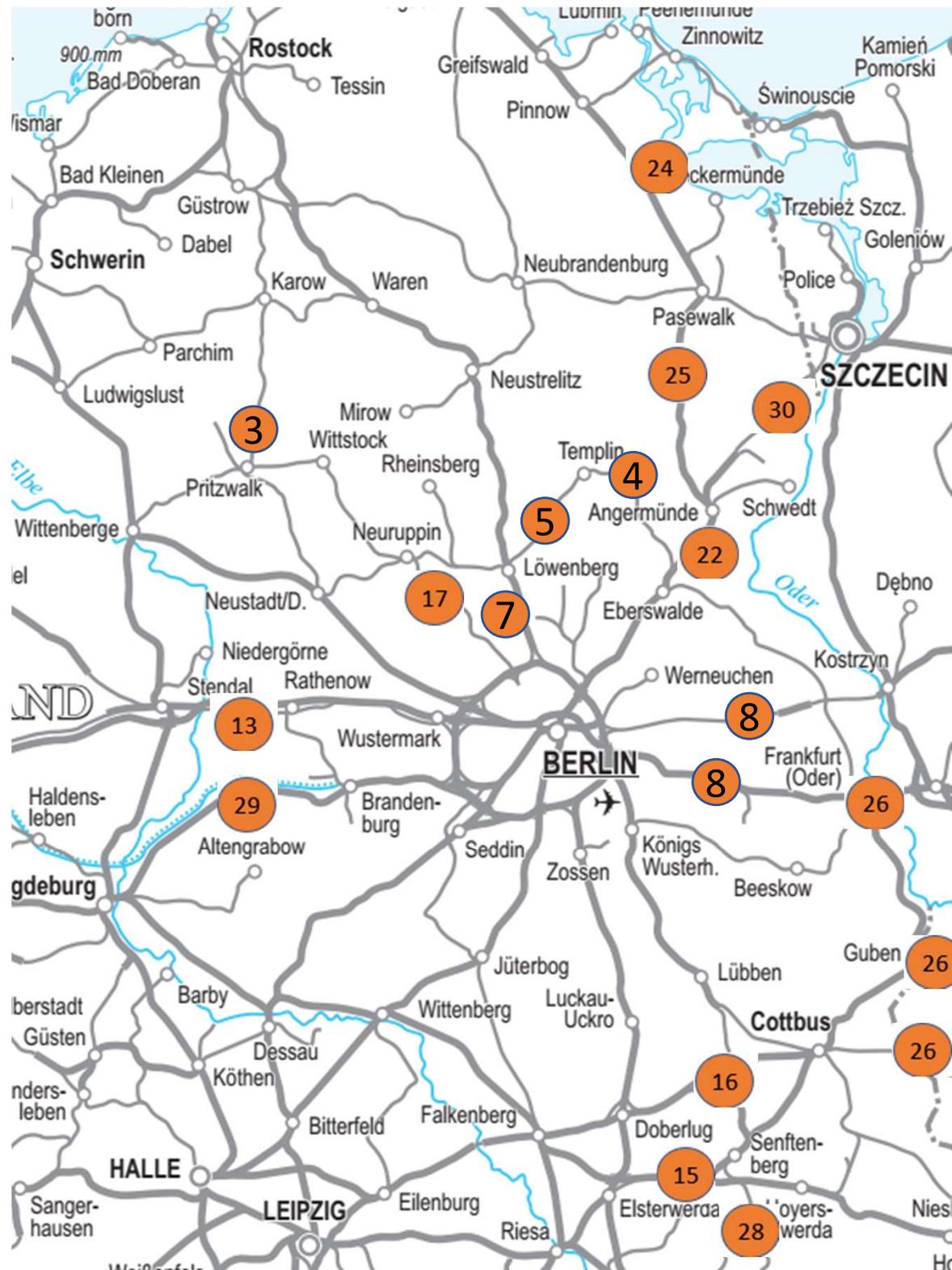
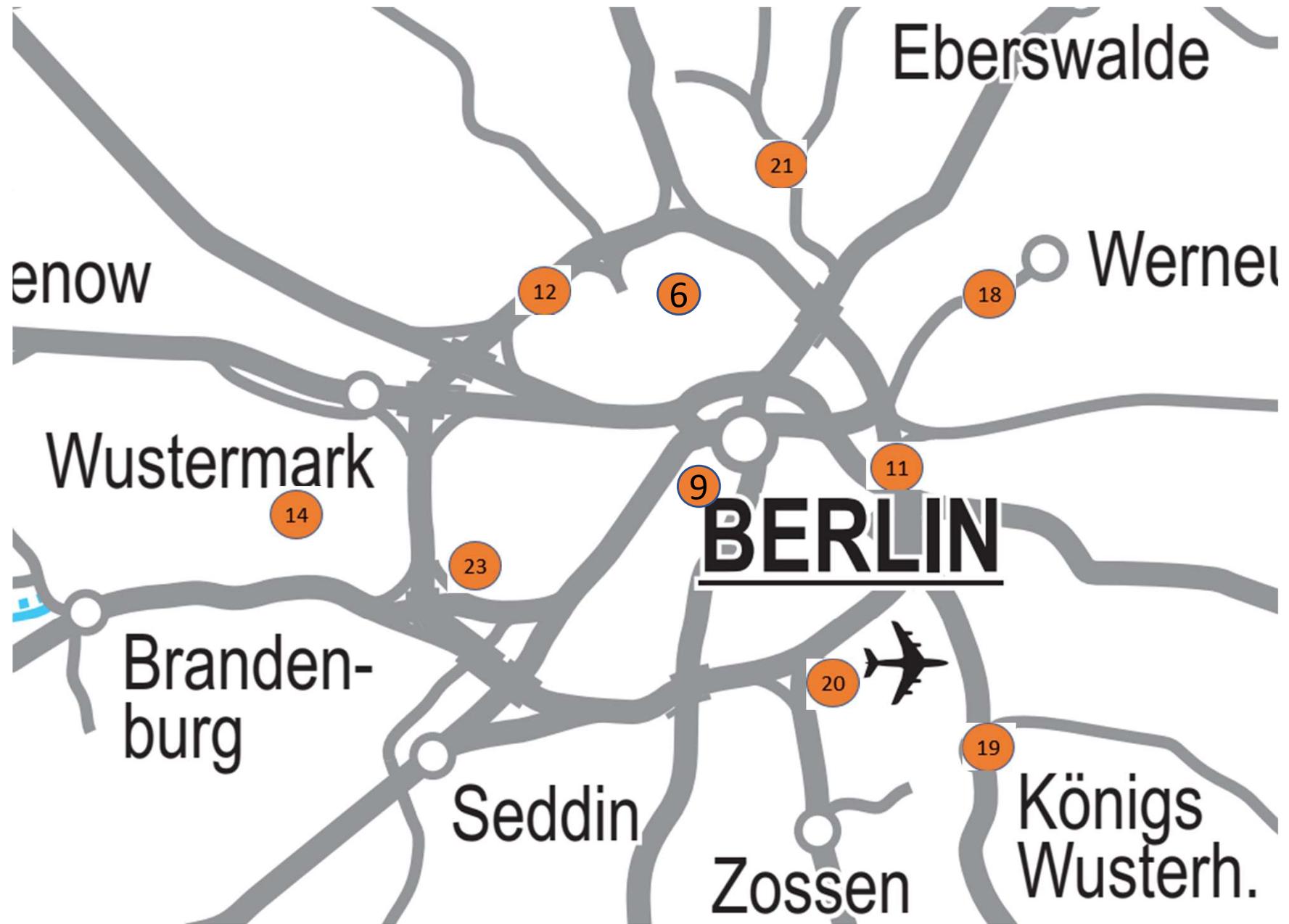


Vorschläge zur Überarbeitung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt

PRO BAHN Berlin-Brandenburg
in Kooperation mit:
Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

April 2023





	Verbesserung (Ziel)	Infrastruktur-Maßnahme	Bemerkung
1	Mehr Kapazität auf den RE-Linien nach Berlin durch längere Züge und Bahnsteige	Verlängerung aller Bahnsteige entlang der auf Berlin zuführenden Hauptachsen des RE-Verkehrs auf 210 Meter Länge (wie zentrale Berliner Bahnhöfe)	Um die Kapazität des Bahnknotens Berlin optimal zu nutzen, sollten alle Linien zur HVZ volle Zuglänge und hohe Kapazität aufweisen
2	Flügelung/Stärken/Schwächen wichtiger RE-Linien nach Berlin	Ertüchtigung von wichtigen Bahnhöfen zum Flügeln, Stärken und Schwächen, u.a. Brandenburg(Havel) Hbf, Wustermark, Rathenow, Nauen, Neustadt(Dosse), Löwenberg, Eberswalde, Angermünde, Frankfurt(Oder), Lübbenau, Ruhland, Luckau-Uckro, Ludwigsfelde, Jüterbog, Michendorf, Bad Belzig	Flügeln/Stärken/Schwächen ist notwendig, um volle Kapazität im Kernbereich um Berlin, aber in den Außenästen nicht zu viel Kapazität vorzuhalten und die Zahl der benötigten Fahrzeuge zu begrenzen
3	Zweite Achse Berlin – Rostock über Pritzwalk – Meyenburg – Karow durch Verlängerung der RE2 (statt Stilllegung der Linien RB73 und RB74)	Ausbau Neustadt(Dosse) – Priemerburg für 120 km/h, Knotenbahnhof Karow. Ausbau Wittenberge – Pritzwalk 120 km/h und Ausbau der Bahnhöfe Neustadt(Dosse) und Pritzwalk	Weiterer Nutzen ggf. durch weitergehenden Ausbau auch für Güterverkehr Rostock – Pritzwalk – Wittenberge
4	Schnelle Verbindung Templin – Berlin über Eberswalde, mit Flügelung von RE in Eberswalde	Ausbau für 120 km/h im Abschnitt Britz – Templin, Elektrifizierungsinsel Templin	Ausbau statt der geplanten Stilllegung Joachimsthal – Templin
5	Schnelle Verbindung Templin – Berlin über Löwenberg (Flügelung in Löwenberg mit RE-Linie)	Ausbau Templin – Löwenberg für 120 km/h, Elektrifizierungsinsel Templin	Zielfahrzeit Templin – Berlin Hbf 60 Min., in Verbindung mit Wiederaufbau der Berliner Nordbahn in Berlin

	Verbesserung (Ziel)	Infrastruktur-Maßnahme	Bemerkung
6	Lückenschluss Berliner Nordbahn für Regional- und Fernverkehr B-Gesundbrunnen – Birkenwerder	Noch ausstehende Wiederherstellung dieser wichtigen Strecke, die teilungs- und kriegsbedingt unterbrochen ist	Ausweichverbindung über Karower Kreuz bereits heute überlastet
7	Taktverdichtung der Berliner Nordbahn im Abschnitt Birkenwerder – Neustrelitz	Zusätzliche Blockabschnitte für dichtere Zugfolge und mehr Kapazität	
8	Mehr Kapazität und Qualität auf der Berliner Ostbahn Berlin – Kostrzyn und der Strecke Berlin-Frankfurt(Oder), Verbesserung Polen-Verkehr	Ausbau Berliner Ostbahn: Zweigleisig, Elektrifizierung, 160km/h	Entlastung Strecke Berlin – Frankfurt (Oder), insbesondere vom Güterverkehr, Umleitungsmöglichkeit für Fernverkehr.
9	Ertüchtigung des Berliner Innenrings, ggf. Führung einzelner Linien oder Taktverdichter über den Innenring. Resilienz bei Störungen aller Art auf Stadtbahn oder Nord-Süd-Tunnel.	Durchgehender zweigleisiger Ausbau des Innenrings mit Elektrifizierung	Bei Störungen und Bauzuständen sowie für Leerzüge fehlt Ausweichmöglichkeit für die stark belasteten Strecken durch das Berliner Zentrum.
10	Ertüchtigung und Kapazitätssteigerung des gesamten Berliner Bahnknotens, insbesondere der Berliner Stadtbahn und des Nord-Süd-Tunnels	Ausbau mit Hochleistungs-Digitalisierung für kürzest mögliche Zugfolge	Analog Bahnknoten Stuttgart hohe Leistungssteigerung durch kapazitätsorientierte Digitalisierung
11	Berliner Nahverkehrs-Tangente Ost	Ausbau des Ostabschnitts des Berliner Außenrings für dichten SPNV	
12	Ertüchtigung des Berliner Außenrings	Dreigleisiger Ausbau (zwei Richtungsgleise gegen Uhrzeigersinn, ein Gleis im Uhrzeigersinn, ggf. nur abschnittsweise), Bau der Nordwest-Verbindungskurve in Wustermark	Vorrangige Leitung der Züge des Güterverkehrs um Berlin herum gegen den Uhrzeigersinn, ohne niveaugleiche Kreuzungen.

	Verbesserung (Ziel)	Infrastruktur-Maßnahme	Bemerkung
13	Taktverdichtung Berlin-Rathenow-Stendal	Durchgehend zweigleisiger Ausbau der Lehrter Stammbahn und Elektrifizierung	Nebennutzen: Anschluss Bahnknoten Berlin an den Güter-Ostkorridor, Entlastung der Hamburger Bahn von Güterverkehr
14	Reaktivierung SPNV nach Ketzin und Einbindung in Liniennetz	Reaktivierung und Einbindung in Lehrter Stammbahn	
15	Ausbau Cottbus – Dresden für Ziel-Fahrzeit von 70 – 80 Minuten (heute 100 Minuten)	Noch zu definieren (möglich: Ausbau für 160 km/h, zusätzliche zweigleisige Abschnitte)	Fahrzeit derzeit nicht konkurrenzfähig zur Straße
16	Verdichtung Lübbenau – Senftenberg auf Halbstundentakt, dadurch Herstellung aller Anschlüsse in Calau (auch Finsterwalde – Senftenberg)	Ausbau der eingleisigen Strecke und des Umsteigeknotens Calau	Anschluss in Lübbenau an „schnellen“ Takt nach Berlin, ggf. Flügeln von RE-Zügen
17	Verbesserung Prignitz-Express mit Ziel-Fahrzeit Neuruppin – Berlin Hbf von ca. 60 Minuten	Einführung nach Berlin erneut zu prüfen, ggf. auch über Berliner Nordbahn	Fahrzeit v.a. aufgrund von Umweg derzeit nicht konkurrenzfähig zur Straße
18	Ausbau und Ertüchtigung Wriezener Bahn für dichteren Takt	Neue Kreuzungsbahnhöfe und Geschwindigkeitserhöhung	Prüfung der Reaktivierung bis Wriezen
19	Ausbau Bahnhof Königs Wusterhausen als leistungsfähigen Knoten für SPNV und Güterverkehr (KV-Terminal)	Noch zu definieren	Einbindung/Flügelung der RB nach Frankfurt(Oder) und Reaktivierung Mittenwalde

	Verbesserung (Ziel)	Infrastruktur-Maßnahme	Bemerkung
20	Verbesserung der Zuverlässigkeit und Reduzierung Fahrplanabhängigkeiten bei der Südostkurve der Dresdener Bahn zum Berliner Außenring	Zweigleisige Verbindungskurve mit Puffer-Möglichkeit durch Überholgleise	Eingleisige Verbindungskurven bieten keiner Puffermöglichkeit und führen zu Verspätungsübertragung
21	Verdichtung Heidekrautbahn und Verknüpfung im Berliner SPNV-Netz	NEB: Ausbau für 120 km/h und abschnittsweise zweigleisig, Elektrifizierungsinself. DB Netz: Leistungsfähige niveaufreie Einführungen in B-Karow und Wilhelmsruh.	
22	Kürzere Fahrzeiten Berlin – Stettin/Greifswald – Stralsund	Ausbau für 160 km/h Berlin-Angermünde-Stralsund	
23	Taktverdichtung und Qualitätsverbesserung im Bahnknoten Potsdam	Zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Golm – Potsdam Park Sanssouci und Bahnhof Park Sanssouci ohne niveaugleiche Kreuzungen	
24	Direktanbindung Berlin – Usedom auf kürzester Strecke	Wiederaufbau der kriegsbedingt unterbrochenen Strecke Ducherow – Usedom	Fahrzeit derzeit nicht konkurrenzfähig zur Straße

	Verbesserung (Ziel)	Infrastruktur-Maßnahme	Bemerkung
25	Verdichtung Angermünde – Stralsund: durchgehend Stundentakt	Ausreichend Kapazität herstellen	Derzeit nur abschnittsweise Stundentakt
26	Stündlicher SPNV über die Grenzübergänge Frankfurt(Oder), Guben und Forst (Lausitz)	Ausreichend Kapazität herstellen, Elektrifizierungslücken schließen.	Endpunkte in Polen abhängig von polnischer Planung. Forst und Guben bieten dem Güterverkehr Ausweichmöglichkeit.
27	Stündlich schnelles Angebot Berlin - Cottbus – Görlitz durch Verlängerung einer Linie von Berlin nach Cottbus	Streckenausbau (Elektrifizierung, 160km/h) mit ausreichender Kapazität	Ermöglicht über Görlitz auch attraktive Verbindungen nach Polen und Tschechien
28	Stündliches Angebot jeweils von Cottbus und Senftenberg über Kamenz nach Dresden	Reaktivierung und Ausbau	
29	Verdichtung RE1 im Abschnitt Brandenburg(Havel) – Magdeburg auf Halbstundentakt		
30	Stündliche Verbindung Berlin-Stettin ohne Umsteigen	Anpassung des Liniennetzes, ggf. durch Flügel	