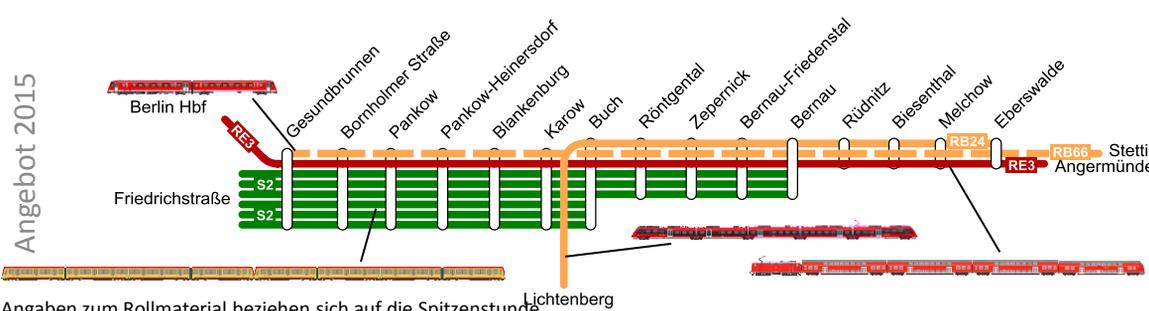
**Fazit Kapazitäten**  
 Siehe Einzelbetrachtung der Linien

Entwicklung Infrastruktur u.  
Angebot im Prognosezeitfall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**
- Ausbau und Elektrifizierung der Stettiner Bahn
  - Angebotsausweitung RE66
  - RB24 nach Senftenberg
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
 keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
 RB24 nach Wünsdorf-Waldstadt und RE7 nach Senftenberg

Gesamtfazit / Handlungsbedarf:

- Regionalverkehr**
- Stärkung des überregionalen Verkehrs zwischen Bernau und Eberswalde durch RE in Richtung Stettin (siehe Korridoruntersuchung Brandenburg)
  - Verdichtung der RB24 ist mit Inbetriebnahme des Berliner Flughafens BER anzustreben
- S-Bahn**  
 Im Bereich S-Bahn kein Handlungsbedarf ableitbar, da recht hohe gleichmäßige Nachfrage

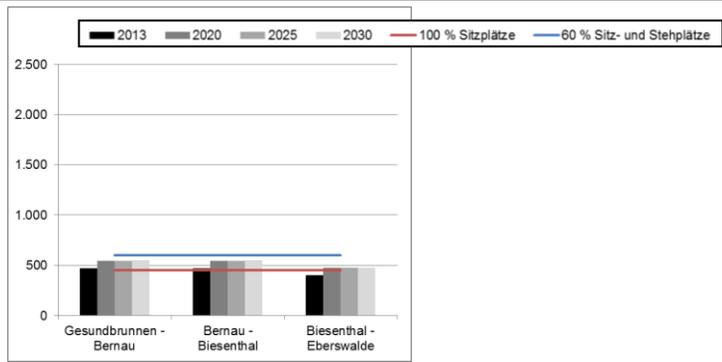


**Legende**

- Stundentakt (solid black line)
- Zweistundentakt (dashed black line)
- HVZ-Leistungen (dotted black line)
- RE (red line)
- RB (orange line)
- S-Bahn (green line)
- Halt (stop symbol)
- Durchfahrt (through symbol)

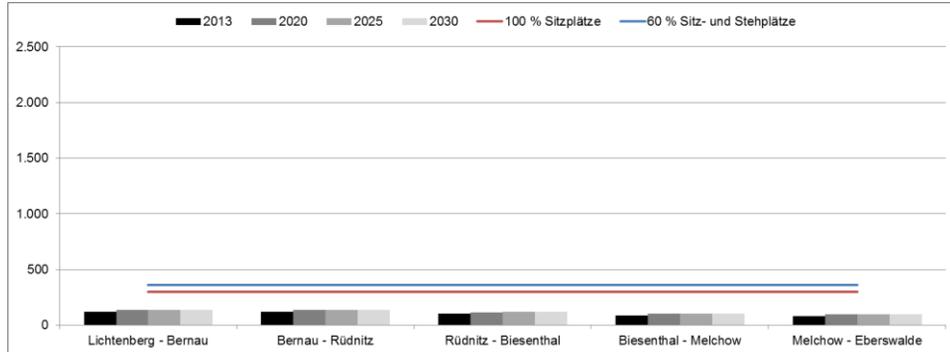
Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

**RE3:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



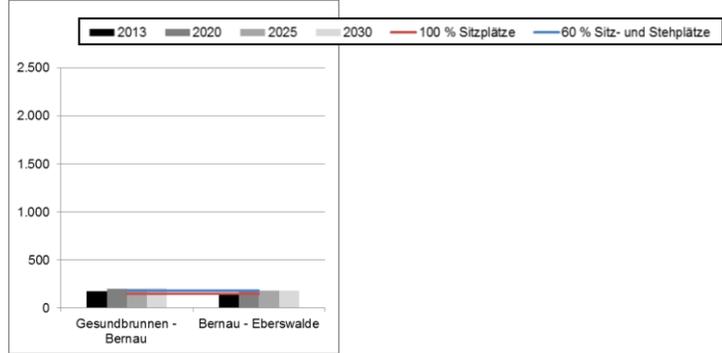
- Bemerkungen**
- Sitzplatz-Kapazitätsgrenze wird überschritten
  - Entlastung des RE3 ist mit Einführung einer neuen RE-Linie (Ersatz bzw. Verdichtung der RB66) möglich, siehe Korridoruntersuchung Brandenburg

**RB24:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



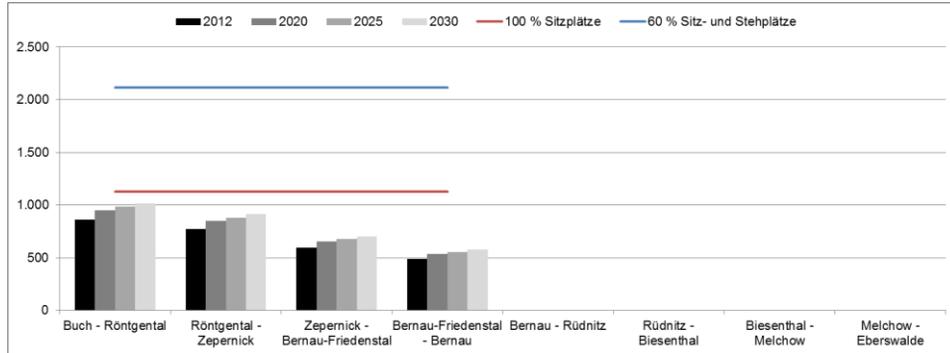
- Bemerkungen**
- Kapazitäten sind ausreichend

**RB66:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



- Bemerkungen**
- Siehe RE3

**S2:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



- Bemerkungen**
- Kapazitäten sind ausreichend

Angebot 2015

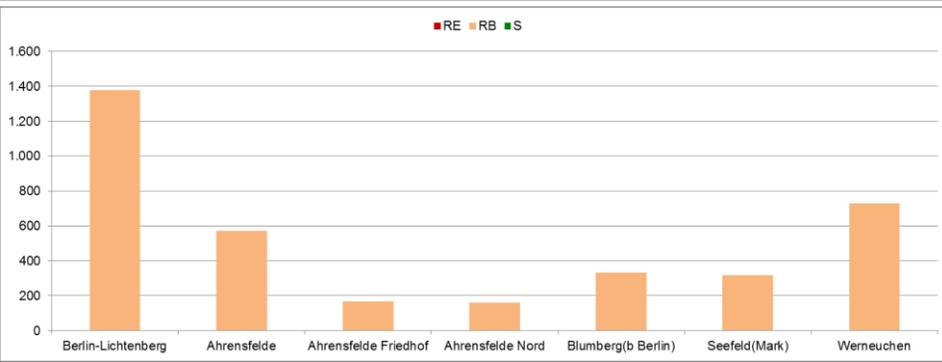


**Legende**

- Stundentakt
- - - Zweistundentakt
- · · · · HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

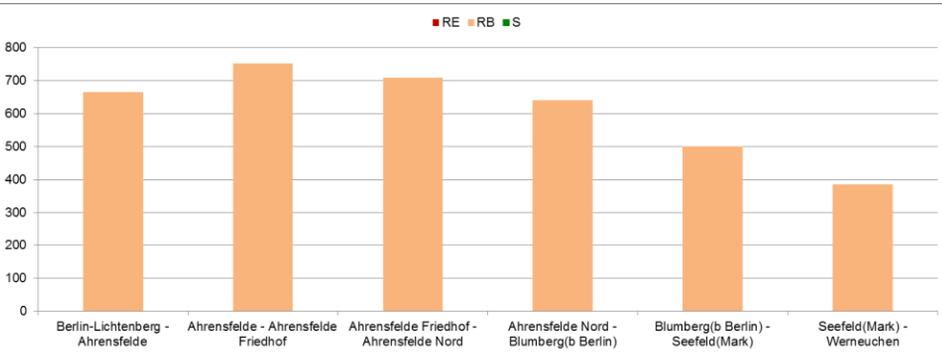
Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall



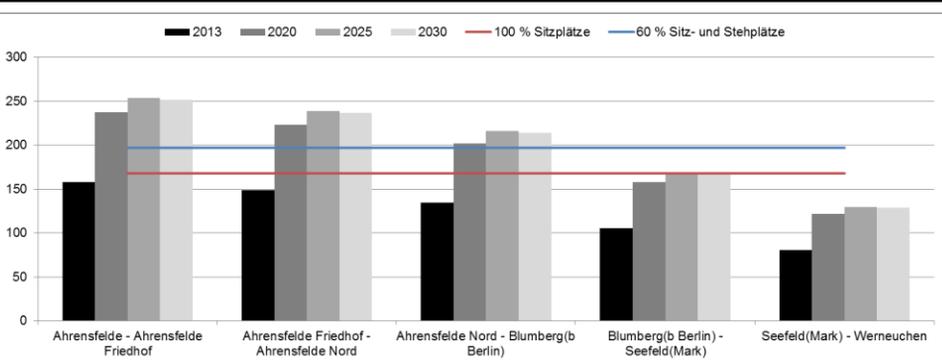
**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013 (Halt Blumberg-Rehhahn bei Datenerhebung noch nicht vorhanden)

**Bemerkungen**  
Keine

Querschnittsnachfrage  
Bezugsfall  
(1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde in  
Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**

- Hohes Wachstum aufgrund der Führung bis Ostkreuz
- Kapazität in Spitzenstunde wird überschritten
- Kapazitätsausweitung erforderlich

Entwicklung Infrastruktur u.  
Angebot im Prognoseullfall

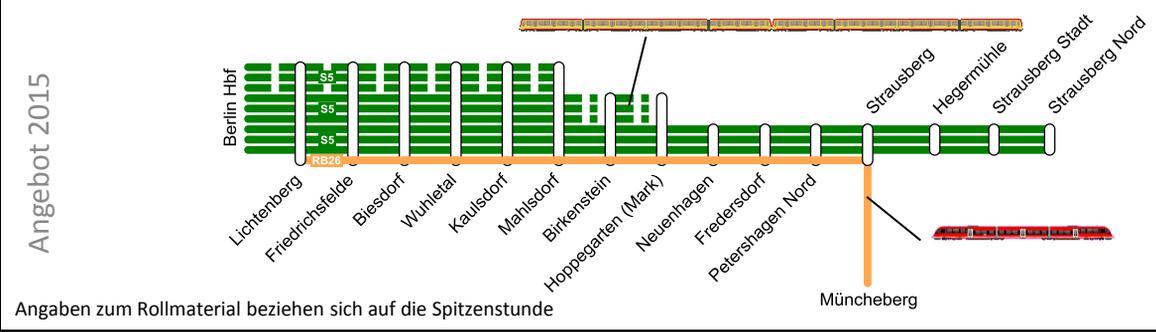
**Entwicklungen 2013 bis 2020**  
RB 25 bis Ostkreuz

**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine

**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**

Es ist eine Kapazitätsausweitung erforderlich. Zur Entlastung ist die Führung der Züge in Doppeltraktion, ein 30'-Takt oder zusätzliche HVZ-Verdichter ggf. mit angepasster Haltepolitik anzustreben.

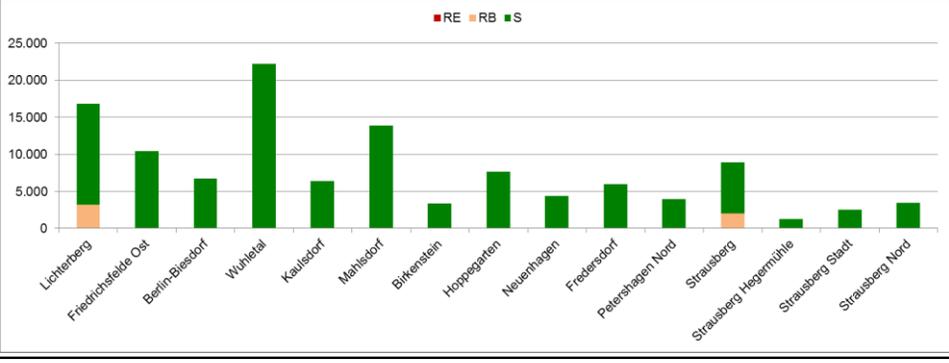


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

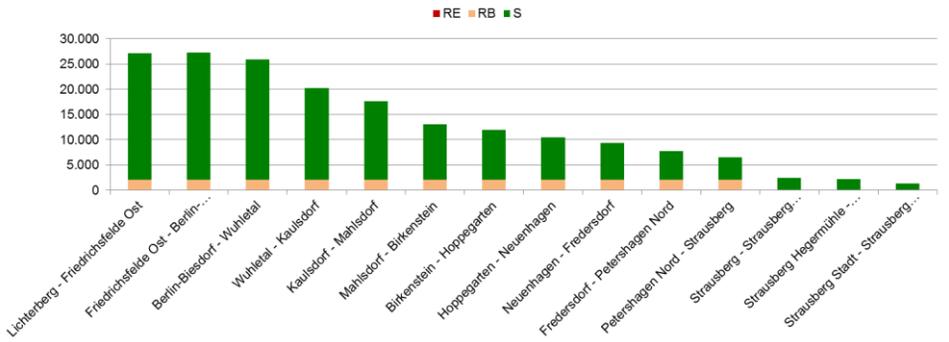
Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall



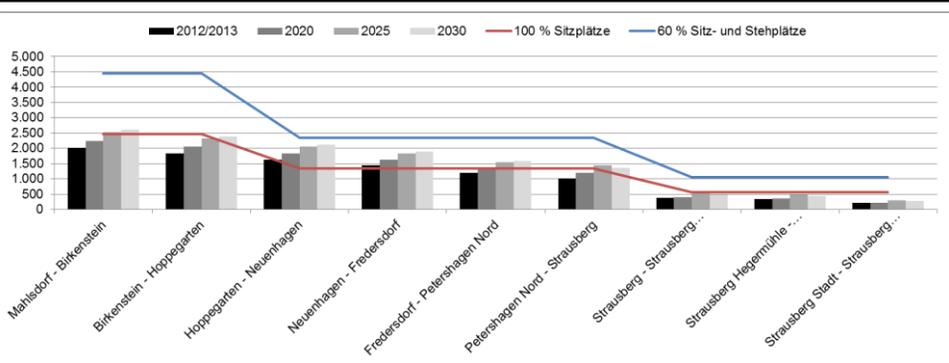
**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013  
S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
Nachfragedaten 2012

**Bemerkungen**  
Aufkommen an allen Haltestellen zu groß, um Beschleunigungen und Taktabweichungen begründen zu können

Querschnittsnachfrage  
Bezugsfall  
Nur eine Richtung  
(1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde)



**Fazit Kapazitäten**  
Siehe Einzelbetrachtung der Linien

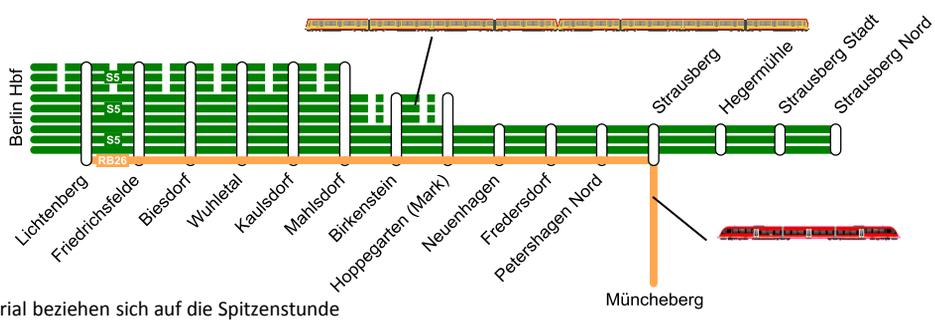
Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**
- 20'-Takt bis Strausberg Nord
  - Entflechtung des Bahnhofs Strausberg
  - RB 26 bis Ostkreuz
  - Inbetriebnahme des Haltepunkts Mahlsdorf im Regionalverkehr
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

Gesamtfazit / Handlungsbedarf:

- Regionalverkehr**
- Kapazitätsgrenze wird bei der RB26 überschritten
  - Verdichtung auf 30'-Takt oder Erhöhung der Gefäßgrößen sinnvoll, siehe Korridoruntersuchung Brandenburg
- S-Bahn**
- Sitzplatz-Kapazitätsgrenze wird zwischen Hoppegarten und Fredersdorf überschritten

Angebot 2015

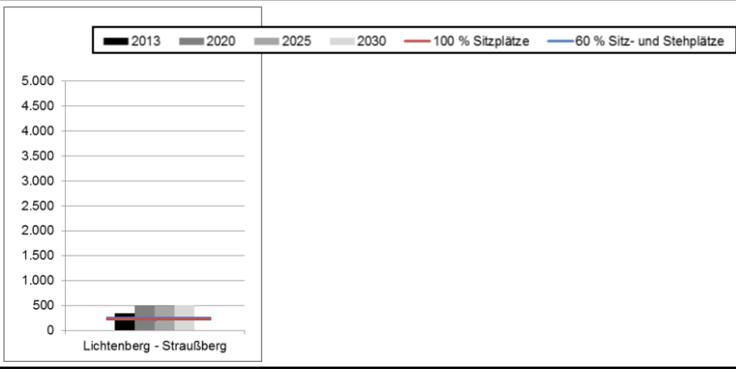


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

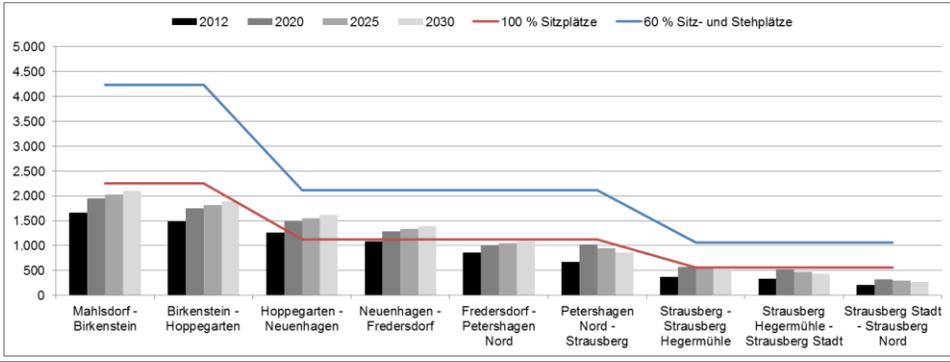
Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

**RB26:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



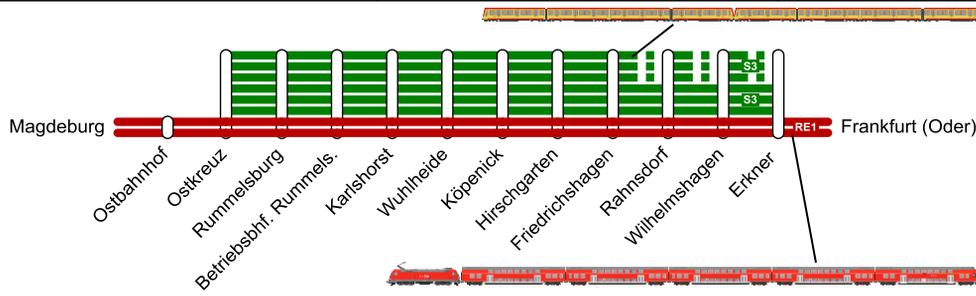
- Bemerkungen**
- Kapazitätsgrenze wird überschritten
  - Entlastung durch Verdichtung auf 30'-Takt oder Erhöhung der Gefäßgrößen möglich

**S5:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



- Bemerkungen**
- Sitzplatz-Kapazitätsgrenze wird zwischen Hoppegarten und Fredersdorf überschritten
  - Angebotsausweitung durch eingleisigen Streckabschnitt schwierig

Angebot 2015

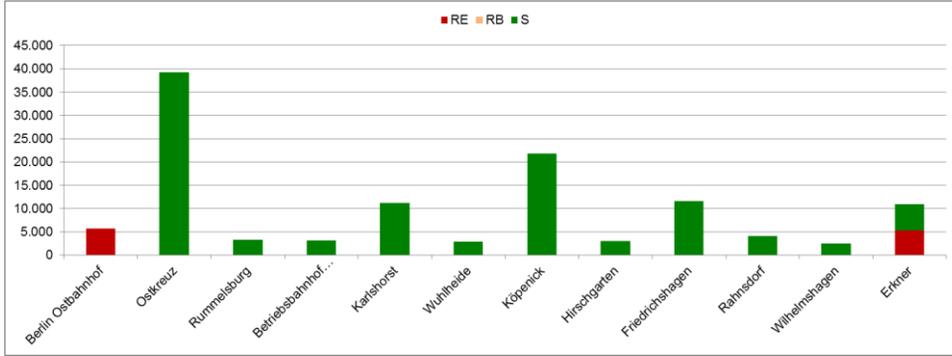


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

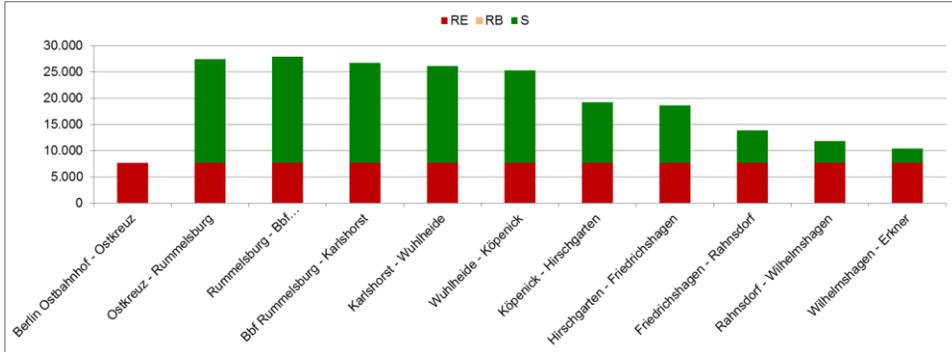
Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall



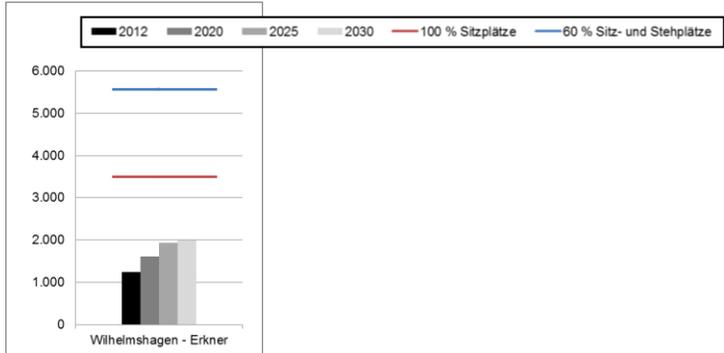
**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013  
S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
Nachfragedaten 2012

- Bemerkungen**
- Ostkreuz verfügt dank den vielen Umsteigebeziehungen und auf Grund der baustellenbedingten Linieneinkürzungen im Betrachtungszeitraum über sehr viele Ein- und Aussteiger
  - Auch Köpenick, Friedrichshagen und Karlshorst verfügen über eine hohe Nachfrage
  - An den anderen Stationen ist die Nachfrage vergleichsweise gering

Querschnittsnachfrage  
Bezugsfall  
Nur eine Richtung  
(1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde in  
Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**  
Siehe Einzelbetrachtung der Linien

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

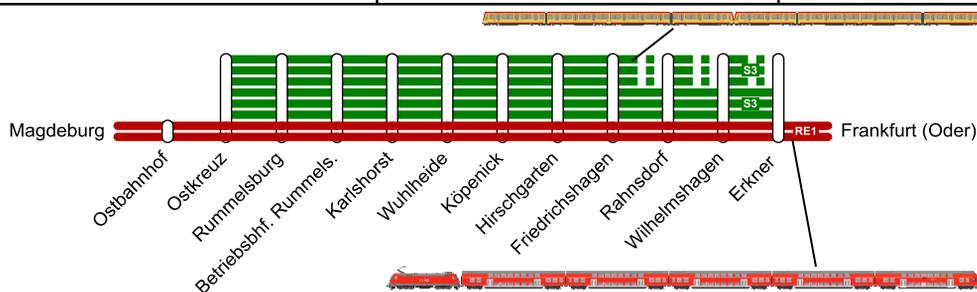
- Entwicklungen 2013 bis 2020**
- Halt des RE1 am Ostkreuz
  - Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt (O)
  - Durchbindung einer S3-Zuggruppe auf die Stadtbahn (aktuell baustellenbedingt in Ostkreuz keine Durchbindung möglich)
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**

Regionalverkehr  
RE1 erreicht seine Kapazitätsgrenze. Mögliche Handlungsfelder siehe Korridoruntersuchung Brandenburg.

S-Bahn  
Kein Handlungsbedarf in Brandenburg und im Ländergrenzen übergreifenden Verkehr

Angebot 2015

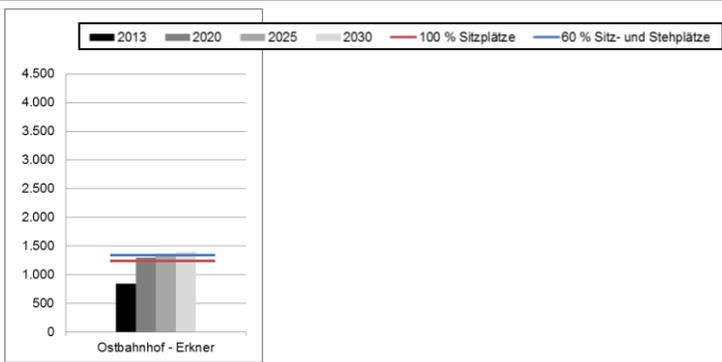


**Legende**

- Stundentakt
- - - Zweistundentakt
- · · · · HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

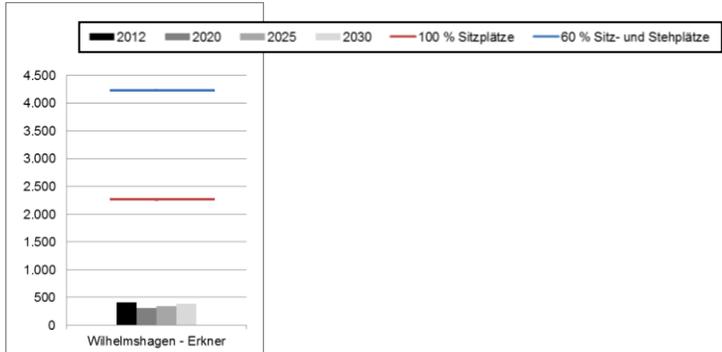
**RE1:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

- Die Kapazitätsgrenze wird erreicht
- Mögliche Handlungsfelder siehe Korridorstudie

**S3:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

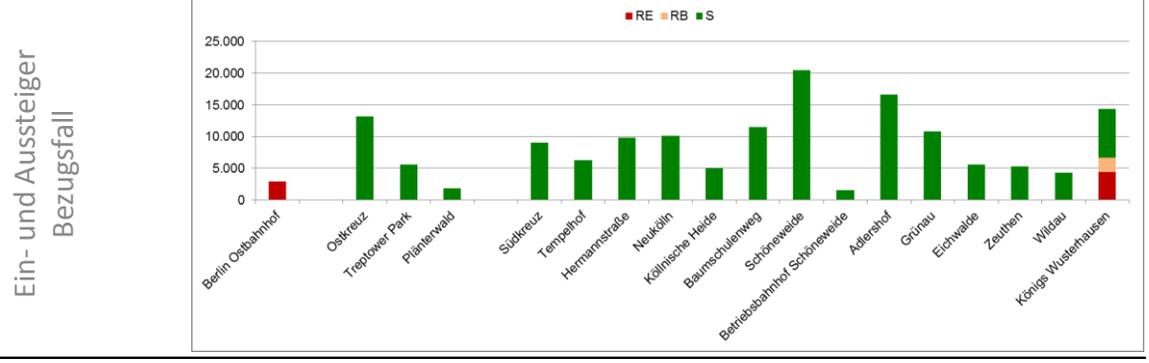
Auf Brandenburger Gebiet sind die Kapazitäten ausreichend



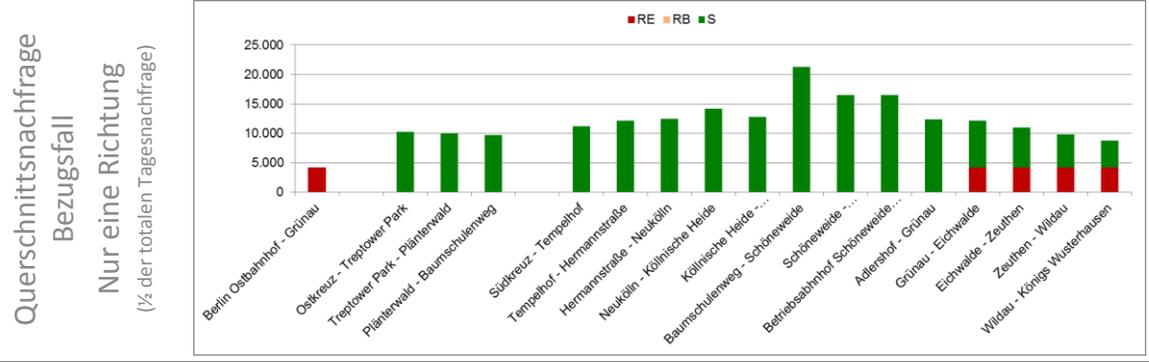
**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

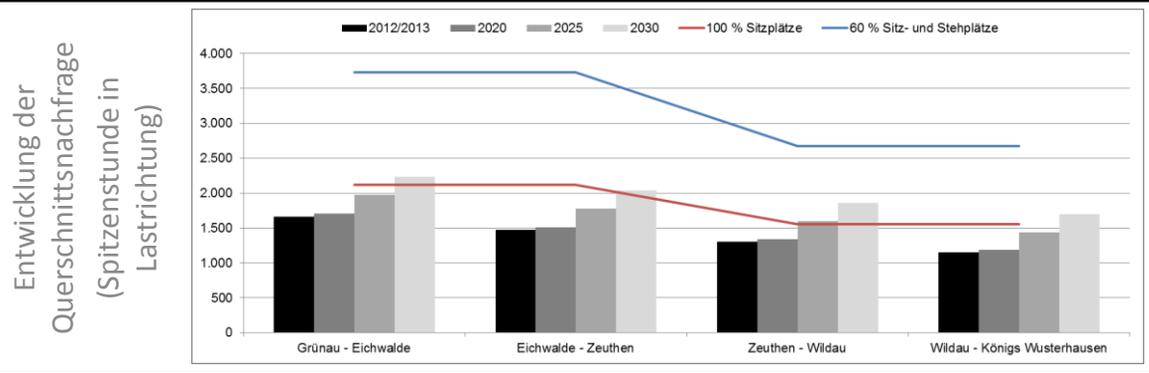
Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde



**Datenquelle**  
 Regionalverkehr  
 Nachfragedaten 2013;  
 RB36 nur auf dem Abschnitt Königs Wusterhausen – Frankfurt (O) berücksichtigt;  
 RB19 nicht berücksichtigt, da keine Daten vorhanden  
 S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
 Nachfragedaten 2012;  
 S85 nicht berücksichtigt, da keine Daten vorhanden



**Bemerkungen**  
 Bbf Schönneweide derzeit sehr geringer, aber wegen Gebietsentwicklung steigender Nachfrage



**Fazit Kapazitäten**  
 Siehe Einzelbetrachtung der Linien

**Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall**

**Entwicklungen 2013 bis 2020**

- Halt des RE 2 am Ostkreuz
- Verlängerung der RB24 (statt RB19) von Lichtenberg via Ostkreuz und Königs Wusterhausen nach Senftenberg

**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**

- Keine

**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**

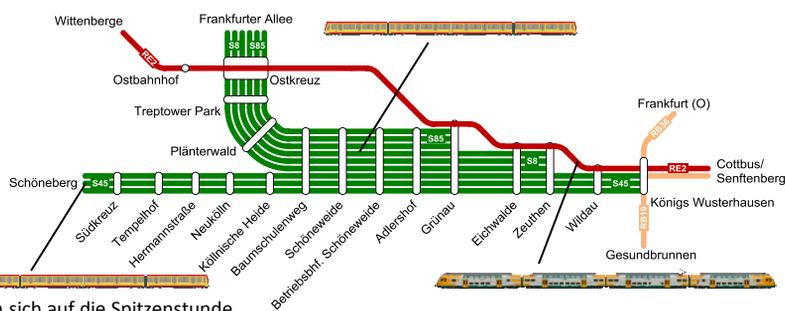
- Tausch der Linienäste von RB24 und RE7: RB24 nach Wünsdorf-Waldstadt und RE7 nach Senftenberg

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**

Regionalverkehr  
 Kapazitätsausweitung RE2 im Zulauf auf Berlin. Mögliche Handlungsfelder siehe Korridoruntersuchung Brandenburg.

S-Bahn  
 Kein Handlungsbedarf in Brandenburg und im Ländergrenzen übergreifenden Verkehr

Angebot 2015

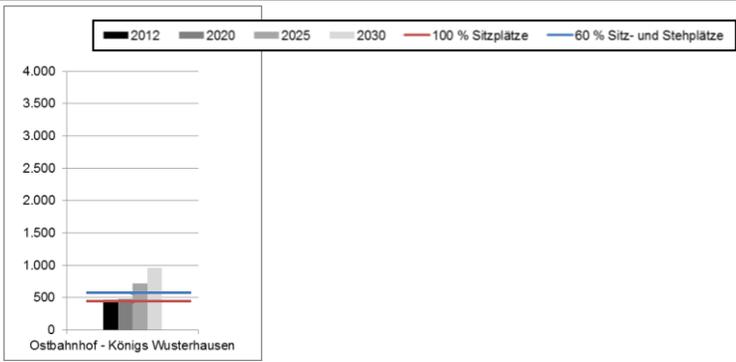


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

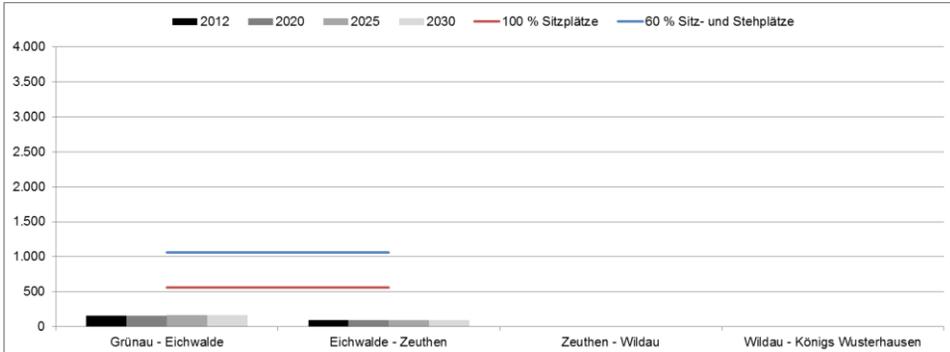
**RE2:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

- Kapazitäten langfristig nicht ausreichend
- Weitere Untersuchungen in Korridoruntersuchung Brandenburg

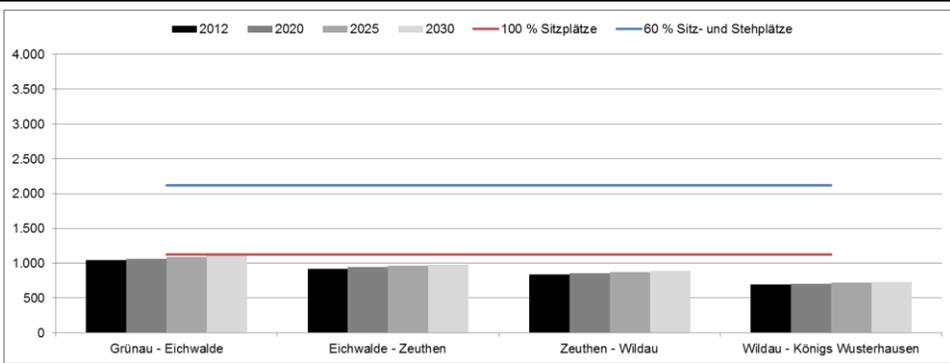
**S8:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

Kein Handlungsbedarf ableitbar

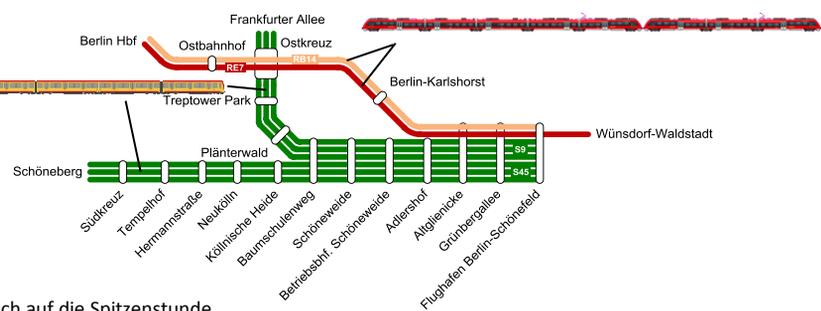
**S46:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

Kein Handlungsbedarf ableitbar

Angebot 2015

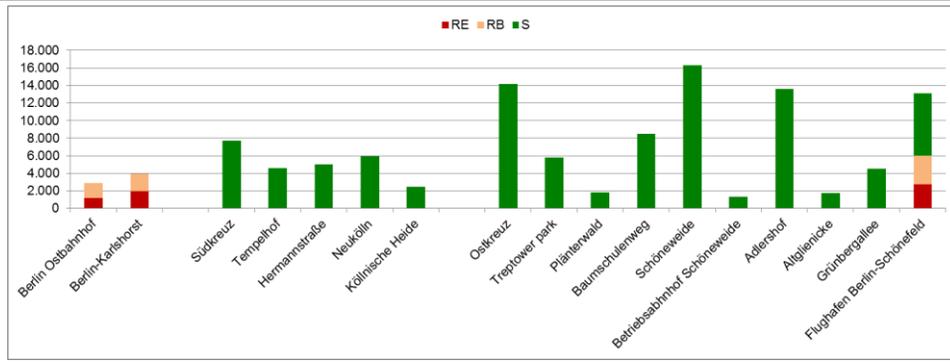


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

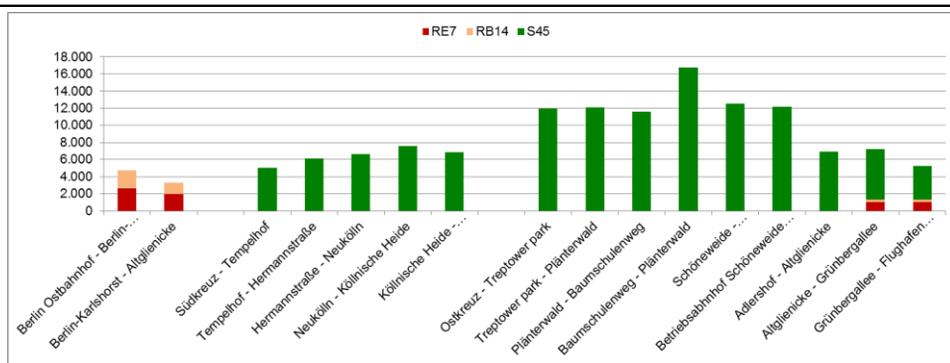
Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall



**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013  
S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
Nachfragedaten 2012

**Bemerkungen**  
Keine

Querschnittsnachfrage  
Bezugsfall  
(1/2 der totalen Tagesnachfrage)



**Fazit Kapazitäten**  
Auf Grund erheblicher Angebotsanpassungen sind mit eingesetzter Methodik keine Aussagen zur Entwicklung der Nachfrage möglich

Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde in  
Lastrichtung)

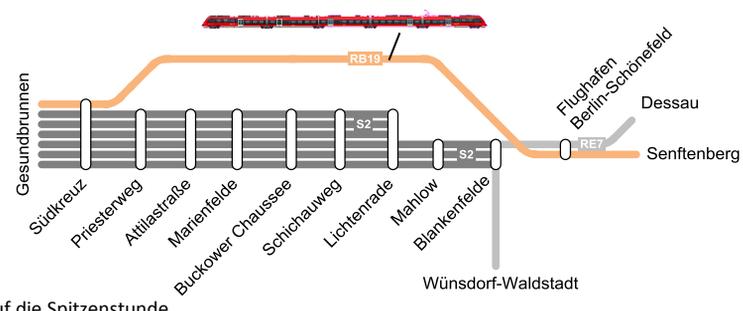
Entwicklung Infrastruktur u.  
Angebot im Prognosefall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**
- Verlängerung der S9 und S45 bis Flughafen BER
  - Einführung des RE 9 zwischen Flughafen BER und Berlin Hbf über Ostkreuz
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**
- Inbetriebnahme Dresdner Bahn in Berlin mit FEX im 15'-Takt; RB14 endet dann am Ostbahnhof
  - S9 bis Spandau, S85 bis Berlin Hbf über Ostkreuz
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**
- Tausch der Linienäste von RB24 und RE7: RB24 nach Wünsdorf-Waldstadt und RE7 nach Senftenberg

Gesamtfazit / Handlungsbedarf:

Auf der Relation Berlin –Flughafen BER (mit RE und S-Bahn) müssen die Kapazitäten der geplanten Zugfahrten im Regionalverkehr ausgeweitet werden. Der RE9/FEX wird ein Großteil des Mehrverkehrs übernehmen, daher keine weitere Maßnahme zu empfehlen.

Angebot 2015

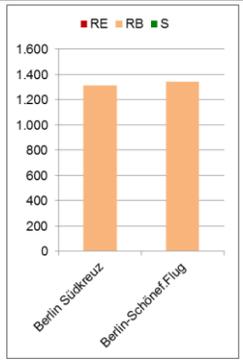


**Legende**

- Stundentakt
- - - Zweistundentakt
- · · · · HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

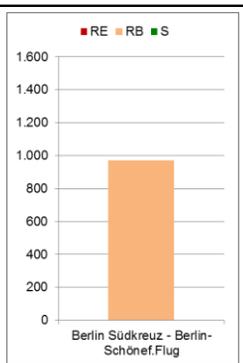
Ein- und Aussteiger Bezugsfall



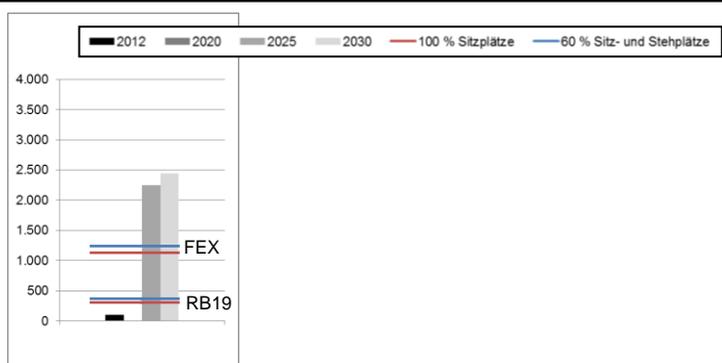
**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2015

**Bemerkungen**  
Keine

Querschnittsnachfrage Bezugsfall (1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



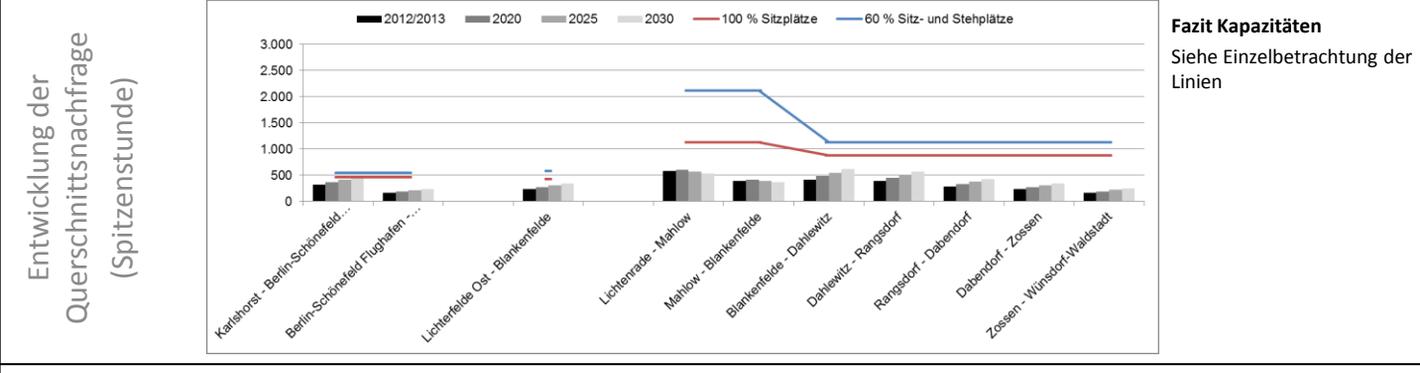
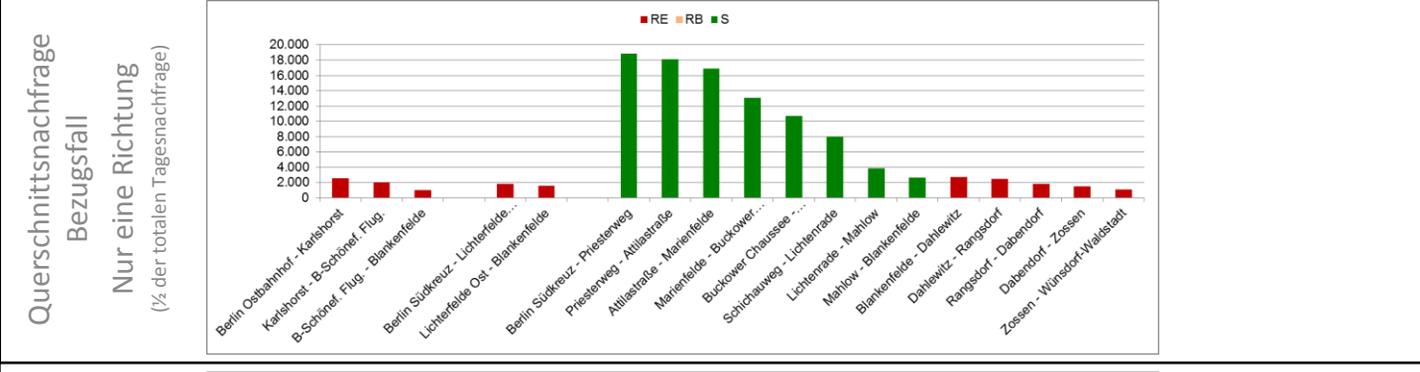
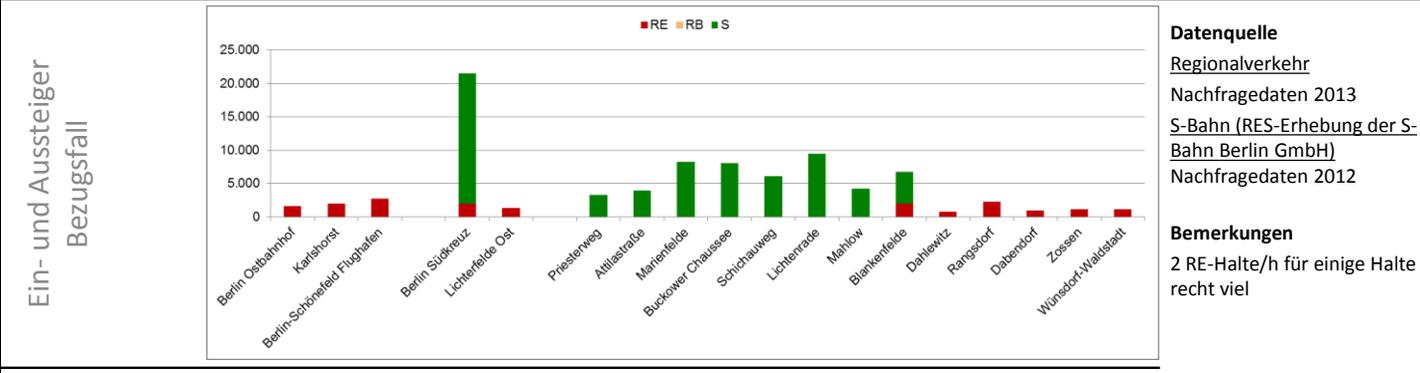
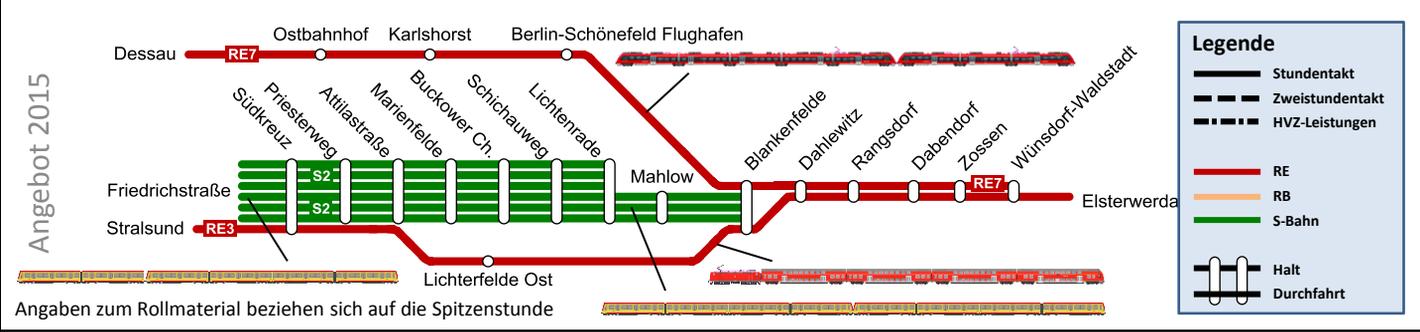
**Fazit Kapazitäten**  
Derzeit für 2025 geplante Kapazitäten sind zur Anbindung des Flughafen BER nicht ausreichend.

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognoseullfall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Ersatz der RB19 durch RB24
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Inbetriebnahme Dresdner Bahn in Berlin mit FEX im 15'-Takt; RB14 endet dann am Ostbahnhof
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Tausch der Linienäste von RB24 und RE7: RB24 nach Wünsdorf-Waldstadt und RE7 nach Senftenberg

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**

Kapazitätsausweitung durch RE9/FEX ist zur Anbindung Flughafen BER wie vorgesehen notwendig.



**Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosezeitraum**

**Entwicklungen 2013 bis 2020**

- Kombibahnsteig Blankenfelde
- Ausbau der Dresdner Bahn in Brandenburg

**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**

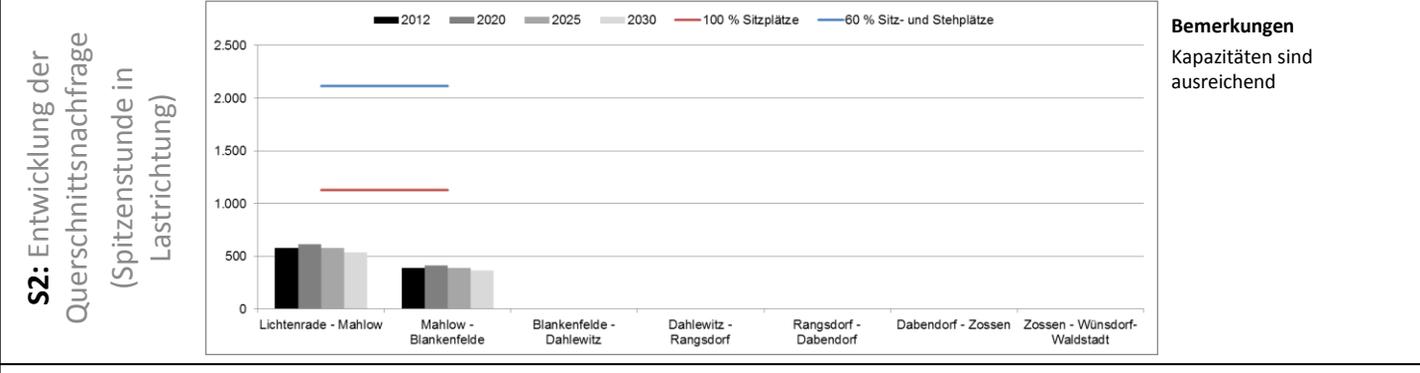
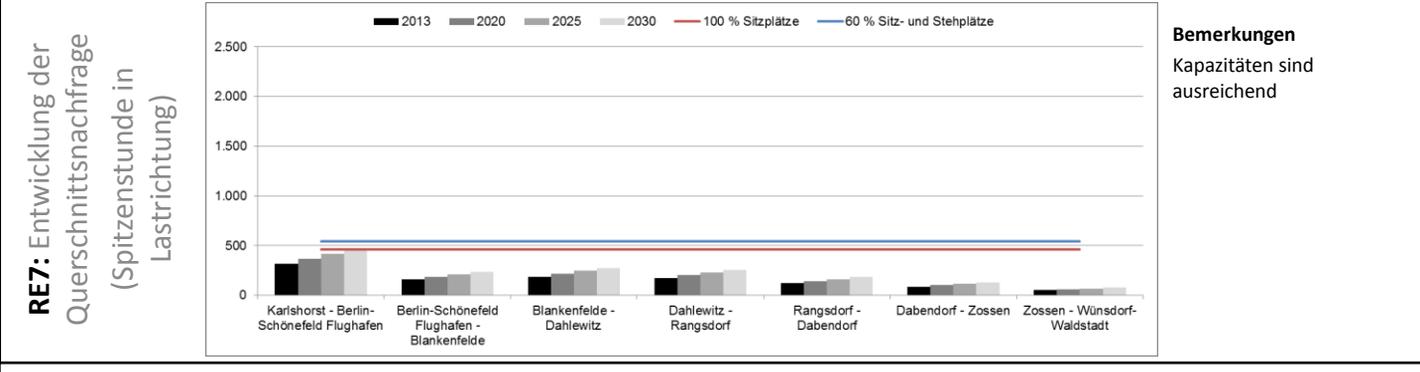
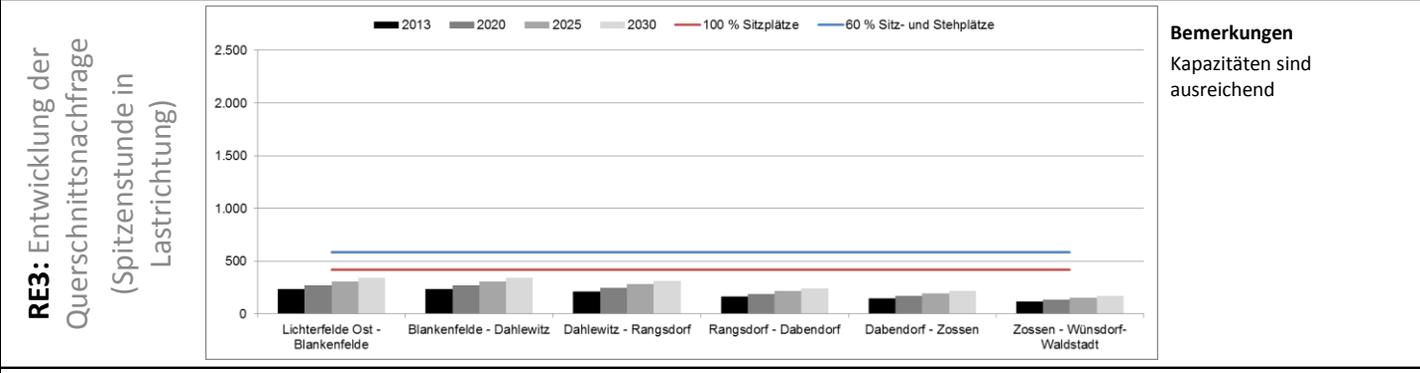
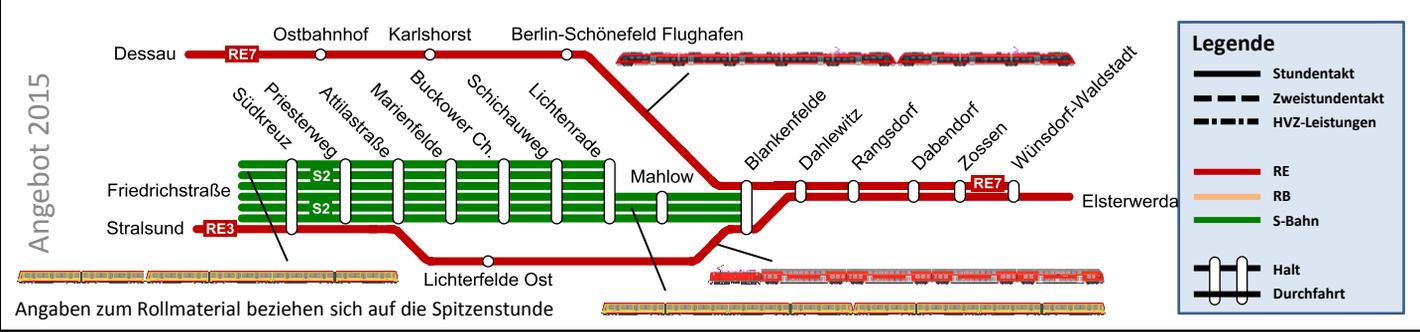
- Ausbau der Dresdner Bahn auf Berliner Stadtgebiet

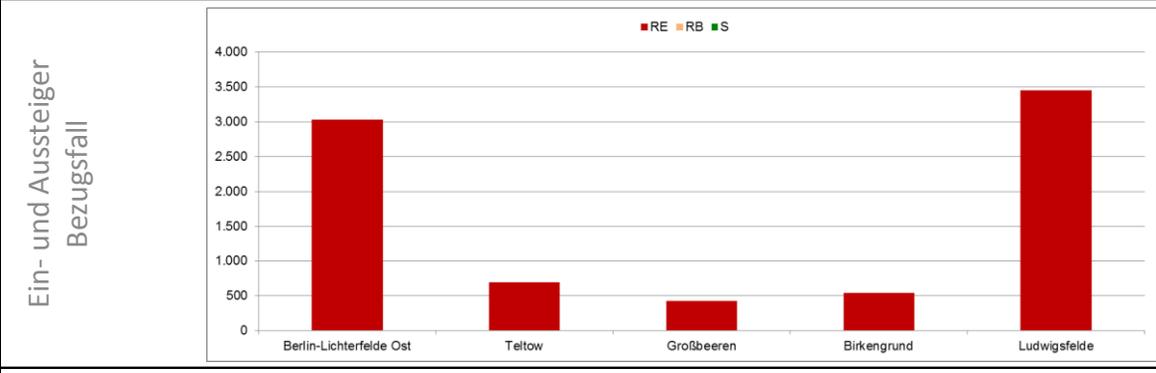
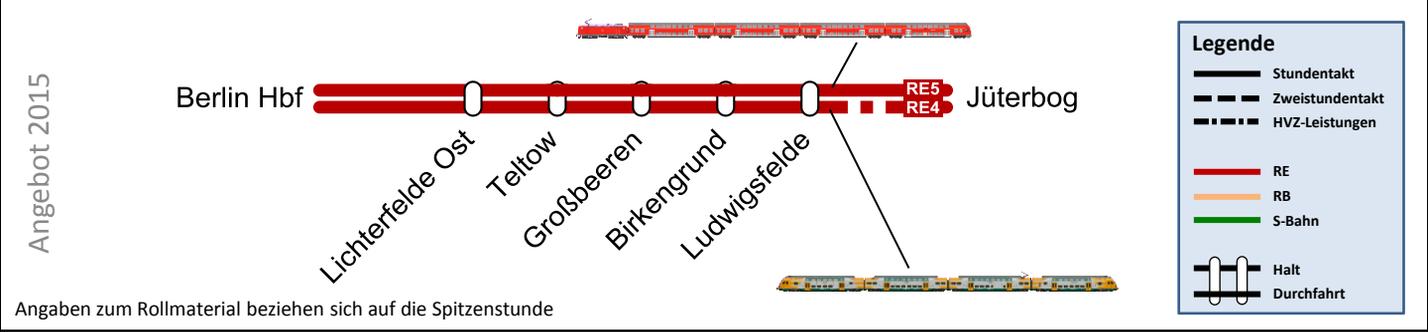
**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**

- Tausch der Linienäste von RB24 und RE7: RB24 nach Wünsdorf-Waldstadt und RE7 nach Cottbus/Senfenberg

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:** Kein Handlungsbedarf erkennbar

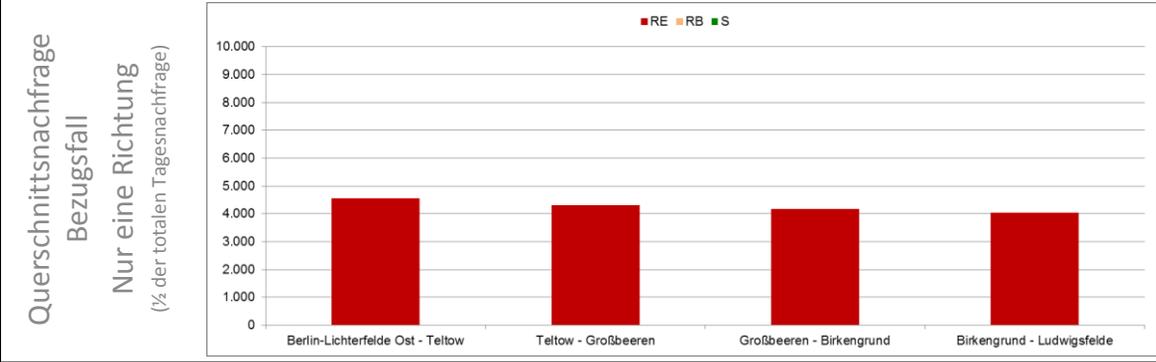
1-07 | 02.08.2017



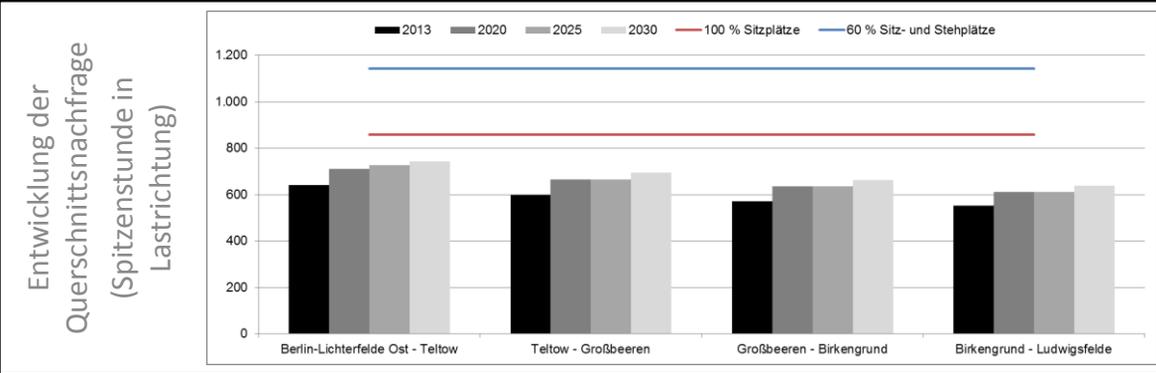


**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013

**Bemerkungen**  
Keine, da Grundbedienung der Halte



**Fazit Kapazitäten**  
Siehe Einzelbetrachtung der Linien



**Fazit Kapazitäten**  
Siehe Einzelbetrachtung der Linien

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

**Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Neue Fahrpläne durch VDE8 (inkl. Linientausch des RE3 und RE5)

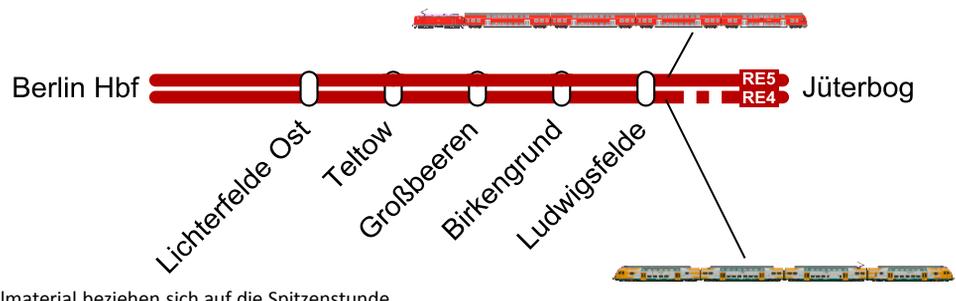
**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Indirekt: Inbetriebnahme Dresdner Bahn in Berlin

**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:** Kein Handlungsbedarf ableitbar

1-07 | 02.08.2017

Angebot 2015

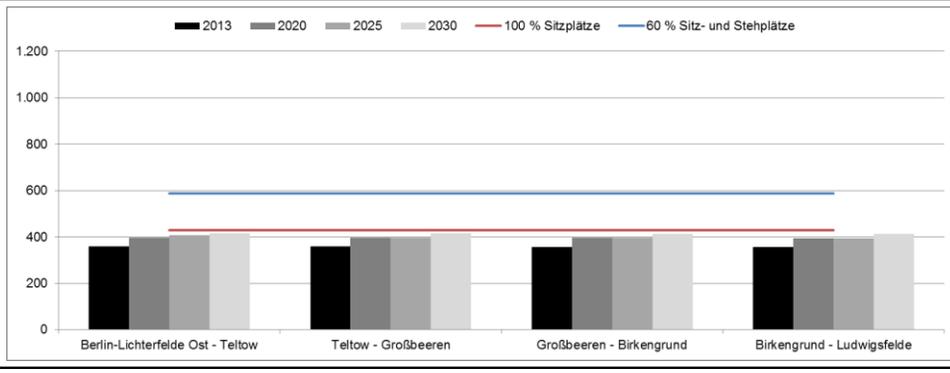


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

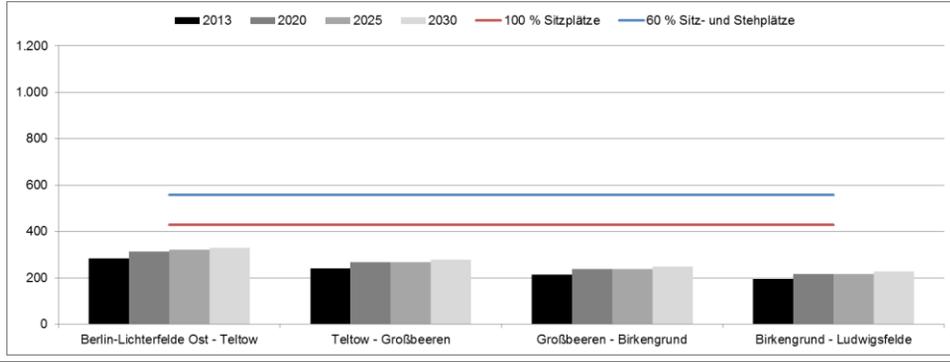
Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

**RE4:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



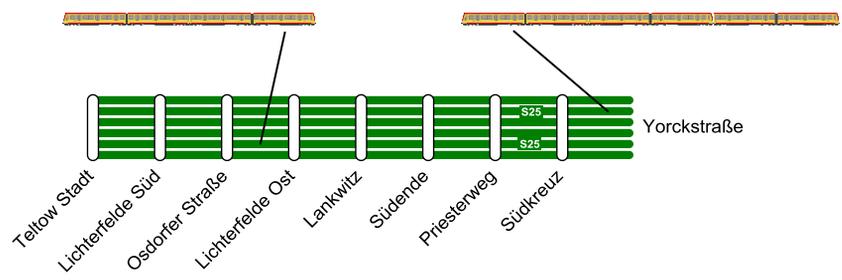
**Bemerkungen**  
Sitzplatz-Kapazitätsgrenze wird erreicht, aber Kapazitäten sind trotzdem ausreichend

**RE5:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**  
Kapazitäten sind ausreichend

Angebot 2015

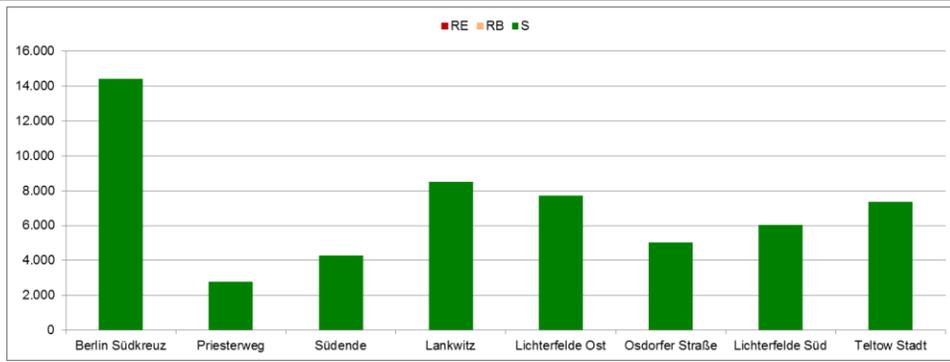


**Legende**

- Stundentakt (solid line)
- Zweistundentakt (dashed line)
- HVZ-Leistungen (dotted line)
- RE (red)
- RB (orange)
- S-Bahn (green)
- Halt (stop symbol)
- Durchfahrt (through symbol)

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall (nur S25)

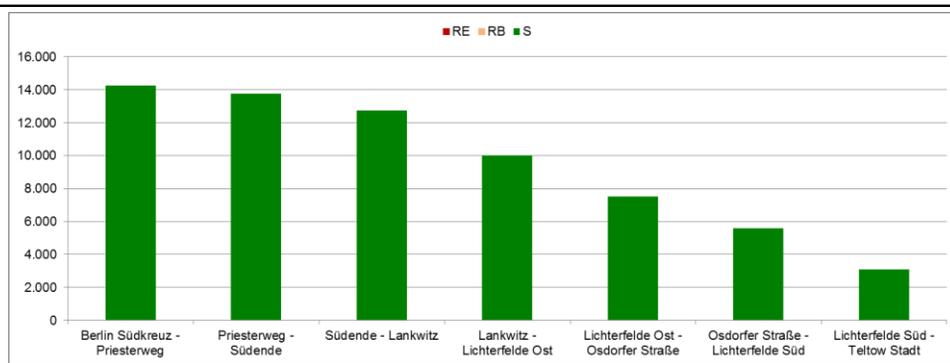


**Datenquelle**  
S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
Nachfragedaten 2012

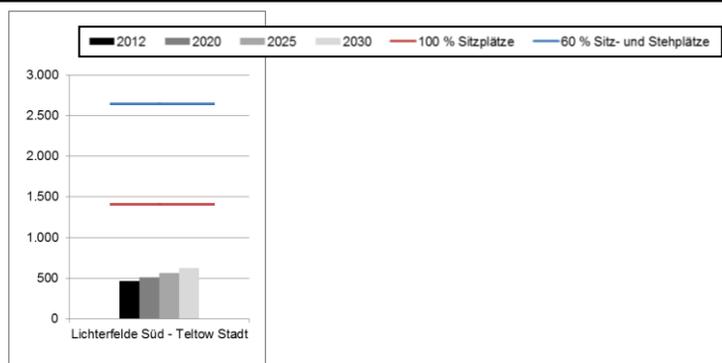
**Bemerkungen**

- Priesterweg wird auch durch die S2 bedient, was die etwas tiefere Nachfrage erklärt
- Südkeuz ist insbesondere auch ein starker Umsteigeknoten

Querschnittsnachfrage  
Bezugsfall (nur S25)  
Nur eine Richtung  
(1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde)



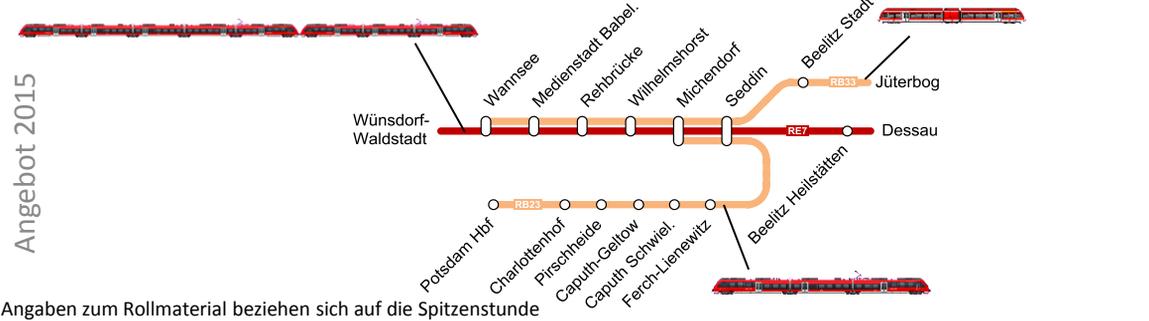
**Fazit Kapazitäten**  
Kapazitäten sind ausreichend

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

Gesamtfazit / Handlungsbedarf:

Busverkehre wurden nicht betrachtet. Für die alleinige Betrachtung des SPNV ist kein Handlungsbedarf ableitbar.

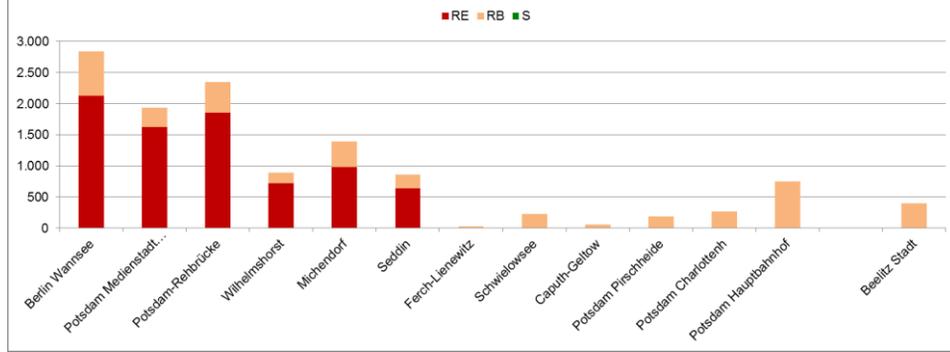


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall

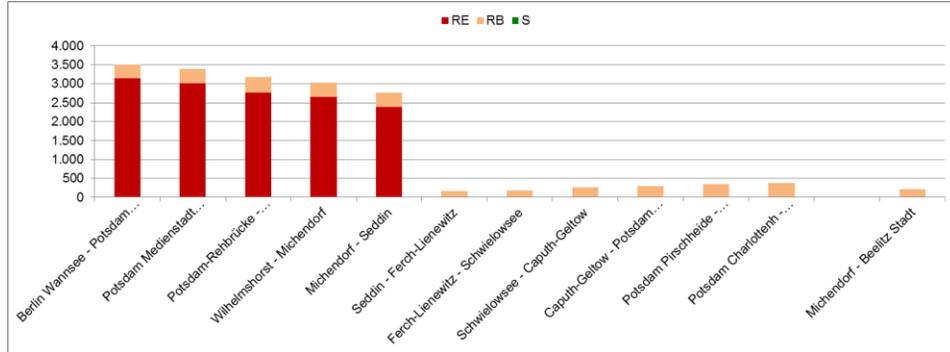


**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013

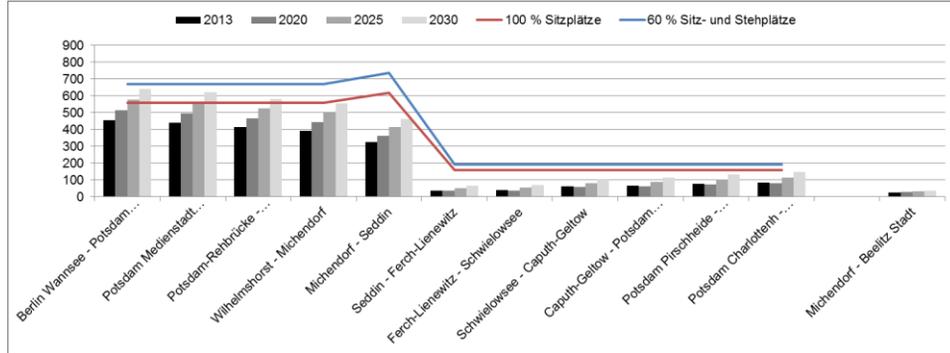
**Bemerkungen**

- Auf der RB23 gibt es teilweise relativ schwach nachgefragte Halte, aber mit Ausflugsverkehr
- Bei den Halten mit RE- und RB-Bedienung überwiegt klar die Nachfrage des RE

Querschnittsnachfrage  
Bezugsfall  
(1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde in  
Lastrichtung)

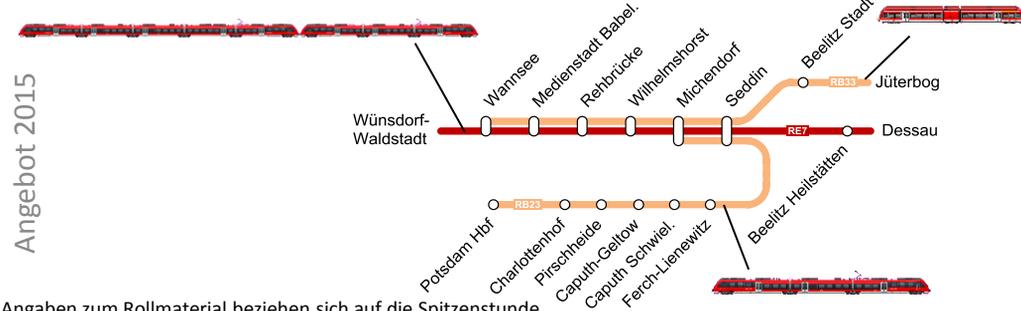


**Fazit Kapazitäten**  
Siehe Einzelbetrachtung der Linien

Entwicklung Infrastruktur u.  
Angebot im Prognosefall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**
- Inbetriebnahme der Brücke Wetzlarer Bahn (Beelitz – Lienewitz)
  - Anpassung der Linienführungen
    - RB33: Jüterbog – Potsdam Hbf statt Jüterbog – Wannsee
    - RB23: Michendorf – Potsdam entfällt
    - RE 7: Wannsee – Michendorf als Ersatz für die RB33

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**  
Kein Handlungsbedarf ableitbar

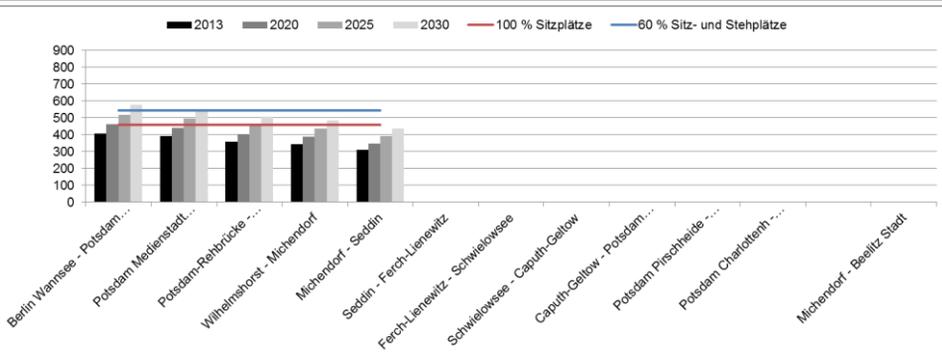


**Legende**

- Stundentakt (Solid line)
- Zweistundentakt (Dashed line)
- HVZ-Leistungen (Dotted line)
- RE (Red line)
- RB (Orange line)
- S-Bahn (Green line)
- Halt (Station symbol)
- Durchfahrt (Through station symbol)

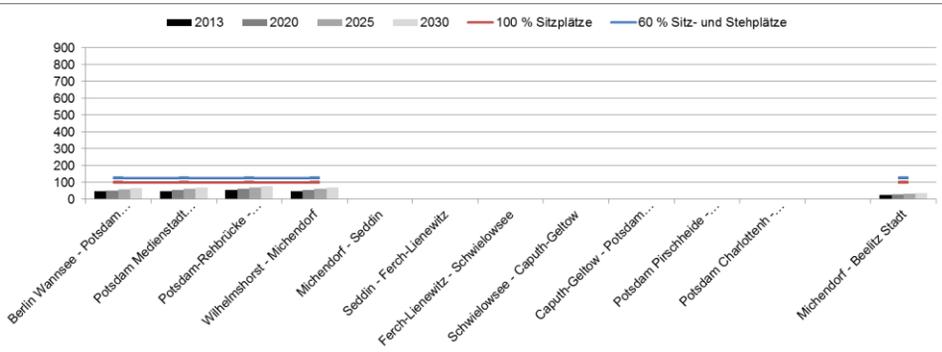
Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

**RE7: Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)**



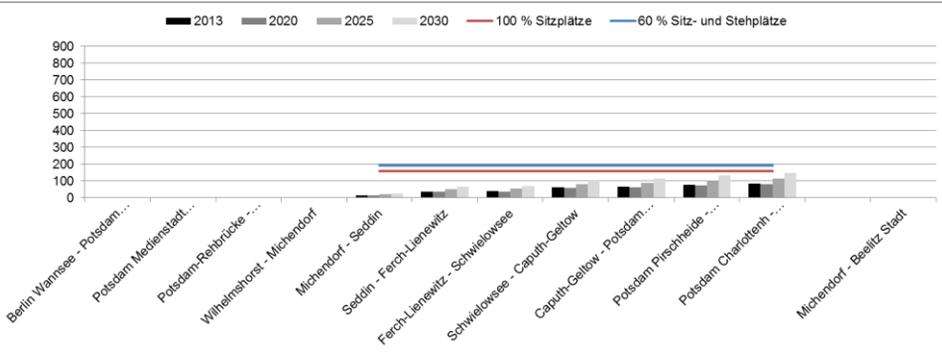
**Bemerkungen**  
Sitzplatz-Kapazitätsgrenze wird überschritten, Entlastung durch zusätzlichen RE7 (Wannsee – Michendorf)

**RB23: Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)**

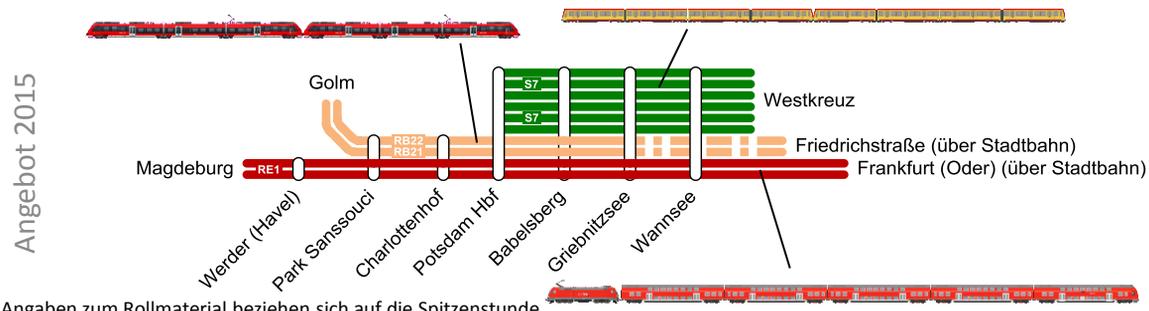


**Bemerkungen**  
Übernahme durch RE7

**RB33: Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)**



**Bemerkungen**  
– Neuer Linienvverlauf Potsdam – Jüterbog  
– Kapazitäten auch mit neuer Linienföhrung ausreichend

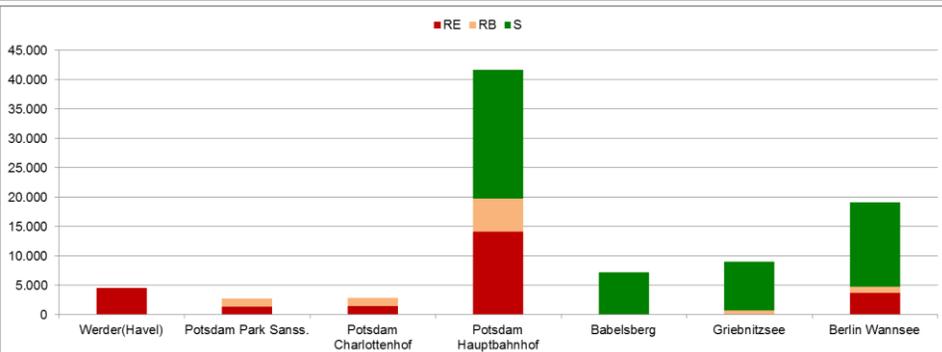


**Legende**

- Stundentakt
- - - Zweistundentakt
- ⋯⋯⋯ HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

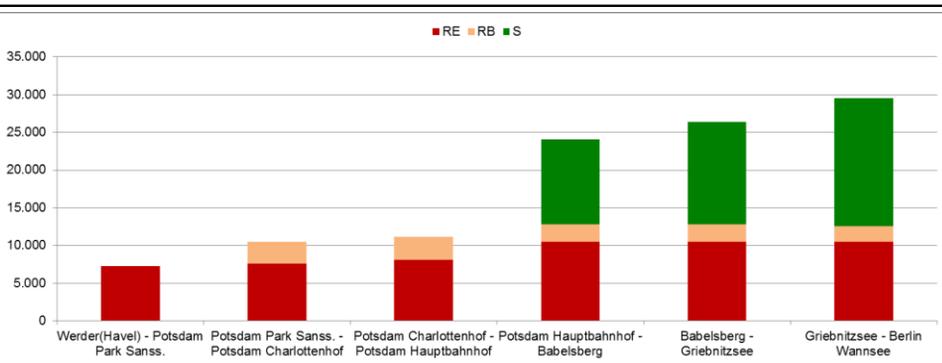
Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

Ein- und Aussteiger  
Bezugsfall



**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013  
S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
Aus Nachfragedaten von 2012 modelliert, stärkere S-Bahn-Auslastung auf Grund der baustellbedingten RV-Umleitung herausgerechnet

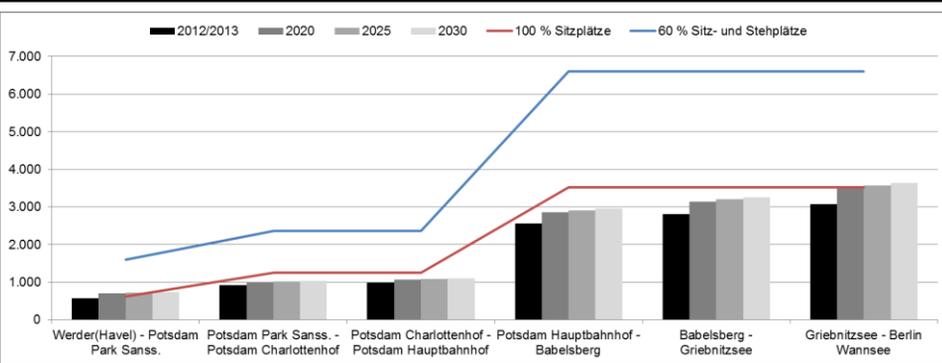
Querschnittsnachfrage  
Bezugsfall  
Nur eine Richtung  
(1/2 der totalen Tagesnachfrage)



**Bemerkungen**

- Hohe Nachfrage auf fast allen Bahnhöfen
- S-Bahn-Halte ebenfalls mit sehr hoher Nachfrage, daher Reduzierung der Anzahl Halte pro Stunde nicht zu empfehlen
- Ggf. Doppelzählungen durch Umsteiger in Potsdam Hbf

Entwicklung der  
Querschnittsnachfrage  
(Spitzenstunde in  
Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**  
Siehe Einzelbetrachtung der Linien

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

**Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Inbetriebnahme des zweiten Bahnsteigs in Griebnitzsee

**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine

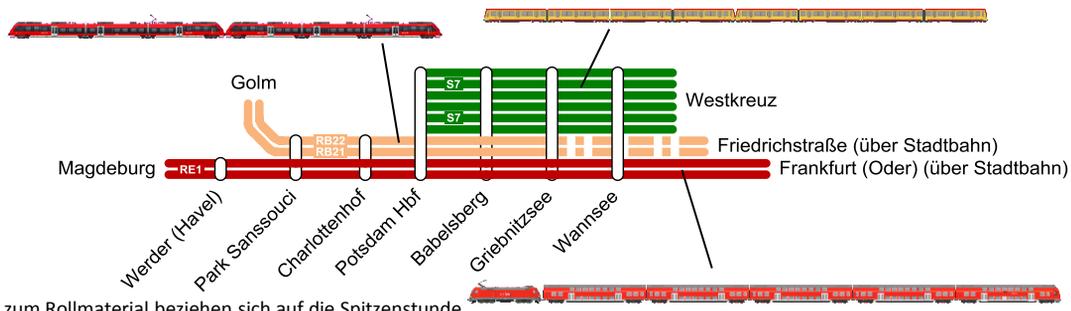
**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**

Regionalverkehr  
RE1 erreicht seine Kapazitätsgrenze. Mögliche Handlungsfelder siehe Korridoruntersuchung Brandenburg.

S-Bahn  
Kein Handlungsbedarf in Brandenburg und im Ländergrenzen übergreifenden Verkehr

Angebot 2015

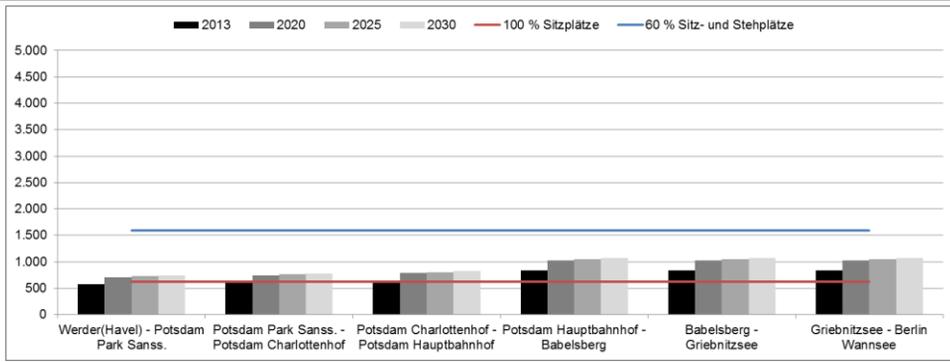


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

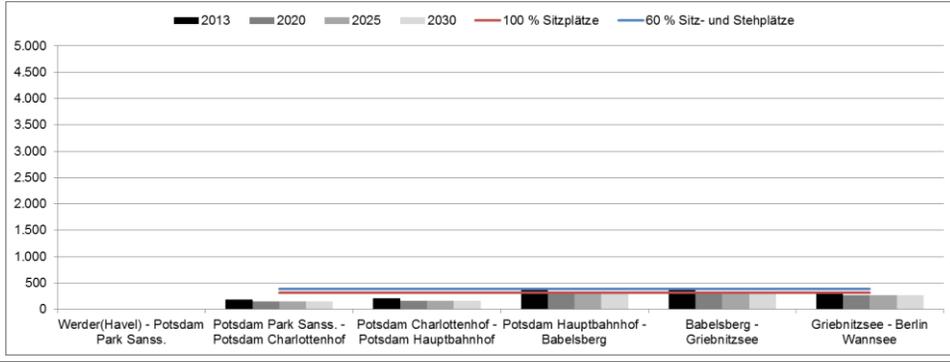
**RE1:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

- Die Kapazitätsgrenze wird erreicht
- Mögliche Handlungsfelder siehe Korridoruntersuchung Brandenburg

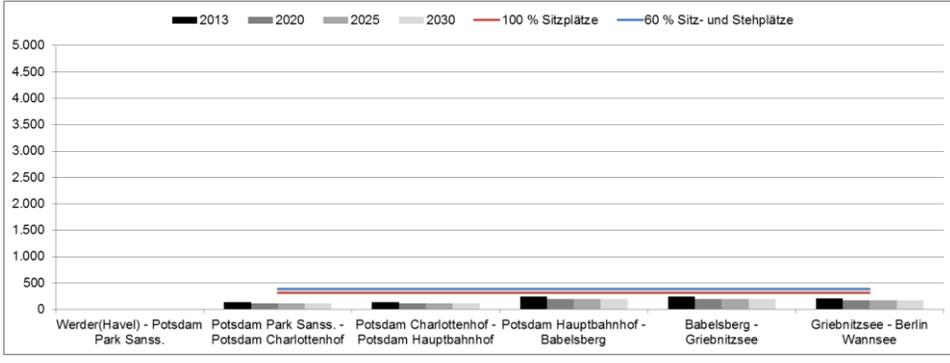
**RB21:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

Kein Handlungsbedarf ableitbar

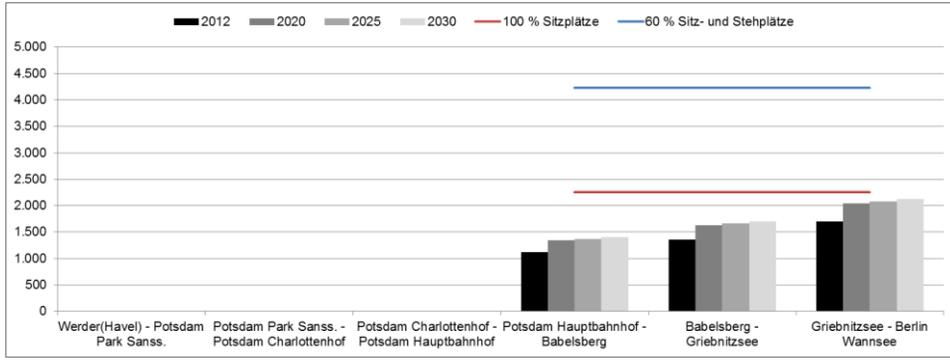
**RB22:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

Kein Handlungsbedarf ableitbar

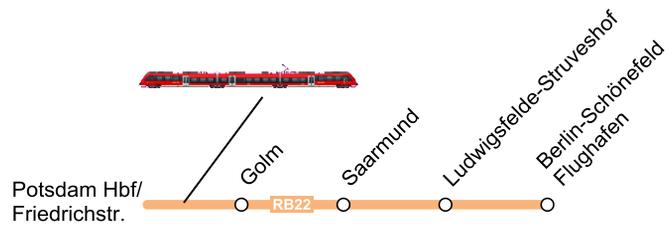
**S7:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

Kein Handlungsbedarf ableitbar

Angebot 2015

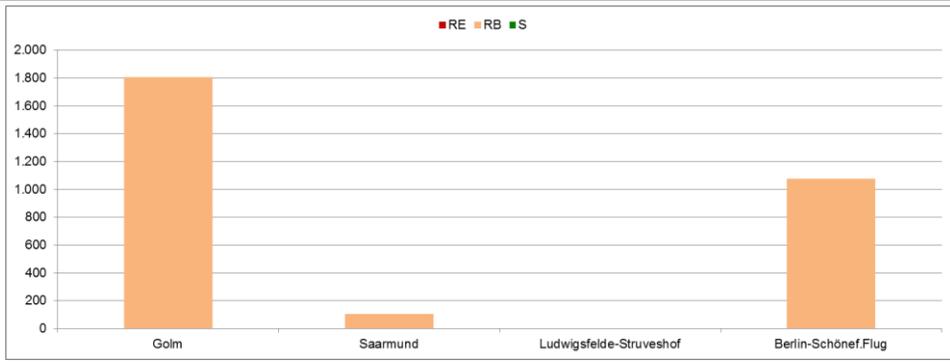


**Legende**

- Stundentakt (solid line)
- Zweistundentakt (dashed line)
- HVZ-Leistungen (dotted line)
- RE (red)
- RB (orange)
- S-Bahn (green)
- Halt (stop symbol)
- Durchfahrt (through symbol)

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

Ein- und Aussteiger Bezugsfall

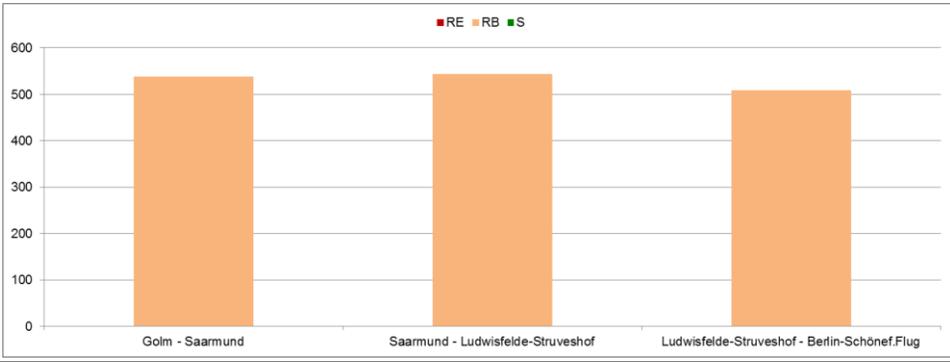


**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013

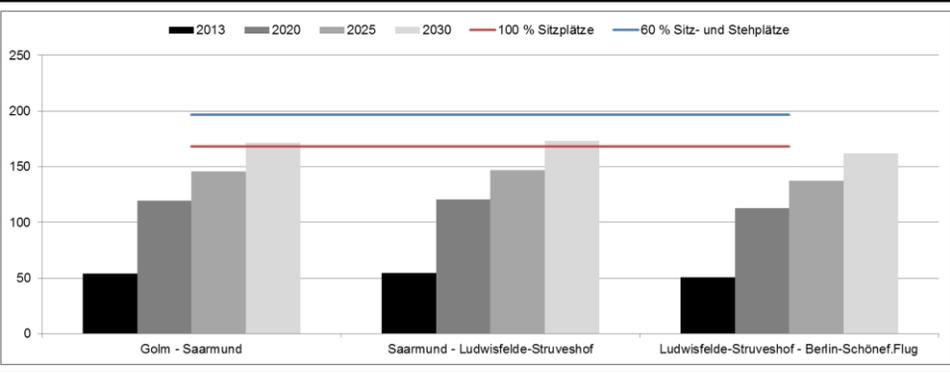
**Bemerkungen**

- Notwendigkeit des Halts Saarmund überprüfen
- Keine Ein- und Aussteigerzahlen für die Station Ludwigsfelde-Struveshof vorhanden

Querschnittsnachfrage Bezugsfall (1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**

- Deutlicher Nachfragezuwachs nach Inbetriebnahme von Flughafen BER zu erwarten
- Erhöhung der Gefäßgrößen oder Verdichtung der RB22 auf einen 30'-Takt sinnvoll

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

**Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Inbetriebnahme von Berlin Flughafen BER

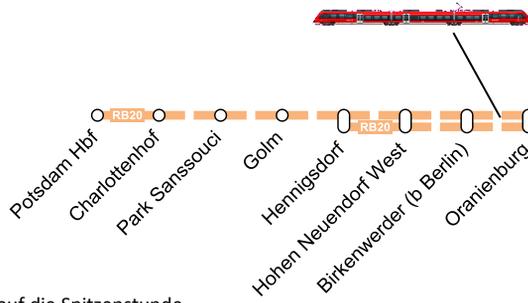
**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
keine

**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Inbetriebnahme der Station Pirscheide (oben)

Gesamtfazit / Handlungsbedarf:

Erhöhung der Gefäßgrößen oder Verdichtung der RB22 auf einen 30'-Takt sinnvoll

Angebot 2015

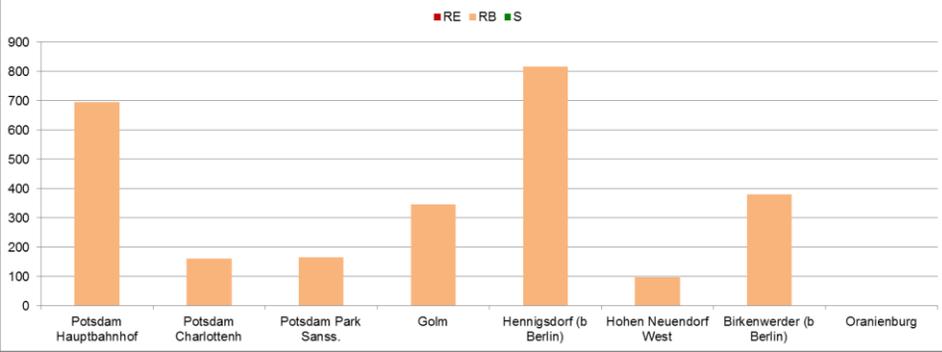


**Legende**

- Stundentakt (durchgezogene Linie)
- Zweistundentakt (gestrichelte Linie)
- HVZ-Leistungen (gepunktete Linie)
- RE (rot)
- RB (orange)
- S-Bahn (grün)
- Halt (Haltepunkt-Symbol)
- Durchfahrt (Durchfahrtsymbol)

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

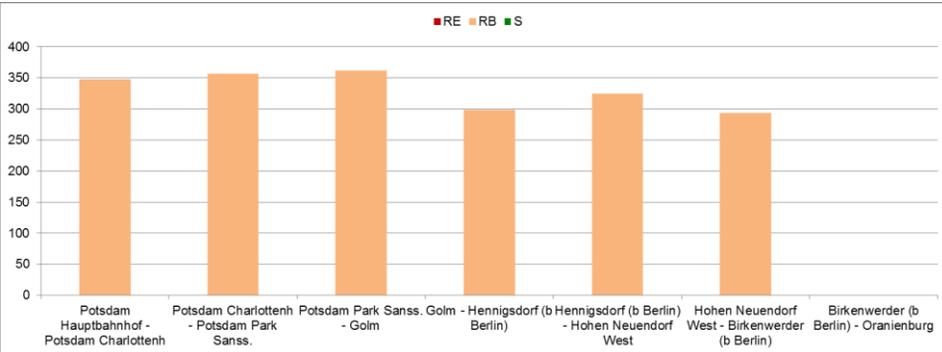
Ein- und Aussteiger Bezugsfall



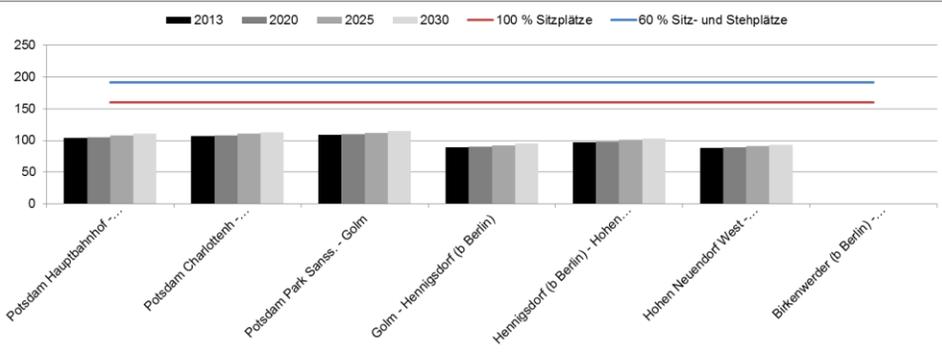
**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2014;  
Keine Werte für Oranienburg vorhanden

**Bemerkungen**  
Nachfrage im 2h-Bereich fast genauso hoch wie im Bereich des Stundentakts

Querschnittsnachfrage Bezugsfall (1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**  
Kapazitäten sind ausreichend

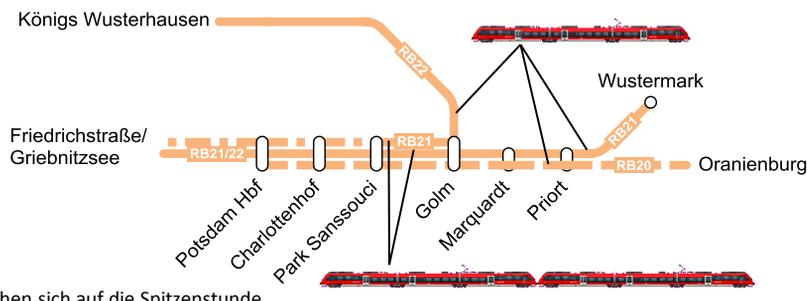
Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**
- Inbetriebnahme des zweiten Bahnsteigs in Griebnitzsee
  - Verdichtung der RB20 zum Stundentakt zwischen Hennigsdorf und Potsdam
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

Gesamtfazit / Handlungsbedarf:

Kein Handlungsbedarf ableitbar

Angebot 2015

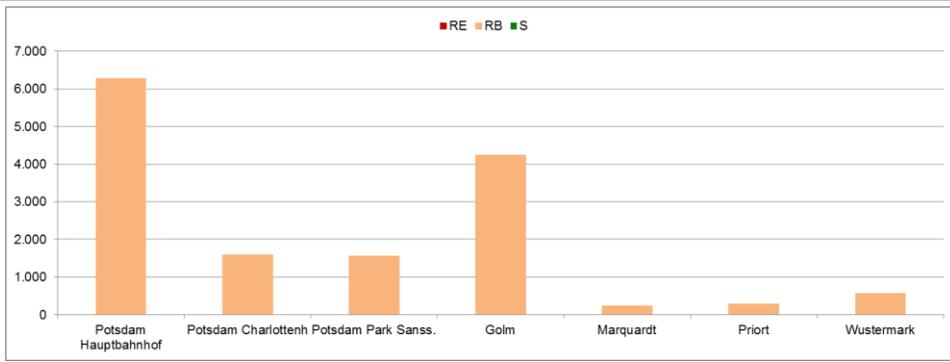


**Legende**

- Stundentakt (solid line)
- Zweistundentakt (dashed line)
- HVZ-Leistungen (dotted line)
- RE (red line)
- RB (orange line)
- S-Bahn (green line)
- Halt (stop symbol)
- Durchfahrt (through symbol)

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

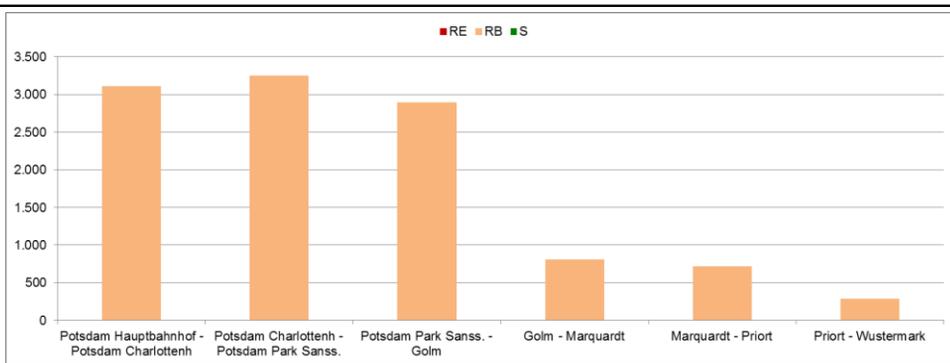
Ein- und Aussteiger Bezugsfall



**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013 (außer RB20: Nachfragedaten 2014)

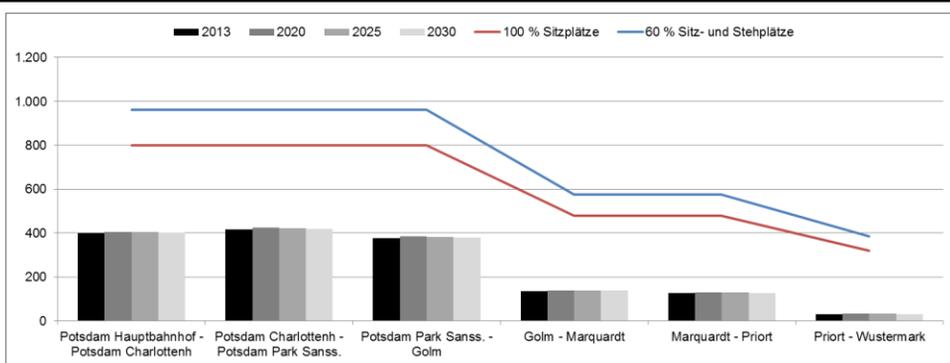
**Bemerkungen**  
Geringe Anzahl von Ein- und Aussteigern in Marquardt und Priort

Querschnittsnachfrage Bezugsfall (1/2 der totalen Tagesnachfrage)



**Fazit Kapazitäten**  
Siehe Einzelbetrachtung der Linien

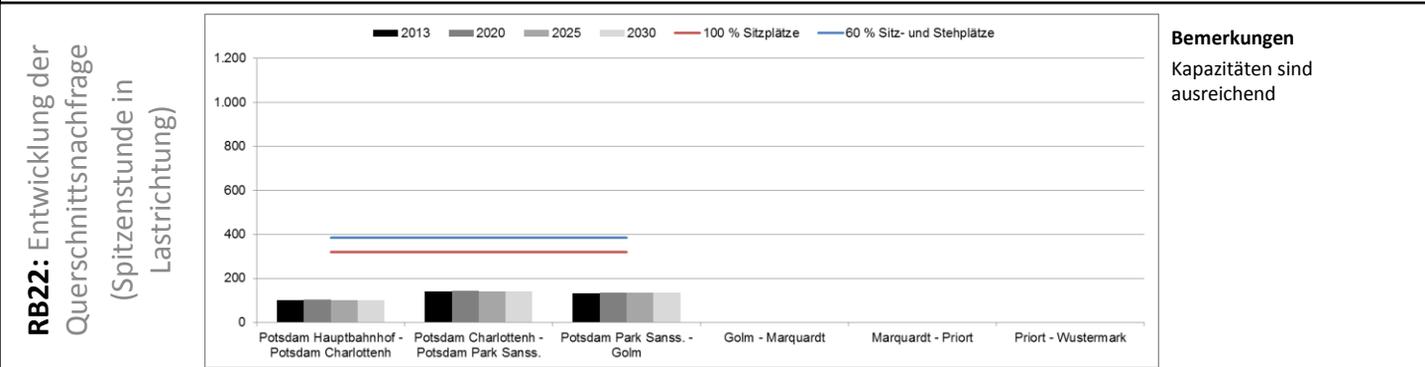
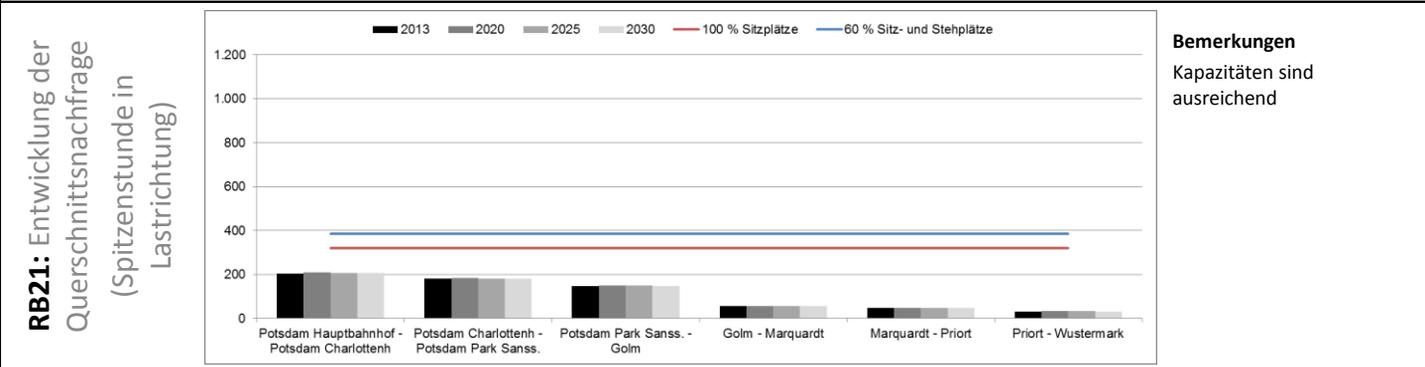
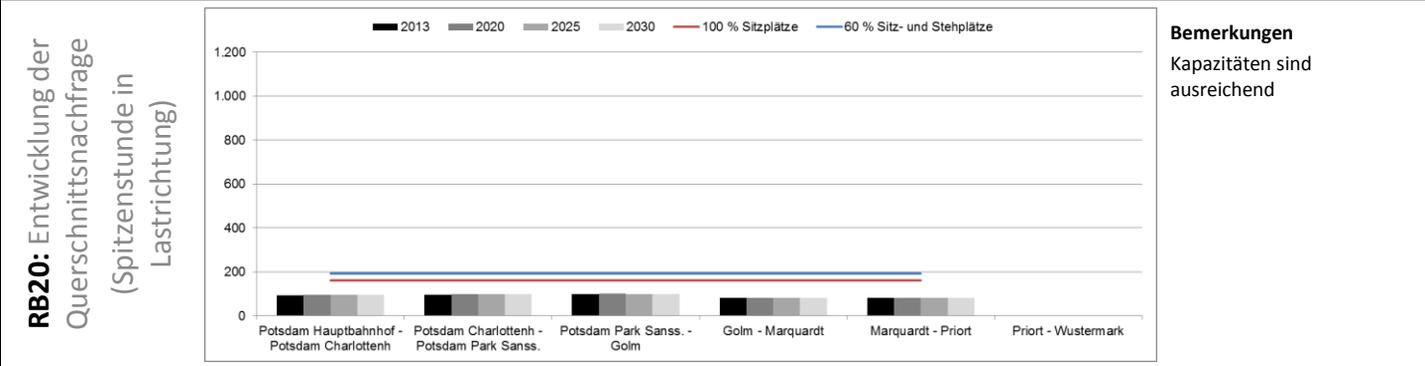
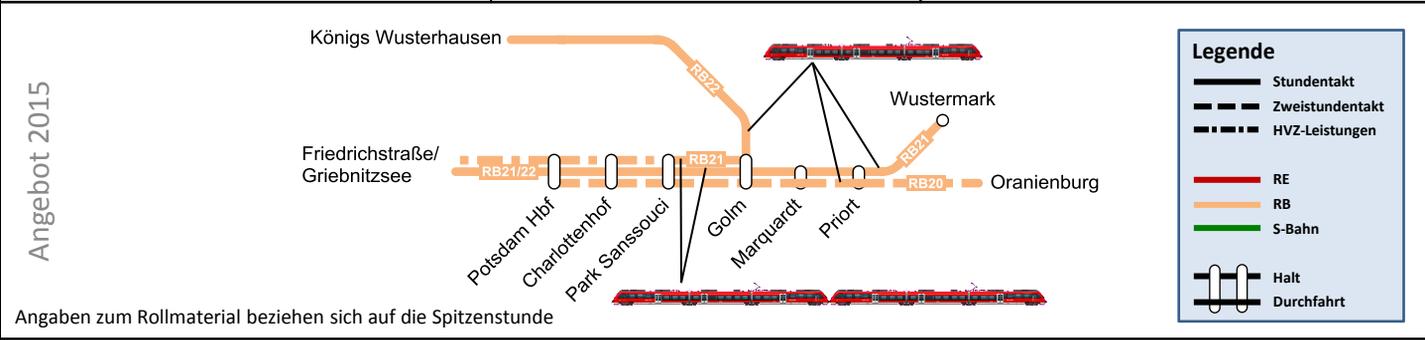
Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



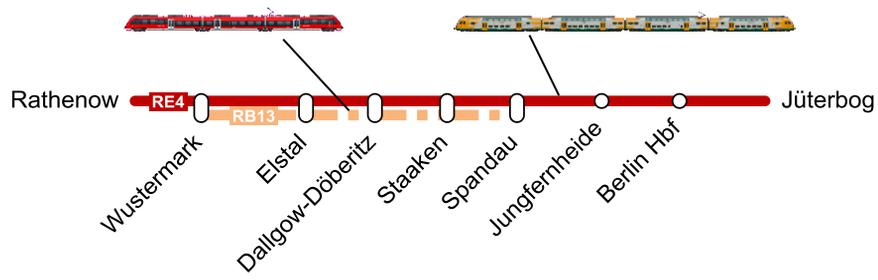
Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**
- Inbetriebnahme des zweiten Bahnsteigs in Griebnitzsee
  - Verdichtung der RB20 zum Stundentakt
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:** Kein Handlungsbedarf ableitbar



Angebot 2015

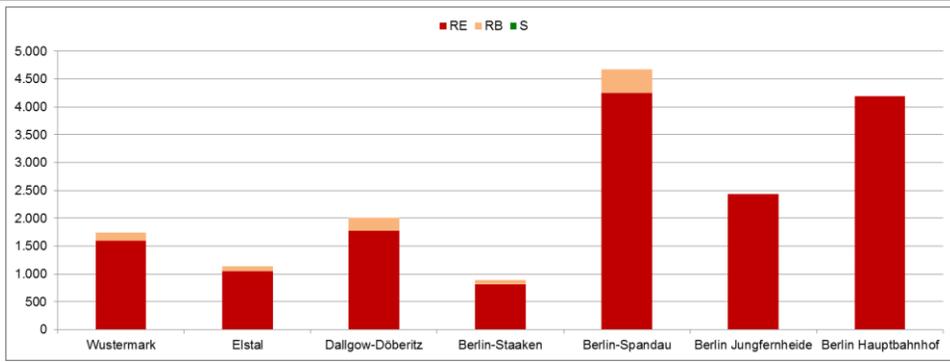


**Legende**

- Stundentakt (solid line)
- Zweistundentakt (dashed line)
- HVZ-Leistungen (dotted line)
- RE (red line)
- RB (orange line)
- S-Bahn (green line)
- Halt (stop symbol)
- Durchfahrt (through symbol)

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

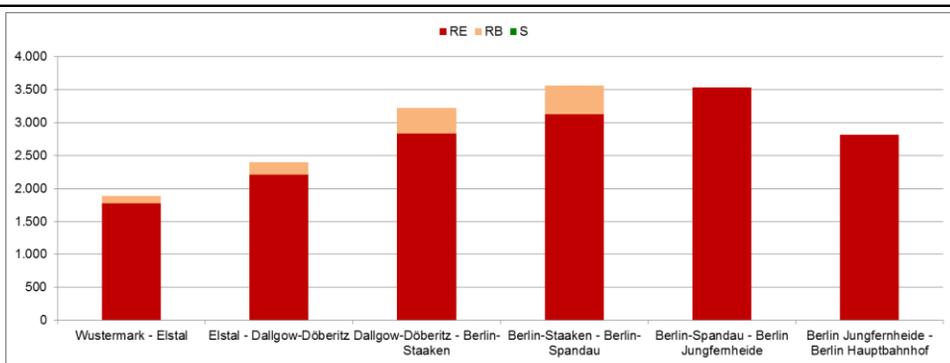
Ein- und Aussteiger Bezugsfall



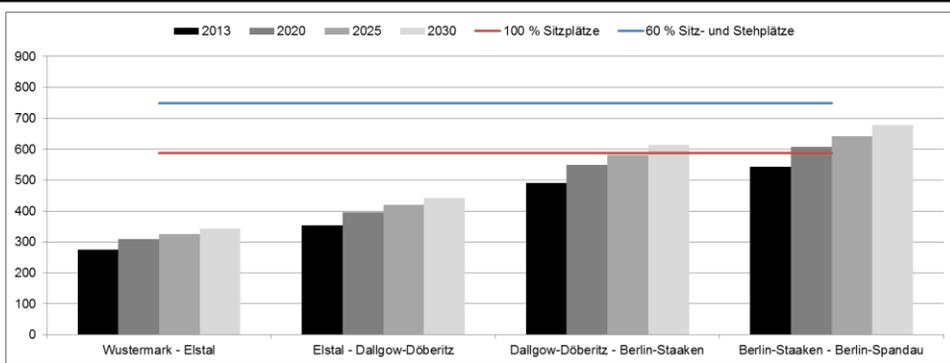
**Datenquelle**  
Regionalverkehr  
Nachfragedaten 2013

**Bemerkungen**  
Ggf. RE4 beschleunigen, wenn RB13 immer verkehrt

Querschnittsnachfrage Bezugsfall (1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**  
Siehe Einzelbetrachtung der Linien

Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

**Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Verlängerung der RB13 nach Jungfernheide

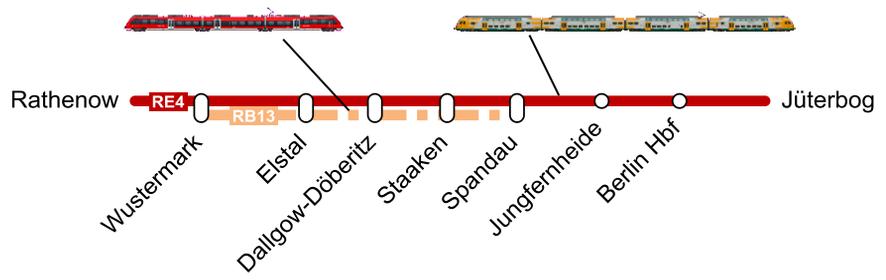
**Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine

**Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Keine

**Gesamtfazit / Handlungsbedarf:**

Beim RE4 wird zukünftig die Sitzplatz-Kapazitätsgrenze erreicht. Langfristig ist eine Erhöhung der Sitzplatz-Kapazität oder Ausweitung der Betriebsstunden der RB13 zu empfehlen.

Angebot 2015

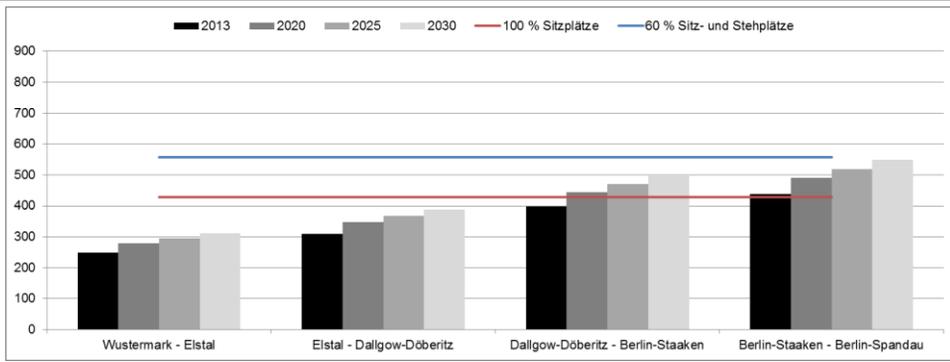


**Legende**

- Stundentakt
- - - Zweistundentakt
- · · · · HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

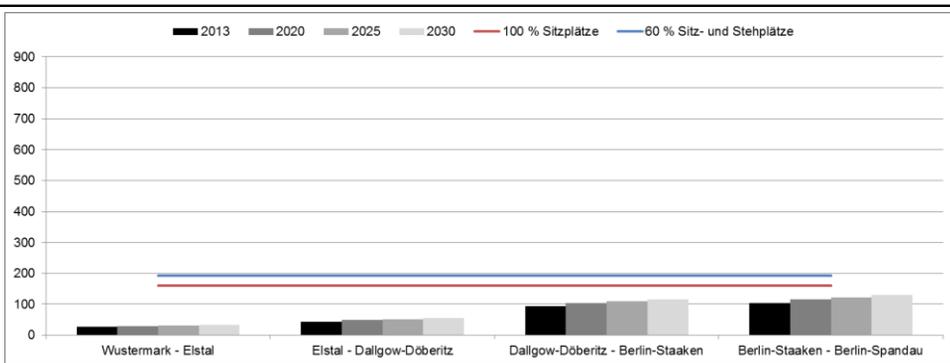
**RE4:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

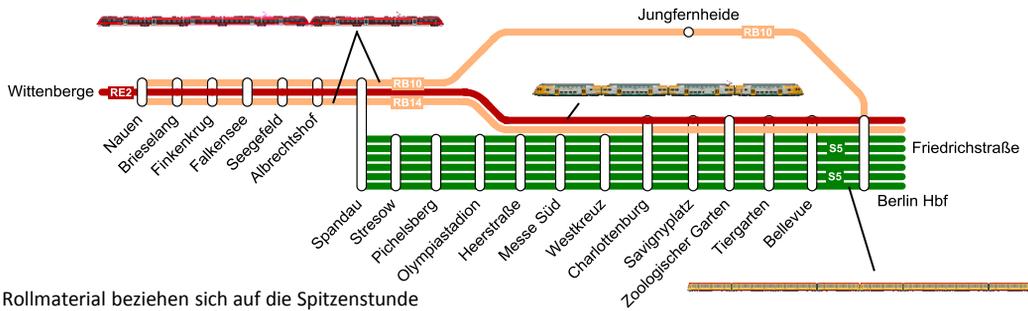
- Sitzplatz-Kapazitätsgrenze wird überschritten
- Entlastung durch Erhöhung der Sitzplatz-Kapazität des RE4 oder der RB13 möglich

**RB13:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**  
Siehe RE4

Angebot 2015

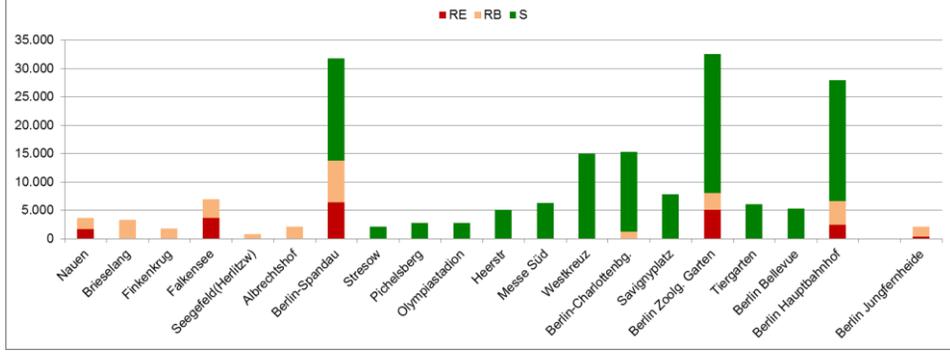


**Legende**

- Stundentakt
- - - Zweistundentakt
- · · HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

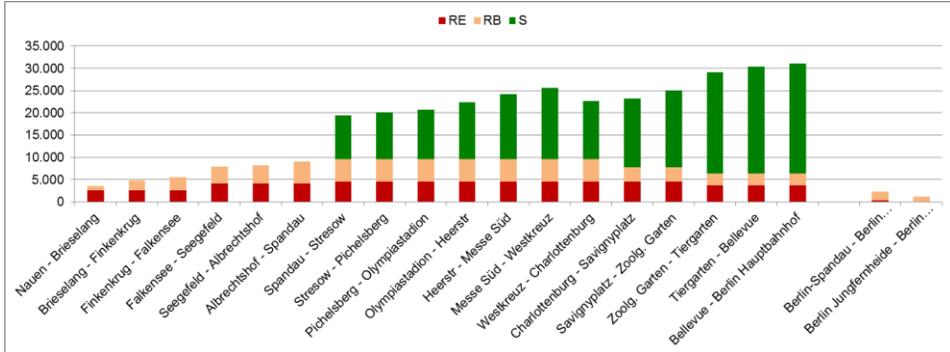
Ein- und Aussteiger Bezugsfall



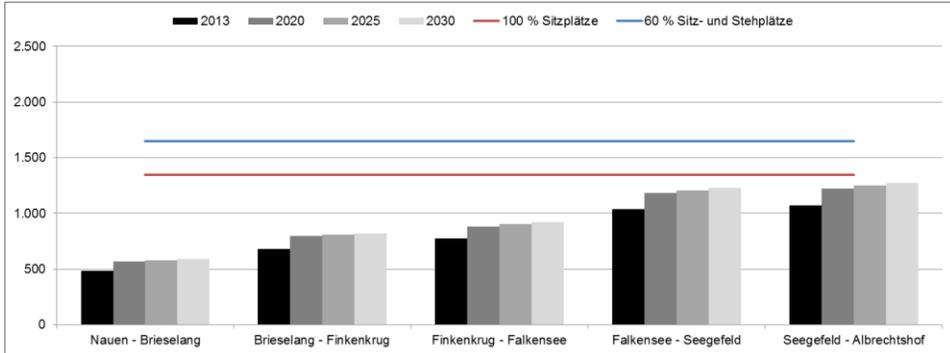
**Datenquelle**  
 Regionalverkehr  
 Nachfragedaten 2013 (außer RE6: Nachfragedaten 2014)  
 S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
 Nachfragedaten 2012

**Bemerkungen**  
 Schwerpunkte bilden die Halte Spandau, Zoo und Hauptbahnhof

Querschnittsnachfrage Nur eine Richtung (1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**  
 Siehe Einzelbetrachtung der Linien

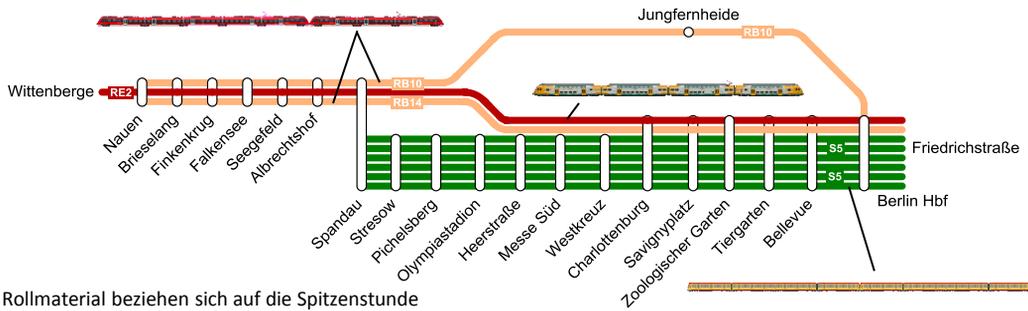
Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**
- Verlängerung der RB10 bis Südkreuz
  - Anpassungen der Fahrlagen aufgrund des neuen Fernverkehrskonzepts zwischen Hamburg und Berlin im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der VDE8
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
 RB14 endet in Berlin Ostbahnhof (ab Inbetriebnahme Dresdner Bahn in Berlin)
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
 Keine

Gesamtfazit / Handlungsbedarf:

Die Sitzplatzkapazitäten reichen zukünftig im Zulauf auf Berlin nicht mehr aus. Eine Verdichtung des Angebots zwischen Nauen und Berlin ist anzustreben.

Angebot 2015

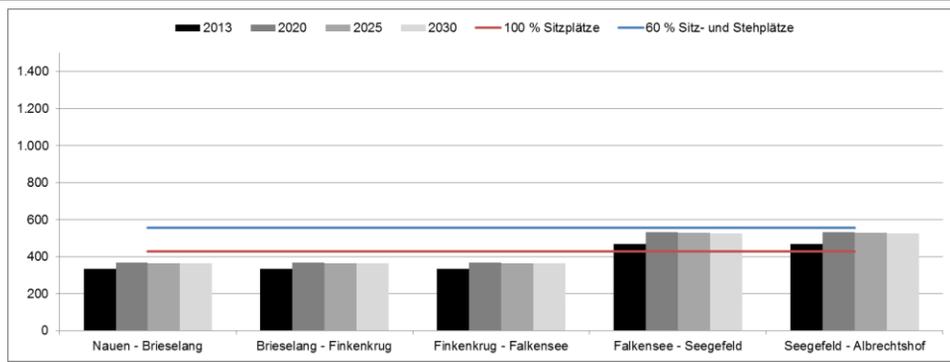


**Legende**

- Stundentakt (thick solid line)
- Zweistundentakt (dashed line)
- HVZ-Leistungen (dotted line)
- RE (red line)
- RB (orange line)
- S-Bahn (green line)
- Halt (stop symbol)
- Durchfahrt (through symbol)

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

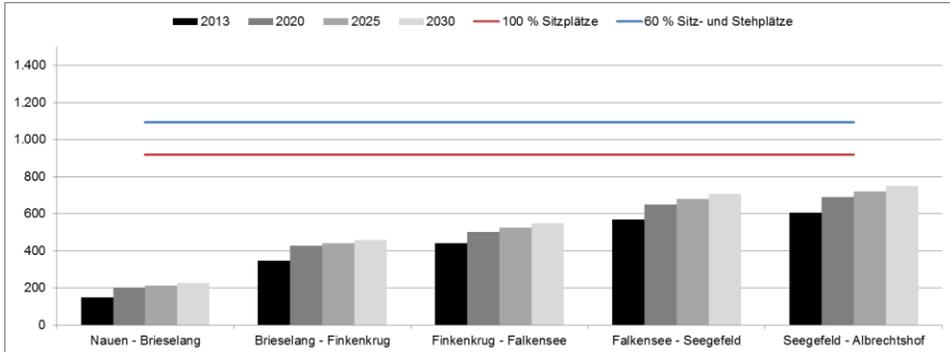
**RE2:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**

- Sitzplatz-Kapazitätsgrenze wird überschritten
- Verdichtung des Angebots zwischen Nauen und Berlin sinnvoll

**RB10/14:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)

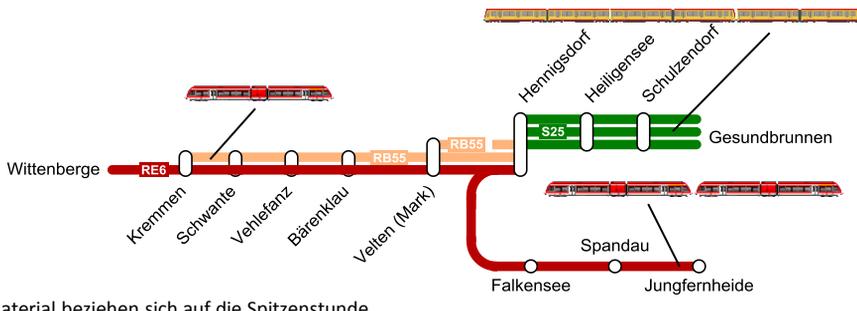


**Bemerkungen**  
Siehe RE2

**S5:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)

**Bemerkungen**  
Keine Darstellung, weil S5 nur auf Berliner Stadtgebiet verkehrt

Angebot 2015

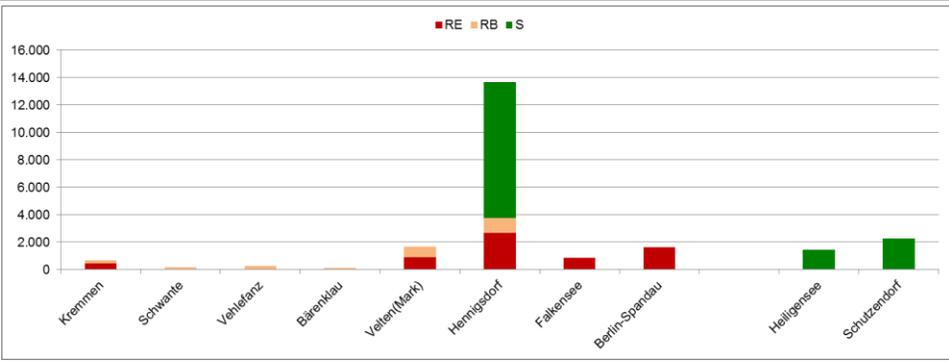


**Legende**

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- HVZ-Leistungen
- RE
- RB
- S-Bahn
- Halt
- Durchfahrt

Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

Ein- und Aussteiger Bezugsfall

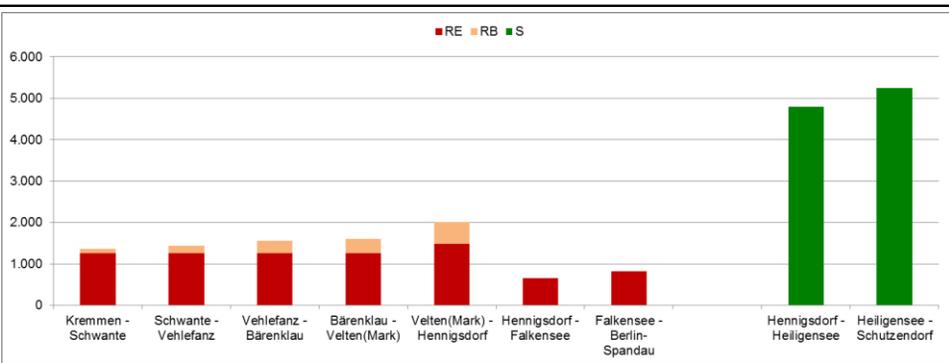


**Datenquelle**  
 Regionalverkehr  
 Nachfragedaten 2013 (außer RE6: Nachfragedaten 2014)  
 S-Bahn (RES-Erhebung der S-Bahn Berlin GmbH)  
 Nachfragedaten 2012

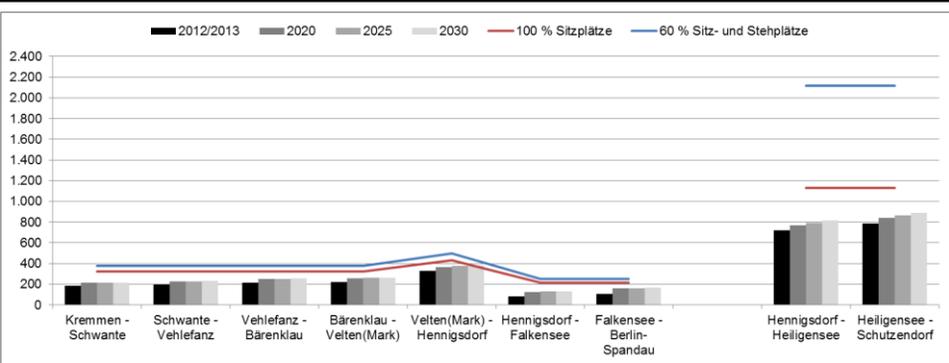
**Bemerkungen**

- Ggf. Doppelzählungen durch Umsteiger in Hennigsdorf
- Geringe Nachfrage auf RB-Halten

Querschnittsnachfrage Nur eine Richtung (1/2 der totalen Tagesnachfrage)



Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Fazit Kapazitäten**  
 Siehe Einzelbetrachtung der Linien

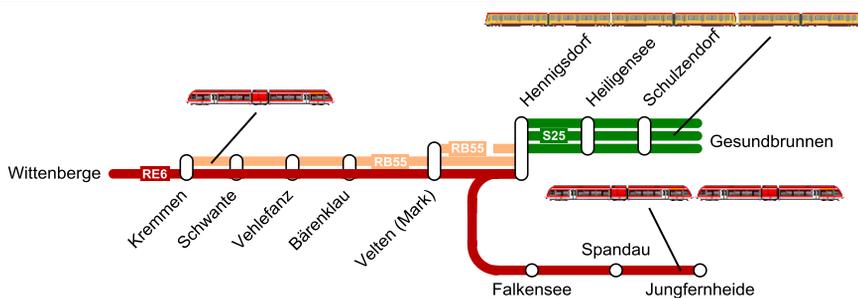
Entwicklung Infrastruktur u. Angebot im Prognosefall

- Entwicklungen 2013 bis 2020**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2020 bis 2025**  
Keine
- Geplante Entwicklungen 2025 bis 2030**  
Ausbau S25 Tegel – Schönholz

Gesamtfazit / Handlungsbedarf:

Kein Handlungsbedarf ableitbar

Angebot 2015

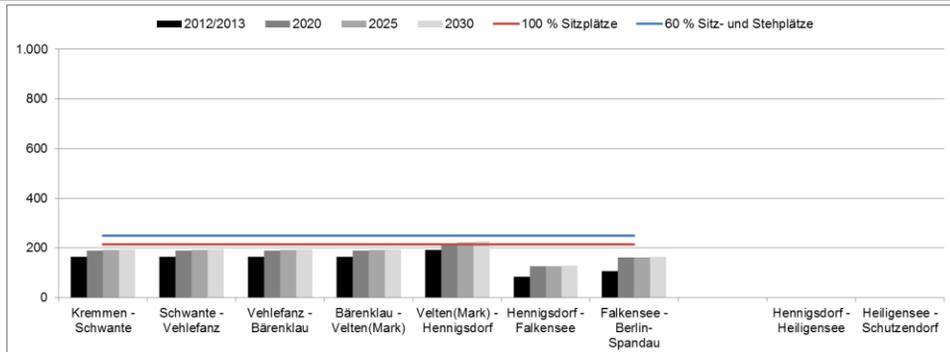


**Legende**

- Stundentakt (thick solid line)
- Zweistundentakt (dashed line)
- HVZ-Leistungen (dotted line)
- RE (red line)
- RB (orange line)
- S-Bahn (green line)
- Halt (stop icon)
- Durchfahrt (through icon)

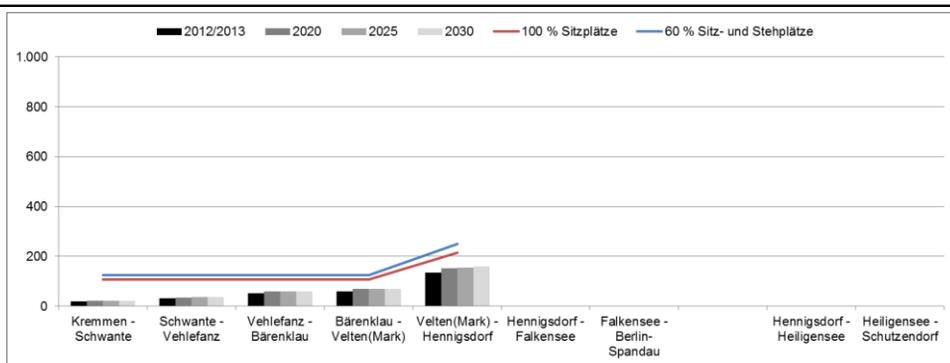
Angaben zum Rollmaterial beziehen sich auf die Spitzenstunde

**RE6:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**  
Sitzplatz-Kapazitätsgrenze wird erreicht, aber Kapazitäten sind ausreichend

**RB55:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**  
Kapazitäten sind ausreichend

**S25:** Entwicklung der Querschnittsnachfrage (Spitzenstunde in Lastrichtung)



**Bemerkungen**  
Kapazitäten sind ausreichend