



Stellungnahme Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg zum Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt Mai 2025

18.Juni 2025

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg als breiter Zusammenschluss von Verbänden und Kommunen mit dem gemeinsamen Ziel eines besseren Schienenverkehrs für Berlin und Brandenburg hat sich bereits kurz nach dem Bekanntwerden des Entwurfs für die Überarbeitung des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt mit einer Kurz-Einschätzung direkt an Minister Tabbert gewandt (siehe Anlage A, mit weiteren Anlagen).

Hier folgt nun eine ausführlichere Stellungnahme, ausgehend von unserem eigenen Zielnetz und dem Vergleich mit dem vorliegenden Zielfahrplan-Entwurf. Wir möchten Sie bitten, diese Stellungnahme bei Ihrer Rückäußerung an das BMV zum vorliegenden Entwurf des Zielfahrplans zu berücksichtigen.

Ausdrücklich würdigen wir, dass die Aufgabenträger in Berlin und Brandenburg offensichtlich wesentlich offensiver als bisher zusätzlichen Verkehrsbedarf im Regionalverkehr auf der Schiene für die Zukunft für den Zielfahrplan angemeldet haben. Wir begrüßen sehr, dass im Ergebnis auf vielen Achsen der Verkehr weiter verdichtet werden kann, wenn die angemeldeten Verkehre beim Ausbau der Infrastruktur berücksichtigt werden.

Wir freuen uns sehr darüber und werden in der Öffentlichkeitsarbeit ausdrücklich würdigen, dass das Land Brandenburg hier vorausschauend strategisch gehandelt hat, auch wenn kurz- und mittelfristig Engpässe bei der Finanzierung des Verkehrsangebots drohen. Im Namen aller an einer fortschrittlichen Verkehrspolitik Interessierten: Vielen Dank für den Einsatz Ihres Hauses, des VBB und Ihr persönliches Engagement!

Nordbahn und Ostbahn

Sehr positiv fallen die Verbesserungen auf zwei wichtigen Achsen auf:

- Erstmals enthält der Zielfahrplan den Wiederaufbau der **Berliner Nordbahn** für den Fern- und Regionalverkehr, also von Hohen Neuendorf nach Berlin Gesundbrunnen. Für den Norden Brandenburgs ist es der entscheidende Schritt zu schnellerer und leistungsfähigerer Anbindung an Berlin, für den Bahnknoten Berlin nicht zuletzt eine wichtige Maßnahme, um auch bei Bauarbeiten und Störungen noch Umleitungsverkehre anbieten zu können. Noch zu ergänzen ist die Südwestkurve am Hohen Neuendorfer Kreuz, damit die Nordbahn auch die Funktion der fallengelassenen Kremmener Bahn erfüllen kann, der Prignitz-Express Berlin schneller erreicht und der nördliche Außenring sowie das Karower Kreuz entlastet werden.
- Die **Ostbahn** ist im neuen Zielfahrplan elektrifiziert, allerdings nur abschnittsweise zweigleisig enthalten (in unserer Kurz-Stellungnahme waren wir fälschlicherweise noch von zweigleisigem Ausbau ausgegangen). Damit lässt sich zwar eine attraktive Fahrzeit von 53 Minuten von Kostrzyn zum Ostkreuz erreichen (gegenüber 84 Minuten im bisherigen Zielfahrplan bzw. 87 Minuten heute), allerdings erscheint es für die Fahrplanstabilität und Resilienz der Frankfurter Bahn notwendig, einen Teil des Güterverkehrs auf eine zweigleisig auszubauende Ostbahn zu verlagern. Das sieht der Bund offenkundig noch anders. Wir gehen

davon aus, dass Sie im weiteren Verlauf hier die künftige Bedeutung der Ostbahn für den Güterverkehr weiter betonen, gerade auch in Hinblick auf den Aspekt der Resilienz der strategisch wichtigen grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur Richtung Polen, Ukraine und Baltikum. Die in den Erläuterungen zum Zielfahrplan unterstellten Rückgänge im Güterverkehr mit Polen sind nicht plausibel, wenn man die heutige Entwicklung betrachtet. Daher ist der Ausbau der Ostbahn kein Nahverkehrs-Projekt mit ausschließlich regionaler Bedeutung, sondern ein wichtiger Beitrag für Ausbau und Sicherung einer bedeutenden transeuropäischen Güterverkehrs-Achse.

Kapazitätserhöhung im Kernbereich

Auf den Außenästen des Großknotens Berlin in Brandenburg können nur so viel Züge qualitätsgerecht fahren, wie auf der Berliner Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung untergebracht werden können. Dazu werden die Züge in verschiedenen Fahrplan- und Betriebssituationen (wegen der Haltezeiten oder wegen Fahrplanzwängen auf den Außenästen) in dichterem Abstand folgen müssen. Dafür sind sehr kurze Blockabschnitte in den Einfahr-, Bahnsteig- und Ausfahrbereichen erforderlich. Die Folgen von Störungen und Bauarbeiten lassen sich durch häufige Weichenverbindungen vermindern. Was im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität an notwendigen Maßnahmen herausgearbeitet wurde, muss voll umfänglich aufgegriffen und umgesetzt werden.

Auf der Stadtbahn sollte untersucht werden, ob nicht ein 3-Minuten-Zugfolgeraster für alle Züge mit Überholung der Fernzüge am Hauptbahnhof durch jeweils einen Regionalzug eine bessere Option wäre. Fernzüge hätten dann einen 6-Minuten-Aufenthalt am Berliner Hauptbahnhof, um das leidige Problem der langen Bahnsteigaufenthaltszeiten zu beheben. Fernzüge verbrauchen auf der Stadtbahn dann zwei Trassen des 3-Minuten-Rasters. In Verbindung mit kurzer Blockteilung und ETCS (keine PZB-Langsam-Ausfahrt, keine Behinderungen durch Durchrutschwege) ist ein 3-Minuten-Raster grundsätzlich denkbar, bedarf aber weiterer Untersuchungen.

Reaktivierung von Strecken im SPNV

Weiterhin haben wir sehr positiv zur Kenntnis genommen, dass die Reaktivierungsprojekte des Landesnahverkehrsplans aufgenommen wurden.

Im Detail gibt es dabei aber noch Korrekturbedarf, insbesondere bei den Linien RB73 und RB12.

- Die Linie **RB73** ist durchgehend von Neustadt (Dosse) bis Güstrow enthalten, allerdings mit einer überlangen Fahrzeit von 2 Stunden 18 Minuten von Neustadt nach Güstrow und ohne sinnvolle Knoten in Pritzwalk und Karow (Mecklenburg). Grund ist, dass offenbar ein nicht ausgebauter Infrastrukturzustand unterstellt wurde. Dabei sind sich alle einig: Nur ein Ausbau der Strecke macht die Linie RB73 sinnvoll, mit attraktiven Knoten, wie vom Bündnis vorgeschlagen. Der größte Teil des Brandenburger Abschnitts wurde soeben mit Bundesmitteln im Zuge der Generalsanierung der Hamburger Bahn bereits erneuert. Dadurch rückt der Fahrplanvorschlag für die RB73 der Landkreise (siehe Anlage der Anlage A) in den Bereich des Machbaren; dieser Zielzustand sollte auch im Deutschlandtakt-Zielfahrplan unterstellt werden.
- Im neuen Zielfahrplan ist die Verdichtung der Verbindung Ostkreuz – Templin über Oranienburg und die Durchbindung der Linie **RB12** über Templin bis Eberswalde zu begrüßen, allerdings gilt auch hier: Die Fahrzeit mit der offenbar zugrunde gelegten gegenwärtigen Infrastruktur zwischen Templin und Britz ist nicht sinnvoll. Die Reisegeschwindigkeit ist mit einer Stunde Fahrzeit für 41km Templin – Britz weder zeitgemäß noch konkurrenzfähig. Auch hier ist ein Ausbau erforderlich, um einen attraktiven Verkehr darzustellen, damit könnte auch der

RE-Anschluss in Eberswalde erreicht werden und somit wäre eine attraktive Fahrzeit von 86 Minuten von Templin über Eberswalde bis zum Berliner Hauptbahnhof möglich (und damit schneller als mit der RB12 über Oranienburg).

- Der Nutzen reaktiver Stichstrecken wird sich – für die Fahrgäste und für die Nutzen-Kosten-Untersuchung – erst ausreichend einstellen, wenn umsteigefreie Direktverbindungen zur anschließenden Hauptstrecke (sinnvollerweise mit dem Flügelkonzept) und möglichst im Halbstundentakt angeboten werden. Das betrifft vor allem Ketzin, Rüdersdorf, Müncheberg, Luckau und die Direktverbindung zur Insel Usedom, die sehr im Interesse Berlins und Brandenburgs liegt. Der unverständlicherweise nicht vorgesehene Wiederanschluss von Mittenwalde, der mit ausreichendem Verkehrspotenzial rechnen kann, an das Eisenbahnnetz darf nicht an baulichen oder sonstigen Schwierigkeiten scheitern.

Möglichkeiten für Flügel/Kuppeln nicht genutzt

Ein grundsätzlicher Kritikpunkt an der Gestaltung des Liniennetzes ist der Verzicht auf Flügel/Kuppeln/Stärken/Schwächen von Linien im Zulauf auf den Bahnknoten Berlin (wenn man von Golm absieht). Bei der Grundstruktur des Berlin/Brandenburger Regionalverkehrs mit hohem Verkehrsaufkommen im Berlin-nahen Bereich, der Forderung nach Direktverkehren in alle Brandenburger Regionen und der geringeren Nachfrage in den Außenästen liegen die Vorteile von Flügel/Kuppeln/Stärken/Schwächen so auf der Hand, dass sie hier nur kurz genannt werden sollen: Entlasten des Bahnknotens Berlins bei gleichzeitig besserem Angebot, Einsparung von Trassengebühren für die Aufgabenträger und Einsparung von Betriebskosten durch bessere abschnittsweise Anpassung der Fahrzeugkapazität an die Nachfrage.

Gerade beim Zielfahrplan wäre es besonders wichtig, Flügel/Kuppeln/Stärken/Schwächen zu berücksichtigen, um die dafür geeigneten Bahnhöfe dafür zu ertüchtigen und durch Bahnsteigverlängerung längere Züge zu ermöglichen. Die Erstellung des Zielfahrplans wäre die richtige Gelegenheit, dieses Thema voranzubringen.

Das Argument, Flügel sei ein Risiko für Stabilität und Pünktlichkeit, wird dabei übertrieben dargestellt, schließlich wird Kuppeln und Flügel bundesweit verbreitet genutzt, auch auf sehr stabilen Linien mit 10- oder 20-Minuten-Takt. Die negativen Erfahrungen in Falkenberg (Elster) sind auf Uralt-Sicherungstechnik zurückzuführen, die für Kuppeln und Flügel ungeeignet ist und umständliche und störanfällige Verfahren erfordert.

Güterverkehr

Bereits bei den Ausführungen zur Ostbahn wurde festgestellt, dass die zugrunde gelegte Güterverkehrsprognose kaum die aus übergeordneten Gründen notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ermöglicht, vielmehr eine Verkehrsprognose verwendet wird, die die Nutzung des LKW auch auf langen Routen weiter als gegebene Tatsache unterstellt. Insbesondere scheinen bei der vom Bund verwendeten Prognose die Chancen durch den kombinierten Verkehr (Verladung von LKW-Trailer auf die Schiene) nicht genutzt zu werden.

Leider trifft das in besonderem Maß auch auf Berlin und Brandenburg zu: Es gibt in unserer Region kein einziges Terminal, das für die Verladung von LKW-Trailern wirklich geeignet ist. Trotz der grundsätzlichen Zuständigkeit des Bundes für den Güterverkehr sollte auf geeignetem Weg das Fehlen eines modernen zugänglichen Terminals mit beidseitiger elektrischer Anbindung z.B. am Berliner Außenring hingewiesen werden. Solange es keine Terminals gibt, spielt naturgemäß der kombinierte Verkehr keine große Rolle und die Güter bleiben auf der Straße.

Interessanterweise hat es aber ein Vorschlag des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg in den Entwurf des Zielfahrplans geschafft: Wir hatten vorgeschlagen, Züge des Güterverkehrs vorrangig gegen den Uhrzeigersinn auf dem Berliner Außenring fahren zu lassen. Im neuen Zielfahrplan hat der Gutachter zwei Linien des Güterverkehrs tatsächlich aufgeteilt und fährt über den Außenring jeweils im Uhrzeigersinn, also auf verschiedenen Abschnitten des Außenrings auf Hin- und Rückfahrt. Damit kann ein Queren der Gleise der Gegenrichtung auf dem Außenring sowie auf den Radialstrecken vermieden werden. Dieses Verfahren sollte auf weitere Güterzugtrassen ausgedehnt werden.

Um den Güterverkehr auf dem Außenring zu erleichtern, wäre ein Ausbau der Verbindungskurve von Potsdam Park Sanssouci nach Golm sinnvoll. Hierzu gibt es den Vorschlag des Bündnisses für eine kurze Gleisverbindung vom Gleis Potsdam – Werder zu dem Verbindungsgleis Werder – Golm, das eine völlig kreuzungsfreie Führung der Flughafenzüge RB22 ermöglichen würde.

Vergleich Zielnetz Bündnis mit Zielfahrplan Deutschlandtakt

In der Anlage B haben wir die angebotenen SPNV-Zugzahlen zwischen dem Entwurf des Zielfahrplans und unserem Zielnetz auf den einzelnen Streckenabschnitten verglichen. In einigen Relationen geht der Deutschlandtakt über das mittlerweile 5 Jahre alte BSBB-Zielnetz hinaus; damit sind wir voll einverstanden. In mehreren Verbindungen halten wir das Angebot jedoch für nicht ausreichend; hervorzuheben sind die Berliner Nord-Süd-Verbindung (Spandau / Gesundbrunnen – Hauptbahnhof – Südkreuz / Schöneberg), vom BER nach Königs Wusterhausen, Zossen und Ludwigsfelde, Neuruppin – Velten, Lübbenau – Cottbus, Südkreuz – Jüterbog, Wannsee – Beelitz Stadt, Potsdam – Golm, Spandau – Nauen, Falkenberg – Cottbus und Elsterwerda – Dresden.

Das Fehlen von Zugverbindungen in einigen Relationen im D-Takt-Fahrplan stellt einen nicht hinnehmbaren Rückschritt gegenüber dem Istzustand dar:

- Spandau – Gesundbrunnen
- Wustermark – Spandau
- Stadtbahn (speziell von den aufkommensstarken Stationen Zoo, Friedrichstraße, Alexanderplatz) – BER; stattdessen sollen zwei Linien vorzeitig am Ostbahnhof enden.
- Südkreuz – Finsterwalde.

Völlig fehlen die Linien auf der Nahverkehrstangente Ost, die das nördliche Umland über Hohen-schönhausen, Springpfuhl, Biesdorfer Kreuz, Kreuz Wuhlheide, Grünau mit dem BER und dem südlichen Umland verbinden sollen und gleichzeitig die anliegenden Ortsteile erschließen sollen. Warum die S-Bahn-Planung des Senats nicht zielführend ist, haben wir mehrfach dargelegt.

Einschätzung der Infrastrukturmaßnahmen

In der Anlage C haben wir unsere Einschätzung der wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen dargestellt. Auf Wichtiges wurde bereits in den vorstehenden Anmerkungen zum Hohen Neuendorfer Kreuz, zur Kapazitätserhöhung im Berliner Kernnetz, zum Flügeln/Kuppeln/Stärken/Schwächen, zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten bei Reaktivierungen einschließlich der Möglichkeit von Direktverbindungen und zum mehrgleisigen Ausbau des östlichen Berliner Außenrings (Nahverkehrstangente Ost) einschließlich der Kreuze mit den Radialstrecken hingewiesen. Außerdem halten wir es bei der Ausgestaltung der Hamburger Bahn und der Anhalter Bahn für wichtig, dass zwischen den nach Nah- und Fernverkehr getrennten Gleisen ausreichend Möglichkeiten zum Gleiswechsel vorgesehen werden, um eine flexible Betriebsführung zu ermöglichen.

Bedeutung einer vollumfänglichen Stellungnahme durch die Aufgabenträger

Aus unserer Sicht ist es sehr wichtig, beim Bundesverkehrsministerium bis zur Frist nächste Woche die nötigen Verbesserungsvorschläge zu machen. Bei allen Detail-Untersuchungen zur Auslegung des Bahnknotens Berlin wird der Zielfahrplan die Richtschnur sein.

Vergleich Fahrplan 2025 – Deutschlandtakt – Zielkonzept BSBB

Nahverkehr Brandenburg und Berlin

Betrachtung der Teilstrecken unabhängig von Linien

Stand 17.06.2025

Zugpaare pro Stunde (Maximum in der HVZ)

Da viele RE keine „Express“ sind, sondern überall halten, wird nicht zwischen RE und RB unterschieden, sondern zwischen „Schnell“ (S, wenig Halte) und „Langsam“ (L, alle Halte).

Rot: D-Takt enthält weniger Züge als BSBB, mehr Züge notwendig

Grün: D-Takt enthält mehr Züge als BSBB, einverstanden

Abkürzungen: B: Berlin Nord-Süd-Verbindung C: Cottbus

Teilstrecke	Fpl 2025	D-Takt	Direktverbind D-Takt-Mängel	Anschlüsse D-Takt-Mängel	BSBB
Stadtbahn					
Charlottenburg – Ostbahnhof	5L	8L			8L
Ostbahnhof – Ostkreuz	5L	6L			7L
Nord-Süd-Verbindung					
Spandau – Hauptbahnhof	4L	6L			6L
Gesundbrunnen – Hauptbf	2L	6,5L			10L
Hauptbahnhof – Südkreuz	7L	11,5L			13L
Hauptbahnhof – Schöneberg	-	2L			4L
Nördlicher Innenring					
Spandau – Gesundbr	L	0	fehlt		2L
Gesundbr – Ostkreuz	(2)	0			2S
Südlicher Innenring					
Südkreuz – Ostkreuz	-	2L			2L
Nahverkehrstangente O					
NVT Ost – Grünau	-	0	fehlt		2L
NVT Ost – BER	-	0	fehlt		2L
Südlicher Außenring					
Ostkreuz – BER	(2) + 2S	2L			4L
K Wusterhausen – BER	L	L			2L
Südkreuz – BER	-	5S	mehr nach O durchbinden!		4L
Zossen – BER	L	L			2L
Ludwigsfelde – BER	L	L	nach Osten durchbinden!		2L
Pirschheide – BER	L	2L			2L
Kremmener Bahn					
Wittenberge – Perleberg	L	L			2L
Perleberg – Wittstock	L	L			L
Wittstock – Neuruppin	L	2L			L
Neuruppin – Kremmen	L	2L			2S + L
Kremmen – Velten	S + L	S + L			2S + L
Velten – Hennigsdorf	S + 2L	4L			4L
Hennigsdorf – Gesundbrunn	-	0	Umweg Kar Kr		(2S)
Neuruppin – Neustadt (D)	-	L			L

Teilstrecke	Fpl 2025	D-Takt	Direktverbind D-Takt-Mängel	Anschlüsse D-Takt-Mängel	BSBB
Nordbahn					
Neustrelitz – Löwenberg	L	½ S + 2L			S + L
Löwenberg – Oranienburg	S + L	2,5S+ 2L			2S+2L
Oranienburg – Gesundbrunn	S	2,5S	Umweg Kar Kr		2S+2L
Rheinsberg – Löwenberg	½ L	L	Flügeln oder direkt nach B	Löwenberg	L
Templin – Löwenberg	L	2L	direkt nach B	Oranienburg	2L
Oranienburg – Hohenschönh	L	2L			2L
Heidekrautbahn					
Liebenwalde – Basdorf	-	0	Reaktivierung		L
Groß Schönebeck – Klosterf	½L	L			2L
Klosterfelde – Basdorf	L	2L			3L
Oranienburg – Basdorf	-	L			-
Basdorf – Wilh – Gesundbr	-	2L	direkt nach B	Basdorf	2L
Basdorf – Karow	2L	-			-
Basdorf – Kar Kr – Gesundbr	(0,5)	2L	weiter bis B		2L
Stettiner Bahn					
Pasewalk – Angermünde	½ L	½ S + L	Ducherow Flüg		L
Szczecin – Angermünde	-	½ S+1,5L	Angerm Flüg		S + L
Schwedt – Angermünde	L	2L	Angerm Flüg		2L
Angermünde – Eberswalde	L	S + L			3L
Eberswalde – Gesundbrunn	S	2S			2L
Eberswalde – Hohenschönh	L	L			2L
Templin – Joachimsthal	-	L			L
Joachimsthal – Eberswalde	L	L	Ebersw Flüg		L
Eberswalde – Wriezen	L	L	Ebersw Flüg		2L
Wriezen – Frankfurt (O)	L	L			L
Wriezener Bahn					
Wriezen – Werneuchen	-	L			-
Werneuchen – Lichtenberg	2L	3L			2L
Lichtenberg – Ostkreuz	L	3L			2L
Ostkreuz – Warschauer Str	-	0	Verlängerung		2L
Ostbahn					
Kostrzyn – Müncheberg	L	S + L			S + L
Müncheberg – Lichtenberg	2L	2L			2L
Lichtenberg – Ostkreuz	1,5L	2L			2L
Ostkreuz – Warschauer Str	-	0	Verlängerung		2L
Hoppegarten – Altlandsberg	-	L	Quasi Neubau	30-min-Takt!	-
Fredersdorf – Rüdersdorf	-	L	Fredersd Flüg	30-min-Takt!	-
Müncheberg – Münch Stadt	-	L	Müncheb Flüg	30-min-Takt!	-
Frankfurter Bahn					
Ostkreuz – Fürstenwalde	2L	4L		Wackeltakt	4L
Fürstenwalde – Frankfurt (O)	S + L	2S + 2L		Wackeltakt	2S+2L
Frankfurt (O) – Eisenhüttenst	S + L	S + L			S + L
Fürstenwalde – Bad Saarow	L	2L	Fürstenw Flüg		2L
Görlitzer Bahn					
Ostkreuz – K Wusterhausen	S	2S			2S+L
NVT Ost – K Wusterhausen	-	0	fehlt		2L
Südkreuz – K Wusterhausen	-	1,5S			2L
K Wusterhausen – Lübbenau	S + L	2,5S+2L			2S+2L
Lübbenau – Cottbus	L	1,5S+L			2S+2L
Lübbenau – Senftenberg	L	L		Calau	L
K Wusterh – Mittenwalde	-	0	fehlt		L
K Wusterh – Storkow	L	2L	direkt nach B		L
Storkow – Frankfurt (O)	L	L			L
Lübben – Luckau – Uckro	-	L		Lübben	-

Teilstrecke	Fpl 2025	D-Takt	Direktverbind D-Takt-Mängel	Anschlüsse D-Takt-Mängel	BSBB
Dresdener Bahn					
Südkreuz – Blankenfelde	L	2L			2S+2L
Blankenfelde – Zossen	2L	3L			2S+4L
Zossen – Wünsdorf	2L	2L			2S+4L
Wünsdorf – Walddrehna	L	L		Doberlug-Ki	S + L
Walddrehna – Elsterwerda	½ L	S + L		Elsterwerda	S + L
Walddrehna – Finsterwalde	½ L	0	Walddrehna Flüg		L
Anhalter Bahn					
Südkreuz – Ludwigsfelde	S + L	2 S + 2 L			6L
Ludwigsfelde – Jüterbog	½ S + ½ L	2 S + L			4L
Jüterbog – Lu Wittenberg	L	L		Lu Wittenberg	L
Jüterbog – Falkenberg	½ L	L		Falkenberg	L
Potsdamer Stammbahn					
Steglitz – Zehlendorf	-	4L			4L
Zehlendorf – Wannsee	-	0	fehlt		2L
Zehlendorf – Potsdam	-	2L			4L
Zehlendorf – Michendorf direkt	-	2L			-
Wetzlarer Bahn					
Wannsee – Michendorf	3L	L			4L
Michendorf – Belzig	2L	2L			2L
Belzig – Dessau	L	½ S + L			L
Michendorf – Beelitz Stadt	L	L			2L
Beelitz Stadt – Jüterbog	L	L			L
Magdeburger Bahn					
Charlottenburg – Wannsee	4L	6L			6L
Wannsee – Potsdam	2S + L	4S + L			4L
Potsdam – Brandenburg	S + L	2,5 S+2L			4L
Brandenburg – Wusterwitz	L	2L			4L
Wusterwitz – Burg	L	L			2L
Potsdam – Beelitz Stadt	L	2L			L
Potsdam – Golm	3L	3L			4L
Brandenburg – Rathenow	L	1,5L	Brandenb Flüg	Rathenow	2L
Lehrter Bahn					
Spandau – Elstal	2L	3L			6L
Elstal – Wustermark	2L	2L			4L
Wustermark – Rathenow	L	2L			2L
Rathenow – Stendal	L	L			L
Elstal – Golm	(L)	L			2L
Wustermark – Golm	L	L			-
Wustermark – Ketzin	-	L	direkt nach B		2L
Rathenow – Rathenow Nord	-	L			-
Hamburger Bahn					
Spandau – Nauen	4L	S + 3L			2S+4L
Nauen – Neustadt (D)	L	2L			2L
Neustadt (D) – Wittenberge	L	2L			2L
Neustadt (D) – Kyritz	L	L	Neust (D) Flüg		2L
Kyritz – Pritzwalk	(-)	L			L

Teilstrecke	Fpl 2025	D-Takt	Direktverbind D-Takt-Mängel	Anschlüsse D-Takt-Mängel	BSBB
Ab Cottbus					
Cottbus – Guben	L	S + L			S + L
Guben – Eisenhüttenstadt	L	S + L			L
Cottbus – Forst	L	2L			S + L
Cottbus – Spremberg	L	S + L			S + L
Spremberg – Görlitz	L	S + L			L
Spremberg – Hoyerswerda	-	$\frac{1}{2}$ L	Direkt nach C!		L
Cottbus – Senftenberg	S + L	S + L			S + L
Cottbus – Falkenberg	S + L	L			S + L
Ab Falkenberg					
Lu Wittenberg – Falkenberg	L	L			L
Falkenberg – Herzberg Stadt	-	L	Direkt nach C!		-
Falkenberg – Ew-Biehla	S	S			S
Falkenberg – Riesa	-	L			L
Elsterw-Biehla – Elsterwerda	L	L			L
Elsterwerda – Riesa	$\frac{1}{2}$ L	L			L
Elsterwerda – Großenhain	L	L			S + L
Elsterw-Biehla – Ruhland	S + L	L			2L
Ab Senftenberg / Ruhland					
Finsterwalde – Senftenberg	-	0			L
Senftenberg – Ruhland	L	S + L			S + L
Ruhland – Großenhain	L	L			L
Senftenberg – Hosena	-	$\frac{1}{2}$ L			2L
Ruhland – Hosena	L	L			L
Hosena – Hoyerswerda	L	L			2L
Hosena – Kamenz	-	$\frac{1}{2}$ L			L
Hoyerswerda – Kamenz	-	$\frac{1}{2}$ L			-

Bewertung Infrastrukturmaßnahmen Deutschlandtakt

Nahverkehr Brandenburg und Berlin

Stand 18.06.2025

Abschlussbericht Anhang 03 Vorgegebene Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Bewertung	
1012	Glasower Damm Verbindungskurven BER – Dresdener Bahn	NO-Kurve fast erledigt SO-Kurve vermutlich eingleisig	
1013	Passow – Szczecin Elektrifizierung	Gut. Aber 2. Gleis? 160 km/h?	
1014	Berlin – Stralsund 160 km/h	gut	
1015	Kamenz – Hosena 160 km/h, Elektrifizierung, SO-Kurve	gut	
1016	K Wusterhausen Entflechtung S-Bahn Fernbahn durchgehend zweigleisig	Gut. Einzelheiten unklar. Vermutlich Sparlösung. Gut.	
1017	Blankenfelde – Elsterwerda – Kottewitz 200 km/h ETCS	gut	
1018	Cottbus – Forst Elektrifizierung	gut	
1019	Cottbus – Görlitz 2. Gleis, 160 km/h, Elektrifizierung	gut	
1020	Falkenberg – Herzberg Stadt Reaktivierung	gut	
1021	Fangschleuse neuer Bahnhof 4 Gleise	gut	
1022	Fredersdorf – Rüdersdorf Reaktivierung	Gut. Aber kein unabhängiges Wendegleis, sondern durchbinden nach Berlin. Fehlt neuer südlicher Halt Rüdersdorf Ort.	
1023	Güstrow – Pritzwalk – Neustadt (Dosse) Reaktivierung und Ausbau	Gut. Aber nicht 80 km/h, sondern höhere Geschwindigkeiten für kürzere Fahrzeit.	
1024	Hoppegarten – Altlandsberg Reaktivierung	Gut. Aber kein unabhängiges Wendegleis, sondern durchbinden nach Berlin. Einfacher lösbar als Gleichstrom-S-Bahn.	
1025	Falkenberg 740-m-Gleise, DSTW	gut	
1026	Schwarzheide Ausbau für GV und Elektrifizierung	gut	
1027	Königs Wusterhausen Nordkopf, „Umfahrung (Brückengleis)“	Gut. Einzelheiten unklar. Vermutlich Sparlösung.	
1028	K Wusterhausen Südkopf 740-m-Gleis	Gut. Aber fehlt Umbau für Reaktivierung der Strecke nach Mittenwalde.	
1029	Lübbenau Elektrifizierung Nebengleise	gut	
1030	Lübben – Uckro Reaktivierung	Gut. Aber keine unabhängigen Wendegleise, sondern durchbinden nach Berlin und Cottbus, besonders in Lübben.	
1031	Müncheberg – Müncheberg Stadt Reaktivierung	Gut. Aber kein unabhängiges Wendegleis, sondern durchbinden nach Berlin.	
1032	Neustadt Dosse – Neuruppin West Reaktivierung, zusätzliche Bahnsteig- gleise u Ausweichbahnhof Barsikow	gut	
1033	Oranienburg – Nassenheide 160 km/h	Gut. Aber fehlt dichtere Blockteilung bis Löwenberg.	
1034	Wittenberge weiteres Bahnsteiggleis und bessere Weichen und LST	gut	
1035	Rathenow – Rath Nord Reaktivierung	gut	
1036	Schmachtenhagen – Oranienburg Reaktivierung	gut	

Nr.	Maßnahme	Bewertung	
1037	Werneuchen – Wriezen Reaktivierung, zusätzliche Bahnsteiggleise und Ausweichbahnhof Tiefensee	gut	
1038	Wustermark – Ketzin Reaktivierung	gut	
1039	Elstal SO-Verbindung zum Bahnsteig	gut	
1040	Zossen Umbau	gut, im Bau	
1041	Heidefeld neuer Halt (südl. Rathenow)	gut	
1042	Kiekebusch neuer Halt (südl. Cottbus)	gut	
1043	Bornim-Grube neuer Halt (nördl. Golm)	gut	
1044	Haida neuer Halt (westl. Ew-Biehla)	gut	
1045	Hennigsdorfer Kreuz NO-Kurve	gut	
1046	Leipzig – Falkenbg – Cottbus 160 km/h	gut	
1047	Wittenberge – Wittstock – Hennigsdorf Elektrifizierung	gut	
1048	Kremmen zusätzliches Bahnsteiggleis	gut	
1049	Beetz-Sommerfeld Begegnungsabschn	gut	
1050	Wustrau-Radensleben Ausweichbf	gut	
1051	Biesdorfer Kreuz West neuer Halt	Standort an Ostbahn und SW-Kurve unklar. Richtig wäre Biesdorfer Kreuz (Ost) am Schnittpunkt Ostbahn/Märkische Allee, dort auch Halt an der Nahverkehrstangente Ost	
1052	Dahlewitz Gewerbepark neuer Halt	gut	
1053	Eberswalde Nordend neuer Halt	gut	
1054	Karower Kreuz zweigleisig 160 km/h	Fertiggestellt. Aber fehlt 2. Gleis NO-Kurve mit niveaufreiem Abzweig Karow Ost.	
1055	Köpenick – Frankfurt Oderbrücke 160 km/h und Sanierung	gut	
1056	Schönholz – Tegel 2. Gleis	Vom Land zurückgezogen. Wird wegen Fehlentscheidung Kremmener Bahn (vorerst) nicht mehr benötigt.	
1057	Berlin – Kostrzyn 160 km/h, Elektrifizierung, Begegnungsabschnitte Biesdorfer Kreuz Südost – Mahlsdorf und Obersdorf – Trebnitz, Ausweichbahnhof Werbig Pbf	Nicht ausreichend. Vollständige Zweigleisigkeit und 740m-Überholgleise für 30-min-Takt RB, Fern- und Güterverkehr und als Umleitungsstrecke für Frankfurter Bahn (Resilienz) sind erforderlich.	
1058	Moabit 3 Gleise verlängern	gut	
1059	Südkreuz – Blankenfelde Wiederaufbau	Im Bau. Fehlt Halt Buckower Chaussee.	
1060	Marzahn neuer Halt	Falscher Standort. Richtig ist Springpfuhl als Verknüpfungspunkt.	
1061	Gesundbrunnen Bahnsteigverlängerungen (9 u 10), Gleisteilungen (9)	gut	

Abschlussbericht Anhang 04 Nicht bedarfsplanrelevante abgeleitete Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Bewertung	
165	Großräschen 2. Bahnsteiggleis	gut	
166	Lübbenau – Cottbus 2. Gleis, Spurplan	gut	
167	Jüterbog Bahnsteig am abseits gelegenen Überholungsgleis	Fahrgastunfreundlicher langer Zugangsweg	
181	Potsdam Park Sanssouci Änderung LST	unklar	
182	Griebnitzsee Ost Überwerfung	gut	
183	Schöneberg Südostkurve	gut	
184	Neukölln neuer Halt (RB)	gut	
185	Schöneberg – Treptower Park un Schöneberg – Abzw. Landwehrkanal Reaktivierung, Elektrifizierung	gut	
186	Flughafen BER Zugdeckungssignal	gut	

Nr.	Maßnahme	Bewertung	
187	Gesundbrunnen Zugdeckungssignale	gut	
188	Bornholmer Straße – Hohen Neuendorf zweigleisige Wiederherstellung	Gut, identisch mit 241 Anhang 06, dort bedarfsplanrelevant. Elektrifizierung nicht erwähnt, muss aber sein. Fehlt SW-Kurve Hohen Neuendorfer Kreuz als Ersatz für Kremmener Bahn.	
189	Königs Wusterhausen zusätzliches Bahnsteiggleis	Gut, aber unklar wo.	
190	Beeskow-Frankfurt (O) Erhöhung vmax	gut	
191	Wriezen – Seelow Erhöhung vmax	Zurückgezogen weil Fahrplangeändert. Unklar. Vielleicht 540 als Ersatz.	
192	Seelow 2. Bahnsteiggleis	fertiggestellt	
193	Klosterfelde Ausbau zum Ausweichbf mit 2 Bahnsteiggleisen	gut	
194	Templin Stadt neue Weichenverbindung zum Ausweichen	gut	
195	Friedrichswalde als Ausweichbahnhof mit 2 Bahnsteiggleisen	Vielleicht gut. Fehlt Erhöhung vmax Britz – Templin.	
196	Birkenwerder Bahnsteige an den Regionalgleisen	gut	
540	Werbig oben als Ausweichbahnhof	Taktknoten Werbig gut. Frankfurt (O) ohne höhere vmax kein Anschluss nach B.	
541	Beelitz Stadt weitere Bahnsteiggleise	gut	
542	Griebnitzsee Ost „Puffergleis“ für Güterzüge Ri Seddin	vermutlich i. O.	
543	Rathenow 2 weitere Bahnsteiggleise	gut	
544	Wusterwitz Wendegleis	gut	
545	Wittenberge – Neustadt (Dosse) kürzere Fahrzeit für Regionalverkehr	Sollte bei vmax 230 km/h möglichsein. Vielleicht sind Weichen oder LST gemeint?	
546	Wustermark weiteres Bahnsteiggleis	gut	
547	Wittstock weiteres Bahnsteiggleis	gut	
548	Walsleben Ausbau zum Ausweichbf	gut	
549	Netzeband Ausbau zum Ausweichbf	gut	
550	Herzberg (Mark) weiteres Bahnsteiggl	gut	
551	Hammelspring Ausbau zum Ausweichbf	vermutlich i. O.	
553	Pinnow und Schwedt weitere Bahnsteiggleise	gut	
554	Blumberg – Werneuchen vmax erhöhen	gut	
555	Ahrensfelde weiteres Bahnsteiggleis	Für 20-min-Takt vermutlich i.O.	
556	Elsterwerda Gleisabschnittssignal	gut	
557	Caputh-Schwielowsee Ausbau zum Ausweichbahnhof	gut	
558	Fürstenwalde Süd Ausbau zum Ausweichbahnhof	Gut	
559	Mögelin Ausbau zum Ausweichbahnhof	gut	
560	Mögelin – Pritzerbe vmax erhöhen	gut	
561	Brandenburg-Altstadt Ausbau zum Ausweichbf	gut	
562	Elsterwerda-Biehla weiteres Bahnsteiggl	gut	
563	Storkow Wendegleis	Gut	
564	Oranienburg Weichenverbindung am Nordkopf	gut	

Abschlussbericht Anhang 06 Abgeleitete und bedarfsplanrelevante Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Bewertung	
151	Jüterbog weiteres Bahnsteiggleis Ri Treuenbrietzen	gut	
153	Südkreuz – Jüterbog viergleisiger Ausbau, außen Ferngleise 230 km/h; Parallele Fahrmöglichkeiten Südende; Mittiges Wendegleis Ludwigsfelde	gut unklar gut	
154	Selchow Überwerfung BER – BAR	gut	
155	Berlin Hbf Gleisteilungen, D-Wege; weitere Weichenverbindungen	vermutlich erledigt erledigt	
156	Spandau Westkopf viergleisig zur Hamburger Bahn; 2. Gleis Lehrter Stammstrecke; zusätzlicher Mittelbahnsteig südlich	gut gut Im Prinzip gut, aber Bahnhof wird asymmetrisch, erschwert Umsteigebeziehungen.	
157	Wustermark Weichenverbindungen zw. HGV-Strecke und Stammstrecke	Nicht mehr vorgesehen. Kurzfristig.	
158	Rathenow Überholgleis	gut	
160	Staffelde – Bamme 300 km/h (außer Rathenow), Bamme – Ribbeck 250 km/h, Ribbeck – Wustermark 280 km/h	Gut. Viergleisigkeit und Elektrifizierung siehe 238.	
164	Neustadt (D) – Nauen 3. Gleis mittig mit Bahnsteigen, Ausweichbahnhöfe Friesack und Paulinenaue; Nauen – Spandau 3. und 4. Gleis mittig mit Bahnsteigen	Regionalverkehr eingleisig ist ungünstig. Ausreichend Weichen für flexible Betriebsführung vorsehen! Hinnehmbar, aber komplizierte Bauzustände beim Abriss der Außenbahnsteige. Konflikte mit S-Bahn-Ausbau absehbar.	
165	Wittenberge, identisch 1034 Anhang 3		
236	Kreuz Wustermark Nordwestkurve eingleisig, Anbindung an Lehrter Stammstr	gut	
237	Springpfuhl niveaufrei von Ahrensfelde nach Lichtenberg	Nicht kompatibel mit Nahverkehrstangente Ost und Regionalbahnsteigen	
238	Stendal – Wustermark zweigleisiger Ausbau 160 km/h, Elektrifizierung	Gut. Aber auch Elektrifizierung Staffelde – Rathenow!	
239	Schönholz Wendeanlage Fernverkehr	gut	
240	Südkreuz – Großbeeren Wendeanlage Fernverkehr	Gut. Standort unklar.	
241	Bornholmer Straße – Hohen Neuendorf zweigleisige Wiederherstellung	Gut, ehemals 188 Anhang 04, hier besser eingeordnet, weil bedarfsplanrelevant. Elektrifizierung nicht erwähnt, muss aber sein. Fehlt SW-Kurve Hohen Neuendorfer Kreuz als Ersatz für Kremmener Bahn.	
242	Moabit – Spandau Ost „3- bzw. 4-gleisiger Ausbau“, Überwerfung Jungfernheide	Gut. Einzelheiten unklar.	
243	Kreuz Wuhlheide NO-Kurve und SO-Kurve niveaufrei mittig in den BAR einfädeln	Wahrscheinlich unnötig und wegen der Höhenlagen baulich und betrieblich kompliziert. Stattdessen Wartegleise vor den Einfädelungen! Nicht kompatibel mit der Nahverkehrstangente Ost. Stattdessen erfordert die SW-Kurve 3 Überwerfungen über die SO-Kurve, den BAR und die Frankfurter Bahn.	

Nicht im Abschlussbericht (und Bewertung) erwähnt, aber im BSBB-Zielkonzept

Nummern nur intern für diese Übersicht vergeben (entsprechend der Reihenfolge im Zielkonzept), Maßnahmen zum Teil aktualisiert, einige weggelassen

Nr.	Maßnahme	Ziel
2501	Hauptbahnhof oben und Friedrichstraße Weichenverbindungen	Linksfahrmöglichkeiten
2502	Charlottenburg bis Ostkreuz alle Bahnsteiggleise	Kürzere Zugfolgezeiten, höhere Streckenkapazität
2503	Löwenberg Beifahranlage	Flügeln
2504	Angermünde Umbau: gemeinsame Bahnsteige für alle Richtungen	Flügeln
2505	Fürstenwalde Beifahranlage	Flügeln
2506	Potsdam Park Sanssouci Beifahranlage	Flügeln
3001	Südkreuz niveaufreie Verbindungsgleise zwischen den außen liegenden Nord-Süd-Gleisen und der Anhalter Bahn	Unabhängige gleichzeitige Gleiswechsel von den Innenwechseln auf die Dresdener Bahn und von den Außengleisen auf die Anhalter Bahn
3002	Springpfuhl Bahnsteiggleise an der Nahverkehrstangente Ost	Bahnsteiggleiches Umsteigen Nahverkehrstangente Ost / Wriezener Bahn / S-Bahn
3003	Karower Kreuz – Biesdorfer Kreuz – Grünauer Kreuz weitgehend viergleisiger Ausbau mit eigenen Nahverkehrsgleisen (Nahverkehrstangente Ost), mehreren Verknüpfungen zu den Gütergleisen und Umsteigestationen zu den Radialen	Regio-S-Bahnen ins nördliche und südliche Umland sowie Verkehrserschließung des Gebietes; Kapazitätserhöhung
3004	Grünau – Bohnsdorf West 2. Gleis mit niveaufreien Abzweigen	Behinderungsfreier Fahrplan, Taktverdichtung, Kapazitätserhöhung
3005	Bohnsdorf Süd -Bohnsdorf West 2. Gleis mit niveaufreien Abzweigen	Behinderungsfreier Fahrplan, Taktverdichtung, Kapazitätserhöhung
3006	Mahlower Kreuz Bahnsteige am Außenring	Ortterschließung, Umsteigen zur S-Bahn
3007	Genshagener Heide Nordostkurve	Anbindung GVZ und Anhalter Bahn vom östlichen Außenring
3008	Wannsee Ausbau zum Knotenbahnhof, niveaufreier Nordkopf	Verkehrspotenzial (Ortsaufkommen und Umsteiger) abschöpfen
3009	Kreuz Werder Nordostkurve 2. Gleis	Behinderungsfreier Fahrplan
3501	Sachsenhausen Mittelbahnsteig und zwei Wendegleise	Endpunkt von Linien der Regio-S-Bahn, Ortterschließung
3502	Werbig Südwestkurve	Güterverkehr, Umleitungsmöglichkeit, Entlastung der Frankfurter Bahn
3503	Grünau Regionalbahnhof mit 4 Bahnsteiggleisen	Bahnsteiggleiches Umsteigen Nahverkehrstangente / Görlitzer Bahn / BER
3504	Yorckstraße Regionalverkehrshalt	Umsteigen zur U-Bahn
3505	Mexikoplatz Regionalverkehrshalt	Umsteigen zur U-Bahn
3506	Wensickendorf – Liebenwalde Reaktivierung	Verkehrspotenzial abschöpfen
3507	Westkreuz Regionalbahnsteig Stadtbahn	Umsteigen zur Ring-S-Bahn
3508	Königs Wusterhausen – Mittenwalde Reaktivierung	Verkehrspotenzial abschöpfen
3509	Werbig Südostkurve	Regionalverkehr Frankfurt (O) - Kostrzyn