Vorbereitungsgruppe

Bündnis *Schiene*
Berlin-Brandenburg

Schiene Berlin-Brandenburg,

Entwicklung des Angebotes und der notwendigen Infrastruktur bis 2035

Vorläufige Langfassung des Gesamtkonzepts.
Stand: September 2019

INHALT:

Vorbemerkung ..... Seite 3

Abschnitt 1: Angebotsverbesserungen ohne Infrastrukturausbau ..... Seite 3

Abschnitt 2: Infrastrukturausbau für weitere Angebotsverbesserungen für den Regionalverkehr und die S-Bahn ..... Seite 9

Linienkonzept Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg 2025 ..... Seite 12

Linienkonzept Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg 2030 ..... Seite 22

Infrastrukturmaßnahmen bis 2035 ..... Seite 25

Linienkonzept Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg 2035 ..... Seite 29

Zusammenfassung der zusätzlichen Verkehrsleistungen bis 2035 ..... Seite 32

Resümee der Verkehrsleistungsentwicklung und Investitionen ..... Seite 33

Autoren:
Hans Leister
Andreas Schaack
Axel Schwipps
Christoph Steinig
Stephan Wilhelm

Stand: September 2019

Fotos:
DB AG, SenUVK Berlin, Wikipedia, VBB

Entwicklung des Schienenangebots und der notwendigen Infrastruktur bis zum Jahr 2035

Vorbemerkung

Heute verkehren täglich fast 300.000 Pendler zwischen Brandenburg und Berlin, viele davon in den Zügen des Regionalverkehrs und der S-Bahn. Der VBB erwartet bis 2030 jetzt schon insgesamt 40% mehr Fahrgäste, auf den pendlerstarken Achsen eine Verdopplung.

Die erforderliche Verkehrswende erfordert darüber hinaus eine massive Verlagerung vom Individualverkehr zum ÖV, das bedeutet also insgesamt einen Faktor 4 auf den Pendlerachsen.

Linien im Stundentakt müssen damit zukünftig im 15-Minuten-Takt bedient werden. Dies erfordert einen massiven Ausbau der Infrastruktur und Erhöhung der Zugbestellungen.

In Brandenburg und Berlin wird bereits seit 2017 an einem Investitionskonzept 'i2030' gearbeitet. Dieses umfasst jedoch bislang nicht alle Streckenkorridore und geht nur sehr langsam voran, daher werden auf der Grundlage von 'i2030' notwendige Ergänzungen und Beschleunigungen des gesamten Netzknotens gefordert und hierfür im Folgenden ein umfassendes Zielkonzept sowie Etappenziele vorgelegt. Da bisher kaum Projektentscheidungen im Rahmen von 'i2030' getroffen wurden, sind mögliche i2030-Maßnahmen in diesem Konzept inhaltlich und kostenseitig enthalten.

Aktuelle Regionalverkehrskonzepte von Innoverse GmbH (für CDU Brandenburg), Grüne (Landesverbände Brandenburg und Berlin), Linke (Berlin) und SPD (Brandenburg und Berlin) wurden einbezogen.

Abschnitt 1: Angebotsverbesserungen ohne Infrastrukturausbau

Die geringen Angebotsaufstockungen 2018/19 und bei der Vergabe des sog. Elbe-Spree-Netzes in den Betriebsstufen 12/2022 und 12/2025, sowie die Vorhaben im Investitionskonzept i2030, stellen zwar einen begrüßenswerten Anfang dar, bleiben aber weit hinter den Erfordernissen zurück. Ziel ist es zunächst, das Verkehrsangebot möglichst schnell zu verbessern (mehr Plätze, mehr Züge), um die zahlreichen überfüllten Züge zu verringern und die steigende Nachfrage zu bewältigen.

Möglich ist das recht kurzfristig dort, wo ein Ausbau der Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur (zunächst) nicht erforderlich ist. Notwendig ist dafür, ab 2020 in Berlin und ab 2021 (Fahrplanwechsel 12/2020) in Brandenburg die finanziellen Mittel für erhöhte Verkehrsleistungen in den Haushalten einzuplanen und im Rahmen der Ergänzung der laufenden Verkehrsverträge durch die EVU weitere Fahrzeuge samt Personal zu beschaffen (erhöhte oder vorgezogene Neubeschaffung, Umverteilung aus ausgelaufenen Verkehrsverträgen). Die Regionalisierungsmittel sind schrittweise vollständig für den SPNV einzusetzen. Sobald sie nicht ausreichen, sind zusätzliche Landesmittel bereitzustellen.

Das nachstehende Konzept ist in die Umsetzungsschritte

- 12/2019 (nur S-Bahn)
- BER-Eröffnung (vsl. 10/2020)
- 12/2020
- 12/2022 (Elbe-Spree-Netz, 1. Stufe) und
- 12/2025 (Elbe-Spree-Netz, 2. Stufe)

gegliedert.

Neben der Weiterentwicklung des vorhandenen Angebots wird ein neues Produkt, die Regio-S-Bahn, eingeführt. Dabei handelt es sich um Linien, welche mindestens in einem 30-min-Takt verkehren, an allen Stationen halten und v.a. das unmittelbare Umland Berlins bedienen.

Vorort- und Regionalverkehr

BER-Eröffnung (Oktober 2020)

Flughafen-Express (FEX)

Grundsatz: Kein Pendelverkehr zwischen Berlin Zentrum und Flughafen Berlin Brandenburg (BER), sondern Einbeziehung des Flughafens in das reguläre Liniennetz des Regional- und Vorortverkehrs.

- FEX von Berlin Hauptbahnhof bis Berlin Südkreuz verlängern, mit Halt in Berlin Potsdamer Platz.

Dezember 2020

RE 1

- 60-min-Takt als echter RE Magdeburg – Eisenhüttenstadt, mit 7 Doppelstock("DoSto")-Wagen, 208 m Länge, 875 Plätze (statt 600 Pl.). Halt in Brandenburg, Werder, Potsdam, Berlin (alle), Erkner, Fürstenwalde, Frankfurt (Oder) (diese Bahnsteige sind 210 m lang).
- 60-min-Takt Vorortzug Brandenburg – Frankfurt (Oder) mit allen Halten, 5 DoSto-Wagen, 155 m, 600 Plätze..
- HVZ-Verstärkerzüge mit Halt in Götz und Groß Kreutz.

RE 5

- Ganztägig 60-min-Takt bis Elsterwerda
- Bedienung aller Zwischenstationen südlich von Südkreuz [1], also auch Neuhof, Klasdorf, Golßen, Drahnsdorf, Walddrehna, Rückersdorf, Hohenleipisch, im 60-min-Takt.
- Mit Einführung der IC-Linie (Rostock –) Berlin – Dresden dürfen keine Regionalzüge wegfallen.
- Die neue IC-Linie muss (wie auch die bisherige EC-Linie Hamburg – Berlin – Dresden – Prag) in den VBB-Tarif einbezogen werden; Systemhalte in Doberlug-Kirchhain und Elsterwerda.

RB 20

- Täglich 60 min-Takt, auch SaSo.
- Bedienung aller Zwischenstationen, auch Marquardt und Priort.

[1] Bahnhofsbezeichnungen "Berlin-" und "Potsdam-" werden ab hier i.d.R. weggelassen.

Dezember 2022

RE 1

- Einlösen des Options-Angebots, 6 weitere vierteilige Desiro HC [2] in Doppeltraktion mit 2 x 105 m und 800 Plätzen einzusetzen. Bestellung bis 12/2019 erforderlich. Die Option, bis 12/2025 nochmals 13 weitere vierteilige Desiro HC zu beschaffen, vorziehen auf 12/2022. Die Vierteiler sind generell den Sechsteilern vorzuziehen, weil sie spurtstärker sind, denn motorisiert sind nur die Endwagen.
- Mit diesen Garnituren ganztägig 60-min-Takt RE Magdeburg – Eisenhüttenstadt und 30-min-Takt Vorortzug Brandenburg – Frankfurt (Oder) mit allen Halten. Solange die Bahnsteige der Zwischenstationen im Rahmen von "i2030" nicht verlängert sind, werden die Türen an diesen Stationen nur in einem Zugteil geöffnet.

RE 2

- Stammzug 7 DoSto-Wagen, 208 m, 875 Plätze. Mit Halt in Königs Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, evtl. Vetschau. Diese Bahnsteige sind 210 m lang.
- Verstärkerzug ganztägig, 5 DoSto-Wagen. Zusätzliche Halte in Brand, Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz.
- Verstärkerzug RE 2 mit Verstärkerzug RE 7 verknüpfen, also durchbinden Bad Belzig – Cottbus (statt Bad Belzig – Wannsee und Charlottenburg – Cottbus).

RE 4

- Alle Halte zwischen Wustermark und Rathenow im 60-min-Takt bedienen, auch Buschow und Nennhausen.
- Ganztägig 60-min-Takt bis Jüterbog (statt Ludwigsfelde), mit allen Halten.

RE 7

- 60-min-Takt bis Dessau, mit Halt in Berlin (alle), Medienstadt Babelsberg, Rehbrücke, Michendorf, Belzig, dann alle.
- RE7-Verstärker bis Bad Belzig täglich ganztägig 60-min-Takt mit allen Halten, im etwa 30-min-Abstand zum Stammzug.
- RE7-Verstärker verknüpfen mit dem RE2-Verstärker, durchbinden Bad Belzig – Cottbus (statt Bad Belzig – Wannsee und Charlottenburg – Cottbus)

RB 37

- 30-min-Takt Wannsee – Beelitz Stadt (damit 3-mal bzw. 4-mal pro Stunde Bedienung der Stationen zwischen Wannsee und Michendorf).

Dezember 2025

RE 1

- 30-min-Takt als echter RE Magdeburg – Eisenhüttenstadt mit 2 Vierteilern Desiro HC, Halt in Brandenburg, Groß Kreutz, Werder, Potsdam, Berlin (alle), Erkner, Fangschleuse, Fürstenwalde, Frankfurt (Oder).

[2] Desiro HC (HC für High Capacity) ist ein elektrischer, ein- und doppelstöckiger, vier- bis sechsteiliger Triebwagenzug des Herstellers Siemens. Bis zu drei Einheiten können gemeinsam gesteuert werden.

- 30-min-Takt Vorortzug Wusterwitz – Frankfurt (Oder), mit allen Halten außer Groß Kreutz, Charlottenhof, Griebnitzsee und Fangschleuse. (Mit den abwechselnden Halten in Groß Kreutz und Götz sowie in Fangschleuse und Hangelsberg wird ein glatter 15-min-Takt zwischen Brandenburg, Berlin und Fürstenwalde erreicht.)
- Für die öfter haltenden Vorortzüge Wusterwitz – Frankfurt (Oder) im 30-min-Takt sollte die Bezeichnung Regio-S-Bahn (RS) eingeführt werden, um sie von den seltener haltenden RE zu unterscheiden.
- Prüfen, wieviel weitere vierteilige Desiro HC beschafft werden müssen.

RE 3

- 60-min-Takt RE3-Verstärker Pasewalk – Südkreuz – Ludwigsfelde (HVZ: → Jüterbog). Dieser bedient tendenziell die Unterwegshalte, der Stammzug RE 3 nur die mittleren Knotenpunkte. (Einzelheiten sind im Zusammenhang mit RB 24 und den herzustellenden Möglichkeiten zum Flügeln in Angermünde später zu klären.)

RE 4

- Südlich von Berlin ist ein Linientausch anzustreben: RE 4 zur Dresdener Bahn und RE 5 zur Anhalter Bahn. Dann bliebe der RE 4 auf den Außengleisen der Nord-Süd-Strecke und der RE 5 auf den Innengleisen; Gleiswechsel werden vermieden. Das gleiche gilt für die Verstärkerzüge beider Linien.
- 60-min-Takt RE 4 Rathenow – Südkreuz – Elsterwerda mit wenigen Halten und 60-min-Takt.
- RE4-Verstärker Wustermark – Südkreuz – Wünsdorf – Finsterwalde – Senftenberg mit allen Halten. Zusammen mit RE 4 und RB 21 fahren 3 Züge pro Stunde zwischen Wustermark und Spandau – Jungfernheide sowie ein vierter zwischen Elstal und Spandau.

RE 5

- 60-min-Takt RE5-Verstärker Neustrelitz – Südkreuz – Ludwigsfelde. Dieser bedient zwischen Neustrelitz und Löwenberg alle Unterwegshalte, der Stammzug RE 5 nur Gransee und Fürstenberg (optional auch Dannenwalde).
- Südlich von Berlin ist ein Linientausch anzustreben: RE 5 und RE5-Verstärker nach Ludwigsfelde – (HVZ) Jüterbog. Dann blieben RE 5 und RE5-Verstärker auf den Innengleisen der Nord-Süd-Strecke; Gleiswechsel werden vermieden.
- Zusammen mit RE 3 und RE3-Verstärker fahren 4 Züge pro Stunde zwischen Berlin Hauptbahnhof und Ludwigsfelde.

FEX

- Verlängerung jedes zweiten FEX von Berlin Hbf im 30-min-Takt über Spandau nach Nauen. Dafür entfällt die RB 14. Der 30-min-Takt Nauen – Hauptbahnhof und der 15-min-Takt Hauptbahnhof – BER rechtfertigen die Bezeichnung Regio-S-Bahn.
- Einen Linienast des FEX – jetzt als RS – von Flughafen BER im 60-min-Takt nach Cottbus (anstelle des geplanten RE 20).

RB 24 / RB 32

- RB 24 (Eberswalde – Ostkreuz – BER – Wünsdorf) und RB 32 (Oranienburg – Ostkreuz – BER – Ludwigsfelde) auf 30-min-Takt verdichten. Das ergibt für Hohenschönhausen – Ostkreuz – BER einen 15-min-Takt. Dieser rechtfertigt die Bezeichnung Regio-S-Bahn.

RB 21

- 60-min-Takt Griebnitzsee – Golm – Wustermark – Spandau – Gesundbrunnen – Lichtenberg mit allen Zwischenhalten. Die Weiterführung nach Lichtenberg bietet eine verkehrlich sinnvolle Direktverbindung und entlastet Gesundbrunnen von Wendevorgängen. Zusammen mit RB 22 Griebnitzsee – Golm – BER – Königs Wusterhausen wird ein 30-min-Takt Griebnitzsee – Golm hergestellt. (Verdichtung oder Flügeln erfordert Infrastrukturausbau.)

RB 23

- Werder – Golm – Wustermark – Spandau – Stadtbahn.

S-Bahn-Verkehr

Laut Nahverkehrsplan Berlin ("NVP"; Stand 25.02.2019) sind wegen des Fahrzeugmangels bis Ende 2020 Verbesserungen nur außerhalb der HVZ möglich. Während der Auslieferungszeit der BR 483/484 von Anfang 2021 bis Ende 2023 sind im NVP einige Zugverlängerungen, Linienverlängerungen und Taktverdichtungen vorgesehen. Da im gleichen Zeitraum aber auch die BR 485 und eventuell die BR 480 ausgemustert werden sollen, ist der Umsetzungszeitpunkt ungewiss. Der Weiterbetrieb der BR 480 mit nachgerüsteter ZBS [3] wird laut NVP geprüft. Diese Prüfung muss für Betriebsstabilisierung und notwendige Angebotsverbesserungen unbedingt zum positiven Ergebnis geführt werden.

S-Bahn-Viertelzüge – geplante und notwendige Bestandsentwicklung

(BR 484 umgerechnet in Viertelzüge)

	2019 bis 12/20	Bis 12/23 NVP	**Bis 12/23 Forderung**	12/24 NVP	**12/24 Forderung**	12/25 NVP	**12/25 Forderung**
Maßnahme laut NVP		Ausmusterung 480 u. 485, Beschaffung 483/484					
zusätzliche Maßnahmen			Weiterbetrieb 480 mit ZBS		Weiterbetrieb 480 mit ZBS; Weiterbau 483/484		Weiterbetrieb 480 mit ZBS; Weiterbau 483/484
480	70	0	70	0	70	0	70
481	500	500	500	500	500	500	500
485	80	0	0	0	0	0	0
483/484		191	191	191	300	191	400
Summe	**650**	**691**	**761**	**691**	**870**	**691**	**970**

12/2023 soll laut NVP die Beschaffung der BR 483/484 beendet werden und eine Pause in der Neubeschaffung von Fahrzeugen bis zu einer noch zu entwickelnden und zu erprobenden Baureihe für die Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn eingelegt werden. Angesichts des Fahrzeugmangels ist das nicht zu verantworten. Stattdessen muss mit dem Herstellerkonsortium verhandelt werden, dass die Produktion mit maximal möglicher Stückzahl – hier sind

[3] ZBS = Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin

100 pro Jahr angesetzt – weitergeführt wird. Bevor die BR 480 und später 481 tatsächlich ausgemustert werden müssen, sind die Neufahrzeuge zur Verbesserung des Angebots einzusetzen.

Nachstehende Verbesserungen des S-Bahn-Angebots sind notwendig und ohne Infrastrukturerweiterungen möglich. (Vorausgesetzt wird, dass S 45, HVZ-Verstärker S 1 und HVZ-Verstärker S 5 dauerhaft stabil im 20-min-Takt verkehren.)

Dezember 2019

Fahrplanänderung ohne Mehrleistung

Beschleunigung der S 45, S 46, S 47, S 75 und S 9 durch Wegfall der 3-minütigen Wartezeiten in Köllnische Heide, Treptower Park und Springpfuhl.

Außerhalb der HVZ

S 3 Ost Ganztägig 10-min-Takt bis Erkner (statt Friedrichshagen), auch im Winter.

S 41/42 MoFr 5-min-Takt ganztags, SaSo 5-min-Takt in Spitzenzeiten.

S 8 ganztägig 20-min-Takt bis Wildau (statt Grünau bzw. Zeuthen).

Ab Mitte 2022

Weitere Aufstockungen betreffen auch die HVZ und können deshalb erst mit schrittweise wachsendem Fahrzeugbestand ab etwa Mitte 2022 umgesetzt und bis Ende 2024 abgeschlossen werden (geordnet nach Dringlichkeit):

S 75	20-min-Takt Wartenberg ↔ Westkreuz (statt Wartenberg ↔ Ostbahnhof)
S 3	10-min-Takt Erkner ↔ Westkreuz (statt Erkner ↔ Ostbahnhof)
S 9	10-min-Takt über die Verbindungskurve Warschauer Straße – Treptower Park nach Ostbahnhof. Dort bahnsteiggleiches Umsteigen mit sofortigem Anschluss an die zweite S3-Zuggruppe.
S 1 Nord	10-min-Takt bis Oranienburg in der HVZ. (Bei 4 min Fahrzeit Frohnau ↔ Hohen Neuendorf sollte das in den zwei bis drei Spitzenstunden möglich sein.)
S 1 Süd	Zweite HVZ-Verstärkerlinie Zehlendorf ↔ Gesundbrunnen (damit 5-min-Takt)
S 5 Ost	Zweite HVZ-Verstärkerlinie Mahlsdorf ↔ Warschauer Straße (damit 5-min-Takt)
S 41/42	5-min-Takt ganztags, auch SaSo
S 85	Grünau – Ostkreuz – Buch (statt Pankow), mit kurzem Anschluss an eine S9-Zuggruppe.

Abschnitt 2: Infrastrukturausbau für weitere Angebotsverbesserungen für den Regionalverkehr und – wo ausdrücklich erwähnt – für die S-Bahn

Verkehrspolitische Ziele im Berlin-Brandenburger Verkehrsraum sind neben den kurzfristigen Angebotsverbesserungen, den "Modal Split" zugunsten der Schiene massiv zu verändern und die Verkehrsleistungen von Regional- und S-Bahn innerhalb von 15 Jahren zu verdoppeln. Hierfür sind eine Vielzahl von kleineren Baumaßnahmen, aber auch einige größere Vorhaben (die meist immer noch Nachholbedarf aus Kriegs- und Teilungsfolgeschäden darstellen), notwendig. Im Folgenden werden Maßnahmenbündel in drei Stufen (Fertigstellungen bis 2025, 2030 und 2035) vorgestellt. Da im Konzept "i2030" nach rd. zweijähriger Arbeit noch keine Ergebnisse vorliegen, sind Maßnahmen der sog. i2030-Korridore enthalten.

Infrastrukturmaßnahmen, Fertigstellungen bis 2025

Planung und Bau

Mit der Planung dieser Maßnahmen muss sofort begonnen werden.

Maßnahme für Regionalverkehr	**Ziel**
Stadtbahn: Weichenverbindungen Hauptbahnhof und Friedrichstraße ⇒ Linksfahrmöglichkeit	Ermöglichen flexible Betriebsabwicklung bei Störungen und Bauarbeiten.
Andere Strecken des Regional- und Fernverkehrs (im Uhrzeigersinn):	
Wiederaufbau Verbindungskurve Velten ↔ östlicher BAR	Führung des Prignitz-Expresses (statt über westl. BAR und Spandau) über Karower Kreuz nach Gesundbrunnen
Bf Löwenberg, Beifahranlagen (⇒ i.w. Zugdeckungssignale)	Ermöglicht geflügelte Direktverbindungen von Rheinsberg und Templin nach Berlin mit rationeller Nutzung der Fahrplantrassen
Bf Angermünde, Beifahranlagen (Zugdeckungssignale)	Geflügelte Direktverbindungen von Stralsund, Szczecin und Schwedt nach Berlin im dichteren Takt mit rationeller Nutzung der Fahrplantrassen
2. Bahnsteig in Blumberg (Wriezener Bahn)	Ermöglicht 30-min-Takt Berlin ↔ Werneuchen
2. Gleis Mahlsdorf – Hoppegarten und 2. Bahnsteiggleis (Ausweichgleis) in Müncheberg, Berücksichtigung der künftigen Geschwindigkeitserhöhung und Elektrifizierung	30-min-Takt nach Müncheberg; später Ertüchtigung der Ostbahn für 120 km/h (zurzeit nur 100 km/h).
Bf Fürstenwalde, Beifahranlagen (Zugdeckungssignal)	RE 1, Richtung Berlin, um zweiten Zugteil verstärken. Prüfung einer geflügelten Direktverbindung von Bad Saarow nach Berlin mit rationeller Nutzung der Fahrplantrassen durch Zweisystemzüge Oberleitung/Akku

Fertigstellung Dresdener Bahn, Berliner Abschnitt (Südkreuz – Blankenfelde) [4]	FEX 15‘-Takt + drei R-Zugpaare Dresdener Bahn (s. Liniennetz ab 2025)
Zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus mit V=160km/h [5]	Taktverdichtung Görlitzer Bahn bis Cottbus, 30‘-Takt Schnellverkehr + 60‘-Bedienung von Zwischenstationen: RE2, RE2/7-Verstärker und RE7 bis Cottbus sowie Verlängerung FEX/RS BER – Senftenberg, 30'-Takt Schnellläufer und 30'-Takt-Ergänzung, z.T. mit wechselnden Halten.
Bf Potsdam Park Sanssouci, Beifahranlagen (Zugdeckungssignale)	Geflügelte Direktverbindung von Golm nach Berlin mit rationeller Nutzung der Fahrplantrassen. (Weiterführung bis Spandau, Wustermark, Oranienburg s. Liniennetz 2030)
Reaktivierung des R-Bahnhofes Zehlendorf, partiell 2. Gleis westlich Zehlendorf sowie Autozugbahnsteig Wannsee für Regionalverkehr	Verlängerung von in Wannsee endenden R-Zügen im 30‘-Takt über das bestehende Gütergleis nach Zehlendorf.
Bahnsteigverlängerungen im Betrachtungsgebiet auf mindestens 210 m, wo erforderlich	Einsatz von 2 x 4-Wagen-Zügen; auch in Schöneweide, wo aktuell auf 140 m gekürzt werden soll.

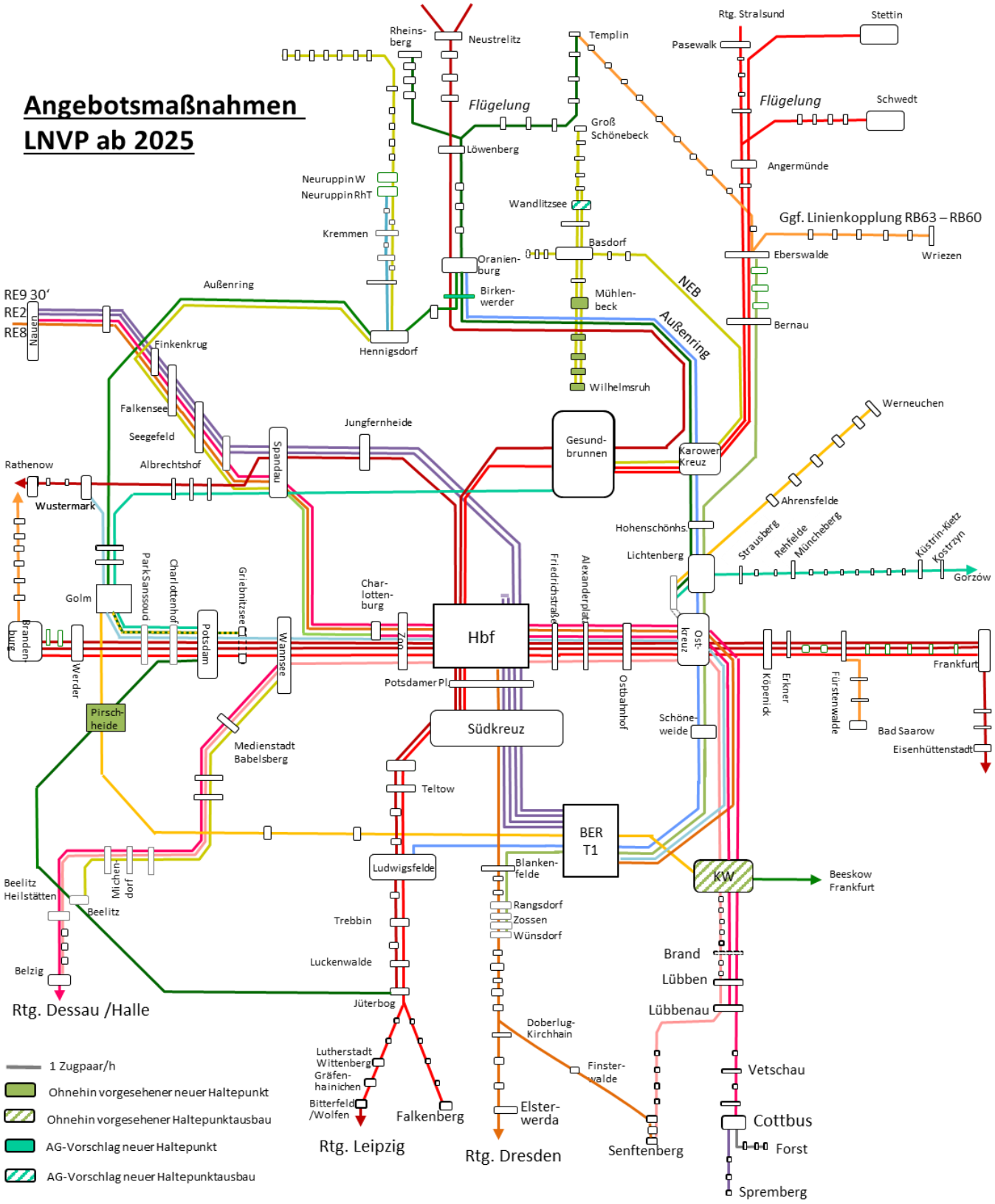
S-Bahn	
S-Bahn-Verlängerung Hennigsdorf – Velten	20‘-Takt bis Velten

Regionalverkehr und S-Bahn
Spätestens 2025 Beginn aller Planungen der Infrastrukturmaßnahmen, die (weiter unten) unter "Bau bis 2030 " aufgelistet sind

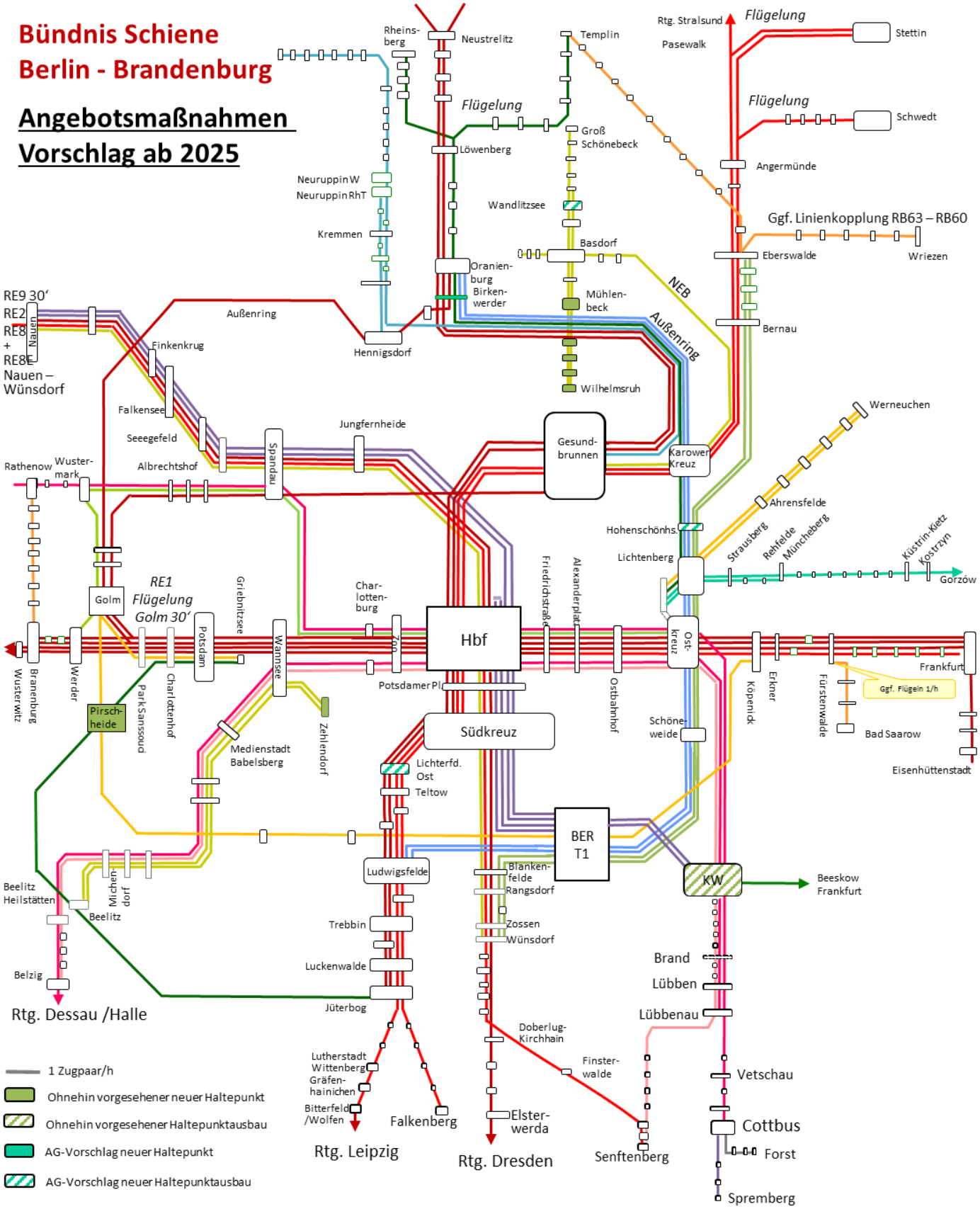
[4] Bereits im Bau; finanziert aus Bundesverkehrswegeplan.

[5] Planung wurde bereits vom Land Brandenburg veranlasst.

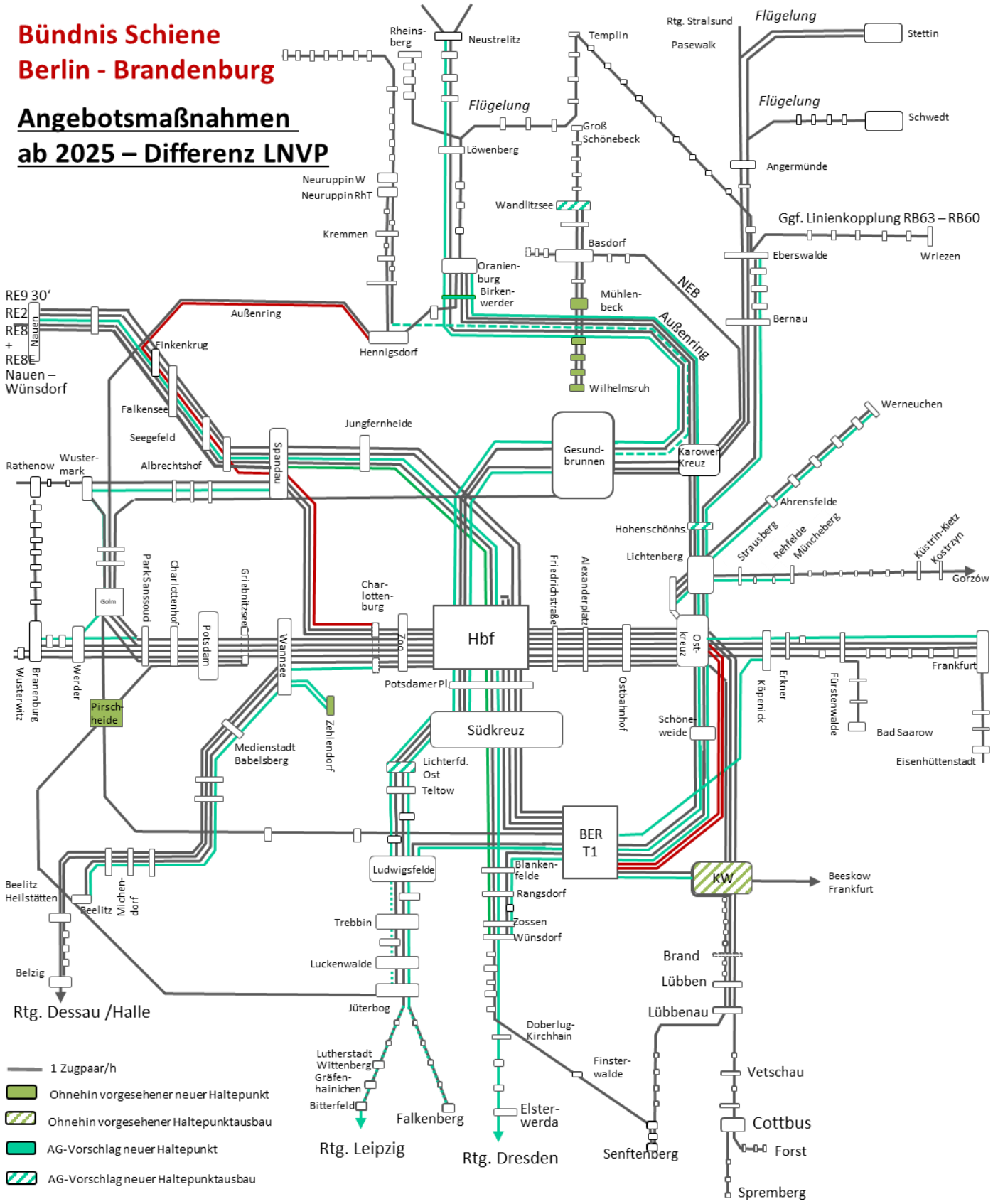
Linienkonzept des LNVP Brandenburg 2025



Linienkonzept Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg 2025



Linienkonzept 2025 – Differenzdarstellung zum LNVP 2025



Linienkonzept 2025 – Leistungsberechnung

Ausgehend von den heute für R- und S-Bahn bestellten Zugkilometern (36,4 Mio Zug-km/Jahr), der erfolgten Vergabe des Netzes Elbe-Spree (2022/2025: insges. + 5 Mio. Zug-km/Jahr) und unter Berücksichtigung der gemäß Landesnahverkehrsplan (LNVP) beschlossenen Bestellungen werden für das hier vorgestellte Konzept zusätzliche Zug-km/Jahr benötigt, die im Folgenden für die verschiedenen Zeitstufen berechnet werden.

Zunahme der Verkehrsleistung 2025 zum LNVP 2022/25

Bahnstrecke / Verkehrskorridor	*Zusätzliche Angebote*	*km Streckenlänge*	*km Streckenlänge Berlin*	*km Streckenlänge Brandenbg*	*Züge/h /Rtg.*	*Zusätzliche Verkehrsleistung [Zugkm]*	*Zusätzliche Verkehrsleistung [Zugkm] Berlin*	*Zusätzliche Verkehrsleistung [Zugkm] Brandenburg*
Kremmener Bahn	1 R-Zug/h und Richtung: Hennigsdf. – Velten	- 6,00	-	- 6,00	1,00	- 70.080,00	-	- 70.080,00
Kremmener Bahn, Hennigsdf-Charlbg.	-1 R-Zug/h u. Rtg, Hennigsdf. – Spandau - Charlottenburg	- 39,30	- 14,30	- 25,00	1,00	- 459.024,00	- 167.024,00	- 292.000,00
Kremm. B, Westl. BAR – Gesundbr.	1 R-Zug/h u. Rtg, Velten-Gesundbr.	31,80	13,60	18,20	1,00	371.424,00	158.848,00	212.576,00
Nordbahn, Neustrelitz – Oranienburg	1 R-Zug/h u. Rtg, Oranienbg. - Neustrelitz	71,00	-	71,00	1,00	829.280,00	-	829.280,00
Westl. BAR, Oranienbg.-Gesundbr.	1 R-Zug/h u. Rtg, Oranienbg. - Gesundbrunnen	32,80	13,60	19,20	1,00	383.104,00	158.848,00	224.256,00
Heidekrautbahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Karow - Gesundbrunnen	9,50	9,50	-	1,00	110.960,00	110.960,00	-
Magdeburger Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Brandenburg - Werder	25,25	-	25,25	1,00	294.920,00	-	294.920,00
Magdeburger Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Werder - Sanssouci	4,70	-	4,70	1,00	54.896,00	-	54.896,00
Wetzlarer Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Beelitz - Wannsee	26,75	4,10	22,65	1,00	312.440,00	47.888,00	264.552,00
Stadtbahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Wannsee - Charlottenburg	12,80	12,80	-	1,00	149.504,00	149.504,00	-
Stammbahn (von Wetzl. B kommend)	2 R-Züge/h u. Rtg, Wannsee – Zehlendf.	6,70	6,70	-	2,00	156.512,00	156.512,00	-
Hamburger Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Nauen - Hbf	35,40	17,60	17,80	1,00	413.472,00	205.568,00	207.904,00
Lehrter Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Wustermark - Spandau	17,70	5,10	12,60	1,00	206.736,00	59.568,00	147.168,00
östlicher BAR	1 R-Zug/h u. Rtg, Oranienburg - Ludwigsfelde	86,00	38,60	47,40	1,00	1.004.480,00	450.848,00	553.632,00
östlicher BAR	1 R-Zug/h u. Rtg, Eberswd. - Wünsdorf	102,60	38,80	63,80	1,00	1.198.368,00	453.184,00	745.184,00
östlicher BAR	1 R-Zug/h u. Rtg, BER - Köpenick	18,30	12,20	6,10	1,00	213.744,00	142.496,00	71.248,00
Nord-Süd-Tunnel	2 R-Züge/h u. Rtg, Gesundbrunnen - Hbf	4,15	4,15	-	2,00	96.944,00	96.944,00	-
Dresdener Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Hbf -Wünsdorf	41,40	17,25	24,15	1,00	483.552,00	201.480,00	282.072,00
Dresdener Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Wünsdf – Doberlug-Kirchhain	63,70	-	63,70	1,00	744.016,00	-	744.016,00
Anhalter Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Hbf - Jüterbog	65,20	14,80	50,40	1,00	761.536,00	172.864,00	588.672,00
Anhalter Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Hbf. - Ludwigfd.	26,80	14,80	12,00	1,00	313.024,00	172.864,00	140.160,00
Frankfurter Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Ostkreuz - Frankfurt	78,30	21,00	57,30	1,00	914.544,00	245.280,00	669.264,00
Görlitzer Bahn	-2 R-Züge/h u. Rtg, BER - Ostkreuz	- 23,20	- 16,75	- 6,45	2,00	- 541.952,00	- 391.280,00	- 150.672,00
Wriezener Bahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Lichtenbg.- Werneuchen	24,10	12,00	12,10	1,00	281.488,00	140.160,00	141.328,00
Ostbahn	1 R-Zug/h u. Rtg, Ostkreuz - Müncheberg	43,40	11,75	31,65	1,00	506.912,00	137.240,00	369.672,00
Magdebg. Bahn – Westl. BAR	1 R-Zug/h u. Rtg, Werder - Golm	4,40	-	4,40	1,00	51.392,00	-	51.392,00
					Summe:	**8.782.192,00**	**2.702.752,00**	**6.079.440,00**

Infrastrukturmaßnahmen bis 2030

Bau

Mit der Planung dieser (bis 2030 fertigzustellenden) Maßnahmen muss spätestens 2025 begonnen werden.

Maßnahme	Ziel
Stadtbahn und Nord-Süd-Korridor:	
S 21, zweiter und dritter Bauabschnitt (Hauptbahnhof – Potsdamer Platz – Gleisdreieck – Yorckstraße (S 1 und S 2))	Innerstädtischer Bypass für 5'-Takt auf den Außenästen von S 1, S 2 und S 25, Umsteigebahnhof Gleisdreieck (U 1, U 2, U 3, U 7)
Nord-Süd-Regional- und Fernverkehr: Zusätzliche niveaufreie Verbindungsgleise südlich von Südkreuz (Prellerweg) zwischen den außen liegenden Nord-Süd-Gleisen und der Anhalter Bahn.	Ermöglicht voneinander unabhängige, gleichzeitige Gleiswechsel von den innenliegenden Nord-Süd-Gleisen auf die Dresdner Bahn und von den außenliegenden Nord-Süd-Gleisen auf die Anhalter Bahn, Kapazitätserhöhung und Durchbindung des Fernverkehrs Hamburg – München.
Verlängerung Gleis Ostkreuz von Modersohnbrücke bis westlich S+U Warschauer Straße und zwei barrierefreie R-Bahnsteige am S+U Warschauer Straße	Verlängerung der RB12, RB25 und RB26 bis Warschauer Straße und Schaffung eines Umsteigepunktes zu U1, U3 sowie Straßenbahnlinien M10 (zukünftig Hermannplatz) und M13
Andere Strecken des S-Bahn- und Regionalverkehrs (im Uhrzeigersinn):	
Zweite S-Bahn-Gleise Oranienburg – Lehnitz und Hohen Neuendorf – Frohnau	Ständiger stabiler 10-min-Takt der S 1 bis Oranienburg
Wiederaufbau der Nordbahn (Birkenwerder – Gesundbrunnen), teilweise zweigleisig, neue R-Bahnhöfe Birkenwerder, Wittenau und Wollankstraße	Erhebl. Beschleunigung R-und Fernverkehr (Berlin – Neustrelitz – Ostsee) und 30'-Takt RE 5, erhebl. Entlastung des nördl. BAR und der Stettiner Bahn zur Aufnahme von Güterverkehr; Umsteigen zur U-Bahn und Straßenbahn
Niveaufreie Einmündung der Heidekrautbahn in die Nordbahn	Behinderungsfreies Fahren des 15'-Takts der Heidekrautbahn- und der Nordbahn-Züge
Weitgehend zweigleisiger Ausbau der Heidekrautbahn mit niveaufreier Umsteigestation Quickborner Str. zur künftigen Straßenbahn	15'-Takt Heidekrautbahn-Stammstrecke; Beibehaltung Zugverkehr Karow – Wensickendorf – Schmachtenhagen (optional Liebenwalde)
2. S-Bahn-Gleis Buch – Bernau	Ständiger stabiler 10-min-Takt S 2 bis Bernau
2. S-Bahn-Gleis Hoppegarten – Strausberg	Ständiger stabiler 10-min-Takt S 5 bis Strausberg
Ostbahn: Durchgehend 2. Gleis Berlin – Trebnitz	Taktverdichtung bis Kostrzyn, mehr Güterverk.

Maßnahme	Ziel
Karower Kreuz: Niveaufreie Verbindungskurve Stettiner Bahn – südöstl. BAR. Kehranlage für RV nordwestlich Karower Kreuz. Niveaufreie Einmündung Wriezener Bahn in östl. BAR.	Betriebsstabilität bei Taktverdichtung durch Linienüberlagerung Karower Kreuz – Kreuz Wuhlheide – Grünauer Kreuz unter Berücksichtigung des Güterverkehrs sowie zukünftigen RS-Verkehr zwischen Karower Kreuz und Grünau
Östl. BAR: Neubau Kreuz Wuhlheide einschl. planfreie Verbindungskurven BAR (Süd) – Karlshorst und zweites Gleis Verbindungskurve Köpenick – BAR (Süd), sowie planfreien, zweigleisigen Abzweigen nordöstl. u. südöstl. BAR – Frankfurter Bahn Richtungen Karlshorst und Köpenick. (Teil der (Wechselstrom-)Nahverkehrstangente)	Erhöhung der Betriebsstabilität des neuen Kreuzes Wuhlheide bei erheblicher Taktverdichtung (15‘-Takt Stadtbahn – BAR – KW und 30‘-Takt R-Bf Köpenick (neu) – BER) unter Berücksichtigung des zunehmenden Güterverkehrs auf dem BAR und der Relation Frankfurter Bahn – BAR.
Viergleisiger BAR-Ausbau Kreuz Wuhlheide – Grünauer Kreuz einschl. Umsteigestationen zu den kreuzenden S-Bahn- und Straßenbahnstrecken.	Kapazitätserhöhung auf dem östl. BAR zwischen neuem Kreuz Wuhlheide und Grünauer Kreuz zur Erhöhung der Betriebsstabilität bei erheblicher Taktverdichtung (15‘-Takt Stadtbahn – BAR – KW, 30‘-Takt KW – BAR – Karow und 30‘-Takt R-Bf Köpenick (neu) – BER unter Berücksichtigung des zunehmenden Güterverkehrs
Niveaufreie Einmündung der Verbindungskurve BAR – Karlshorst in die Frankfurter Bahn	Ermöglichung eines 15‘-Taktes auf der Frankfurter Bahn und eines 15‘-Taktes auf der Relation Stadtbahn – BAR – KW
2. Verbindungsgleis Grünau – BER (niveaufrei)	Stabiler 15‘-Takt auf der verschränkten Osttangente Hohenschönhausen – Ostkreuz – BER (durch Überlagerung der 30‘-Takte RB 24 und RB 32); Anbindung des Flughafens an die östlichen Stadtteile und das nördliche Umland, Erhöhung der Attraktivität und Kapazität im Schienenverkehr vom/zum Flughafen.
2. Verbindungsgleis KW – BER (niveaufrei)	Taktverdichtung BER ↔ KW
2. S-Bahn-Gleis Zeuthen – Königs Wusterhausen	Ständiger stabiler 10-min-Takt S 46 bis Königs Wusterhausen
Umbau Königs Wusterhausen einschl. zweigleisiges Überwerfungsbauwerk der S-Bahn über die Fernbahngleise nördlich des Nottekanals.	Unabhängige Führung des S-Bahn-Verkehrs, Verdichtung der S-Bahn auf 10‘-Takt, Erhöhung von Kapazität und Betriebsstabilität im Regionalbahnbereich für 15‘-Takt KW – BER und 15‘-Takt Görlitzer Bahn.
S-Bahn-Verlängerung Blankenfelde – Rangsdorf	20-min-Takt S 2 bis Rangsdorf
Regionalbahnhof Buckower Chaussee und S-Bahnhof Kamenzer Damm	Direktverbindung der südlichen Ortsteile zum BER, Umsteigeknoten zum Bus und zur künftigen Straßenbahn-Südtangente; S-Bahn-Anbindung Lankwitz und Mariendorf.

Maßnahme	Ziel
Mahlower Kreuz: Zweite niveaufreie Verbindungskurve Blankenfelde – BAR – Großbeeren für GV; Regionalbahnsteige am BAR; Zweites S-Bahn-Gleis Lichtenrade – Blankenfelde mit Bahnsteig am Mahlower Kreuz	Erhöhung der Betriebsstabilität und 10-min-Takt S 2 bis Blankenfelde, Ortserschließung und Verbindung nach Potsdam; Entwicklung zum Umsteigepunkt Dresdener Bahn – BAR.
Viergleisigkeit Regionalbahnhof Lichterfelde Ost (Bereits vorbereitet)	Überholmöglichkeit des Fernverkehrs und zusätzliche R-Halte
Zweigleisige S-Bahn-Verlängerung Teltow Stadt – Stahnsdorf	S 25 im 10‘-Takt; Ortserschließung
Durchgängige S-Bahn-Zweigleisigkeit Wannsee – Griebnitzsee – Babelsberg – Potsdam	Betriebsstabilität und Beschleunigung S 7 und ggf. Verdichtung auf 5/5/10‘ bzw. 5‘-Takt durch Verlängerung S 1 bis Potsdam (Voraussetzung: 5‘-Takt Potsdamer Platz – Zehlendorf)
Kreuz Werder: 2. Verbindungsgleis Golm – Potsdam Park Sanssouci (niveaufrei)	Stabiler 15-min-Takt Golm – Potsdam – Griebnitzsee, Einrichtung eines im 15‘-Takt verkehrenden Universitätsshuttles Griebnitzsee – Potsdam – Sanssouci – Golm
Potsdam Park Sanssouci, zwei weitere Bahnsteigkanten	Notwendiger Puffer für Mehrverkehr
Abzweig Griebnitzsee Ost: Niveaufreie Ausfädelung Wetzlarer Bahn/Magdeburger Bahn	Stabiler 15‘-Takt RE 1 und 15‘-Takt der Wetzlarer Bahn Wannsee – Michendorf (30‘-Takt Dessau/Bad Belzig und 30‘-Takt Beelitz Stadt)
Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Berlin-Potsdamer Stammbahn bis Potsdamer Platz einschließlich R-Bahnsteigen in Steglitz und Schöneberg	Durchgehende Verbindung zwischen Potsdamer Platz und Griebnitzsee, Durchbindung von Zügen vom Nord-Süd-Tunnel über die Stammbahn bis Zehlendorf im 15‘-Takt und weiter nach Potsdam und ins Umland
Durchgehender viergleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Lehrter Bahn / HGV- Strecke Elstal – Wustermark – Rathenow und weiter (Bestandteil BVWP und Deutschlandtakt)	Trennung Fernverkehr / Regional- und Güterverkehr, 30-min-Takt bis Rathenow, Güterverkehr mit elektrischer Traktion
Kreuz Wustermark: zweigleisiger Ausbau Verbindungskurven Priort – Elstal (Bahnsteig) und Priort – Wustermark unter Berücks. weiterer Bahnsteige in Wustermark und der Reaktivierung Wustermark – Ketzin für Personenverkehr	Behinderungsfreies Fahren des verdichteten Regional- und Güterverkehrs
Überwerfungsbauwerk am Westkopf Spandau zur Verbindung der Hamburger Bahn mit den außenliegenden Gleisen	Behinderungsfreies Fahren von der Hamburger Bahn zur Nord-Süd-Strecke und von der Lehrter HGV-Strecke zur Stadtbahn

Maßnahme	Ziel
Viergleisiger Ausbau Nauen – Falkensee; Zusammenlegung der Regionalbahnhöfe Albrechtshof und Seegefeld; ggf. drittes Überholgleis zwischen Falkensee und (neuem) Bf Seegefeld	Glatter 15‘-Takt auf der Hamburger Bahn zwischen Nauen, Spandau und Nord-Süd-Strecke zusätzlich zum im 60‘-Takt verkehrenden RE. ⇒Kapazitätserhöhung neben zunehmendem FV.
Siemensbahn mit Verlängerung von Gartenfeld nach Hakenfelde	Schnelle direkte S-Bahn-Verbindung der Wasserstadt Spandau mit der Innenstadt
Zweites S-Bahn-Gleis Schönholz – Tegel und S-Bahn-Verlängerung Hennigsdorf – Velten	10‘-Takt auf der S 25 bis Hennigsdorf, 20‘-Takt bis Velten.

Planung und Bau

Maßnahme	Ziel
5. und 6. Bahnsteigkante Bf Spandau sowie Zweigleisigkeit Staaken – Spandau	Deutschlandtaktkompatible Verdichtung Elstal – Spandau auf 15‘-Takt, 30‘-Takt Potsdam – Golm – Spandau –Westkreuz / Gesundbrunnen
Regionalbahnhof Westkreuz (Berl. Innenring)	Umsteigemöglichkeit zu 7 S-Bahn-Linien.

Regionalverkehr und S-Bahn
Planung aller Infrastrukturmaßnahmen, die (weiter unten) unter "**Bau bis 2035**" aufgelistet sind.

Infrastrukturmaßnahmen 2030 – Infrastrukturkosten einschließlich Planung

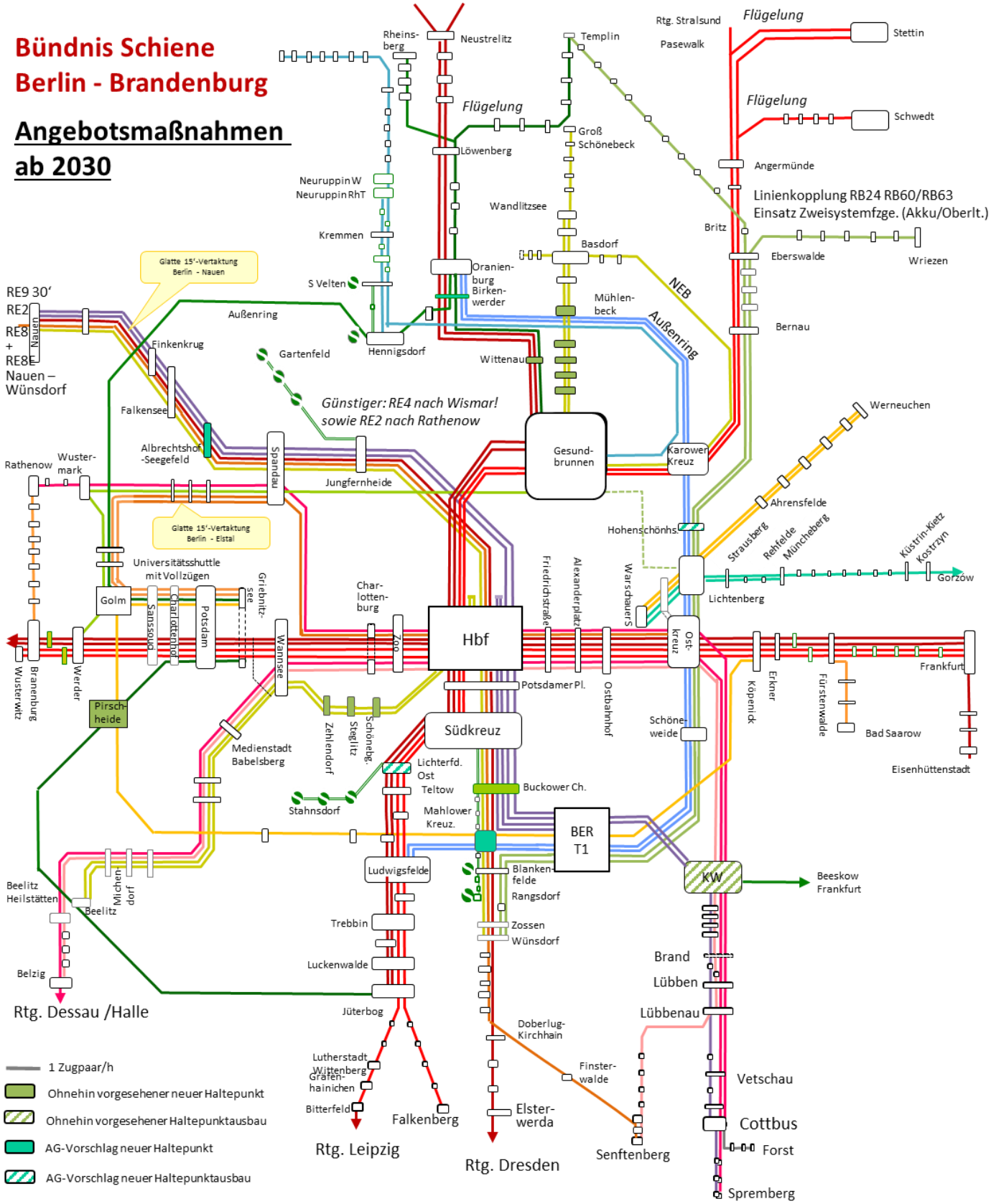
Korridor	Maßnahme bis 2030	Baukosten [Mio €]	Planungsfaktor	Planungskosten [Mio €]	Kosten incl. Planung [Mio €]	Berlin/ Brandenbg./ beide
S-Bahn Kremmener Bahn	S-Bahn Hennigsdorf – Velten, 20'	52,0	1,25	13,0	65,1	BB
S-Bahn Kremmener Bahn	Inselbahnsteig Velten	3,9	1,25	1,0	4,8	BB
Kremmener Bahn: R-Trasse	Verbindungskurve BAR Nord-Ost	5,4	1,25	1,3	6,7	BB
Nordbahn	R-Gleistrasse mit Überwerfung südl. Hohen-Ndf.	219,9	1,30	66,0	285,9	BB, B
Nordbahn	Inselbahnsteig Wittenau	18,5	1,30	5,6	24,1	B
Nordbahn	Inselbahnsteig Birkenwerder	15,3	1,25	3,8	19,1	BB

Korridor	Maßnahme bis 2030	Baukosten [Mio €]	Planungsfaktor	Planungsk. [Mio €]	Bau u Planung [Mio €]	Berlin/Brandenburg/ beide
Heidekrautbahn	Gleistrasse Stammstrecke für 15'-Takt	152,3	1,30	45,7	197,9	BBB
Heidekrautbahn	8 x Seitenbahnsteig	19,3	1,30	5,8	25,1	BBB
Heidekrautbahn	Bf Rosenthal incl. Rampen, EÜ's, Seitenbstge	19,4	1,30	5,8	25,3	B
Wetzlarer Bahn	Planfreie Verbindung Wetzlarer – Magdbg. B.	23,1	1,25	5,8	28,8	BB
Wetzlarer Bahn	Zweiter Inselbahnsteig Wannsee	1,7	1,20	0,3	2,1	B
S-Bahn Wannsee – Potsdam	Zweites Gleis Wannsee – Babelsberg	26,3	1,30	7,9	34,2	BBB
30'-Takt Wannsee – Zehlendf.	R- und Gütergleis, partielle Zweigleisigkeit	13,6	1,25	3,4	17,0	B
Stammbahn Zehlendorf – Steglitz	Zweigleisigkeit und Elektrifizierung	13,7	1,20	2,7	16,4	B
Stammbahn Steglitz – Potsdamer Platz	Zweigleisigkeit und Elektrifizierung	141,8	1,25	35,4	177,2	B
Stammbahn Steglitz – Potsdamer Platz	Inselbahnsteig Steglitz	17,3	1,30	5,2	22,5	B
Stammbahn Steglitz – Potsdamer Platz	Inselbahnsteig Schöneberg	15,5	1,25	3,9	19,4	B
Hamburger Bahn	Korridor Hamburger Bahn 4-gleisig	114,2	1,25	28,5	142,7	BB
Hamburger Bahn	Überwerfungsbauwerk zur Lehrter Bahn	39,9	1,25	10,0	49,9	B
Hamburger Bahn	Optional 3. Gleis Seegefeld – Falkensee	11,4	1,25	2,9	14,3	BB
Hamburger Bahn	S-Bahn-Ausbau bis Seegefeld	217,2	1,30	65,1	282,3	BBB
Lehrter Bahn	Viergl. Ausbau Wustermark – Abzweig Ketzin	23,9	1,20	4,8	28,7	BB
Lehrter Bahn	Kreuz Wustermark (s. Beschreibung)	27,0	1,20	5,4	32,4	BB
Lehrter Bahn	5. Bahnsteigkante Spandau	11,9	1,25	3,0	14,8	B
Lehrter Bahn	Spandau – Staaken, zweites Gleis	11,3	1,25	2,8	14,1	B

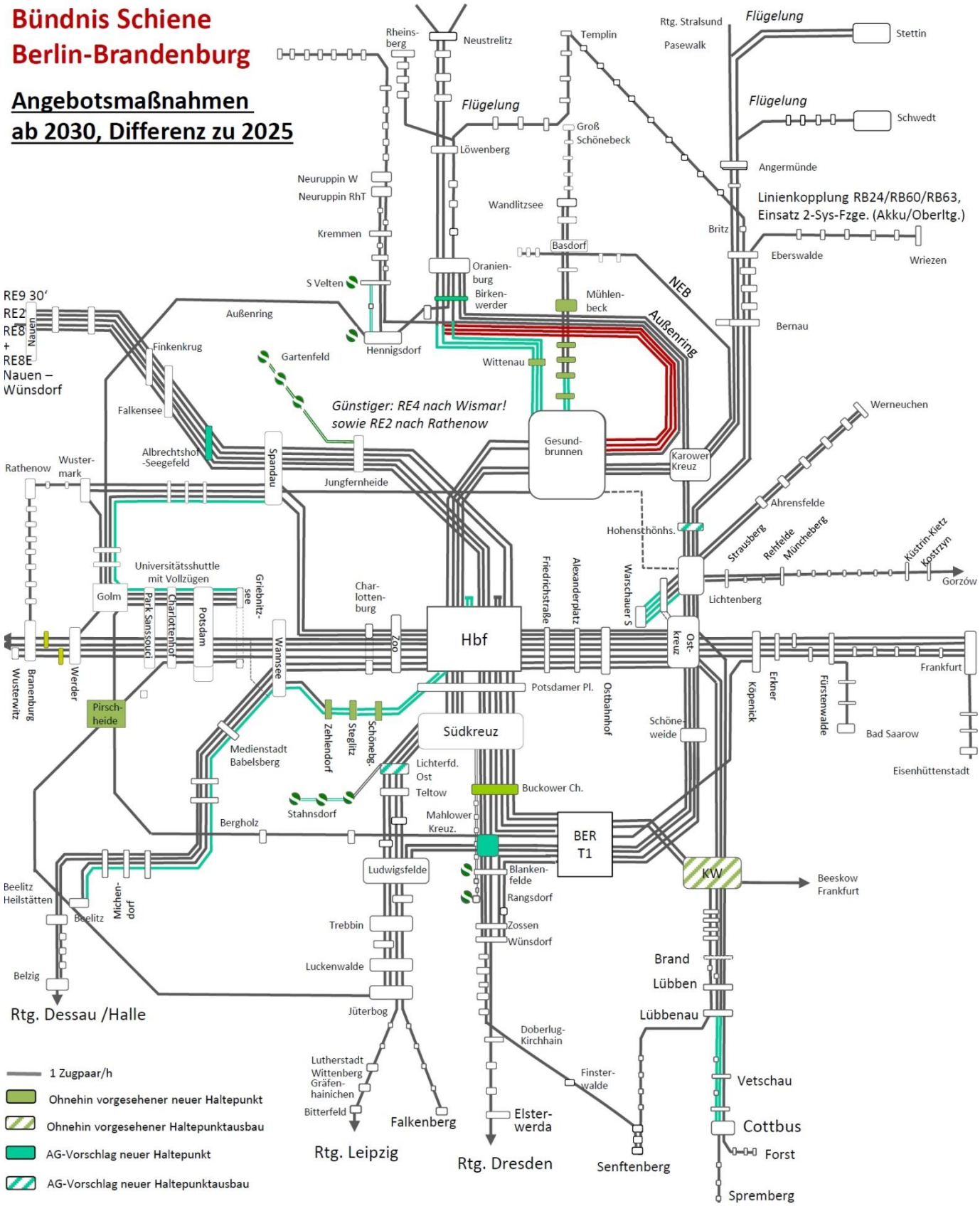
Korridor	Maßnahme bis 2030	Baukosten [Mio €]	Planungsfaktor	Planungsk. [Mio €]	Bau u Planung [Mio €]	Berlin/Brandenburg/ beide
Östl. BAR	Viergl. Ausbau Kreuz Wuhlheide – Grünauer Kr.	87,7	1,30	26,3	114,0	B
Östl. BAR, 4 Seitenbstge	Verknüpfung OPNV	15,9	1,30	4,8	20,7	B
Östl. BAR, Kreuz Wuhlhde	Umbau s. Beschreibung	55,9	1,25	14,0	69,9	B
Frankfurter Bahn/BAR, Kreuz Wuhlhde	Verbindungsgleis Karlshorst/ südöstl. BAR niveaufrei	46,8	1,25	11,7	58,4	B
Görlitzer Bahn	Niveaufreie Verbindung BER – Grünau	37,8	1,20	7,6	45,4	BB
Görlitzer Bahn	Niveaufreie Verbindung BER – Eichwalde	37,8	1,20	7,6	45,4	BB
Umbau Bahnhof Königs Wu.	Überwerf.bw. für S-Bahn nördl. Königs Wusterh.	49,0	1,25	12,3	61,3	BB
Umbau Bahnhof Königs Wu.	Gleistrassen R- und S-Bahn	40,0	1,25	10,0	50,0	BB
Umbau Bahnhof Königs Wu.	Inselbahnsteig 1 S-Bahn	7,3	1,25	1,8	9,2	BB
Umbau Bahnhof Königs Wu.	Inselbahnsteig 2 R-Bahn	7,3	1,25	1,8	9,2	BB
Umbau Bahnhof Königs Wu.	Kehranlage Süd R-Bahn	1,8	1,25	0,5	2,3	BB
Umbau Bahnhof Königs Wu.	optional Kehranlage Nord R-Bahn	1,8	1,25	0,5	2,3	BB
Nord-Süd-Trasse	Übwb Prellerweg, siehe Beschreibung	41,0	1,30	12,3	53,3	B
Wriezener Bahn	Gleistrassen f. niveaufreie Einmündung in östl. BAR	4,7	1,25	1,2	5,9	BB
Wriezener Bahn	Seitenbahnsteig Blumberg	2,4	1,25	0,6	3,0	BB
R-Halt Warschauer Straße	Gleistrassen	7,5	1,20	1,5	9,1	B
R-Halt Warschauer Straße	Inselbahnsteig	7,4	1,20	1,5	8,8	B
Ostbahn	Gleistrassen zweigleisig. Ausbau	101,4	1,30	30,4	131,9	BBB
Ostbahn	2. Bahnsteig (wg. Begegnungsgleis) Rehfelde	3,1	1,25	0,8	3,9	BB
Ostbahn	Seitenbahnsteig Müncheberg	3,1	1,25	0,8	3,9	BB

Korridor	Maßnahme bis 2030	Baukosten [Mio €]	Planungsfaktor	Planungsk. [Mio €]	Bau u Pla-nung [Mio €]	Berlin/Brand-enburg/ beide
Ostbahn	Seitenbahnsteige Werbig u. Golzow	3,1	1,25	0,8	3,9	BB
Görlitzer Bahn, Ausbau 160 km/h	Gleistrassen /EÜ's	139,8	1,30	41,9	181,7	BB
Görlitzer Bahn	3 zus. Seitenbahnsteige	8,7	1,25	2,2	10,9	BB
Dresdener Bahn, Bf Buckower Ch.	Brückenkonstruktion für Seitenbahnsteig	3,5	1,25	0,9	4,4	B
Dresdener Bahn, Bf Buckower Ch.	Seitenbahnsteig	6,7	1,25	1,7	8,4	B
Dresdener Bahn, Bf Buckower Ch.	Mittelbahnsteigverbreite-rung (Kombi S u. R)	1,1	1,25	0,3	1,4	B
S-Bf Kamenzer D	2 Seitenbahnsteige	10,0	1,20	2,0	12,0	B
Dresdener Bahn niveaufr. Abzw.	Abzw. Mahlow – BAR	34,8	1,30	10,5	45,3	BB
Viergleisig R-Bf Lichterfd. Ost	Gleistrassen	8,1	1,20	1,6	9,8	B
R Lichterfd. Ost	Seitenbahnsteig	3,1	1,20	0,6	3,7	B
S-Bahn Blanken-flde – Rangsdorf	geschätzt	64,0	1,25	16,0	80,0	BB
Abzwg. BAR – Großbeeren	Abzwg. BAR westlich An-halt. Bahn – Großbeeren	7,4	1,25	1,9	9,3	BB
Kreuz Mahlow /Glasower D.	Inselbahnsteig Dresdener Bahn (R- u. S-Bahn)	9,0	1,25	2,3	11,3	BB
Kreuz Mahlow Glasower D.	2 Seitenbahnsteige R u. S Dresdener Bahn	6,7	1,25	1,7	8,4	BB
Kreuz Mahlow Glasower D.	Seitenbahnsteig 1 BAR	6,1	1,25	1,5	7,6	BB
Kreuz Mahlow Glasower D.	Seitenbahnsteig 2 BAR	6,3	1,25	1,6	7,9	BB
R-Bstg Charlot-tenburg	Verlängerung 60 m	3,3	1,20	0,7	4,0	B
R-Bstg Charlot-tenburg	Verlängerung 160 m	6,3	1,20	1,3	7,6	B
Magdeburger Bahn	2. Verbindungsgleis Sanssouci – Golm	47,3	1,30	14,2	61,4	BB
Park Sanssouci	Gleistrassen	6,5	1,25	1,6	8,1	BB
Park Sanssouci	Seitenbahnsteig	6,4	1,25	1,6	8,0	BB
S-Bahn Stahnsdf	Neubau 2-gleisiger Trasse	60,1	1,25	15,0	75,1	BB
S-Bahn Stahns-dorf	2 Seitenbstge, ebenerdig, Sputendorfer Straße	4,8	1,25	1,2	6,0	BB
S-Bahn Stahns-dorf	Seitenbahnsteige 2 x auf Damm Höhe Iserstraße	7,8	1,25	1,9	9,7	BB
	Summe:	**2.236,5**		**607,7**	**2.844,2**	

Linienkonzept Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg 2030



Linienkonzept 2030 – Differenzdarstellung zu 2025



Linienkonzept 2030 – Leistungsberechnung

Zunahme der Verkehrsleistung R-Bahn 2030 zu 2025								
Bahnstrecke /Verkehrs-korridor	**zusätzliche Angebote**	**km Strecken-länge**	**km Strecken-länge Berlin**	**km Strecken-länge Bran-den-burg**	**Züge/h /Rtg.**	**zusätzliche Verkehrs-leistung [Zugkm]**	**zusätzliche Verkehrsleistung [Zugkm] Berlin**	**zusätzliche Verkehrsleistung [Zugkm] Bran-denburg**
BAR Oranienburg - Gesundbrunnen	3 R-Züge/h/Rtg Oranienbg. - BAR Gesundbrunnen	- 32,80	- 13,60	- 19,20	3,00	- 1.149.312,00	- 476.544,00	- 672.768,00
Nordbahn Oranienburg - Gesundbrunnen	3 R-Züge/h/Rtg Oranienbg. - Nord-bahn - Gesundbrun-nen	27,20	13,80	13,40	3,00	953.088,00	483.552,00	469.536,00
Heidekrautbahn /Stammstrecke	2 R-Züge/h,Rtg Wilhelmsruh - Gesundbrunnen	5,10	5,10	-	2,00	119.136,00	119.136,00	-
Komplex Stamm-bahn R-Bahn	2 R-Züge/h/Rtg Zehlendorf - Steglitz	5,15	5,15	-	2,00	120.304,00	120.304,00	-
Komplex Stamm-bahn R-Bahn	2 R-Züge/h/Rtg Steglitz - Hbf	9,00	9,00	-	2,00	210.240,00	210.240,00	-
Golm/ Universi-täts-shuttle	1 R-Zug/h/Rtg Potsdam - Spandau	38,20	5,10	33,10	1,00	446.176,00	59.568,00	386.608,00
Golm/ Universi-täts-shuttle	2 R-Züge/h/Rtg Potsd. - Griebnitzs.	4,25		4,25	2,00	99.280,00	-	99.280,00
Wetzlarer Bahn	1 R-Zug/h/Rtg Beelitz - Wannsee	27,00	4,10	22,90	1,00	315.360,00	47.888,00	267.472,00
Wrienzer Bahn	4 R-Züge/h/Rtg Warschauer Str. - Ostkreuz	1,35	1,35	-	4,00	63.072,00	63.072,00	-
Wrienzer Bahn	1 R-Zug/h/Rtg Lichtenbg. - Ost-kreuz	2,15	2,15	-	1,00	25.112,00	25.112,00	-
BAR Karow - Ostkreuz	1 R-Zug/h/Rtg Karow - Ostkreuz	17,10	17,10	-	1,00	199.728,00	199.728,00	-
Görlitzer Bahn	2 R-Züge/h/Rtg Lübbenau - Cottbus	29,20	-	29,20	1,00	341.056,00	-	341.056,00
					Summe:	**1.743.240,00**	**852.056,00**	**891.184,00**

Zunahme der Verkehrsleistung S-Bahn 2030 zu 2025								
Bahnstrecke /Verkehrs-korridor	**Zusätzliche Angebote**	**km Strecken-länge**	**km Streckenlänge Berlin**	**km Strecken-länge Bran-denburg**	**Züge/h /Rtg.**	**Zusätzl. Verkehrs-leistung [Zugkm]**	**zusätzliche Verkehrsleistung [Zugkm] Berlin**	**zusätzliche Verkehrsleistung [Zugkm] Bran-denburg**
S-Bahn Verstärker Frohnau – Orani-enburg	3 S-Zug/h/Rtg Frohnau – Oranien-burg	14,26	3,17	11,09	3,00	499.670,40	111.076,80	388.593,60
S-Bahn Verstärker Buch – Bernau	3 S-Zug/h/Rtg Buch – Bernau	8,19	1,66	6,53	3,00	286.977,60	58.166,40	228.811,20
S-Bahn Verstärker Hoppegarten – Strausberg	3 S-Zug/h/Rtg Hoppeg. – Strausbg.	11,00	-	11,00	3,00	385.440,00	-	385.440,00
S-Bahn Verstärker Tegel – Hennigsdf	3 S-Zug/h/Rtg Tegel – Hennigsdorf	8,25	6,40	1,85	3,00	289.080,00	224.256,00	64.824,00
S-Bahn Hennigs-dorf - Velten	3 S-Zug/h/Rtg Hennigsdf. – Velten	6,00	-	6,00	3,00	210.240,00	-	210.240,00
S-Bahn Wildau - KW	3 S-Zug/h/Rtg Wildau – Königs Wu	6,00	-	6,00	4,00	280.320,00	-	280.320,00
S-Bahn Blanken-felde – Rangsdorf	3 S-Zug/h/Rtg Blankenfd. – Rangs-dorf	4,90	-	4,90	3,00	171.696,00	-	171.696,00
S-Bahn Teltow – Stahnsdorf	6 S-Zug/h/Rtg Teltow – Stahnsdf.	4,50	-	4,50	6,00	315.360,00	-	315.360,00
					Summe:	**2.438.784,00**	**393.499,20**	**2.045.284,80**

Infrastrukturmaßnahmen bis 2035

Bau

Mit der Planung dieser Maßnahmen muss vor 2030 begonnen werden.

Maßnahme	Ziel
Im Uhrzeigersinn:	
Umbau Sachsenhausen zum Endpunkt f. Tangentialverbindungen (Mittelbahnstg. u. 2 Kehrgleise)	Verlängerung von RB 32 und RB 20 bis Sachsenhausen
Nordbahn, vollständiges 2. Gleis Birkenwerder – Gesundbrunnen	Volle Leistungsfähigkeit, v = 160 km/h
Ostbahn: 2. Gleis Seelow – Kostrzyn und nordwestliche Verbindungskurve bei Werbig zur Oderbruchbahn, durchgehende Elektrifizierung	30/60'-Takt Express Gorzów – Berlin + 1 Zugpaar Berlin – Kostrzyn
Weitgehend viergleisiger Ausbau Springpfuhl – Kreuz Wuhlheide mit Zwischenstationen und Trennung Regionalverkehr / Güterverkehr	Regio-S-Bahn mindestens im 30-min-Takt, Umsteigemöglichkeit zu S-Bahn und UBahn, Behinderungsfreies Fahren der Regio- S-Bahn und des Güterverkehrs
Regionalbahnhof Grünau mit vier Bahnsteiggleisen und davon unabhängigen Güterzuggleisen	Umsteigeknoten zwischen R-Linien Ostkreuz / Köpenick – BER und Stadtbahn / Nahverkehrstangente Ost – Königs Wusterh., der S-Bahn und der Straßenbahn unter Berücksichtigung des steigenden GV
R-Hp Yorckstraße (Mittelbahnsteig)	Verknüpfung der Regio-S-Bahn mit vier U-Bahnlinien U 1, U 2, U 3, U 7 und Metrobus
2. Strecken- und Bahnsteiggleis S-Bf Lankwitz mit Bahnsteigverschiebung unter Berücksichtigung künftiger U-Bahn	5'-Takt der S 25 mit besseren Umsteigebedingungen zu sechs Buslinien u. zur künftigen Straßenbahn
Potsdamer Stammbahn Griebnitzsee – Zehlendorf über Dreilinden und Kleinmachnow (zweigl. u. elektrifiziert)	U.a. Verlängerung Unishuttle Golm von Griebnitzsee zum Potsdamer Pl. im 15'-Takt
R-Halt Mexikoplatz (optional, bei U3-Verlängerung)	Neuer Umsteigepunkt R-Verkehr zum Netz der BVG
Kreuz Werder: Verbindungskurve Potsdam Park Sanssouci – Pirschheide (niveaufrei)	60'-Takt Potsdam – BER – Köpenick mit Fahrzeitreduzierung um 10 Minuten
Regionalbahnsteige Westkreuz und Messe Nord am BIR; teilweise Zweigleisigkeit der GV-Strecke Spandau – Wiesendamm	Verlängerung von Linien von der Lehrter Bahn kommend bis Westkreuz mit Umsteigen zur S-Bahn und U 2
S-Bahn Spandau – Albrechtshof/Seegefeld (neu)	Verlängerung S-Bahn im 10'-Takt bis Stadtgrenze
Kremmener Bahn: Hennigsdorf – Schönholz, tlw. 2-gleisiger Lückenschluss u. Elektrifizierung	Direkte Führung der R-Bahnen ("PrignitzExpress") im 30'-Takt
Weitere Regionalbahnhöfe am BAR, u. a. Umsteigebahnhöfe Bergholz und Kreuz Ludwigsfelde (beide optional)	Netzverknüpfungen innerhalb des R-Verkehrs, u.a. Rtg. Potsdam

Planung und Bau

Maßnahme	Ziel
Reaktivierung Wensickendorf – Liebenwalde (nordwestlicher Ast der Heidekrautbahn)	Direktverbindung mit Berlin, Ortserschließung
Option: 4-Gleisigkeit zwischen Lichterfelde Ost und Überführungsbauwerk Prellerweg	Erhöhung der Fahrplanstabilität und Trennung R-/Fernverkehr
Option: Erweiterung der Bahnhöfe Werder und Golm um je eine Bahnsteigkante	Zweiter Unishuttle Werder – Golm im 15‘-Takt über vorhandene Gütergleisverbindung
Regionalbahnhof Westkreuz (Stadtbahn)	Umsteigemöglichkeit zu 3 S-Bahn-Linien und der Regionalbahn auf dem BIR, Rtg. Lehrter Bahn
Reaktivierung KW – Mittenwalde	Direktverbindung mit Berlin, Flügelung Mittenwalde / Beeskow – Frankfurt
Reaktivierung Wustermark – Ketzin	Direktverbindung mit Berlin, Ortserschließung
Kremmener Bahn: Elektrifizierung Hennigsdorf – Neuruppin	R-Bahnen im 30‘-Takt bis in den Nord-Süd-Tunnel, im Akkubetrieb bis Wittenberge

Planung

Diese Maßnahmen sind zum Bau bis 2040 vorgesehen.

Maßnahme	Ziel
Im Uhrzeigersinn:	
Regionalbahnsteig Südkreuz (Berl. Innenring)	Haltepunkt von Verstärkern, über die Stammbahn kommend
Lückenschluss Südring Treptower Park – Neukölln und Elektrifizierung des Südrings	Möglichkeit tangentialer R-Linien, Umleitungsstrecke im Störungsfall
S-Bahn-Verlängerung Albrechtshof/Seegefeld (⇒ neuer "Kombi-Bahnhof") – Falkensee	S-Bahn-Erschließung im 10‘-Takt

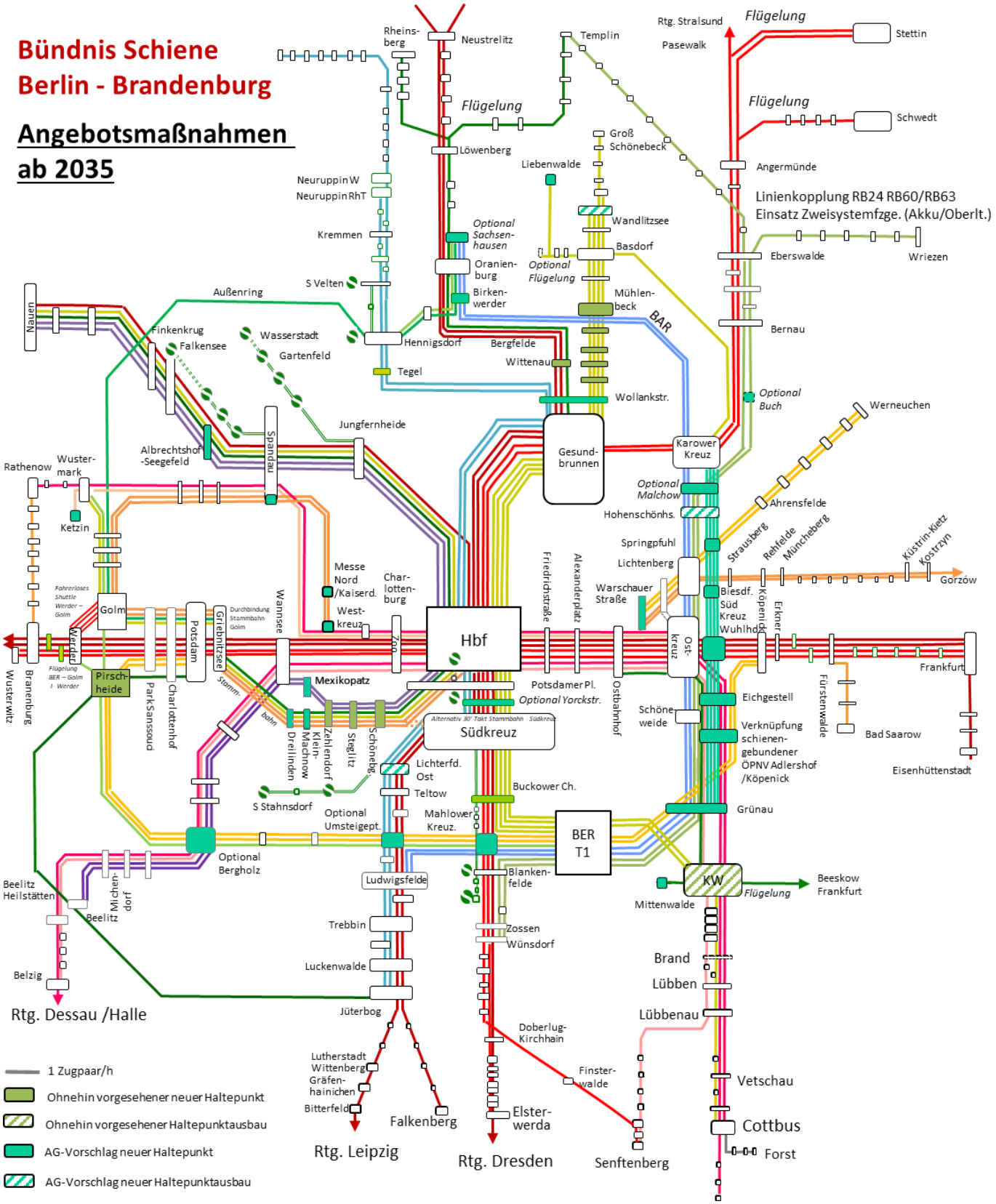
Infrastrukturmaßnahmen 2035 – Infrastrukturkosten einschließlich Planung

Korridor	Maßnahme bis 2035	Baukosten [Mio €]	Planungsfaktor	Planungskosten [Mio €]	Kosten incl. Planung [Mio €]	Berlin / Brandenbg. / beide
Kremmener Bahn, S-Bahn-Trasse	zweigleisige Gleistrasse Tegel – Schönholz	69,3	1,30	20,8	90,1	B
Kremmener Bahn, S-Bahn-Trasse	zweigleisige Gleistrasse Heilgensee – Tegel	24,3	1,30	7,3	31,5	B
Kremmener Bahn, S-Bahn-Trasse	S-Bf Tegel, Kehranlage 2-gleisig	3,0	1,30	0,9	3,9	B

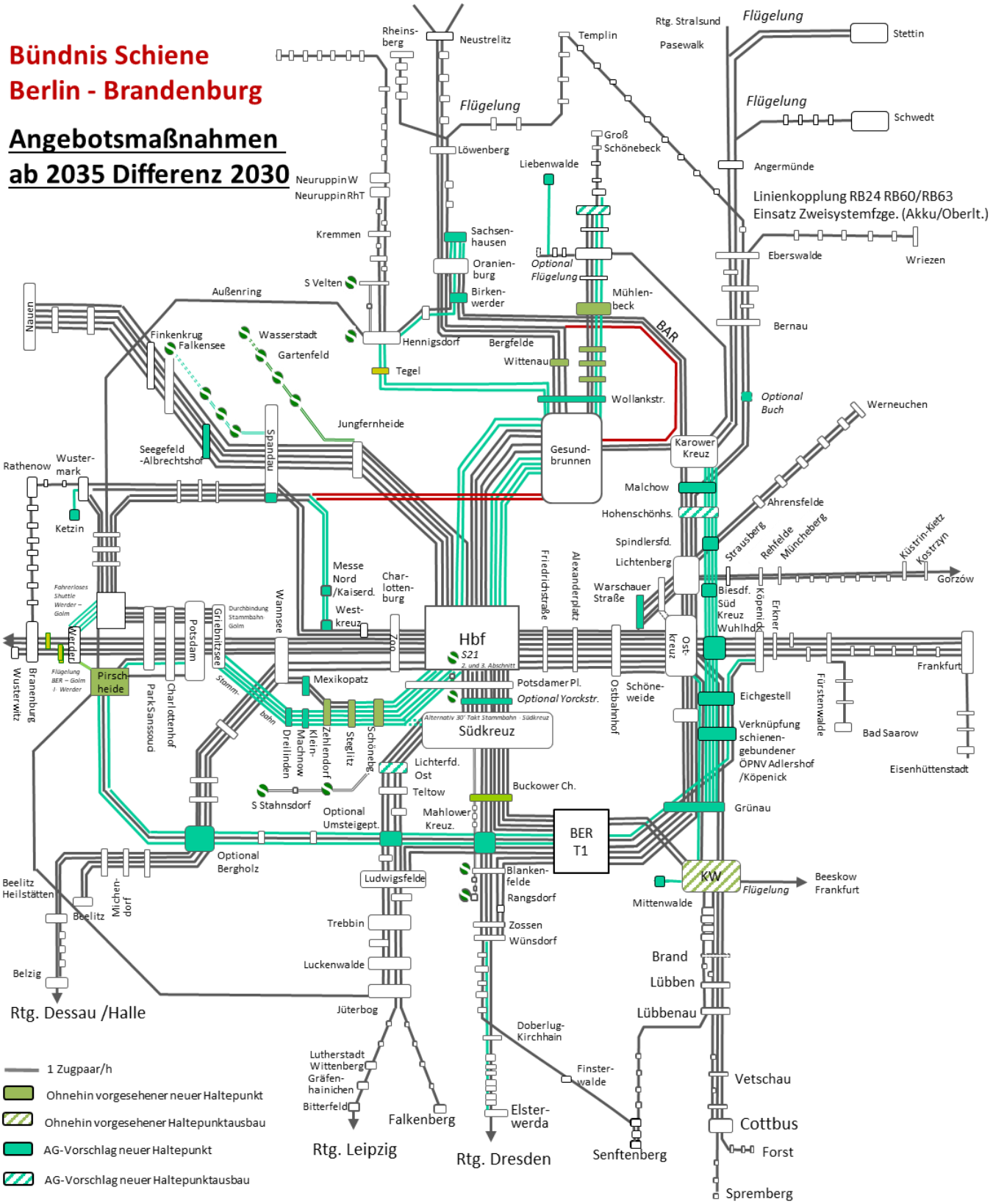
Korridor	Maßnahme bis 2035	Baukosten [Mio €]	Planungs-faktor	Planungs-kosten [Mio €]	Kosten incl. Planung [Mio €]	Berlin / Brandenbg. / beide
Kremmener Bahn, S-Bahn-Trasse	2. Gleis incl. niveaufreie EÜ Gorkistraße	266,4	1,30	79,9	346,3	B
Kremmener Bahn, R-Bahn-Trasse	5 * Seitenbahnsteig kurz	10,5	1,25	2,6	13,1	BB
Kremmener Bahn, R-Bahn-Trasse	Seitenbahnsteig Tegel	13,3	1,30	4,0	17,3	B
Kremmener Bahn, R-Bahn-Trasse	Seitenbahnsteig Tegel	13,3	1,30	4,0	17,3	B
Kremmener Bahn, R-Bahn-Trasse	Mittelbahnsteig Tegel	9,2	1,30	2,8	12,0	B
Kremmener Bahn, R-Bahn-Trasse	Inselbahnsteig S-Bahn Hennigsdorf	8,5	1,25	2,1	10,6	BB
Nordbahn	R-Bahnsteig Wollankstraße	12,2	1,30	3,7	15,8	B
Nordbahn	R-Bahnsteig Sachsenhausen	5,6	1,20	1,1	6,7	BB
Heidekrautbahn	Reaktivierung Wensicken-dorf – Liebenwalde	67,6	1,20	13,5	81,1	BB
R-Gleis Wannseebahn	Seitenbahnsteig Mexikoplatz (optional)	4,7	1,25	1,2	5,8	B
R-Bahn Griebnitz-see – Dreilinden	Gleistrasse zusätzl.	164,0	1,30	49,2	213,2	BBB
R-Bahn Griebnitz-see – Dreilinden	Seitenbahnsteig Düppel 1	3,8	1,30	1,2	5,0	BB
R-Bahn Griebnitz-see – Dreilinden	Seitenbahnsteig Düppel 2	3,8	1,30	1,2	5,0	BB
R-Bahn Griebnitz-see – Dreilinden	Seitenbahnsteig Dreilinden 1	3,8	1,30	1,2	5,0	BB
R-Bahn Griebnitz-see – Dreilinden	Seitenbahnsteig Dreilinden 2	3,8	1,30	1,2	5,0	BB
R-Bahn Griebnitz-see – Dreilinden	Einmündung Stammbahn in Magdeburger Bahn	21,6	1,30	6,5	28,1	BB
Hamburger Bahn	Optional S Seegefd. – Fal-kensee	53,9	1,30	16,2	70,0	BB
Berliner Innenring	Seitenbahnsteig Westkreuz	6,0	1,20	1,2	7,2	B
Komplex Lehrter Bahn	Halt Kaiserdamm /Messe Nord	9,3	1,20	1,9	11,2	B
Ketzin	Reaktivierung Wustermark – Ketzin	44,3	1,25	11,1	55,4	BB
Wriezener Bahn	Zus. Inselbahnsteig R-Bf Ahrensfelde	5,1	1,20	1,0	6,2	B
Ostbahn	2. Gleis Seelow – Kostrzyn	56,9	1,25	14,2	71,1	BB
Ostbahn	Verbindungskurve Werbig zur Strecke FF-Eberswalde	13,0	1,30	3,9	16,9	BB
Komplex BAR Ost /NVT (Karower Kr.)	niveaufreie Verbindung Stettiner Bahn - BAR	17,3	1,20	3,5	20,8	B
Komplex BAR Ost /NVT Ost	Kehranlage Karow BAB	4,0	1,20	0,8	4,8	B

Korridor	Maßnahme bis 2035	Baukosten [Mio €]	Planungs-faktor	Planungs-kosten [Mio €]	Kosten incl. Planung [Mio €]	Berlin / Brandenbg. / beide
Komplex BAR Ost /NVT Ost	niveaufreie Einmündung der Wriezener Bahn	5,3	1,20	1,1	6,4	B
Komplex BAR Ost /NVT	Gleistrasse Karow – Hohen-schönhausen	36,1	1,25	9,0	45,1	B
Komplex BAR ost /NVT	3. Bahnsteigkante Hohen-schönhausen	3,4	1,20	0,7	4,0	B
Komplex BAR ost /NVT	Inselbahnsteig Springpfuhl	17,7	1,20	3,5	21,3	B
Neuer R-Bf Grünau	Gleistrassen	19,6	1,30	5,9	25,5	B
Neuer R-Bf Grünau	Inselbahnsteig 1	9,9	1,30	3,0	12,9	B
Neuer R-Bf Grünau	Inselbahnsteig 2	9,9	1,30	3,0	12,9	B
Neuer R-Bf Grünau	Kehranlage	3,4	1,30	1,0	4,5	B
Mittenwalder Bahn	Reaktivierung Königs Wu. – Mittenwalde	57,2	1,25	14,3	71,5	BB
R-Halt Yorckstraße	Gleistrassen	13,5	1,30	4,0	17,5	B
R-Halt Yorckstraße	Inselbahnsteig	12,6	1,30	3,8	16,3	B
Umsteigepunkt Ludwigsfelde opt.	Gleistrassen	9,9	1,20	2,0	11,9	BB
Umsteigepunkt Ludwigsfelde opt.	Inselbahnsteig Anhalter Bahn	11,7	1,20	2,3	14,0	BB
Umsteigepunkt Ludwigsfelde opt.	Seitenbahnsteig 1 BAR	3,1	1,20	0,6	3,8	BB
Umsteigepunkt Ludwigsfelde opt.	Seitenbahnsteig 2 BAR	4,8	1,20	1,0	5,8	BB
Kreuz Bergholz	4 x Seitenbahnsteige	9,8	1,20	2,0	11,8	BB
fahrerloses Shuttle Werder – Golm	Seitenbahnsteig Golm	0,5	1,25	0,1	0,6	BB
fahrerloser Shuttle Werder – Golm	Seitenbahnsteig Werder	0,5	1,25	0,1	0,6	BB
fahrerloser Shuttle Werder – Golm	Stahlbrücke eingleisig	10,5	1,25	2,6	13,1	BB
fahrerloser Shuttle Werder – Golm	Gleistrasse und Weiche	12,0	1,25	3,0	15,0	BB
Magdeburger Bahn	Kreuz Werder, niveaufreier Ausbau siehe Beschreibung	73,1	1,30	21,9	95,0	BB
R-Westkreuz Stadtbahn	2 Inselbahnsteige + Zuführungsgleise	84,0	1,20	16,8	100,8	B
	Summe:	**1.327,4**		**359,7**	**1.687,0**	
Gesamtsumme bis 2035:		**3.563,9**		**967,3**	**4.531,2**	

Linienkonzept Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg 2035



Linienkonzept 2035 – Differenzdarstellung zu 2030



Linienkonzept 2035 – Leistungsberechnung

Zunahme der Verkehrsleistung R-Bahn 2035 zu 2030								
Bahnstrecke /Verkehrskorridor	**zusätzliche Angebote**	**km Streckenlänge**	**km Strecken-länge Berlin**	**km Strecken-länge Brandenburg**	**Züge/h /Rtg.**	**Zusätzliche Verkehrsleis-tung [Zug-km]**	**zusätzliche Verkehrs-leistung [Zug-km] Berlin**	**zusätzliche Verkehrsleistung [Zug-km] Brandenburg**
Fahrt über BAR	1 Zug/h/Rtg Velten - Gesundbrunnen	- 31,80	- 13,60	- 18,20	2,00	- 742.848,00	- 317.696,00	- 425.152,00
Velten - Hennigsdorf	1 R-Zug/h/Rtg Velten - Hennigsdorf	6,00	-	6,00	1,00	70.080,00	-	70.080,00
Kremmener Bahn	2 R-Zug/h/Rtg Hennigsdorf - Gesundbrunnen	18,70	16,80	1,90	2,00	436.832,00	392.448,00	44.384,00
Kremmener-Bahn Fahrt über BAR	1 R-Zug/h/Rtg Velten-Gesundbrunnen	31,80	13,60	18,20	1,00	371.424,00	158.848,00	212.576,00
Nordbahn Bhf. Sachsenhausen	Gesundbrunnen 4 R-Züge/h/Rtg Oranienbg. - Sachsenhausen	2,10	-	2,10	4,00	98.112,00	-	98.112,00
Hennigsdorf - Oranienburg	1 R-Zug/h/Rtg Hennigsdf. – Oranienbg.	17,50	-	17,50	1,00	204.400,00	-	204.400,00
Heidekrautbahn Stammstrecke	2 R-Zug/h/Rtg Wandlitz See - Gesundbrunnnen	28,00	11,30	16,70	2,00	654.080,00	263.968,00	390.112,00
Heidekrautbahn 15'-Takt Stammstrecke	2 R-Zug/h/Rtg Wandlitz See - Gesundbrunnnen	28,00	11,30	16,70	2,00	654.080,00	263.968,00	390.112,00
Heidekrautbahn 60'-Takt Schmachtenhg.	1 R-Zug/h/Rtg Wensickendorf - Schmach-tenhagen	4,30	-	4,30	1,00	50.224,00	-	50.224,00
Heidekrautbahn 60'-Takt Liebenwalde	1 R-Zug/h/Rtg Wensickendorf - Liebenwalde	13,45	-	13,45	1,00	157.096,00	-	157.096,00
Nord - Süd - Tunnel	6 R-Zug/h/Rtg Gesundbrunnen - Hbf	4,15	4,15	-	6,00	290.832,00	290.832,00	-
südl. BAR Potsdam - BER	1 R-Zug/h/Rtg Potsdam - Sanssouci - BER	47,50	-	47,50	1,00	554.800,00	-	554.800,00
BER - Köpenickk	1 R-Zug/h/Rtg BER - Köpenik..	18,30	12,20	6,10	1,00	213.744,00	142.496,00	71.248,00
südl. BAR BER-Pirschheide	1 R-Zug/h/Rtg BER - Pirschheide	37,20	-	37,20	1,00	434.496,00	-	434.496,00
südl. BAR Pirschheide - Golm	1 R-Zug/h/Rtg Pirschheide - Golm	5,40	-	5,40	1,00	63.072,00	-	63.072,00
NVT Grünau - Karower Kreuz	4 R-Züge/h/Rtg Pirschheide - Golm	24,25	24,25	-	4,00	1.132.960,00	1.132.960,00	-
südl. BAR Pirschheide - Werder	1 R-Zug/h/Rtg BER Pirschhei-de - Werder	6,50	-	6,50	1,00	75.920,00	-	75.920,00
südlicher BAR Potsdam - BER	1 R-Zug/h/Rtg Potsdam-Werder-BER	53,40	-	53,40	1,00	623.712,00	-	623.712,00
Komplex Stamm-bahn R-Bahn	4 R-Züge/h/Rtg Griebnitzsee - Steglitz	15,00	9,00	6,00	2,00	350.400,00	210.240,00	140.160,00
Komplex Stamm-bahn R-Bahn	4 R-Züge/h/Rtg Steglitz - Hbf.	9,00	9,00	-	4,00	420.480,00	420.480,00	-
Werder - Golm	4 R-Züge/h/Rtg/aut Unishuttle 2	4,40	-	4,40	4,00	205.568,00	-	205.568,00
Lehrter Bahn	-2 Züge/h/Rtg Spandau - Gesundbrunnen	- 13,55	- 13,55	-	2,00	- 316.528,00	- 316.528,00	-
Lehrter Bahn	2 R-Züge/h/Rtg Spandau-Westkreuz	8,80	8,80	-	2,00	205.568,00	205.568,00	-
Lehrter Bahn Abzw. Ketzin	1 R-Zug/h/Rtg Wustermark - Ketzin	14,50	-	14,50	1,00	169.360,00	-	169.360,00
Görlitzer Bahn KW-Berlin Verl. RB36 nach Berlin	1 R-Zug/h/Rtg KW - Ostbahnhof	30,30	21,15	9,15	2,00	707.808,00	494.064,00	213.744,00
Ostbahn	1 R-Zug/h/Rtg Münchebg - Küstrin	38,70	-	38,70	1,00	452.016,00	-	452.016,00
Görlitzer Bahn Abzw. Mittenwd.	1 R-Zug/h/Rtg KW - Mittenwalde	8,55	-	8,55	1,00	99.864,00	-	99.864,00
					Summe:	**7.637.552,00**	**3.341.648,00**	**4.295.904,00**

Zunahme der Verkehrsleistung S-Bahn 2035 zu 2030								
Bahnstrecke /Verkehrskorridor	**zusätzliche Angebote**	**km Strecken-länge**	**Km Strecken länge Berlin**	**Km Strecken-länge Brandenburg**	**Züge/h /Rtg.**	**zusätzliche Verkehrsleis-tung [Zugkm]**	**zusätzliche VL [Zugkm] Berlin**	**zusätzliche VL [Zugkm] Bran-denburg**
Siemensbahn bis Gartenfeld	6 S-Zug/h/Rtg Jungfernhd. – Gartenfd.	4,52	4,52	–	6,00	316.761,60	316.761,60	–
S-Bahn Spand, – Seegefeld	6 S-Zug/h/Rtg Spandau – Seegefeld	5,50	5,00	0,50	6,00	385.440,00	350.400,00	35.040,00
S-Bahn Seegefeld – Falkensee	6 S-Zug/h/Rtg Seegefeld – Falkensee	2,50	–	2,50	6,00	175.200,00	–	175.200,00
					Summe:	**877.401,60**	**667.161,60**	**210.240,00**

Zusammenfassung der zusätzlichen Verkehrsleistungen (VL) bis 2035

Zunahme der Verkehrsleistung R-Bahn zum LNVP insgesamt [Zug-km/Jahr] [6]			
	gesamt	Berlin	Brandenburg
(heutige VL [7])	(*38.140.000*)	(*6.660.000*)	(*31.480.000*)
bis 2025	+ 8.782.192	+ 2.702.752	+ 6.079.440
bis 2030	+ 1.743.240	+ 852.056	+ 891.184
bis 2035	+ 7.637.552	+ 3.341.648	+ 4.295.904
Summe	+ 18.162.984	+ 6.896.456	+ 11.266.528

Zunahme der Verkehrsleistung S-Bahn zum LNVP insgesamt [Zug-km/Jahr]			
	gesamt	Berlin	Brandenburg
(heutige VL)	(*33.370.000*)	(*29.700.000*)	(*3.670.000*)
bis 2030	+ 2.438.784	+ 393.499	+ 2.045.285
bis 2035	+ 877.402	+ 667.162	+ 210.240
Summe	+ 3.316.186	+ 1.060.661	+ 2.255.525

Zunahme der Verkehrsleistung zum LNVP R- + S-Bahn insges. [Zug-km/Jahr]			
(heutige VL)	(*71.510.000*)	(*36.360.000*)	(*35.150.000*)
Summe	**+ 21.479.170**	**+ 7.957.117**	**+ 13.522.053**

[6] Werte des 'Bündnis Schiene' nicht genau mit VBB-Werten vergleichbar, da dort (rel. kleine) Anteile des Landes Mecklenburg-Vorpommern nicht enthalten sind.

[7] Ausgangswerte gemäß Verbundbericht 2017

Resümee der Verkehrsleistungsentwicklung und Investitionen

Berlin: Ausgehend von den heute für R- und S-Bahn bestellten Zugkilometern (**36,4 Mio Zug-km/Jahr**), der erfolgten Vergabe des Netzes Elbe-Spree (2025: + 5 Mio. Zug-km/Jahr) und unter Berücksichtigung der gemäß Nahverkehrsplan (NVP) beschlossenen Bestellungen werden für das hier vorgestellte Konzept – bis 2035 jährlich steigend – **zusätzlich bis zu 8,0 Mio Zug-km/Jahr** benötigt.

Hinzu kommen 5'-Takt-Verdichtungen auf S-Bahn-Linien innerhalb des Stadtgebietes.

Brandenburg: Ausgehend von den heute für R- und S-Bahn bestellten Zugkilometern (**35.2 Mio Zug-km/Jahr**), der erfolgten Vergabe des Netzes Elbe-Spree (2025: + 5 Mio. Zug-km/Jahr) und unter Berücksichtigung der gemäß Landesnahverkehrsplan (LNVP) beschlossenen Bestellungen werden für das hier vorgestellte Konzept Konzept – bis 2035 jährlich steigend – **zusätzlich bis zu 13,5 Mio Zug-km/Jahr** benötigt.

Hinzu kommen erweiterte Angebote auf den weiteren Strecken (außerhalb der Direktverbindungen nach Berlin).

Die Gesamtsumme der **Investitionen in die Infrastruktur** belaufen sich incl. Planungen auf insgesamt rd. **4,5 Mrd. €** (bis 2030: 2,8 Mrd. €, im Zeitraum 2030 – 2035 weitere 1,7 Mrd. €).