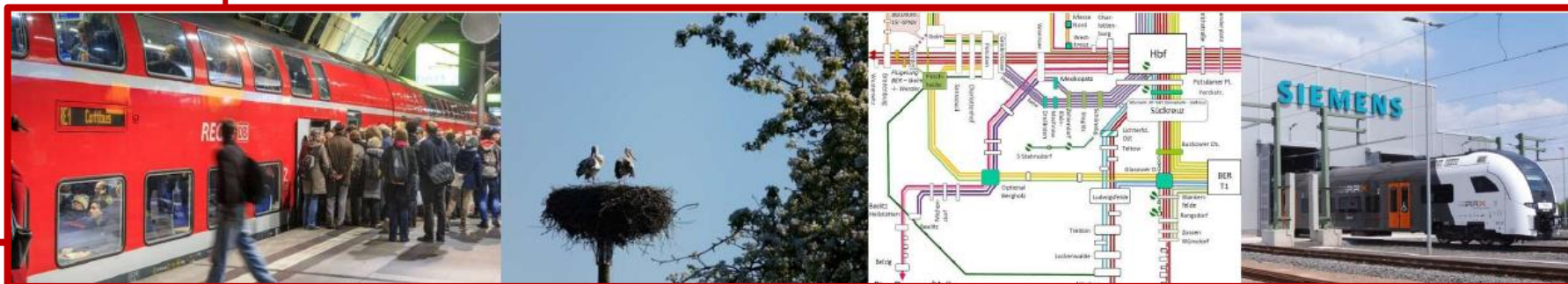




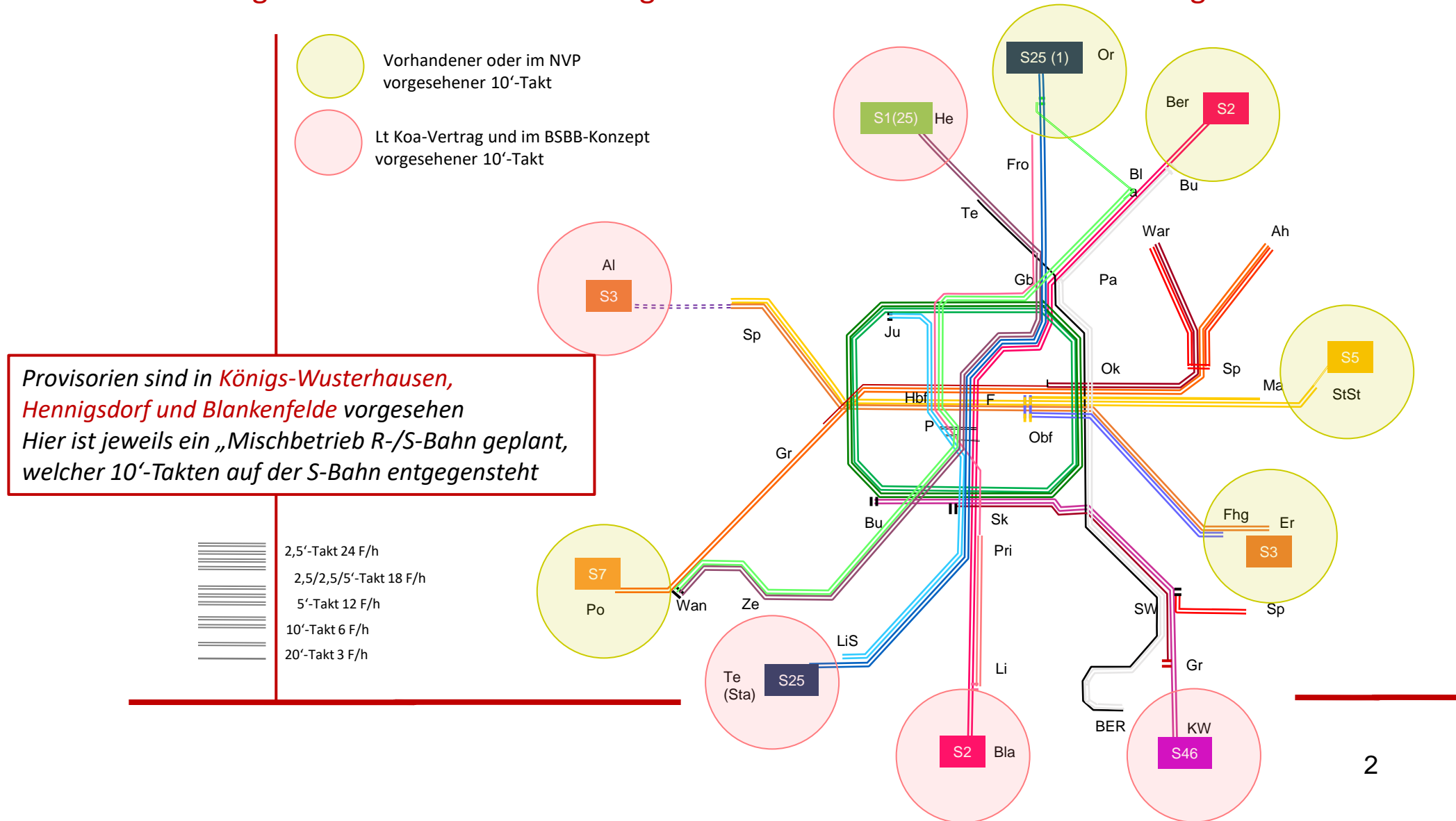
# Grundlagen der zukünftigen Angebotsentwicklung

Konzeptentwurf Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg  
13.11.2029





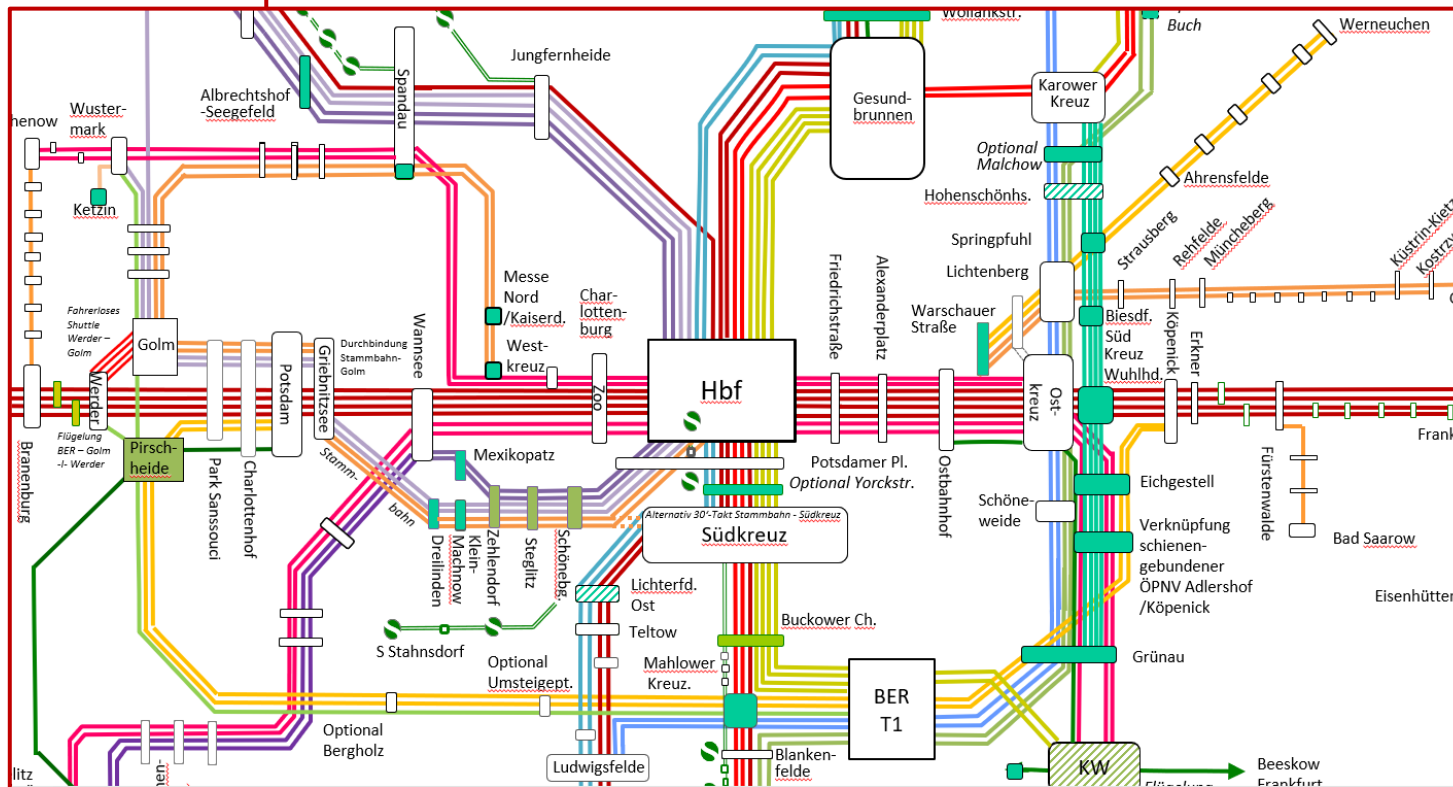
## Grundlage ist der im Koalitionsvertrag enthaltene 10'-Takt der S-Bahn im Tarifgebiet C





## Gebündelte Angebote sind günstiger als stark verästelte Netze

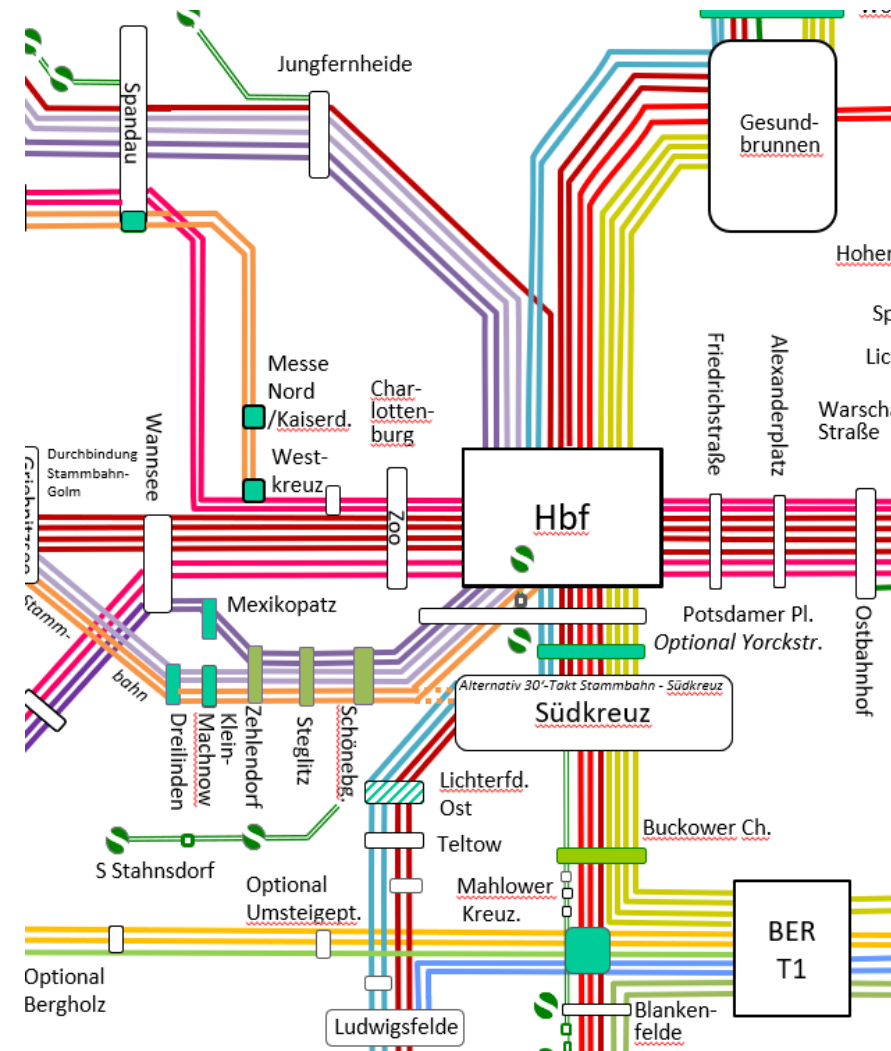
- Verdichtete 15'/30'-Angebote anstelle vieler 60'-Angebote
- Minimierung von Gleiswechseln/-kreuzungen und Schattentrassen,
- So höchste Streckenauslastung und leicht merkbare, dichte und glatte Takte möglich
- Erleichterte Fahrplankoordination mit weiterführenden Verkehrsmitteln (z.B. PlusBusse)
- Geringe Störungsübertragung in andere Netzteile
- Nur wenige der R-Nutzer steigen in Berlin in andere R-Linien um





## Alle Verkehre werden durch Berlin durchgebunden und erreichen die Stadtbahn

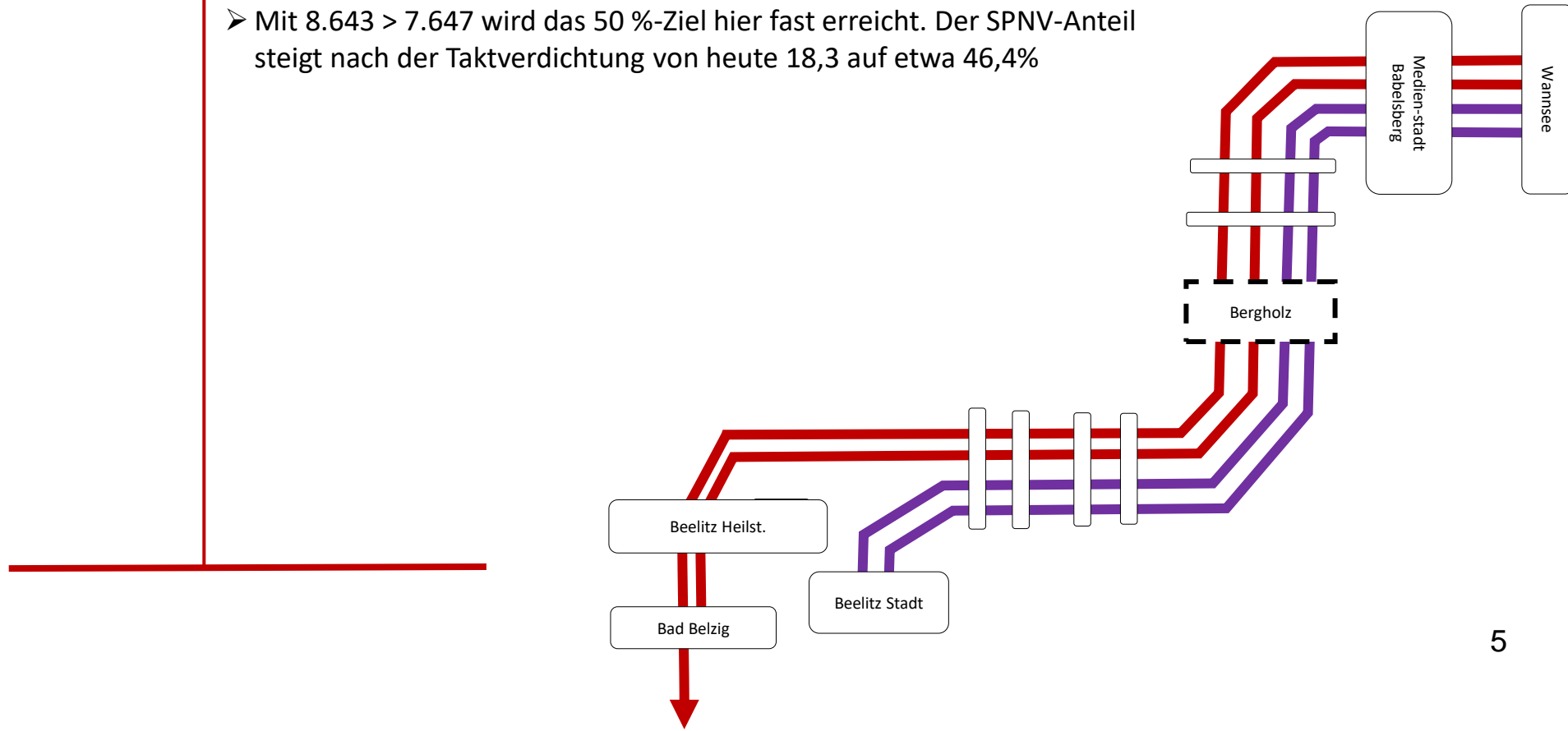
- Umsteigeminimierung ist ein wesentlicher Aspekt der Attraktivitätssteigerung
- Enden am Südkreuz und Gesundbrunnen ist aufgrund der Trassenverfügbarkeit bei dieser hohen Belegung nicht möglich
- Betrieblich muss der Fernverkehr mit berücksichtigt werden
- Daher wird eine Strategie entwickelt mit dem Ziel, Gleiswechsel innerhalb der Nord-Süd-Strecke ganz zu vermeiden
- So können bis zu 22 Zugpaare/h/Rtg die Nord-Süd-Strecke nutzen
- Die Linienführungen müssen an dieses Betriebskonzept angeglichen werden





## Rechenbeispiel zur Angebotsbemessung: Wetzlarer Bahn Bad Belzig / Beelitz – Berlin

- Grundlage heute: 30'-Takt Michendorf - Wannsee und jeweils 60'-Takt Beelitz Stadt /Bad Belzig - Berlin);
- Nachfrageseitiges Potenzial (Differenz 50% aller Wege zur tatsächlichen SPNV-Nutzung):  
- 8.643 Fahrgäste/Tag (nicht ausgeschöpfte Kundenpotenziale);
- Angebotsseitiges Potenzial bei 15'-Takt Michendorf – Wannsee und jeweils 30'-Takt Beelitz Stadt /Bad Belzig – Berlin: 7.647 Neukunden
- Mit  $8.643 > 7.647$  wird das 50 %-Ziel hier fast erreicht. Der SPNV-Anteil steigt nach der Taktverdichtung von heute 18,3 auf etwa 46,4%

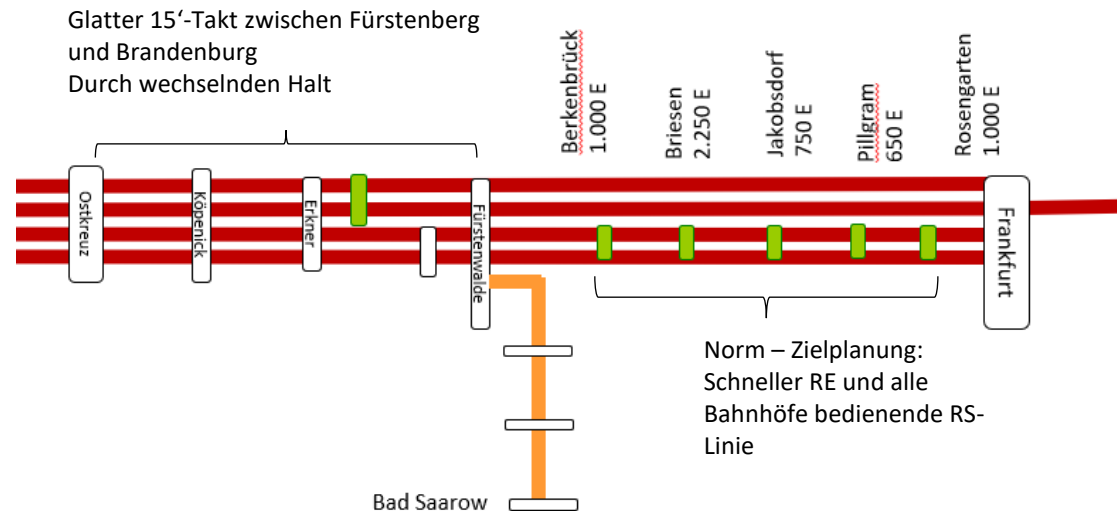




## Schnelle Expresslinien und RS-Bahnen als Grundangebot mit einigen Tricks...

### Grundüberlegung:

- Linienkonzept mit einem **Grundtakt von 30 Minuten** auf Basis der Korridoruntersuchung (15'-Takt aufgrund von Linienüberlagerungen)
- Je eine **schnelle RE** und eine **alle Stationen bedienende RS-Bahn im 30'-Takt (AC)**
- Es gibt Ausnahmen: An einigen Stellen **wechselnde Halte**, um an **Nachfrage-schwerpunkten** einen **glatten 15'-Takt** anbieten zu können
- Es wird also für den **glatten 15'-Takt** eine Fahrzeitverlängerung von **2 Minuten** in Kauf genommen (entspricht + 3% Gesamtreisezeit!)
- Im **ländlichen Raum** können **autonome Kleinbusse** zur optimalen Ergänzung werden und auch hier durch **Wechselbedienung** den **15'-Takt** herstellen





## Mittelfristig wird mit der Einführung der RS-Linien eine neue Angebotsqualität realisiert

### Grundidee:

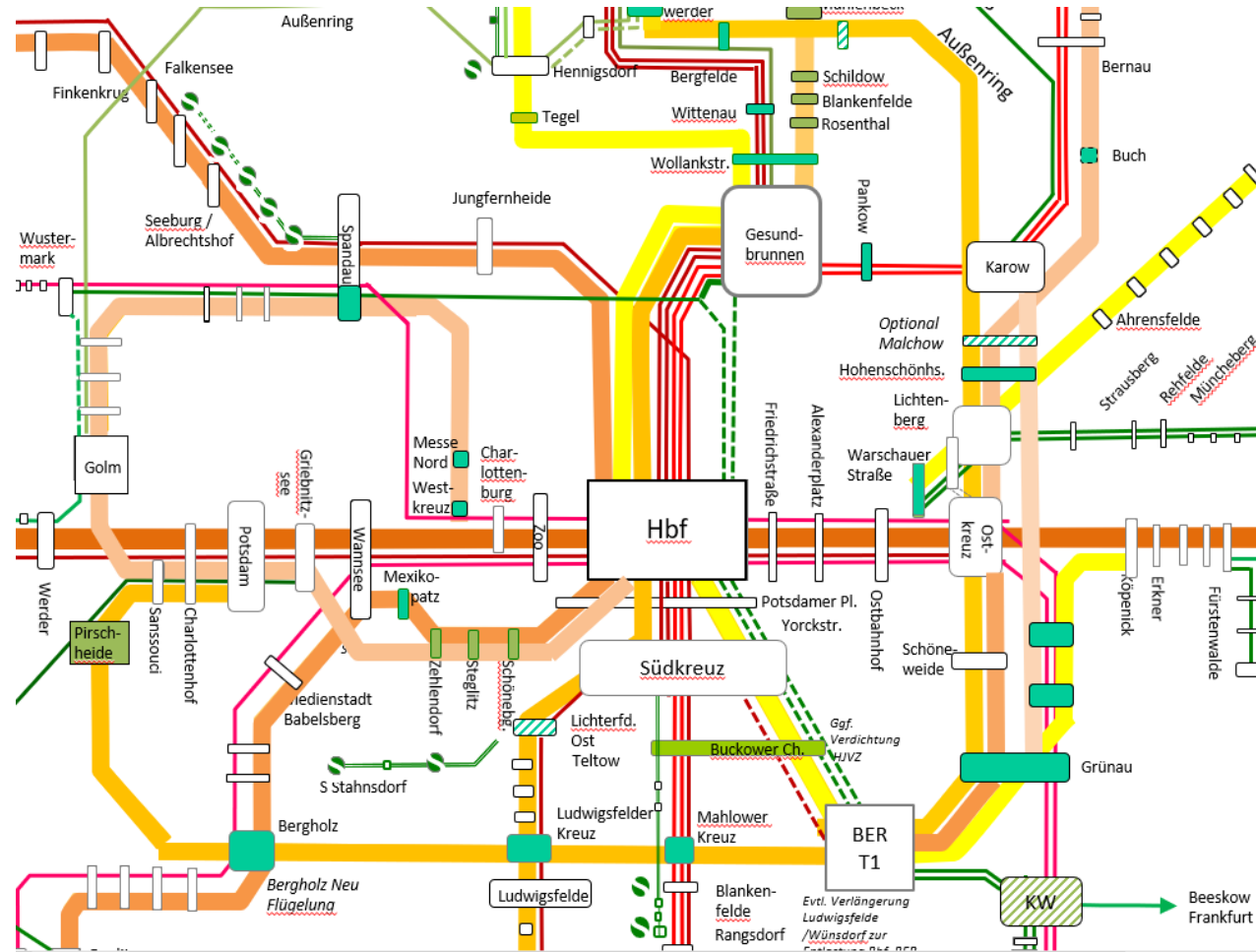
- Linienkonzept mit einem **Grundtakt von 30 Minuten** auf Basis der Korridoruntersuchung (15'-Takt aufgrund Linienüberlagerungen)
- Produkt „**Regio-S-Bahn**“ (RS-Bahn) zwischen Regional- und schnellen Regional-Expresslinien
- **Ergänzenden Regionalbahnen** bedienen ländliche Räume oder in Ausnahmen die Zwischenstationen, welche weder RE- noch RS-würdig sind
- Der **RE-Verkehr** ist weiterhin der überregionale Schnellverkehr
- Innerhalb des **Tarifbereiches C** halten RS-Linien weitgehend an allen Stationen





## Ein RS-Netz würde weite Teile der Region im 15'/30'-Takt bedienen, zum Teil durch Überlagerungen

- Die Abbildung zeigt ein Liniennetz eines 15/30'-RS-Konzeptes auf der Basis der Korridoruntersuchung
- Die Taktverdichtung kann durch 15'-Angebote oder überlagerten 30'-Angeboten entstehen – bei letzterem ist die glatte Vertaktung wesentlich

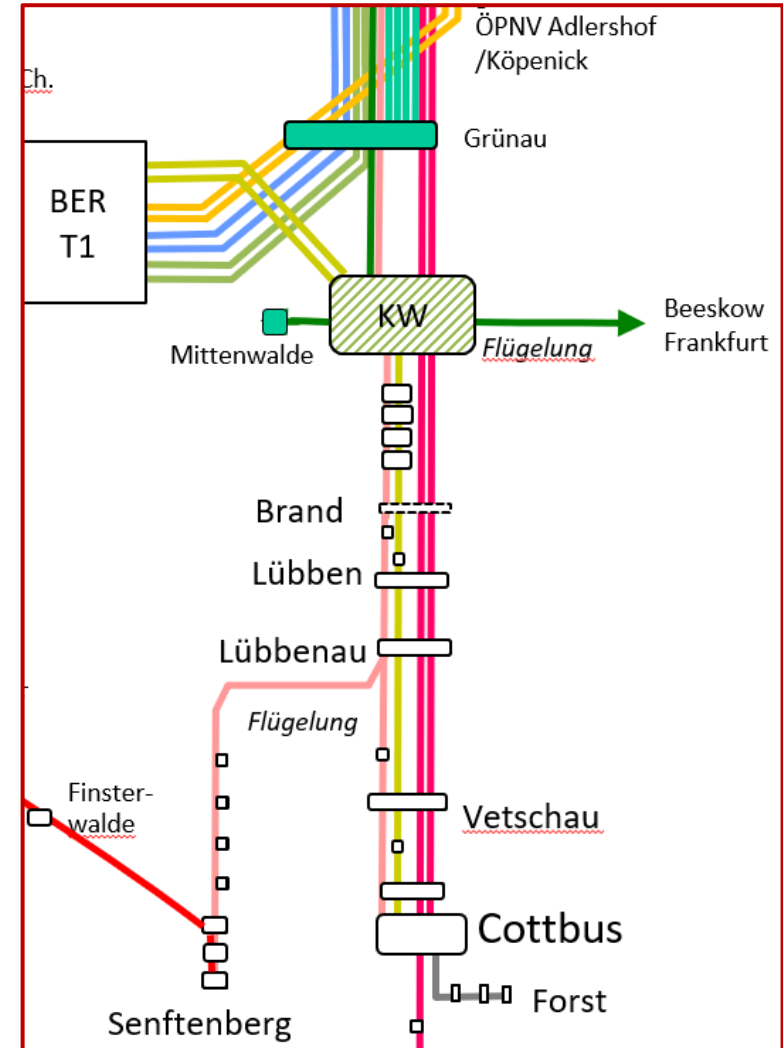
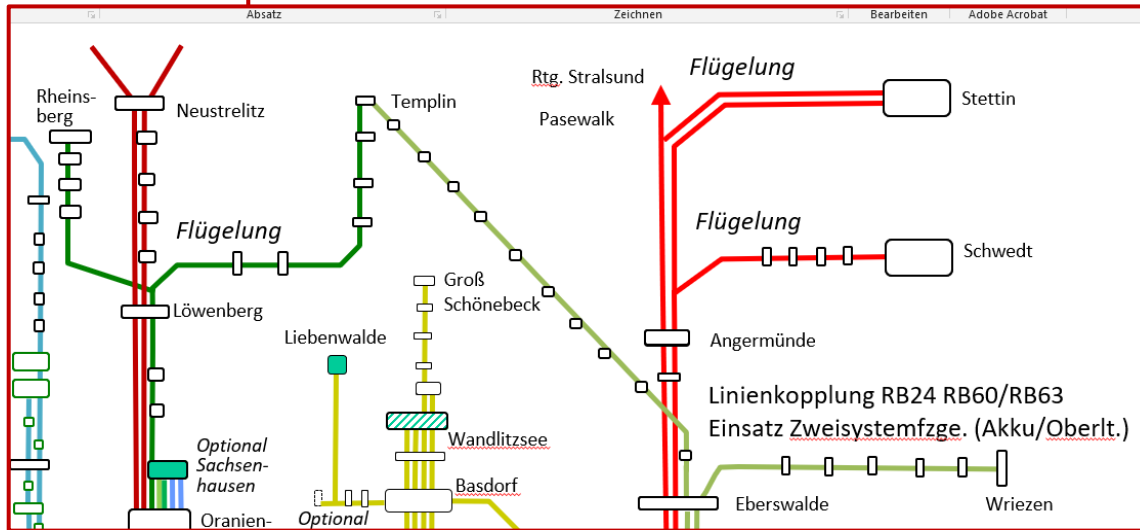






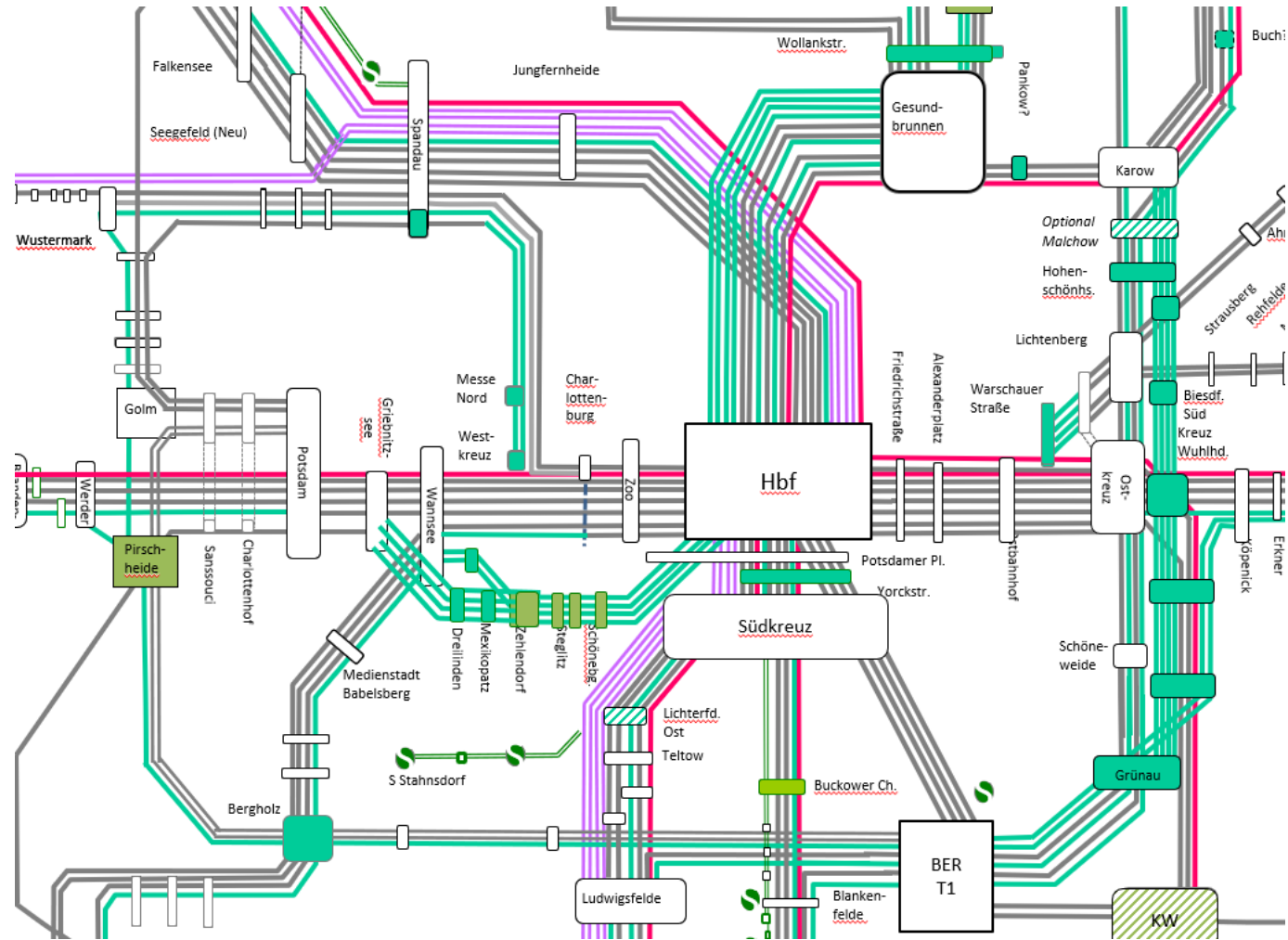
## Verstärkt wird von „Flügelungen“ Gebrauch gemacht

- Flügel ist heute automatisiert und benötigt nur eine Zeit von etwa zwei Minuten
- In Bereichen starker Belegung (Innenring) werden Trassen gesparrt
- Auch aus ländlichen Regionen gelangen Fahrgäste umsteigefrei nach Berlin





Neben dem  
Regionalverkehr spielt  
der Deutschland-Takt  
eine wesentliche Rolle

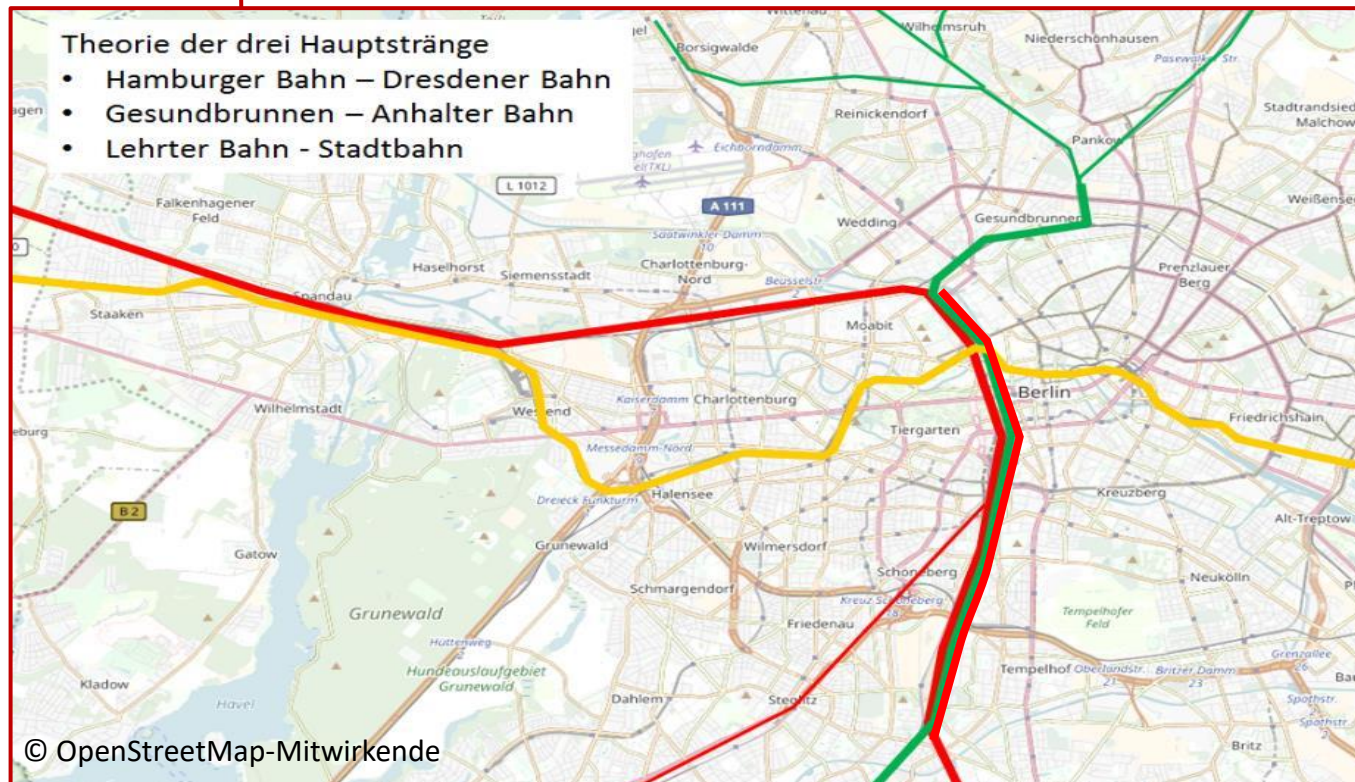




## Steigerung der Leistungsfähigkeit – „Strangkonzzept“ zur betrieblichen Optimierung



- Kern des Strangkonzepes sind **drei voneinander unabhängige Hauptstränge**
- Zwischen diesen Strängen werden **Gleiswechsel** grundsätzlich vermieden
- Mehrere **Bahnsteigkanten** dienen als **Puffer** bei dichten Zugfolgen
- **Durchbindung einer hohen Anzahl von Zügen** im Fern-/Regionalverkehr
- **Unabhängige Führung** von Zügen durch die kritischen Abschnitte



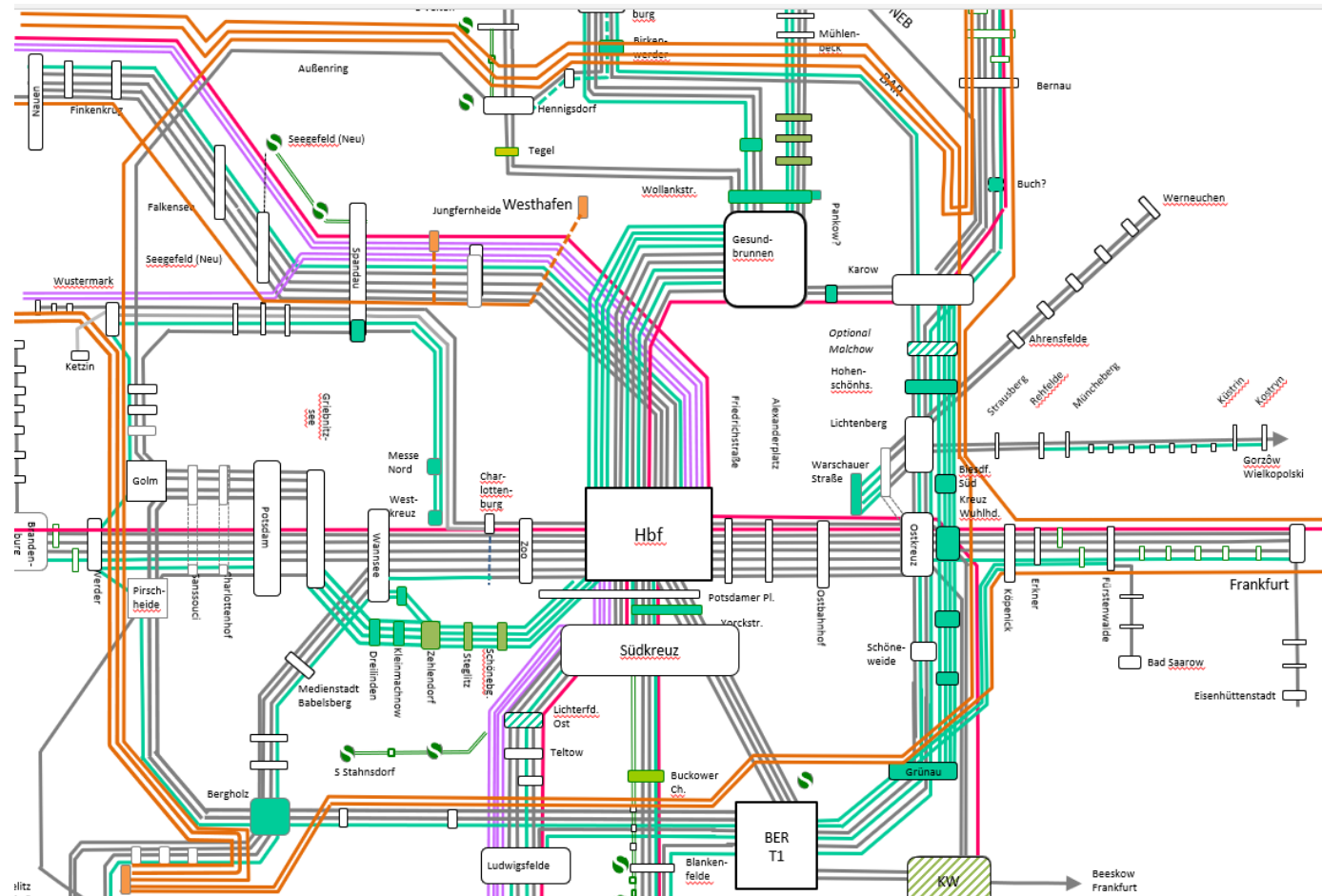
- **Strang 1:** Lehrter Bahn – Stadtbahn
- **Strang 2:** Hamburger Bahn - Dresdener Bahn
- **Strang 3:** Gesundbrunnen – Anhalter Bahn



Der Güterverkehr wird  
konsequent mitgedacht  
und auf den BAR  
verlagert

Auch weitere  
Umfahrungsmöglichkeiten  
für den Güterverkehr  
sollten genutzt werden

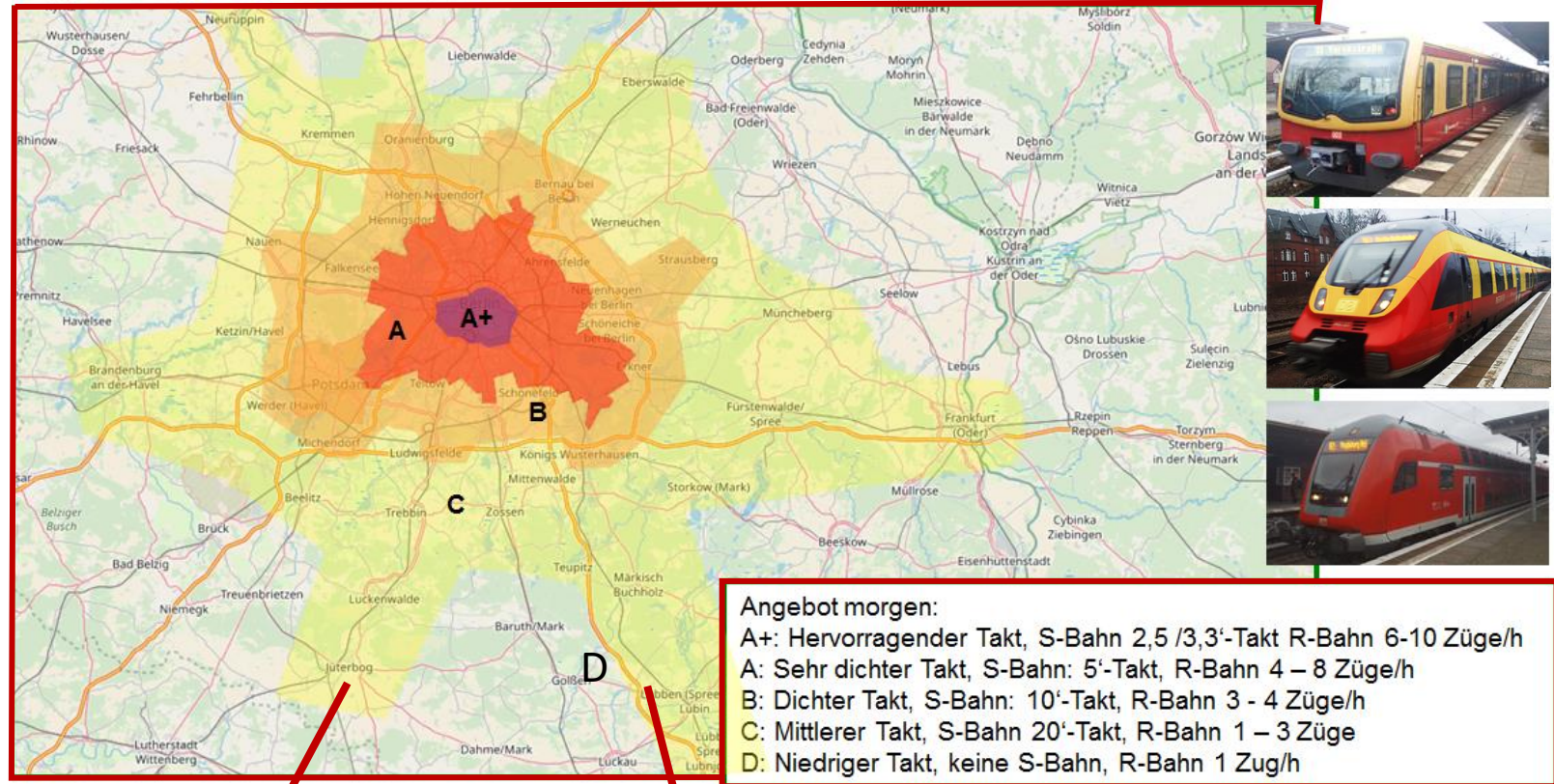
- Wittstock – Mirow  
(= Stettin – Hannover)
- Wriezener Bahn
- Wittenberge - Stendal





## Die heutige Angebotsqualität Berlins wird signifikant in das Umland verschoben

### Zukünftiger Bedienstandard:



Leipzig

Dresden