



Vh Glasower Damm für RB 22/32

fahrplanseitige Prüfung eines Verkehrshaltes auf dem BAR

DB Netz AG, RB Ost | I.NB-O-V 1 | 17.11.2021

Inhaltsverzeichnis.

- 1. Anlass der Untersuchung**
- 2. Auftrag und Fahrplanbasis**
- 3. Ergebnis der Untersuchung**

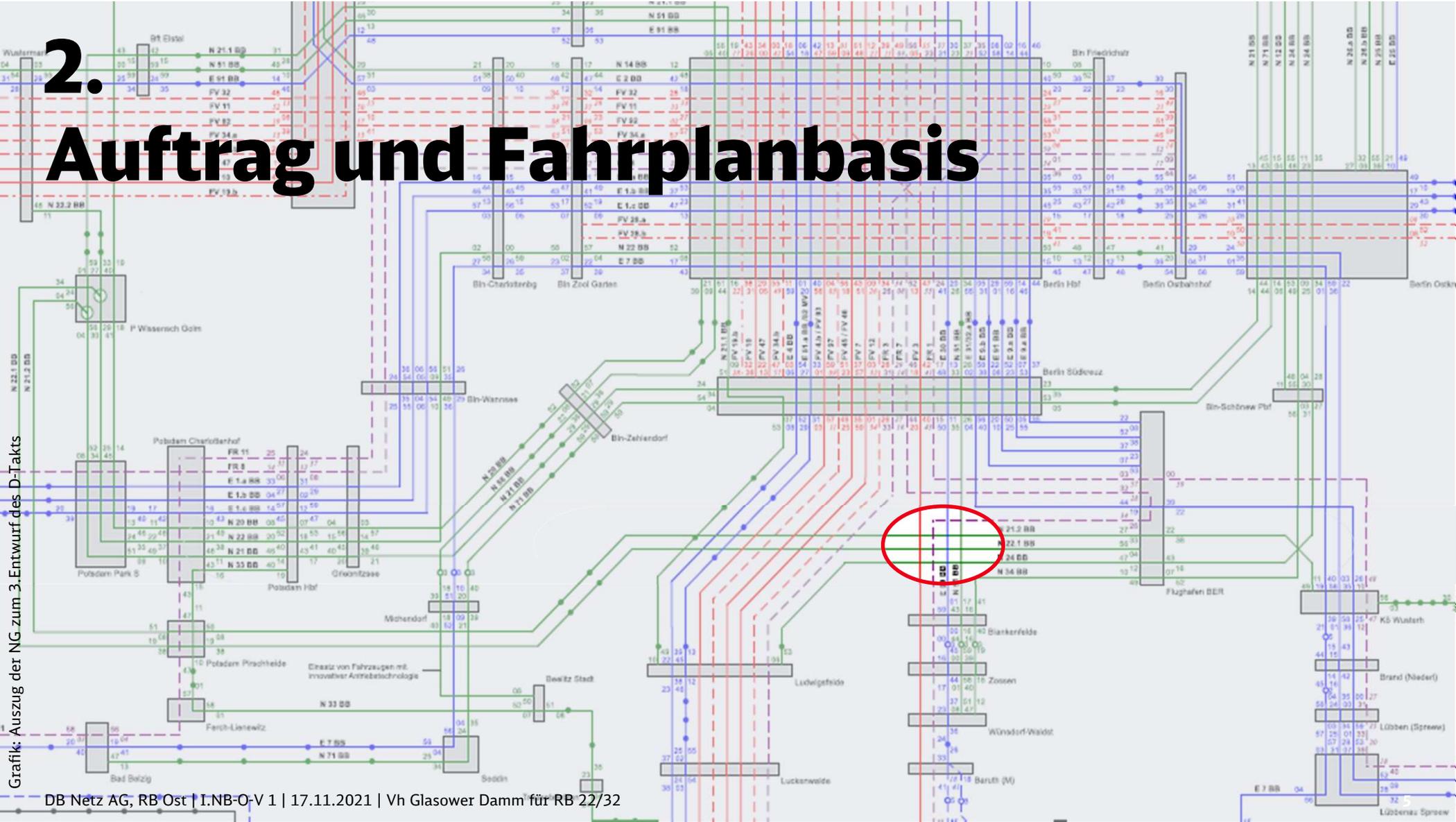
1. Anlass der Untersuchung

1.

Anlass der Untersuchung

- Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow hat die Agentur Bahnstadt GbR und die SPV Spreepfan Verkehr GmbH beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Bewertung eines neuen Bahnhaltelpunktes am Berliner Außenring (BAR) in ihrem Gemeindegebiet zu erarbeiten
- Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass unabhängig von Fragen des Baukonzeptes und der Erschließung die „betriebliche Machbarkeit“ die entscheidende Voraussetzung für die Projektrealisierung sein wird
- Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow hat sich daher mit der DB Netz AG verständigt, aufbauend auf der oben genannten Machbarkeitsstudie eine Fahrplanuntersuchung zur Klärung der betrieblichen Machbarkeit bei der DB Netz AG zu beauftragen.

2. Auftrag und Fahrplanbasis



Grafik: Auszug der NG zum 3. Entwurf des D-Takts

1.

Auftrag und Fahrplanbasis

Auftrag:

- Fahrplanuntersuchung zur Klärung der betrieblichen Machbarkeit; Dabei sollen berücksichtigt werden
 - unterschiedliche Bedienungsszenarien der Regionalbahnlinien 22 und 32
 - Verdichtung der Vertaktung auf der RB 22 im Zuge des geplanten **Deutschland-Taktes (D-Takt)**
 - mehrere Szenarien der Bedienung durch die S2 (abhängig von der Lage der Zugkreuzungen, der Vertaktung 10/20-Minuten-Takt sowie der derzeit geplanten Verlängerung nach Rangsdorf) sowie eines zusätzlichen S-Bahn-Halts in Mahlow Nord
 - ggf. erforderliche Infrastrukturmaßnahmen im Streckenverlauf und in den Knoten zur Optimierung von Fahrzeitreserven als Bedingungen für zusätzliche Zughalte

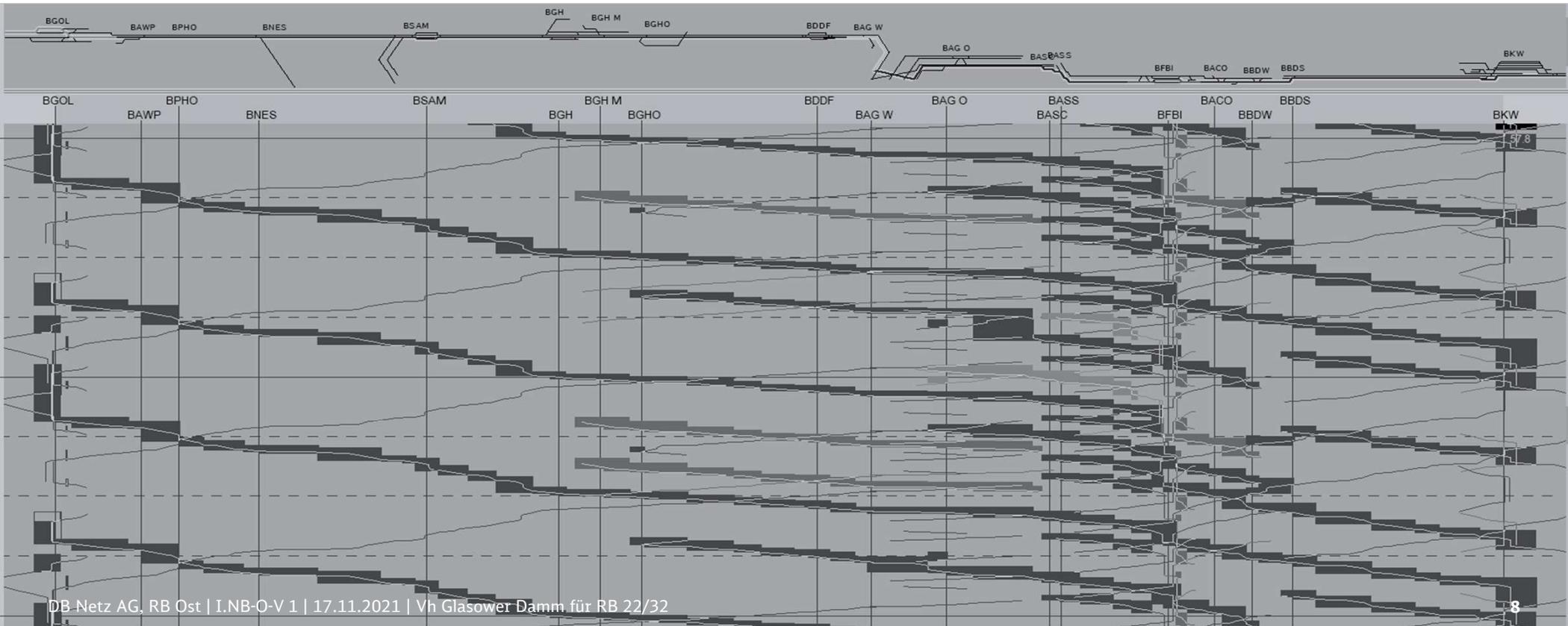
- Im Rahmen dieser Untersuchung werden die Punkte im Zusammenhang mit dem zusätzlichen Halt für RB 22 und RB 32 betrachtet

1. Auftrag und Fahrplanbasis

Anpassung der Fahrplanbasis:

- Da der D-Takt und vor Allem die ihm zugrundeliegenden Infrastruktur- und Fahrzeugdaten der DB Netz AG nur grob vorliegen, wurde bisher kein mikroskopisches Modell für den D-Takt abgebildet
- Die Machbarkeitsstudie selbst spricht vom Bezugsjahr 2030
- Für diese Untersuchung greifen wir daher auf ein uns bekanntes Fahrplankonzept für den Zeithorizont 2028/2029 zurück, welches im wesentlichen auf der Bestands-Infrastruktur inkl. bekannter Ausbauten wie z.B. der Dresdner Bahn/ABS Berlin-Dresden basiert
- Dieses beinhaltet im untersuchten Betrachtungsraum
 - ➔ Das Linien- und Fahrzeugkonzept des Netzes Elbe-Spree (NES), in seiner 2. Betriebsstufe ab 12/2025, sowie die daraus abgeleiteten notwendigen Infrastrukturmaßnahmen
 - ➔ Das bekannte Linien- und Fahrzeugkonzept der in Ausschreibung befindlichen Netze Nord-Süd (NOS) und Netz Berlin-Stettin (NBS) ab 12/2026
- Eine Verdichtung der RB 22 ist den genannten Konzepten nicht ausgeschrieben
- Dennoch kann eine vereinfachte Betrachtung einer möglichen Verdichtung im Sinne des D-Taktes vorgenommen werden

3. Ergebnis der Untersuchung



Unter Beibehaltung bestehender Konzepte und Infrastruktur kann der neue Verkehrshalt nicht vollumfänglich bedient werden



■ Die für den Halt an der neuen Station am BAR in Betracht kommenden Linien

■ RB 22 Potsdam-Griebnitzsee - Potsdam-Golm - Flughafen BER T 1-2 - Königs Wusterhausen und

■ RB 32 Ludwigsfelde - Flughafen BER T 1-2 - Berlin-Ostkreuz - Oranienburg

sind Bestandteil des Netzes Elbe-Spree. Bei der Gestaltung des Netzes Elbe-Spree wurde gemäß Vorgabe der SPNV-Aufgabenträger (Land Berlin und Land Brandenburg) ein möglicher Verkehrshalt am Turmbahnhof Mahlow nicht berücksichtigt oder betrachtet

■ Der zusätzliche Verkehrshalt führt bei einer Haltezeit von 0.7min zu einer **Reisezeitverlängerung von etwa 1.7min je Richtung**

■ Beide Linien befahren sowohl aus infrastruktureller, als auch aus fahrplanerischer Sicht mehrere neuralgische Knotenpunkte im Netz, darunter den in unmittelbarer Nähe zur neuen Station liegenden Abzweig (Abzw.) Glasower Damm Ost und den Bahnhof Flughafen BER T 1-2 oder den Bahnhof Potsdam-Golm, in dem die RB 22 Teil des Flügelkonzeptes mit der RB 20 (Potsdam - Oranienburg) ist

■ Die Trassenlagen der RB 22 und RB 32 sind daher nicht frei wählbar und die Integration eines zusätzlichen Verkehrshaltes in das bestehenden Konzept des NES erzeugt zum Teil Konflikte mit anderen Linien des NES

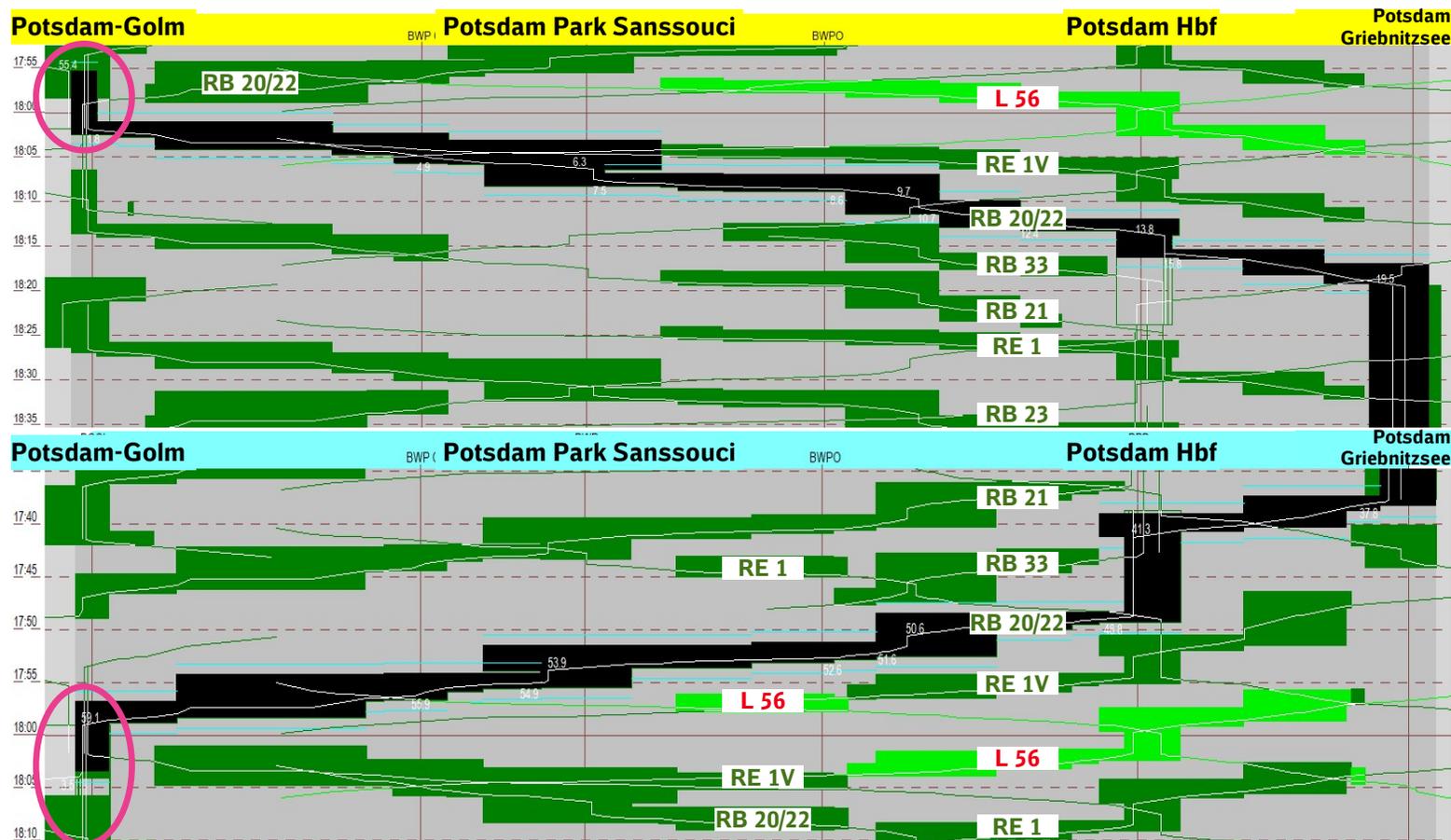
Ergebnis der Untersuchung

-Zusammenfassung-

- Ein Verkehrshalt im Turmbahnhof Mahlow wäre bei der ab 12/2025 gegebenen Fahrplankonstellation nur für die RB 32 (Ludwigsfelde - Flughafen BER - Oranienburg) in beiden Fahrtrichtungen ohne weitere Anpassungen umsetzbar
- Ein Verkehrshalt für die Linie RB 22 inklusive der im Deutschland-Takt beschriebenen Verdichtung auf einen 30min-Takt lassen sich nicht ohne Anpassungen entweder
 - am Fahrplan (Verzicht auf/alternierende Bedienung mit einen/m anderen Verkehrshalt oder
 - an der Infrastruktur (z.B. Errichtung von niveaufreien Kreuzungen, Geschwindigkeitserhöhungen) verwirklichen
- Grundsätzlich geänderte Prämissen sind nach Ablauf des Verkehrsvertrages NES ab 12/2034 denkbar

Linie	Laufweg	Halt <u>aus & in</u> Richtung → BER	Halt <u>aus</u> Richtung → BER	Halt <u>in</u> Richtung → BER
RB 22 (NES)	Potsdam Griebnitzsee – Königs Wusterhausen	Nur mit Anpassungen umsetzbar	Nur mit Anpassungen umsetzbar	Nur mit Anpassungen umsetzbar
RB 22 (D-Takt)	Berlin-Ostbahnhof – Flughafen BER T 1-2			
RB 32	Ludwigsfelde – Oranienburg	Ohne Anpassungen umsetzbar	Ohne Anpassungen umsetzbar	Ohne Anpassungen umsetzbar

RB 22 -Ausgangslage-: Flügelkonzept mit RB 20 fixiert die Linie im Raum Potsdam



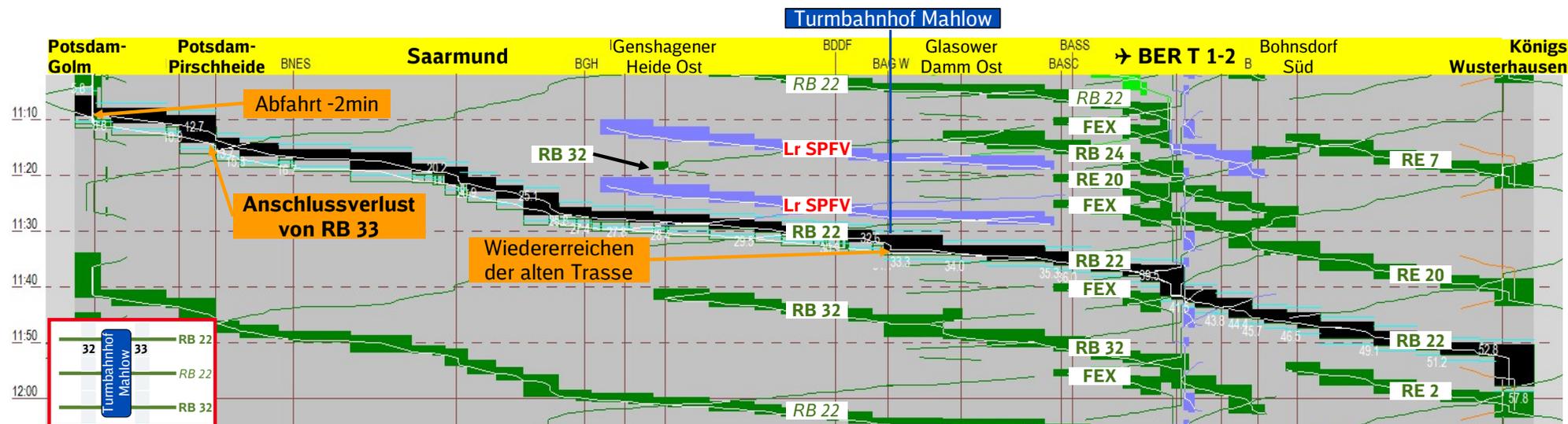
- Das Flügelkonzept RB 20/22 gibt feste Trassen im Abschnitt Potsdam Hbf <-> Potsdam-Golm vor
- schon kleinste Abweichungen von diesen Trassen führen zu großflächigen Konflikten mit den umliegenden Linien
- ➔ Ankunft RB 20/22 aus Richtung Potsdam Hbf und Abfahrt RB 20/22 in Richtung Potsdam Hbf sollten unverändert bleiben

RB 22 -Ausgangslage-: Zugfolge zu RE 2 und RE 7 fixiert die Linie im Raum → BER/ Königs Wusterhausen



- Die in Königs Wusterhausen endende RB 22 verkehrt unmittelbar vor der RE 2 nach Cottbus
- RB 22 und RE 2 nutzen dabei das selbe Gleis 1
- Nach Ankunft in Königs Wusterhausen fährt die RB 22 als Rangierfahrt in das neu errichtete Kehrgleis zwischen Gl.1 und Gl.3
- Unmittelbar danach verkehrt die RE 2 nach Cottbus durch das Gl.1
- zeitgleich verkehrt auf Gl.3 die RE 2 nach Nauen
- Nach Abfahrt der RE 2 nach Nauen, wird die RB 22 als Rangierfahrt nach Gl.3 bereitgestellt

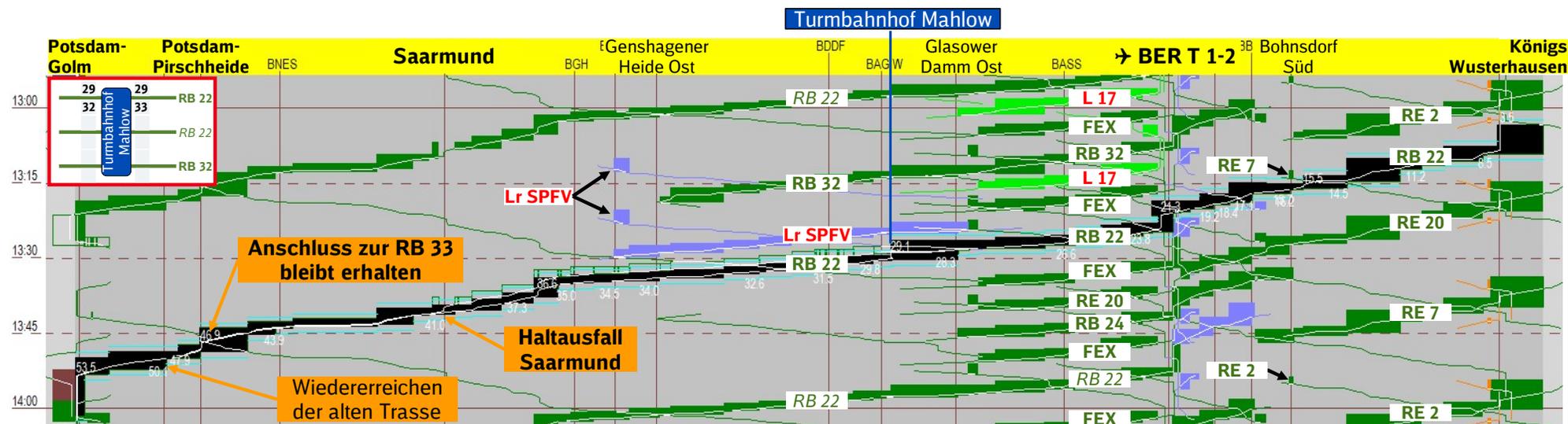
RB 22 -mit zusätzlichem Halt-: Richtung Königs Wusterhausen mit Kompromissen umsetzbar



- Fahrtrichtung Königs Wusterhausen:
 - RB 22 kann früher in Potsdam-Golm abfahren
 - nach Halt am Turmbahnhof Mahlow wieder in ursprünglicher Trasse
 - in Potsdam-Pirschheide jedoch **Anschlussverlust von RB 33** aus Jüterbog/Beelitz

- Alternativen:
 - unveränderte Trassenlage ab Potsdam-Golm
 - Halt im Turmbahnhof Mahlow führt zum **Konflikt mit** nachfolgendem **FEX** ab Glasower Damm Ost; **Anpassung FEX +1.0min** bis Flughafen BER T 1-2 möglich
 - Halt im Turmbahnhof Mahlow führt zum **Konflikt mit** nachfolgender **RE 20** in Königs Wusterhausen; **Anpassung RE 2 +1.5min** bis Cottbus möglich; alternativ RB 22 verlängern z.B. bis Lübben (ein zusätzl. Umlauf erf.)
 - Verzicht auf/alternierende Bedienung mit einen/m anderen Vh zwischen Potsdam-Golm und Flughafen BER T 1-2
 - Vmax 160km/h Potsdam-Golm - Genshagener Heide Ost (Fahrzeitgewinn etwa 1.8min)

RB 22 -mit zusätzlichem Halt-: Richtung Potsdam mit Kompromissen umsetzbar



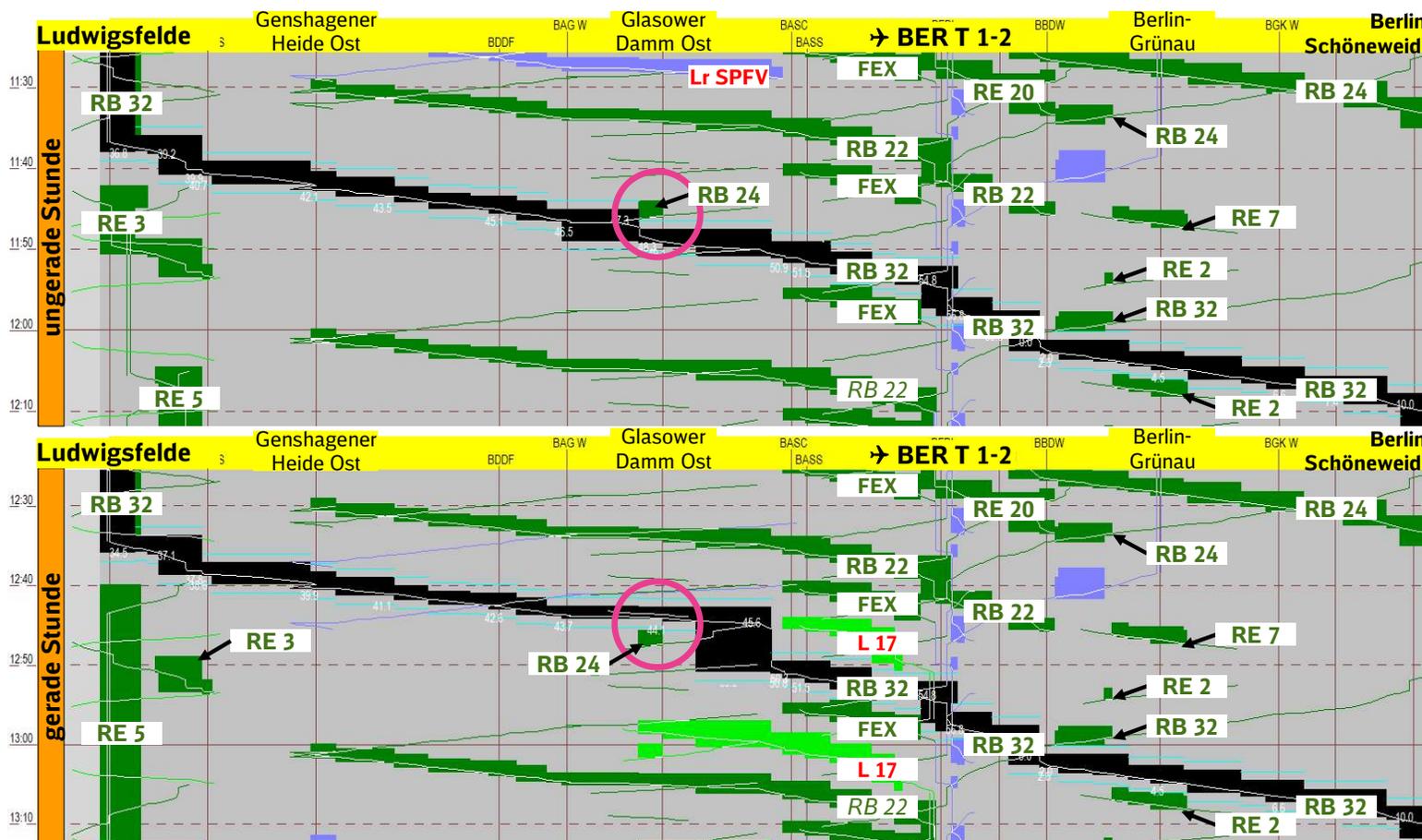
■ Fahrtrichtung Potsdam-Golm:

- RB 22 kann wegen Kreuzung mit RE 7 nicht früher am Abzw. Bohnsdorf Süd verkehren
- RB 22 kann wegen Stärken mit RB 20 nicht später in Potsdam-Golm ankommen
- Verzicht auf/alternierende Bedienung mit einen/m anderen Verkehrshalt zwischen Flughafen BER T 1-2 und Potsdam-Golm (zum Beispiel: Saarmund)

■ Alternativen:

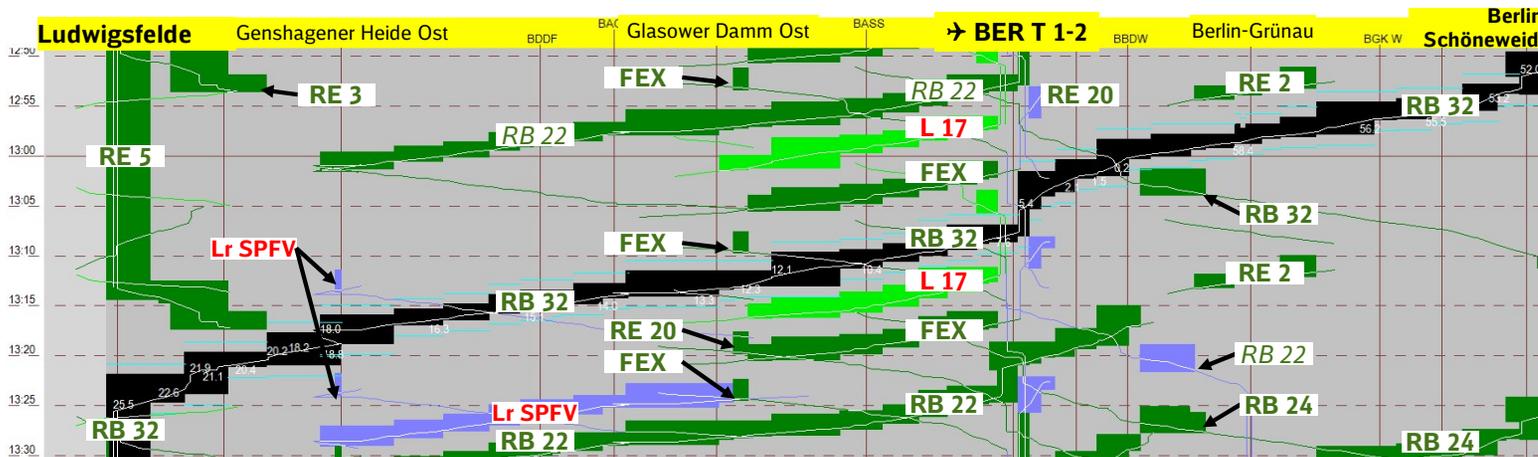
- Haltzeitkürzung RE 7 von in Summe 1.0min zwischen Berlin Ostbahnhof und Abzw. Bohnsdorf Süd
- Vmax 160km/h Genshagener Heide Ost - Potsdam-Golm (Fahrzeitgewinn etwa 1.8min)
- Überwerfungsbauwerk Bohnsdorf Süd

RB 32 -Ausgangslage-: Linie verkehrt nicht im exakten 60min-Takt bis → BER T 1-2



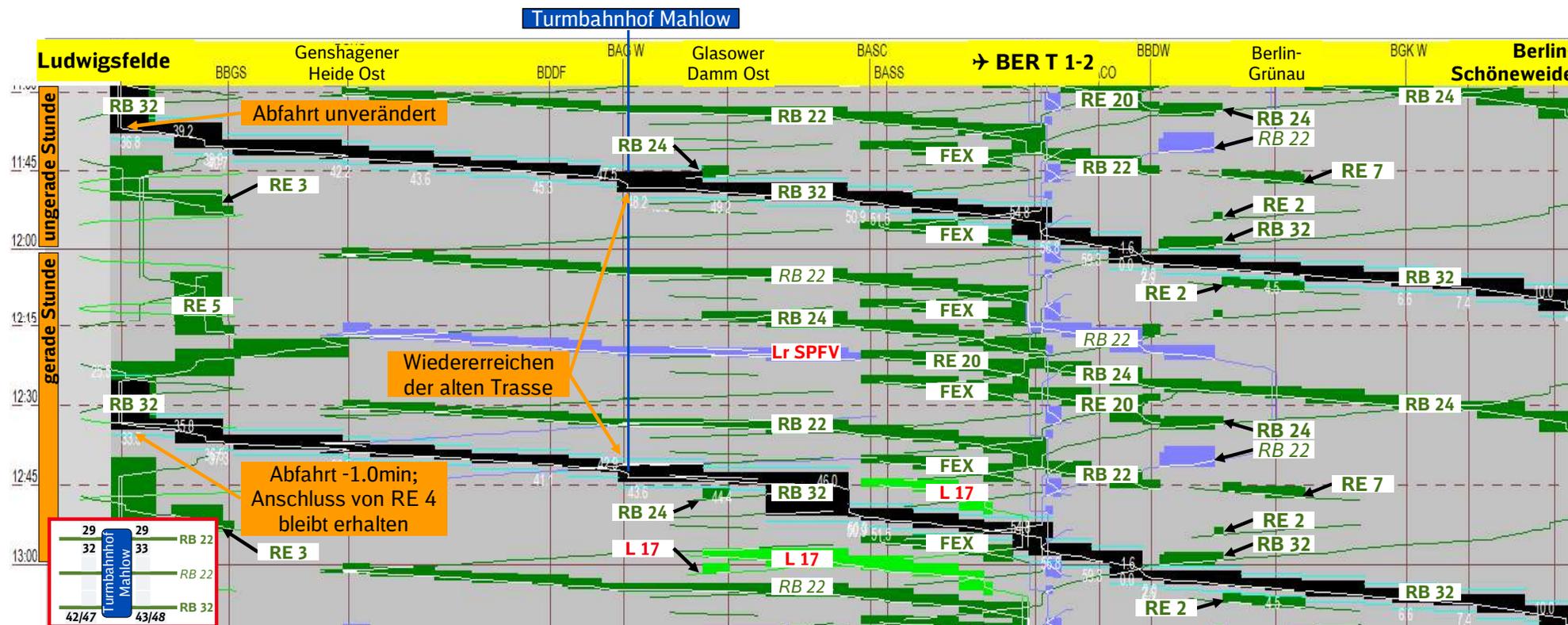
- RB 32 verkehrt nicht im exaktem 60min-Takt zw. Ludwigsfelde und → BER
- Grund: Kreuzung mit RB 24 im Abzw Glasower Damm Ost variiert wegen 120min-Takt der IC-Linie 17
- ungerade Stunde: Zusatzhalt am Blocksignal vor dem Abzw. Glasower Damm Ost
→ kann fahrzeitneutral für zusätzlichen Vh im Turmbahnhof Mahlow verwendet werden
- gerade Stunde: Zusatzhalt am Blocksignal nach dem Abzw. Glasower Damm Ost
→ kann nicht für zusätzl. Vh im Turmbahnhof Mahlow verwendet werden

RB 32 -Ausgangslage-: Linie verkehrt im exakten 60min-Takt bis Ludwigsfelde



- RB 32 verkehrt in exaktem 60min-Takt zwischen
→ BER und Ludwigsfelde

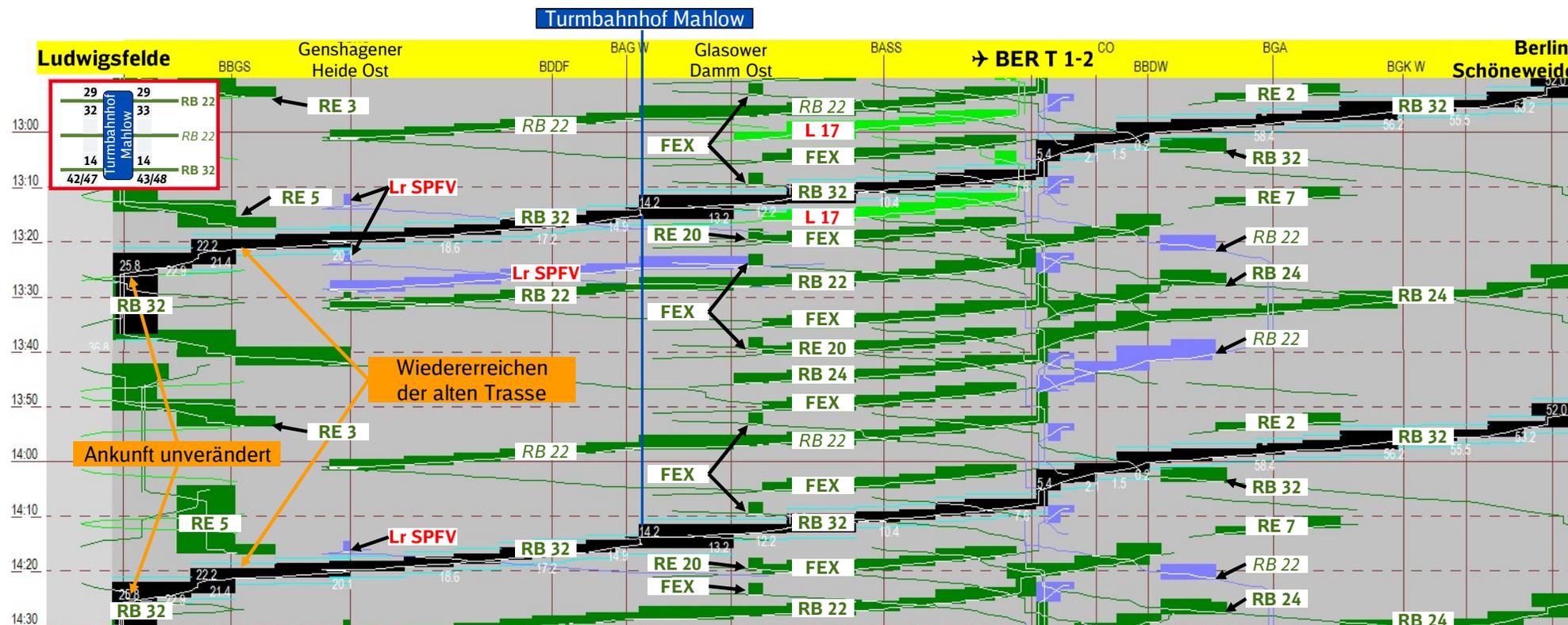
RB 32 - mit zusätzlichem Halt: Richtung Oranienburg umsetzbar



■ Fahrtrichtung Oranienburg:

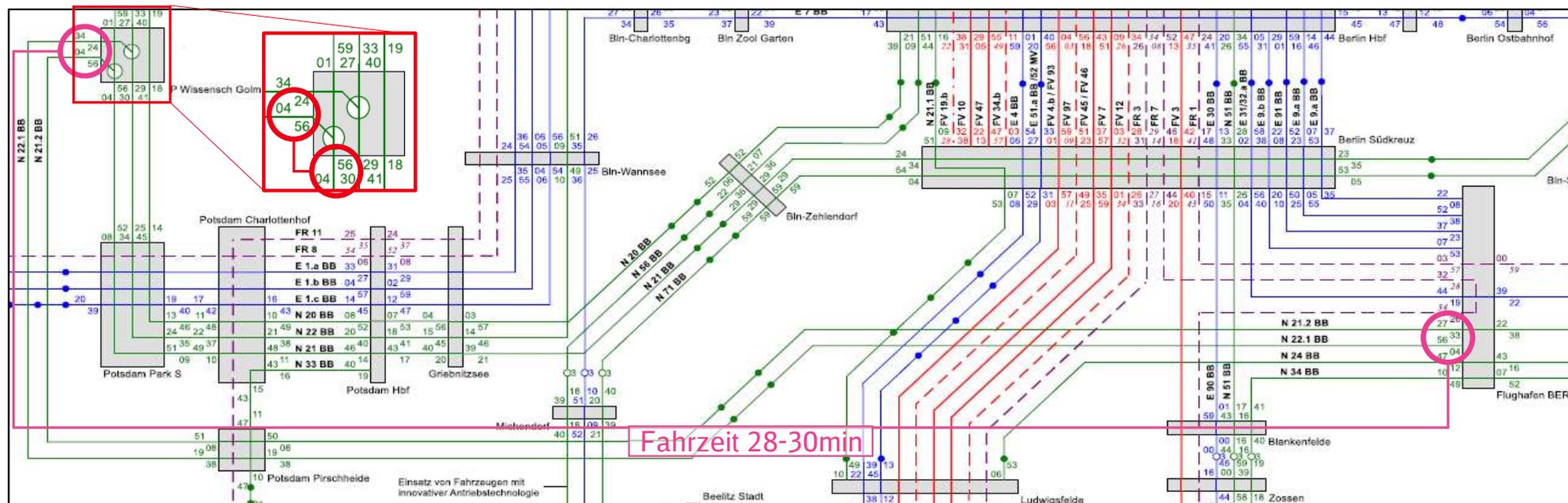
- ungerade Stunde: RB 32 kann unverändert in Ludwigsfelde abfahren
- gerade Stunde: RB 32 kann früher in Ludwigsfelde abfahren
- nach Halt am Turmbahnnhof Mahlow wieder in ursprünglicher Trasse

RB 32 - mit zusätzlichem Halt-: Richtung Ludwigsfelde umsetzbar



- nach Halt am Turmbahnhof Mahlow werden vorhandene Fahrzeitüberschüsse abgebaut
- RB 32 kann unverändert in Ludwigsfelde ankommen

Ausblick Deutschlandtakt: Zusätzliche RB 22 ebenfalls mit Flügelkonzept in Potsdam-Golm



- Fahrzeiten und Haltekonzept Potsdam-Golm <-> Flughafen BER T 1-2 entsprechen denen unserer Betrachtung
 - ➔ falls kein deutlich beschleunigungsstärkeres Fahrzeug unterstellt ist, sind auch hier keine Fahrzeitzreserven zu vermuten
- ➔ **Verdichtung zum 30min-Takt bietet die Chance eines alternierenden Haltekonzeptes ohne das aktuelle Angebot zu verschlechtern**
- Flügelkonzept mit genannter Ankunft/Abfahrt '56/04 in Potsdam-Golm nur umsetzbar, wenn zeitgleiche Ein- und Ausfahrten möglich sind
 - ➔ jedoch kein entsprechender Eintrag in der veröffentlichten Infrastrukturliste; auf IST-Infrastruktur nicht möglich
 - ➔ durch Angleichung der Zeiten an 30-Knoten scheint eine frühere Abf. nach/ spätere Ank. vom → BER inkl. Vh am Turmbahnhof Mahlow denkbar



NETZE

