



Verkehrs- und Engpassanalyse Flughafen- und Flughafenumfeldanbindung

Ergebnispräsentation Gesamtstudie

Dipl.-Ing. Bertram Teschner

23.01.2019

Planung | Erhebung | Prognose | Konzeption

- 🌀 Nahende Inbetriebnahme des BER in 2020
- 🌀 Weiter steigende Fluggastnachfrage (Fluggäste und Beschäftigte)
- 🌀 Die Bevölkerungszahlen in der Flughafenregion im Berliner Umland steigen (stärker als bisher prognostiziert)
- 🌀 Wohnungsknappheit in Berlin befördert den Umzug in das Umland
- 🌀 Erhebliche Entwicklungspotenziale in der Gewerbeentwicklung nach Inbetriebnahme des BER
- 🌀 Planungen im Bereich Schönefeld sind bereits weit vorangeschritten.

Aber:

- 🌀 Bisher bestand kein ganzheitlicher Überblick des heutigen Verkehrs
- 🌀 Bisher fehlten Prognosen zur Verkehrsentwicklung der „Flughafengemeinden“
- 🌀 Keine Überlappung der Verkehre aus Brandenburg und Berlin

=> Damit war eine Bewertung des Infrastrukturbedarfs bislang nicht verlässlich möglich. Diese Studie soll Abhilfe schaffen.

Vertiefte Bestandsaufnahme

- Gespräche mit: Bürgermeistern, Flughafengesellschaft, VBB, Verkehrsunternehmen, MIL, SenUVK
- Auswertung vorliegender Planwerke und Studien (z. B. GSK, Gewerbeflächenerfassung, Pendlerstatistik)
- Verkehrsdaten aus punktuellen Zählungen (SVZ 2015, Dauerzählstellen BAST)

Simulationsmodell aufbauen und heutigen Verkehr aufzeigen

- Verkehrsmodell aufbauen
- Status Quo-Verkehre ermitteln (als Ausgangsbasis für die Prognose)
- Streckenbelastungen simulieren

Prognose der Entwicklungen für die Jahre 2020, 2025 ,2030 und 2040

- Übernahme Bevölkerungsvorausschätzung der Länder (bis 2030) und Fortschreibung auf 2040
- Entwicklung eines Prognoseansatzes für die Gewerbeentwicklung auf Basis der Planungen der Kommunen
- Ermittlung der resultierenden Verkehre auf Straße und Schiene

Auslastungen der Infrastrukturen für die Planungshorizonte

- Berechnung der Netzbelegungen auf Straße und Schiene, Ableitung Spitzenverkehre
- Ermittlung der Auslastung der Infrastrukturen

Handlungsbedarf aufzeigen

- Lokalisierung von Engstellen
- Ableitung von Maßnahmen

- Gemeinden des Dialogforums
Flughafenregion Berlin
Brandenburg
(Anliegergemeinden des BER)

- Zusätzlich Einbeziehung der
südlichen Berliner Bezirke

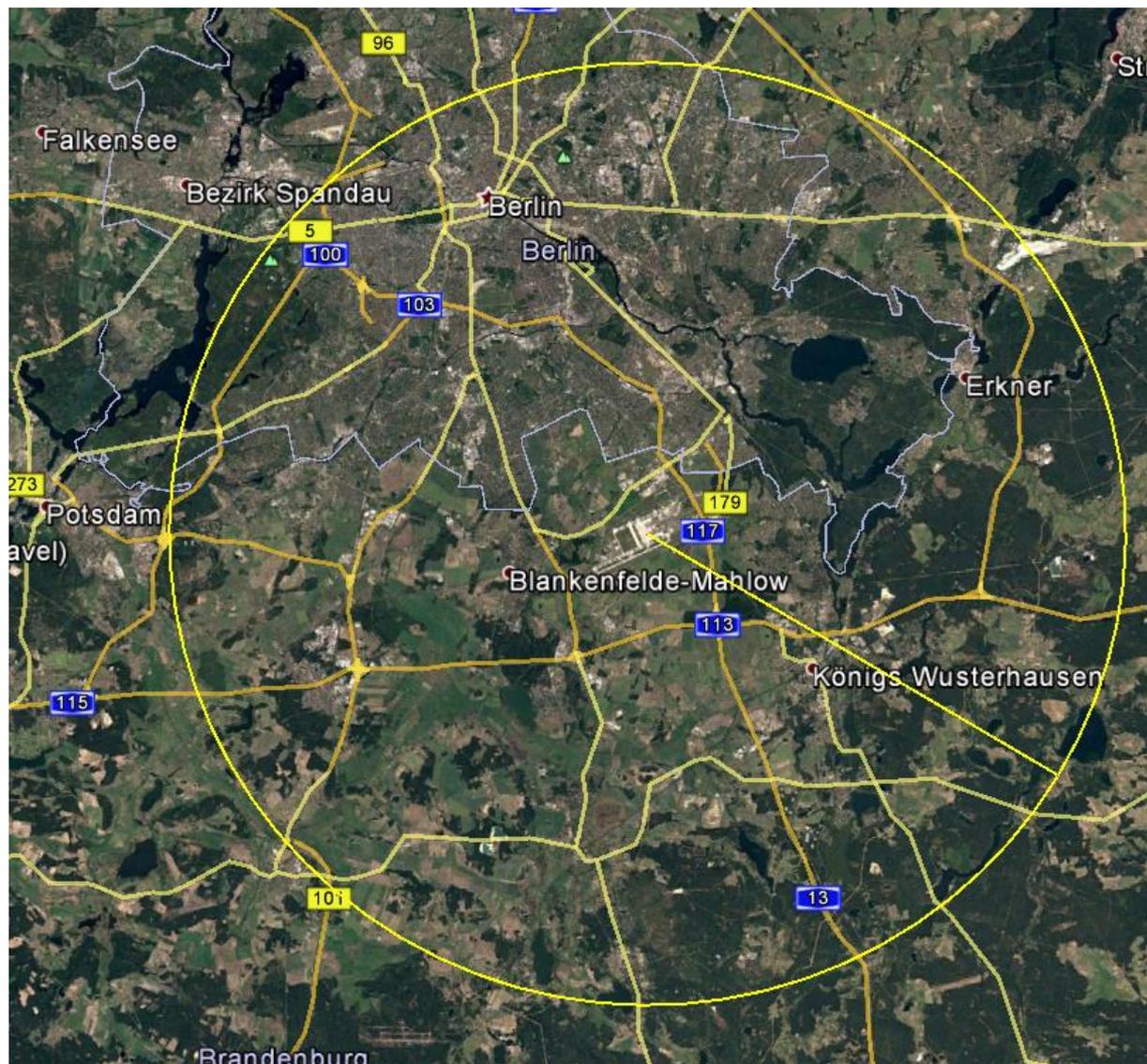
- Darüber hinaus
Berücksichtigung von

- allen Berlin-Brandenburg
Verkehren

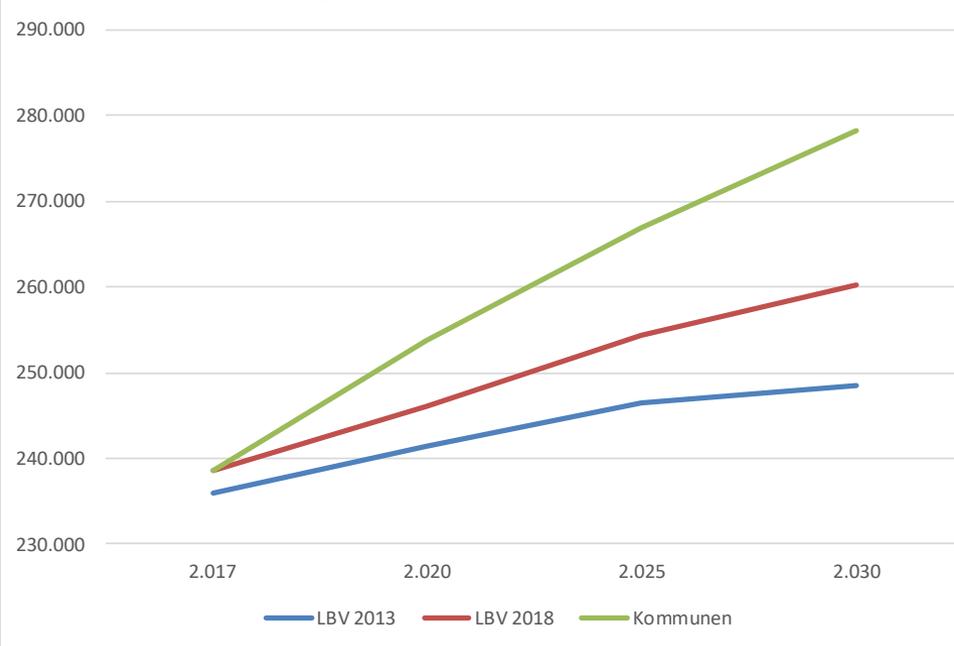
- überregionalen Verkehren
(Verflechtungsmatrix aus
BVWP)

- Betrachtung aller
Verkehrsmittel (Straße und
Schiene)

- Fokussierung auf
Hauptstraßennetz



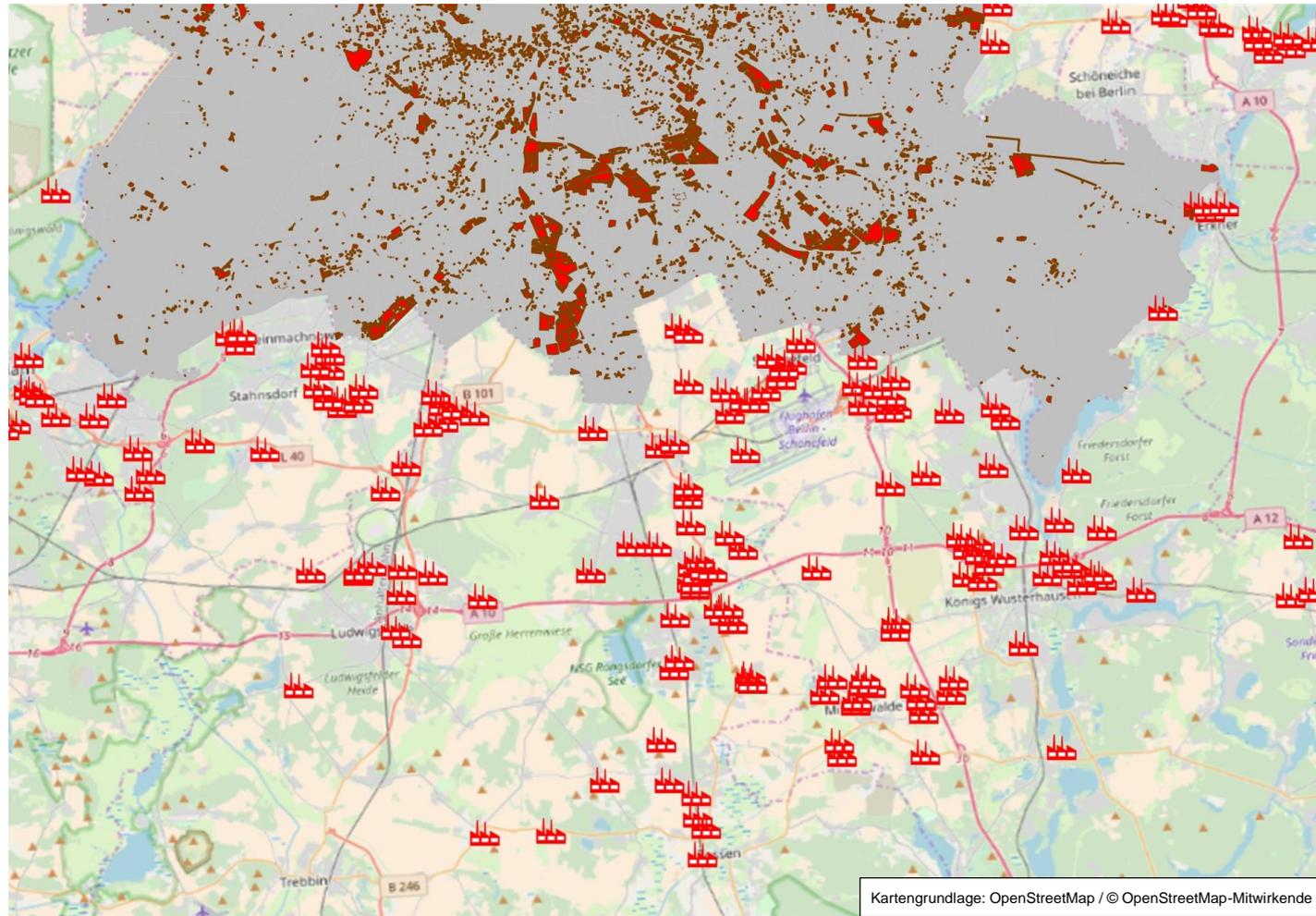
Vergleich Bevölkerungsschätzung



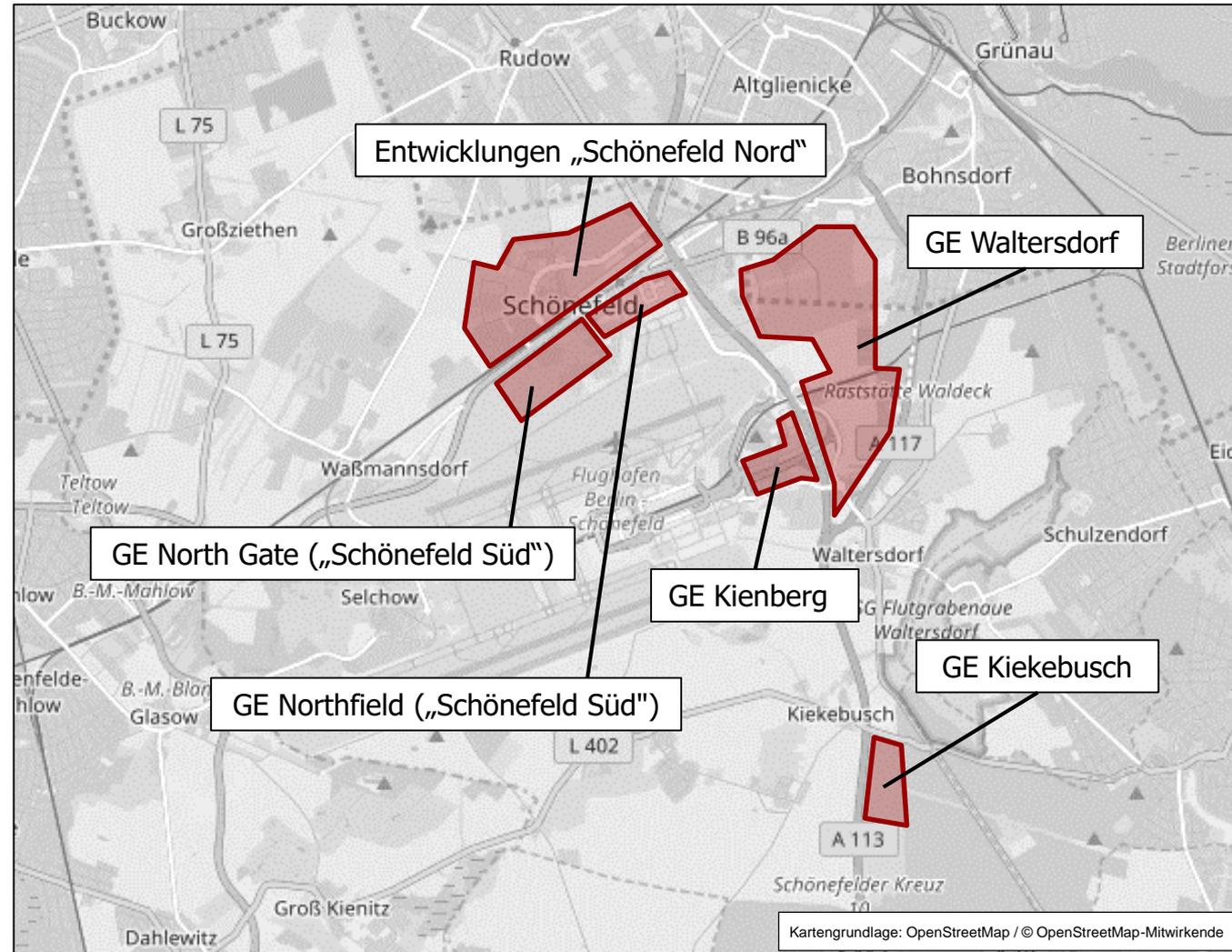
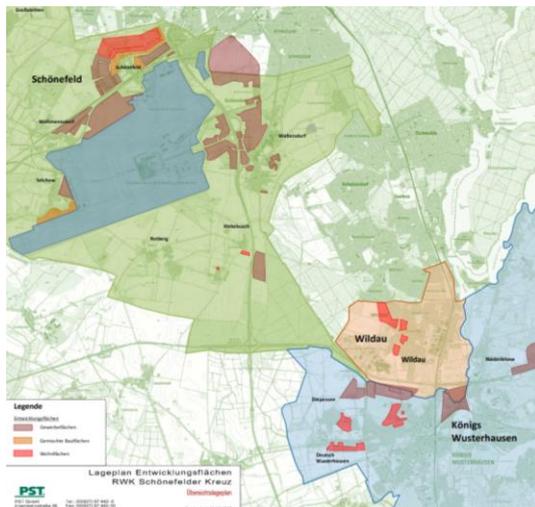
Name	Ist 2017	2020	2030	2040	Erwartung Kommunen 2030
Bestensee	7.785	8.187	8.922	9.474	
Eichwalde	6.449	6.557	6.773	7.049	7.300
Königs Wusterhausen	36.706	38.215	39.817	40.309	41.500
Mittenwalde	9.104	9.185	9.092	8.896	
Schönefeld	14.625	15.791	19.910	24.054	30.000
Schulzendorf	8.167	8.559	8.923	9.271	
Wildau	10.093	10.613	12.113	13.736	12.500
Zeuthen	11.297	11.460	10.776	10.040	
Kleinmachnow	20.608	20.384	20.036	19.766	
Stahnsdorf	15.270	15.875	17.061	18.154	
Teltow	25.761	27.046	30.490	33.787	
Blankenfelde-Mahlow	27.378	28.084	28.711	28.594	30.000
Großbeeren	8.393	8.645	9.597	10.539	10.900
Ludwigsfelde	25.664	26.118	26.418	26.012	29.000
Rangsdorf	11.279	11.382	11.687	11.957	
Summe	238.579	246.101	260.326	271.638	278.200

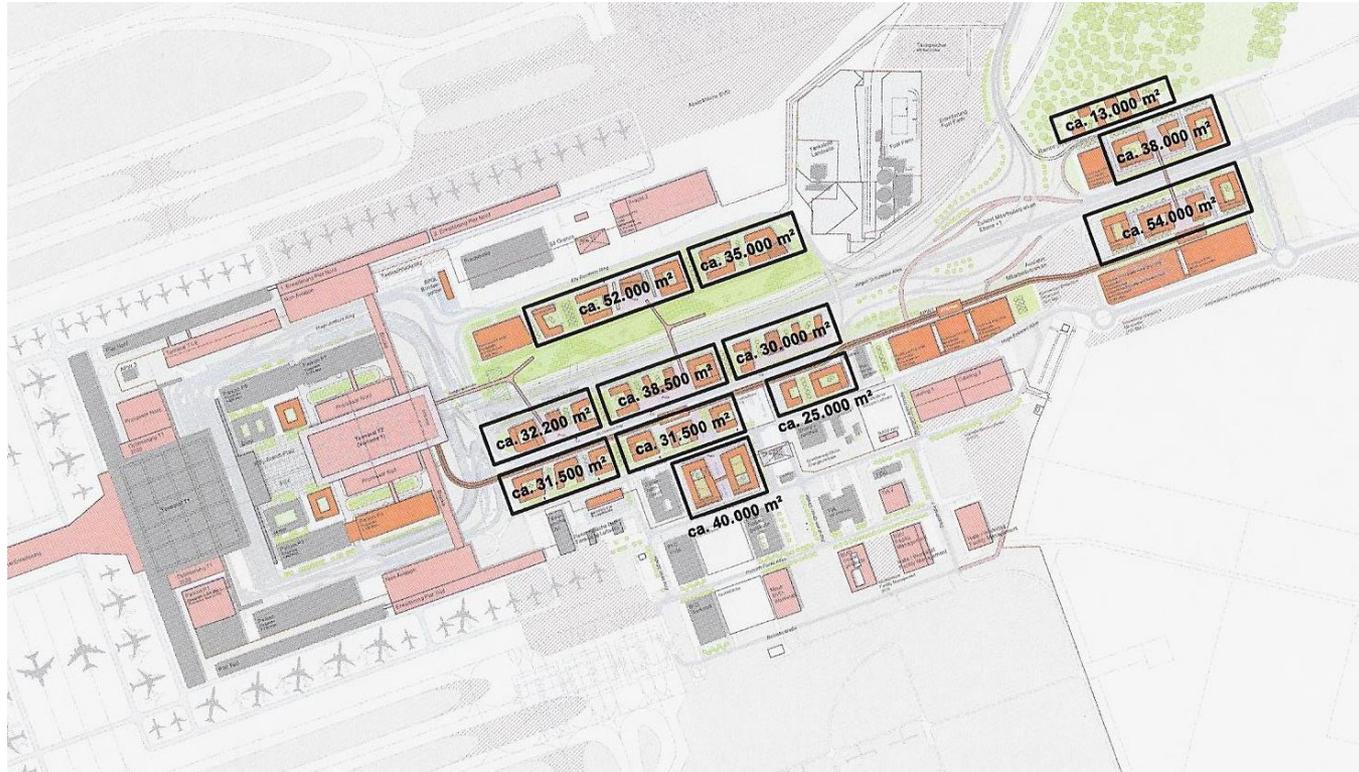
- aktualisierte Bevölkerungsvorausschätzung für Brandenburg (Stand Ende November 2018, LBV Brandenburg)
- Wachstum im Stadtumlandzusammenhang, **insgesamt +33.000 Einwohner** im UG (+14%) bis 2040
- Kommunale Erwartung für 2030 rund 18.000 Einwohner höher (zweiter Korridor, Untersuchung folgt im Nachgang)
- Bevölkerungsvorausschau geht von deutlichen Einwohnerrückgängen in berlinfernen Gebieten aus. Die Kommunen erwarten hingegen stabilen Verlauf (Untersuchung weiterer Korridor im Nachgang)
- Für Berlin Ansatz des mittleren Szenarios der Bevölkerungsprognose 2013 (gemäß Abstimmung SenUVK)
- Einwohnerdaten für 2040 als Trendfortschreibung der Entwicklung der Jahre 2017 bis 2030

- Insgesamt hoher Flächenzuwachs von rund **+1.100 ha** in Gewerbegebieten
- Unterschiedliche Nutzung Logistik, Hotels, Handel, Büroflächen, Mischnutzung
- neue Gewerbenutzung „produziert“ Arbeitsplätze und damit neue Verkehre im Berufs- und Wirtschaftsverkehr
 - 250 Besch/ha bei Büronutzung
 - 40 Besch/ha bei Logistik
 - 100 Besch/ha bei Handel/Handwerk/Misch
- Zusätzlich neue Arbeitsplätze durch Nahversorgung der neuen Bevölkerung
- Insgesamt damit rund **+135.000 neue Arbeitsplätze** bis 2040 zu erwarten

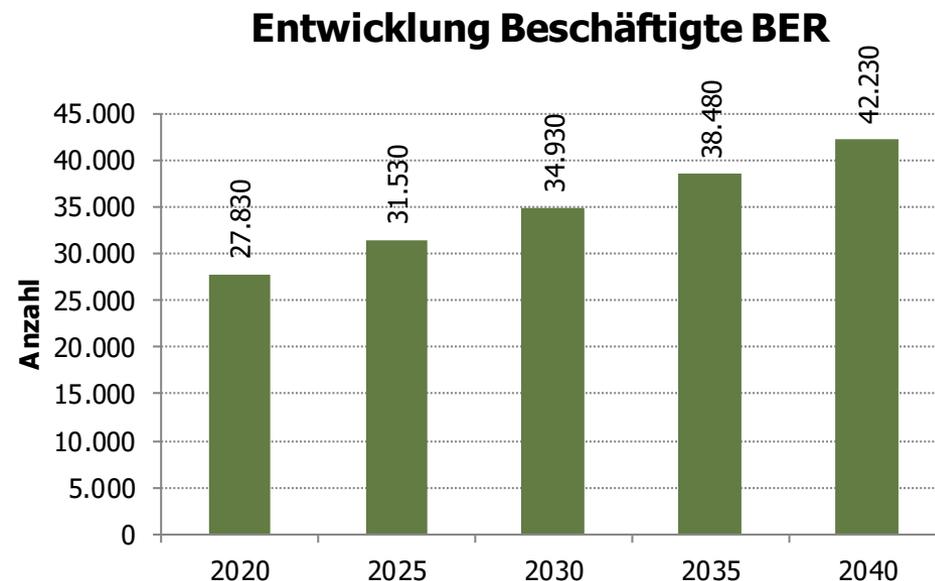
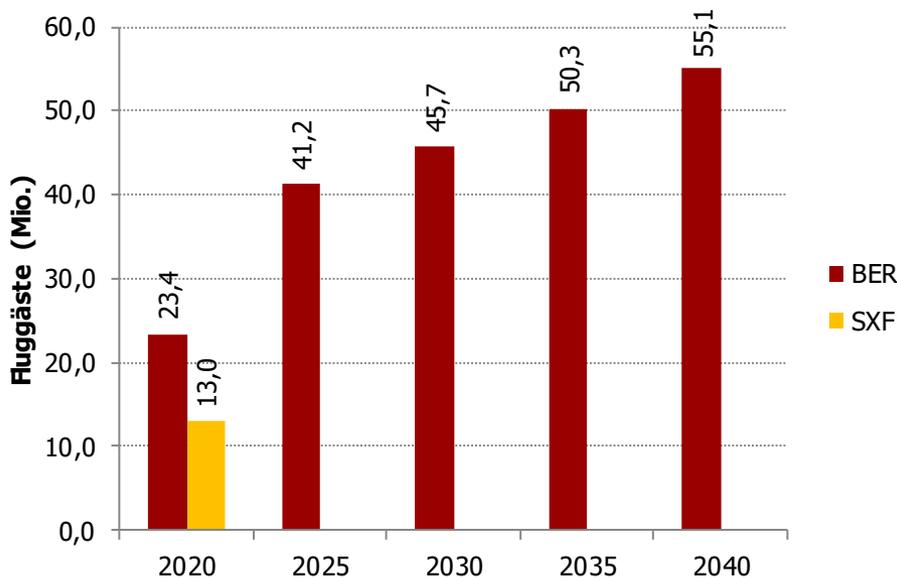


- 🌀 Rund **+600 ha** neue Gewerbeflächen im Bereich Schönefeld
- 🌀 Weitere Flächen sind bereits vollständig vermarktet, Investoren warten auf Inbetriebnahme BER
- 🌀 Baubeginn erfolgte im Bereich Schönefeld Nord, Kienberg und Kiekebusch





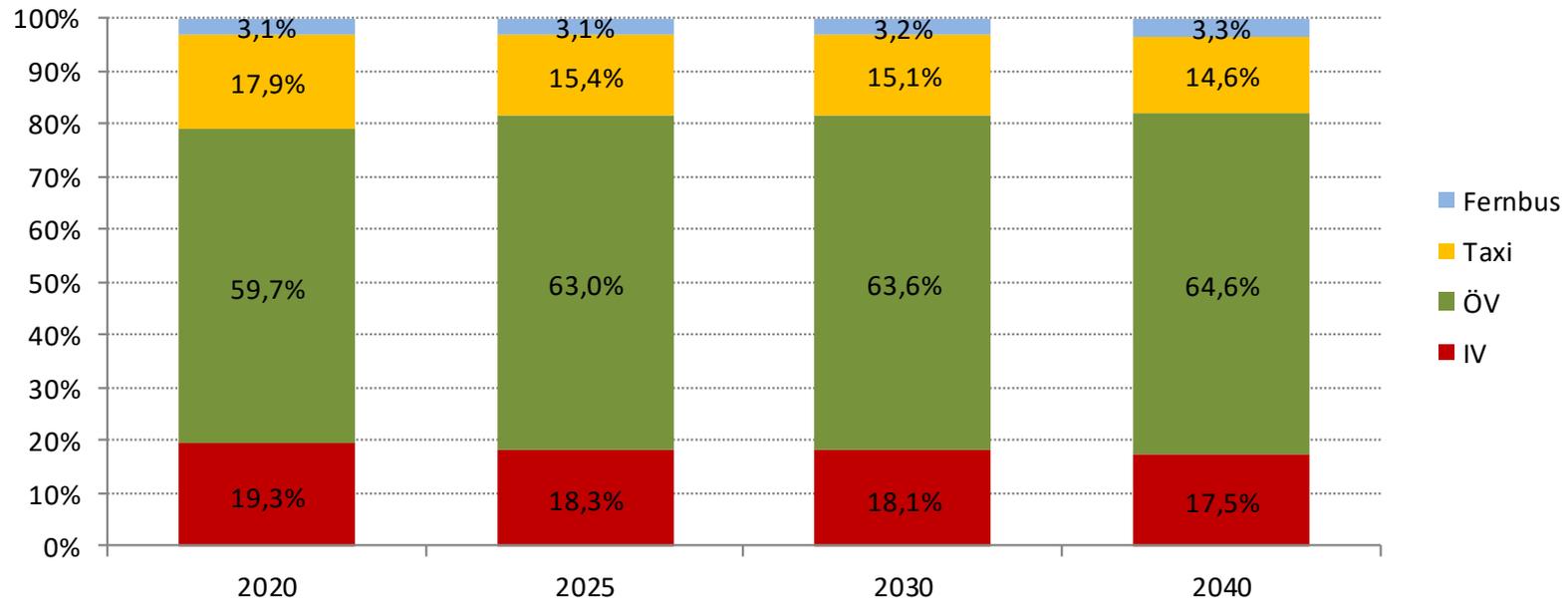
- Landseitige Entwicklungsflächen (Airport City, Midfield Gardens, Airgate) der FBB
- Beschäftigte und Kunden gemäß FGSV-Erzeugungsfaktoren abgeleitet.
- Insgesamt rund **+12.000 Arbeitsplätze**
- +2.500 tägliche Kunden** (von der Landseite) sind in 2040 zu erwarten



- 34,7 Mio. Fluggäste in 2018
- Fluggastzahlen gemäß aktueller Prognose FBB
- SXF geöffnet bis 2025 und entlastet BER 2020-2025
- Veränderte Zusammensetzung der Nutzergruppen für die Zukunft erwartet
- Inbound-Verkehre nehmen an Bedeutung zu, während der Anteil der Outbound-Verkehre zurückgeht.

- Höhere Fluggastzahlen führen zu mehr Beschäftigten
- Daher steigende Beschäftigtenzahlen direkt am Flughafen (FBB, Airlines, Services, Reinigung, Bodenverkehrsdienste usw.)

Prognose Verkehrsmittelwahl BER



2020:

- Offenhaltung SXF mit längeren Übergangszeiten vom Bahnhof zum Terminal verglichen mit BER führt zu geringer ÖV-Nutzung im Vergleich zu 2025
- deutliche Reduktion des Taxi-Anteils bezogen auf TXL und Verlagerung auf ÖV bedingt durch deutlich höhere Entfernungen aus Berlin (höheres Taxientgelt) und Qualitätssteigerung im ÖV

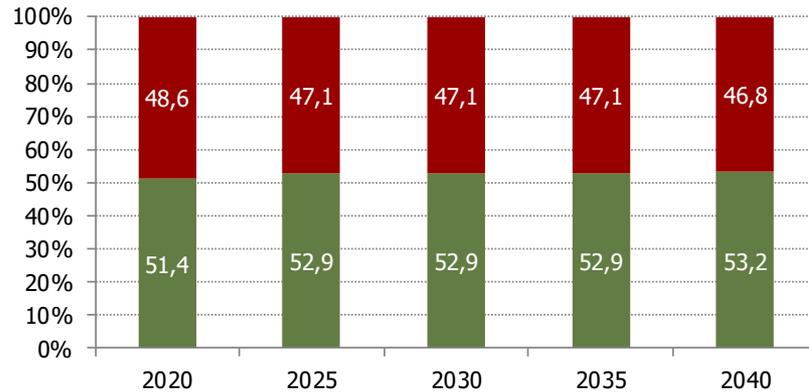
Ab 2025:

- Fertigstellung Dresdner Bahn mit Flughafenexpress, rund 10 min. Fahrzeitreduktion
- Schließung SXF und damit verbesserte Anbindung im ÖV durch Terminalbahnhof am BER

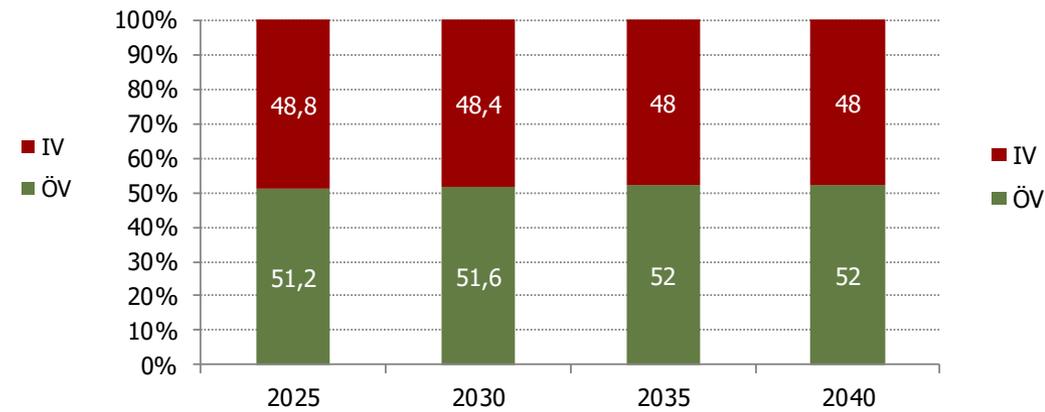
Ab 2030:

- Leichte Verschiebung der Verkehrsanteile in Vergleich zu 2025 durch erwartete Preisentwicklung sowie weite Angebotsverbesserung

Verkehrsmittelwahl Beschäftigte BER

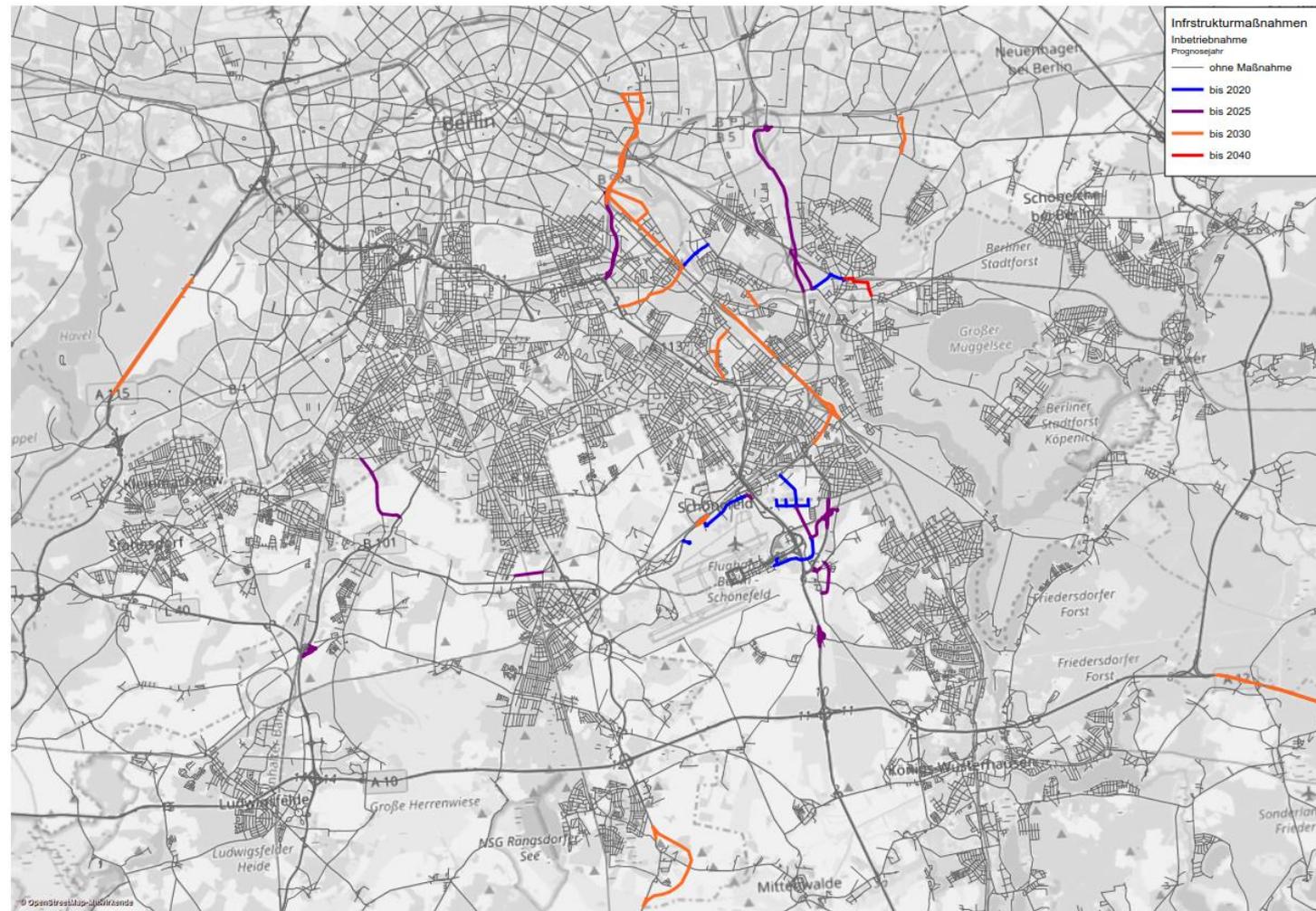


Verkehrsmittelwahl Entwicklungsflächen



- Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten aus Berlin auf Basis SrV-Erhebung 2013+2008 (Quelle: SenStadt 2013) und Differenzierung nach Herkunft der Beschäftigten
- Verkehre von Beschäftigten aus Brandenburg werden im Rahmen von Reisezeitvergleichen ebenfalls auf Basis von SrV-Erhebungen berücksichtigt.
- Die Verkehrsmittelwahl berücksichtigt Schichtzeiten und frühen Arbeitsbeginn mit häufig nicht optimalem öffentlichen Verkehrsangebot.

- Geplante und terminierte Infrastrukturmaßnahmen (BVWP, Landesbetrieb Straßenwesen, SenUVK Berlin)
- Infrastrukturmaßnahmen fließen in die jeweiligen Planungsjahre ein



Bis 2020

-  Ausbau Kienberg
-  Südliche Erschließung Businesspark

Bis 2025

-  16. Bauabschnitt A100
-  Tangentiale Verbindung Ost (TVO)
-  Jürgen-Schumann-Allee
-  AS Hubertus und Ausbau A117
-  Ortsumgehung Waltersdorf
-  AS Kiekebusch
-  Maßnahme A115 (Tempo 80)
-  Ausbau Osdorfer Straße
-  Ausbau Knoten Waltersdorf

Bis 2030

-  17. Bauabschnitt A100
-  Ortsumgehung Rangsdorf
-  Adlergestell (teilweise Rückbau auf 2 Fahrstreifen/Richtung)
-  Ausbau A12

Aufbereitung Prognosedaten für die Planungshorizonte für die Jahre (2020, 2025, 2030, 2040)

**Anpassung
Verkehrsmodell
(4 neue Nullfall-
Modelle)
erstellen**

Strukturdaten für das jeweilige Planungsjahr
(Einwohner, Arbeitsplätze, Beschäftigte, Gewerbeflächen)

Verhaltensdaten (SrV/MiD)
(Anzahl Wege je Einwohner, Reiseweite, Pendler)

Neuen Infrastrukturen/Angebote aufnehmen
(Straße/Schiene)

Neue Kapazitäten integrieren

Berechnung der Verkehre und Umlegung auf die Strecken

- Prognose des Verkehrs im 4-Stufen-Algorithmus analog zum Aufbau des Status Quo Modells
- Abbildung der veränderten Eingangsdaten
 - Mehr Einwohner
 - Mehr Arbeitsplätze
 - Neue Gewerbegebiete
- Ermittlung der Verkehrsmengen für jedes Planungsjahr im Straßenverkehr (Pkw/Lkw) und ÖV
- Ergebnis: Umlegungsplots für Tageswerte und Spitzenstunde
- Grundlage für die Auslastungsanalyse

Verkehrserzeugung (Quelle und Ziele)

Einwohnerdaten, Arbeitsplätze, Wege

Verkehrsverteilung (Verflechtungen)

Verhaltensdaten aus SrV/MiD, Reiseweiten, Fahrzeiten, Pendlerbeziehungen

Verkehrsaufteilung (Verkehrsmittelwahl)

Straßenverkehr

Öffentlicher Verkehr

Umlegung (Routenwahl)

Kfz auf der Straße

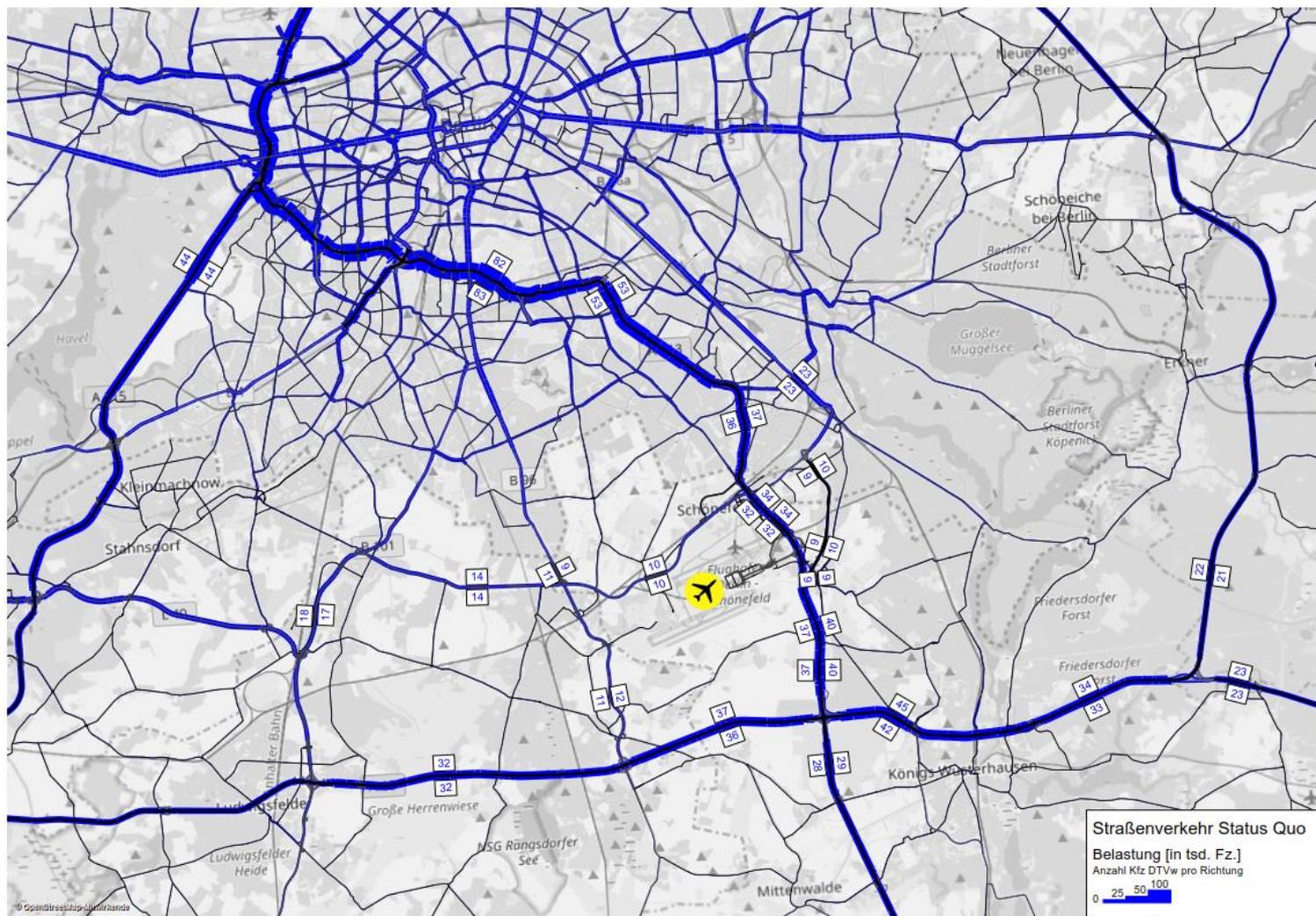
Fahrgäste ÖV

Straßenverkehr Status Quo

Gesamtverkehr pro Tag



- Verkehr des Bestandes 2017 als Grundlage für den Vergleich zu den Planungsjahren



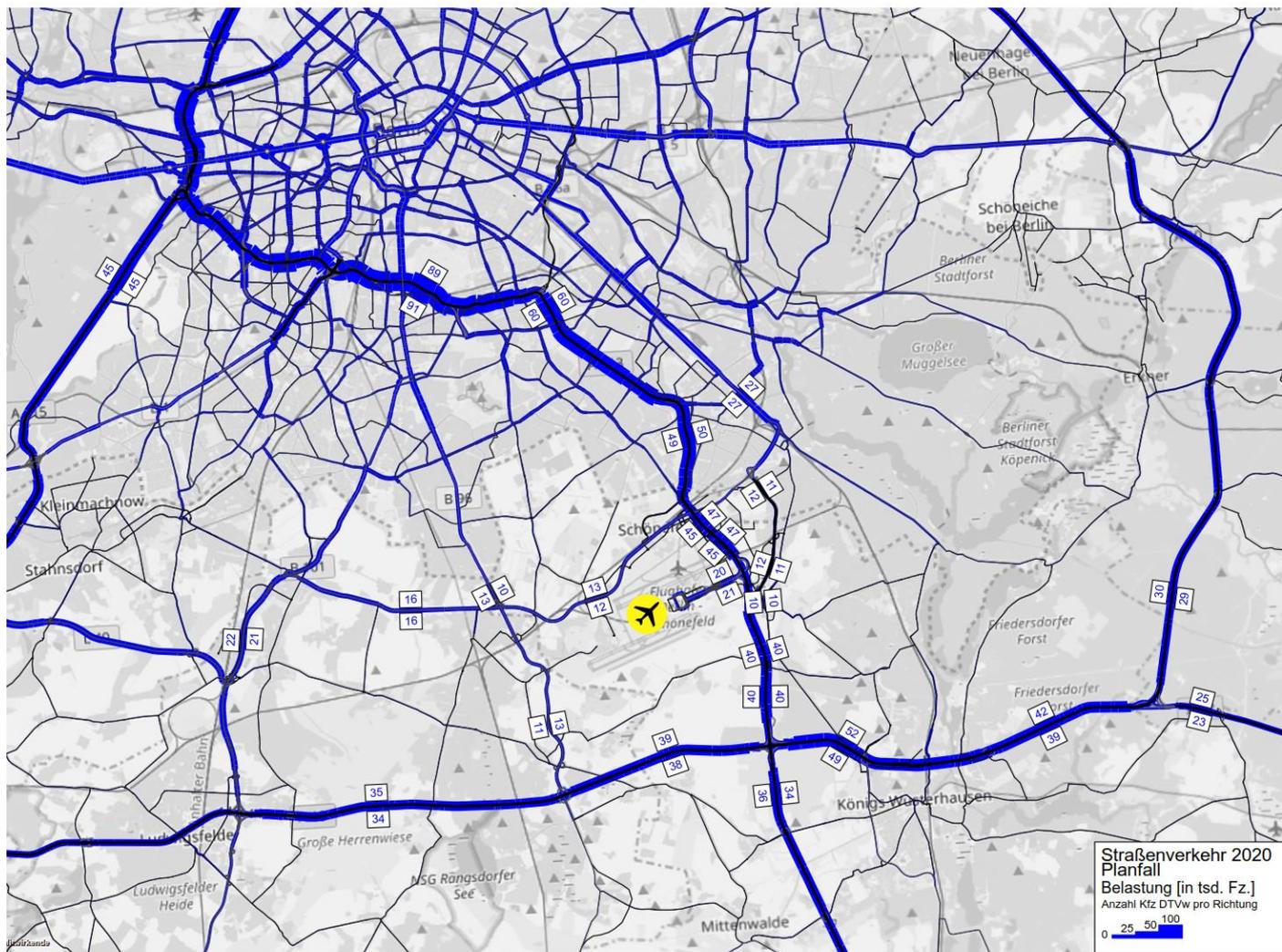
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose Straßenverkehr 2020

Gesamtverkehr pro Tag



- 📈 Zunahme des Verkehrs durch erwartete Einwohner- und Gewerbeentwicklung
- 📈 Zunehmende Belastung auf A113
- 📈 Zuwachs ggü. Status Quo +5% (+270.000 Fahrten)

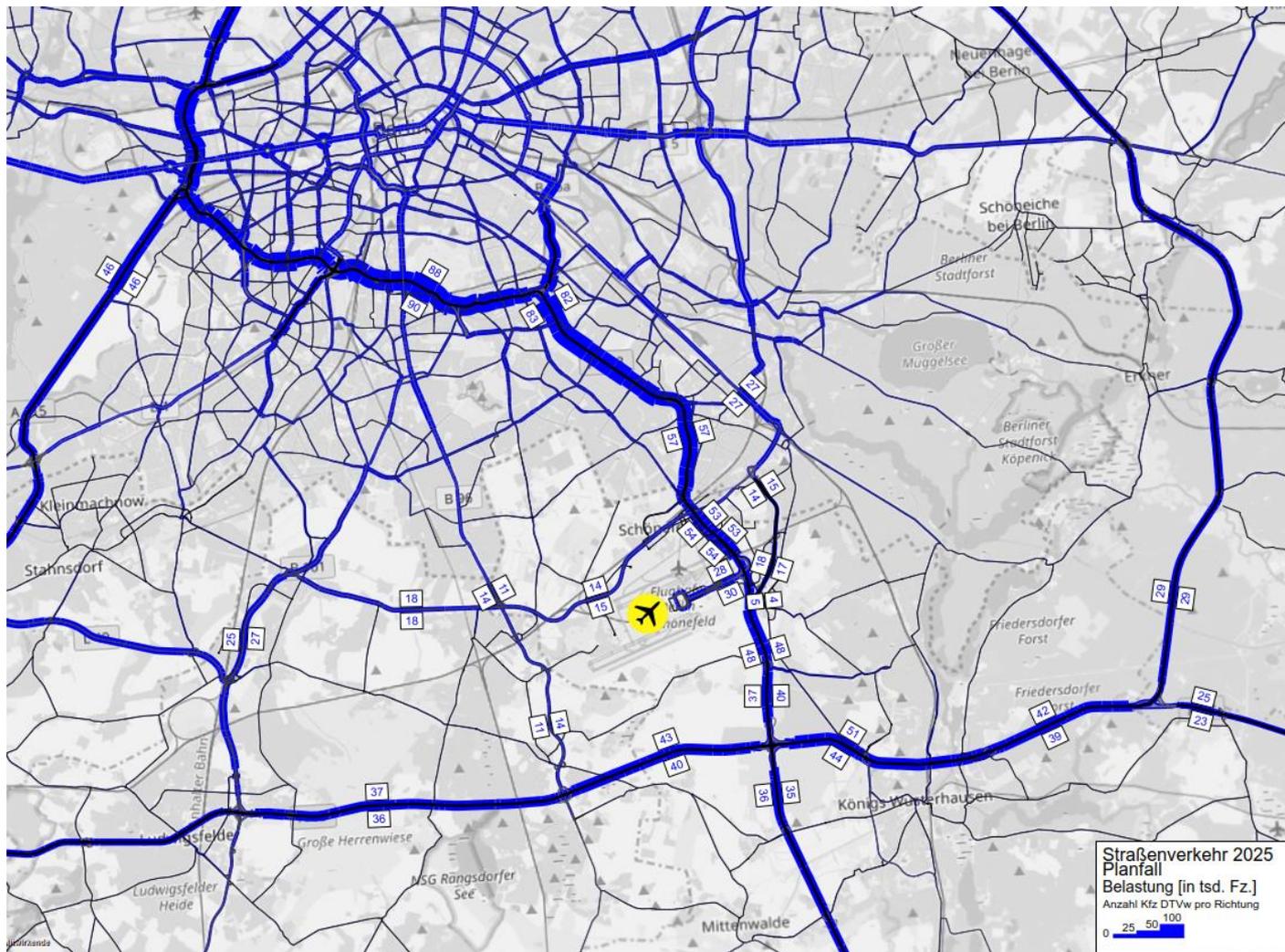


Prognose Straßenverkehr 2025

Gesamtverkehr pro Tag



- 📈 Zunahme des Verkehrs durch erwartete Entwicklung
- 📈 Fertigstellung 16. Bauabschnitt A100
- 📈 Fertigstellung TVO
- 📈 AS Hubertus
- 📈 1. BA Jürgen-Schumann-Alle
- 📈 Insgesamt deutlich höhere Verkehrsmengen auf den BAB
- 📈 Zuwachs ggü. Status Quo +7% (+377.000 Fahrten)

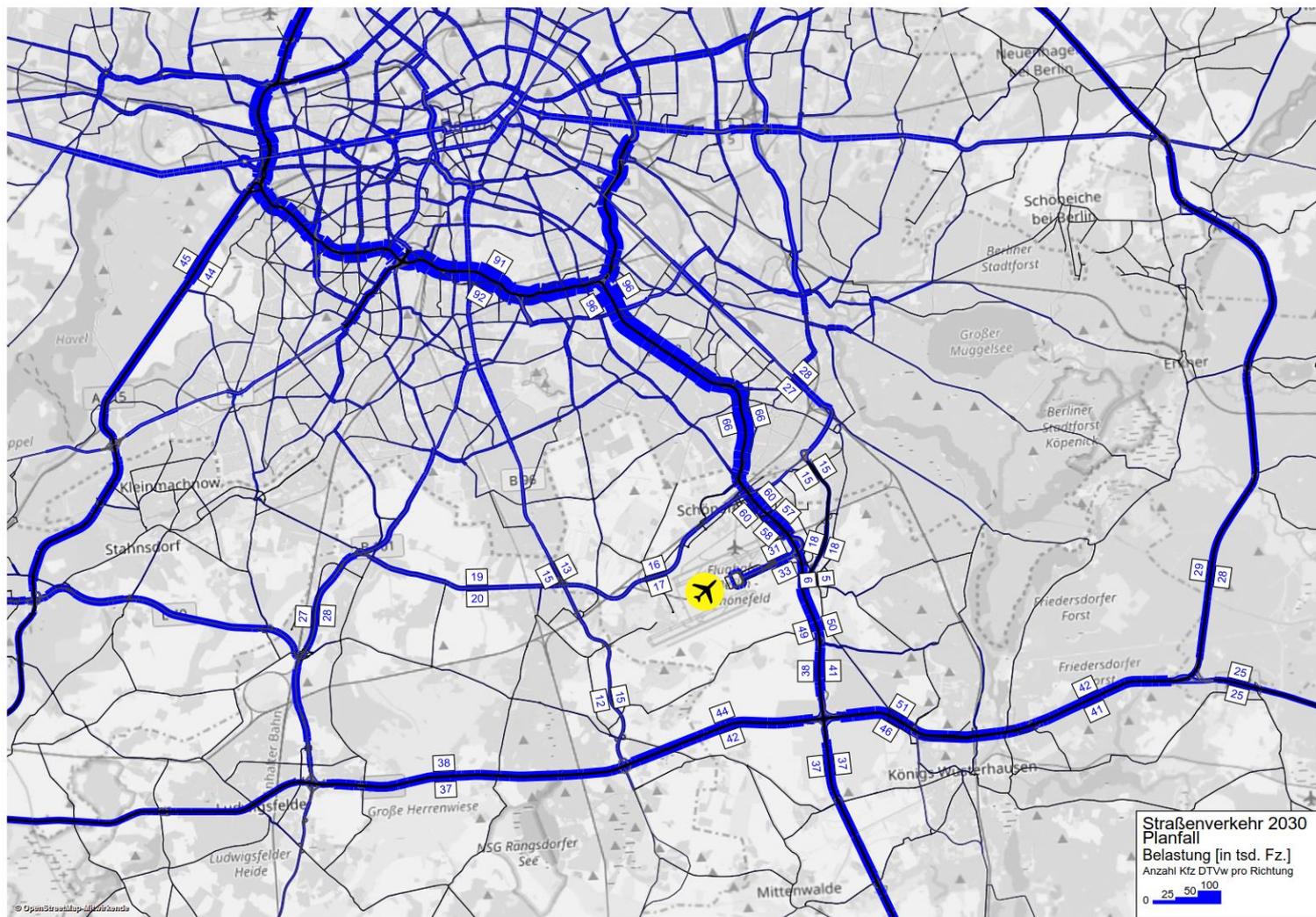


Prognose Straßenverkehr 2030

Gesamtverkehr pro Tag



- 📈 Zunahme des Verkehrs durch erwartete Entwicklung
- 📈 Fertigstellung A100 (17. BA)
- 📈 Sehr starke Belastung A113
- 📈 Weitere Zunahme des Verkehrs auf der A10
- 📈 Zunahme der Verkehre auf der A13
- 📈 Zuwachs ggü. Status Quo +8% (+419.000 Fahrten)



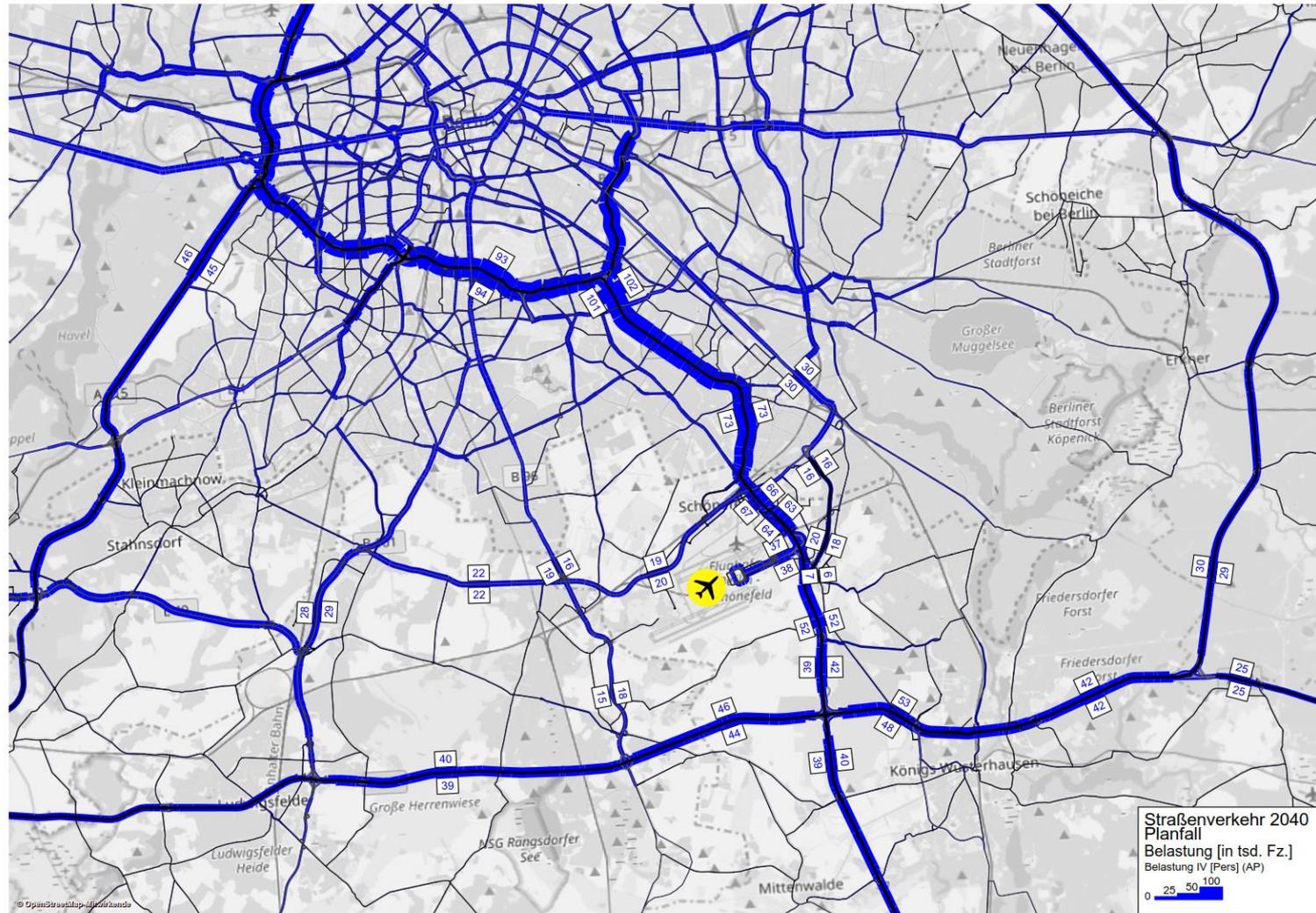
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose Straßenverkehr 2040

Gesamtverkehr pro Tag



- Weitere Zunahme des Verkehrs ab 2030 durch erwartete Entwicklung
- Maßgeblich durch Fluggastentwicklung getrieben
- Maßgebliche Gewerbeentwicklung bis 2030 abgeschlossen
- Zuwachs ggü. Status Quo +10% (+509.000 Fahrten)



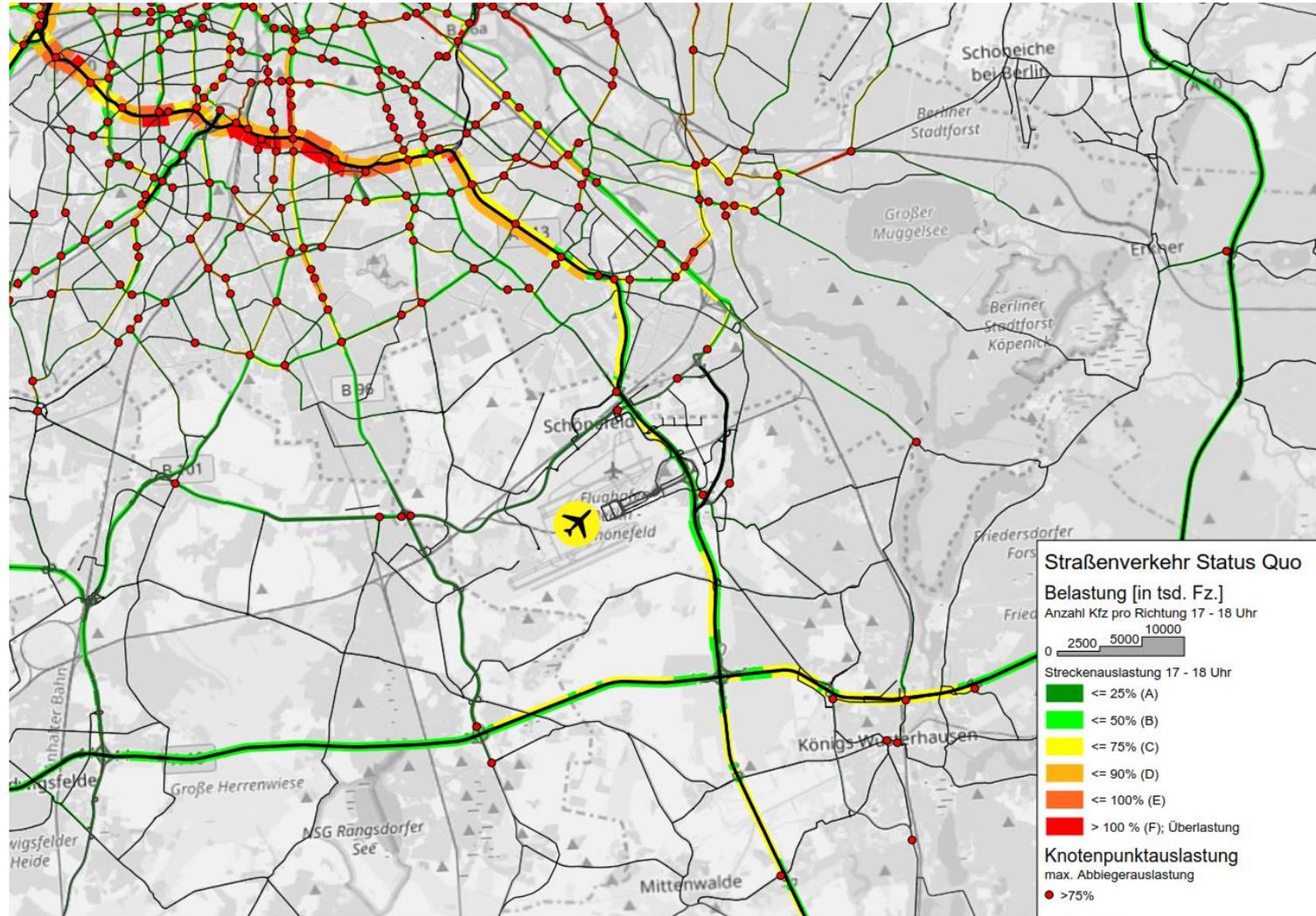
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose Straßenverkehr Status Quo

Streckenauslastung



- Status Quo als Vergleichsfall zur Bewertung der zukünftigen Entwicklung
- Bereits im Bestand hohe Auslastung der A100/A113 auf Berliner Stadtgebiet
- Bereits hohe Auslastungen an zahlreichen Signalanlagen



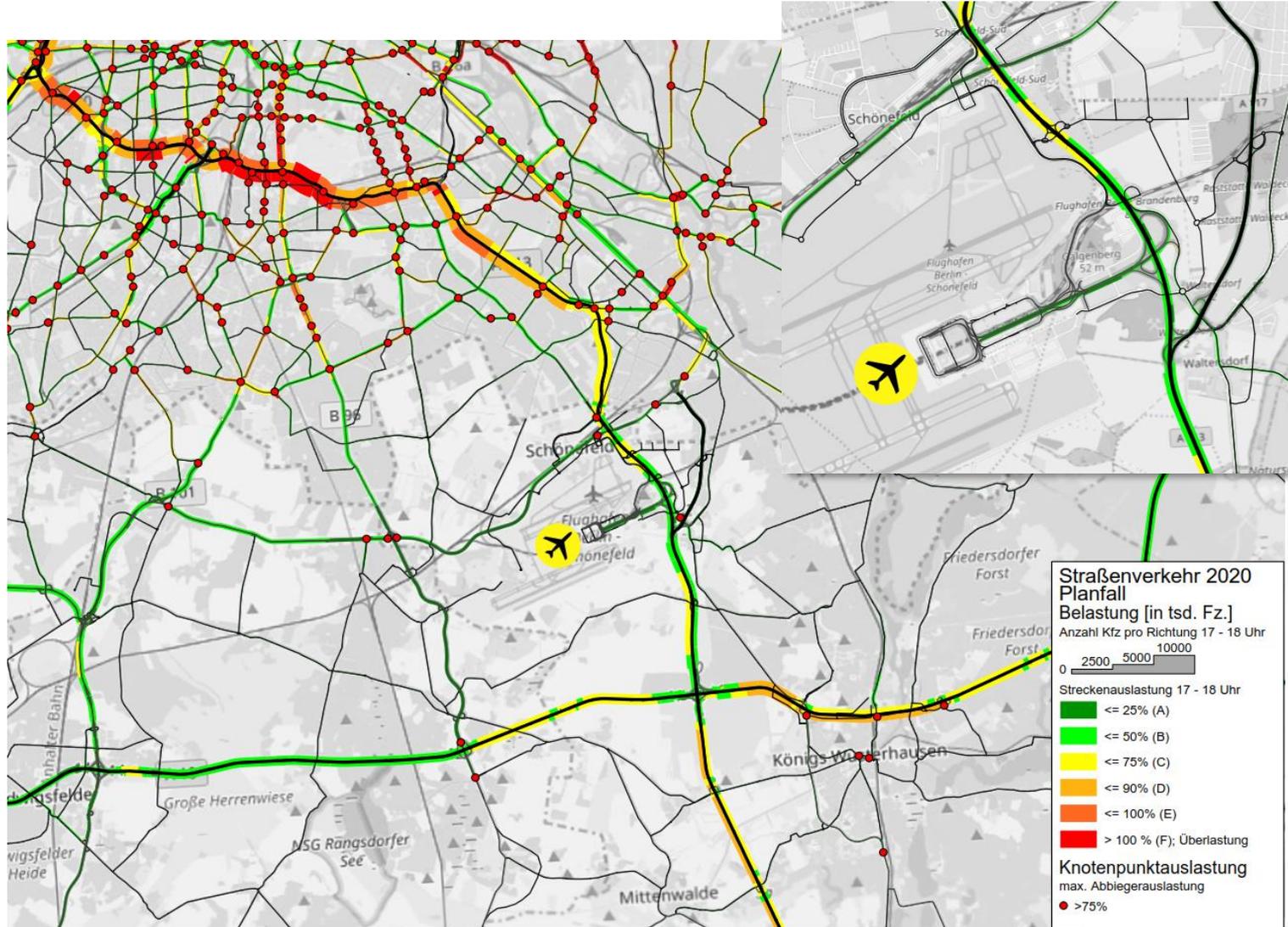
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose Straßenverkehr 2020

Streckenauslastung



- Steigende Auslastung auf den Autobahnen
- Bereits hohe Belastungen auf der A10 sowie der A113
- noch flüssiger Verkehr auf A113
- Behinderungen, stockender Verkehr und hohe Stauanfälligkeit auf A100



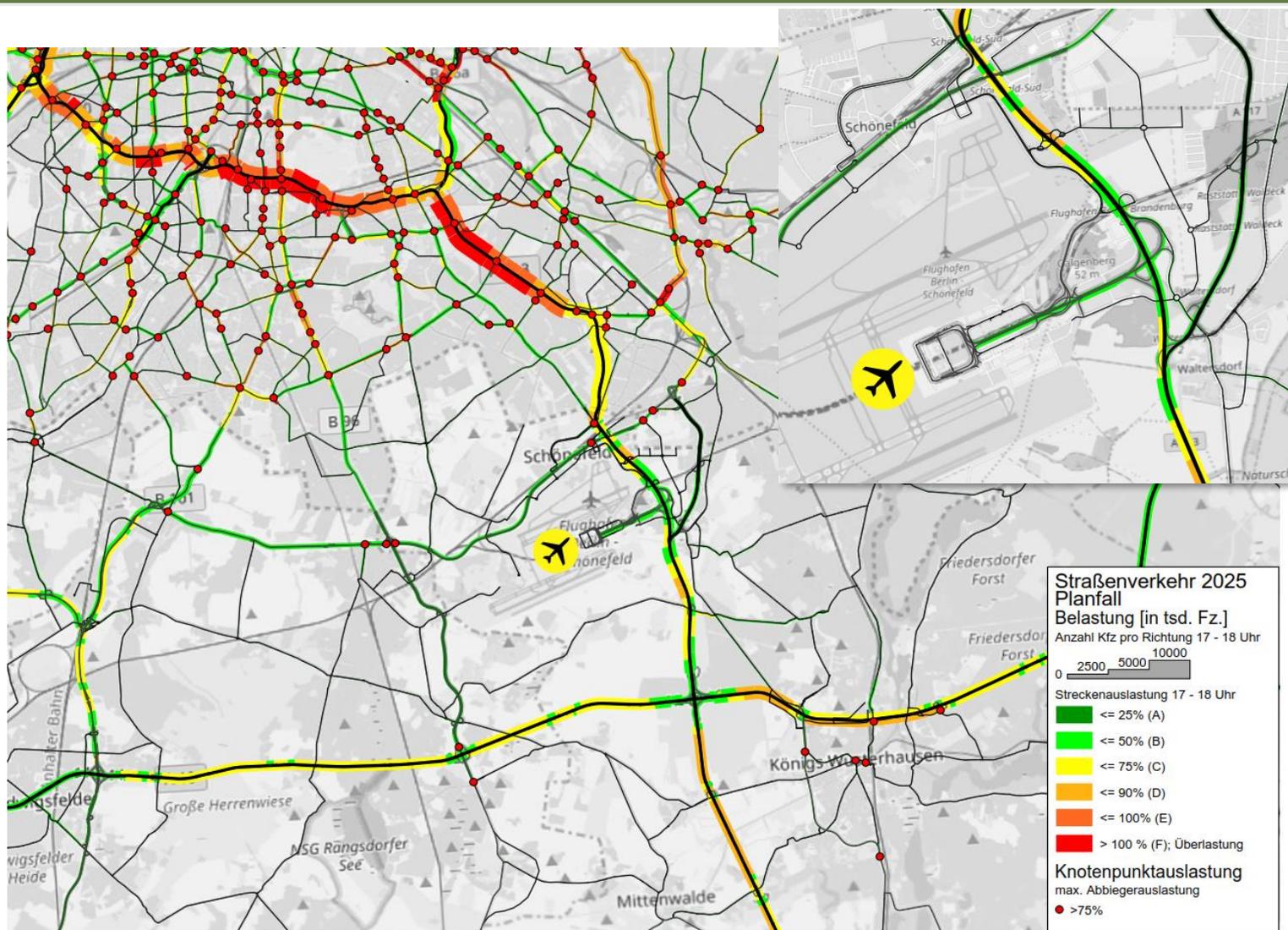
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose Straßenverkehr 2025

Streckenauslastung



- Steigende Auslastungen insbesondere auf den Autobahnen
- Ab 2025 auch auf der nördlichen A113 Überlastungen
- Weitere Zunahme der Auslastung auf der A13 südlich Schönefelder Kreuz



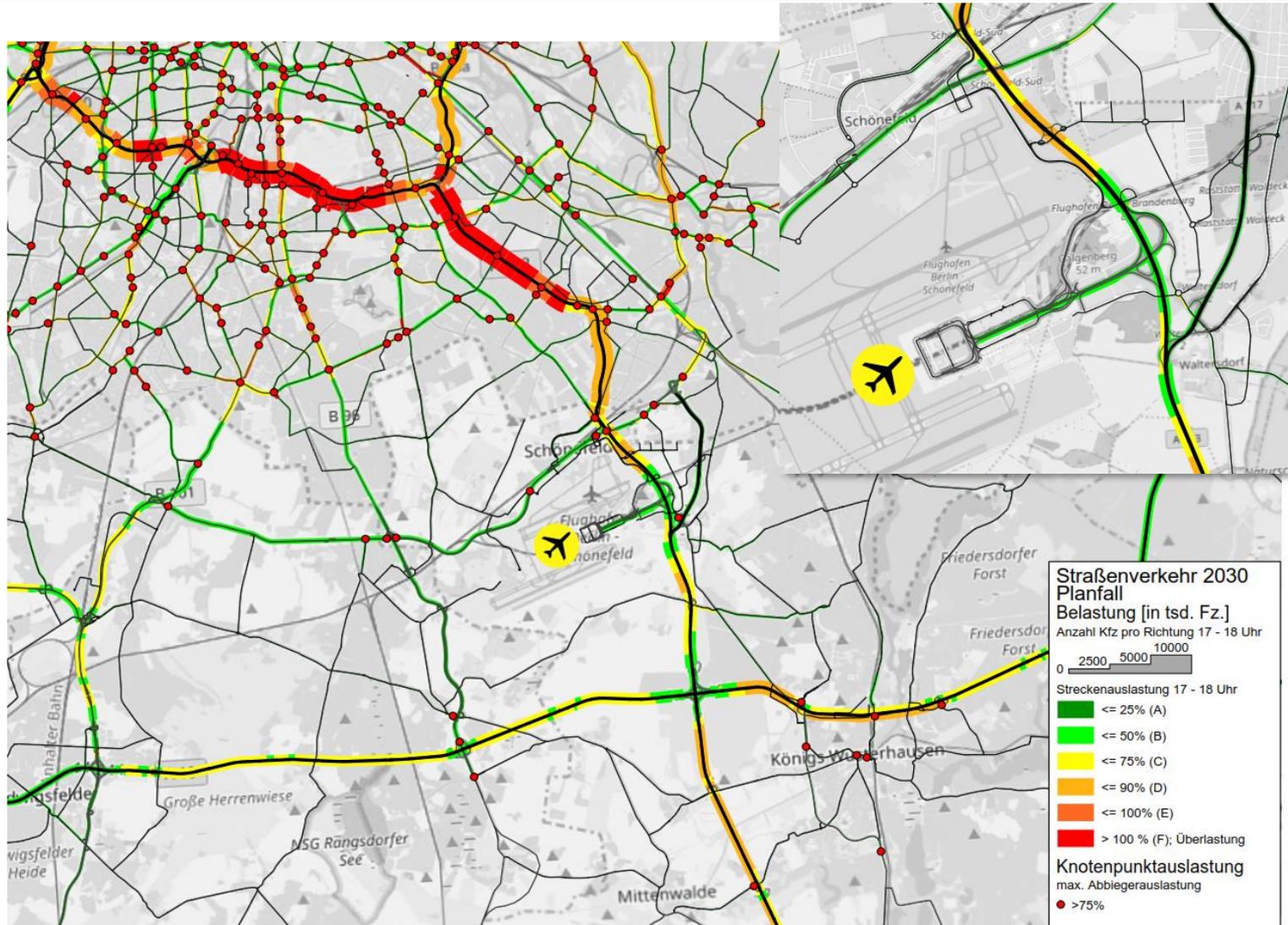
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose Straßenverkehr 2030

Streckenauslastung



- Zunehmende Verkehre erhöhen Belastung auf A100/A113 sowie der A10
- Steigende Auslastung auf der A13 insbesondere mit steigenden Schwerverkehrsanteilen (25%)
- Bundes- und Kreisstraßen weisen Kapazitätsreserven auf
- Auslastung auf Osdorfer Straße durch Ausbau verbessert
- AS Kiekebusch entlastet A10 und Schönfelder Kreuz durch Umfahrung



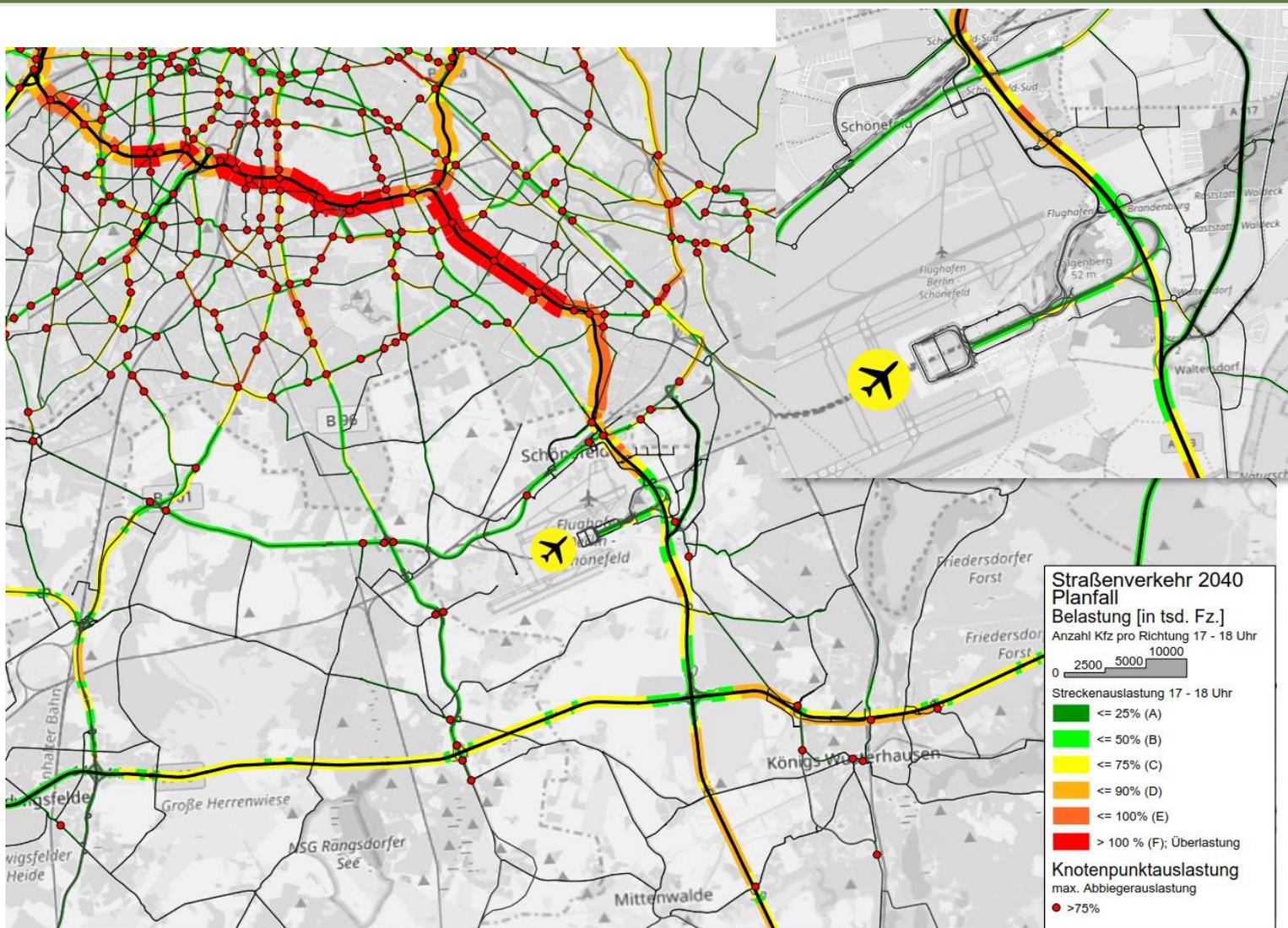
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose Straßenverkehr 2040

Streckenauslastung



- Zunehmende Verkehre erhöhen Belastung auf A100/A113 sowie der A10 und
- A13 stärker belastet Schwerverkehrsan- teil steigt auf über 25%
- Bundes- und Kreisstraßen weisen weiterhin Kapazitäts- reserven auf
- Weitere Knotenpunkte mit Signalisierung stark ausgelastet, insbesondere in Schönefeld und entlang der B96a



Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Maßnahme:

- 🔄 Einrichtung der Anschlussstelle Hubertus auf der A117
- 🔄 Vierstreifiger Ausbau der A117 und Beschleunigung der Verkehre 80 bis 100 statt 60 km/h

Akteure:

- 🔄 MIL, BMVI

Ausgangslage

- 🔄 Zunehmendes Verkehrsaufkommen zum BER
- 🔄 Deutlicher Einwohnerzuwachs in den Kommunen führt zu mehr Verkehr mit deutlicher Belastung der B179a und des Knoten Waltersdorf mit 30tsd. Fahrzeuge sind zu erwarten
- 🔄 Hohe Belastung der B96 am Knoten Schönefeld Süd insbes. der Linksabbieger zur A113 Richtung BER
- 🔄 Entwicklung neuer Gewerbegebiete nur mit Anschluss an die B96a mit Risiko starker Rückstauungen

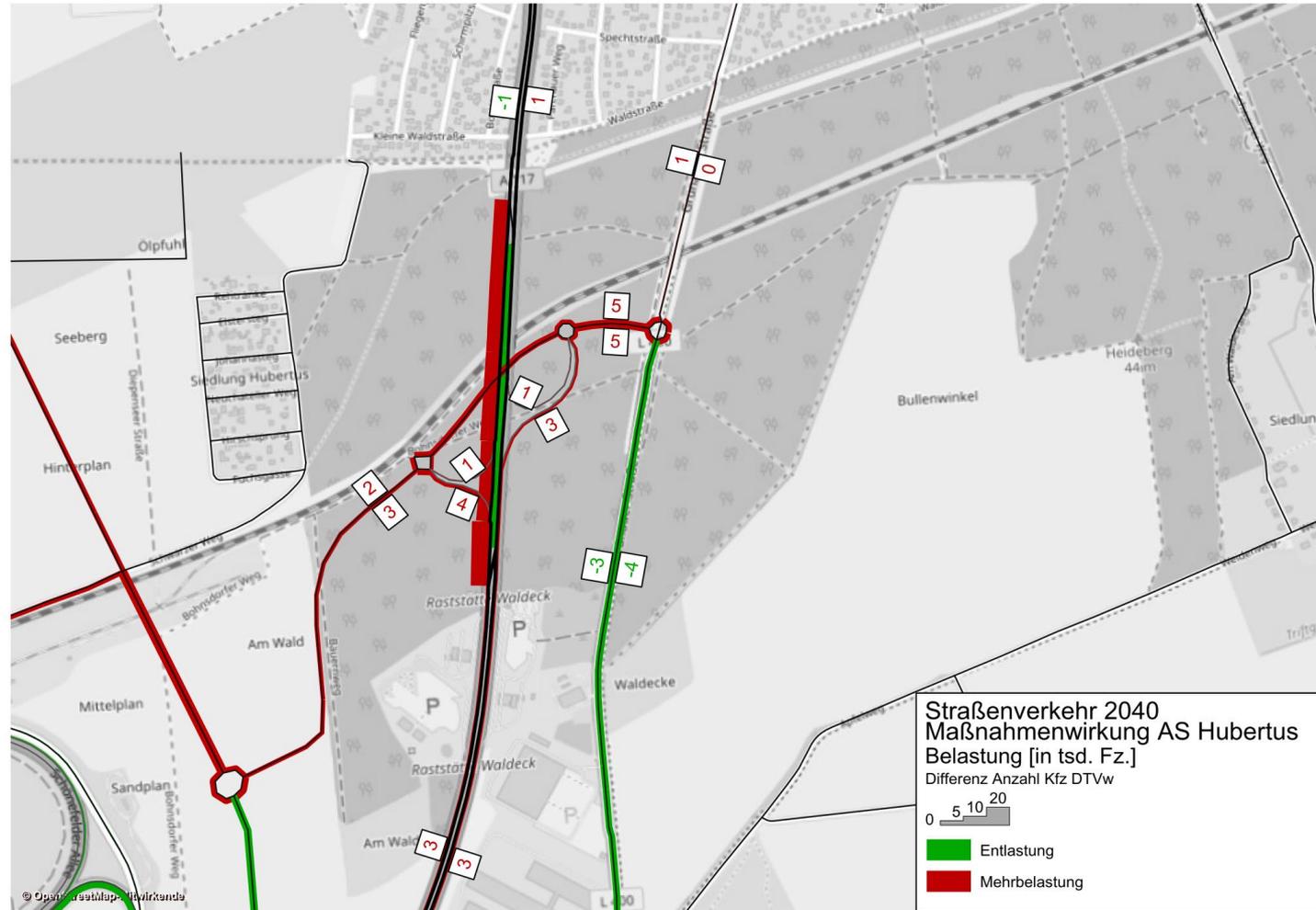
Verkehrliche Wirkungen

- 🔄 Entlastung der B179 und Reduzierung der Durchfahrten durch Waltersdorf in erheblichen Maße -7.000 Fahrzeuge
- 🔄 Entlastung Konten AS Schönefeld Süd
- 🔄 Verbessere Erschließung der neuen Gewerbegebiete direkt an das Autobahnnetz
- 🔄 Ausweichtrasse zur Flughafenerschließung aus dem östlichen Berlin über das Adlergestell/B96a
- 🔄 => **Umsetzung verbessert die Situation am IKEA-Knoten in Waltersdorf und auf der B96a erheblich, daher Umsetzung wichtig**

Insgesamt deutliche Entlastung für Waltersdorf mit rund 7.000 weniger Fahrzeugen auf der B179

Entlastung B96a Knoten Schönefeld Süd durch Aufnahme der Verkehre aus östlicher Richtung

=>Maßnahmen sind essentiell für die Region



Maßnahme:

- 🌀 Errichtung einer zusätzlichen Autobahnanschlussstelle Schönefelder Seen südlich der AS Schönefeld Süd mit Anschluss an die Jürgen-Schumann-Allee (vierstreifiger Bypass SXF nah BER)
- 🌀 Umsetzung ab 2025 gemeinsam mit Transversale 2. Bauabschnitt

Akteure:

- 🌀 BMVI, Gemeinde, FBB

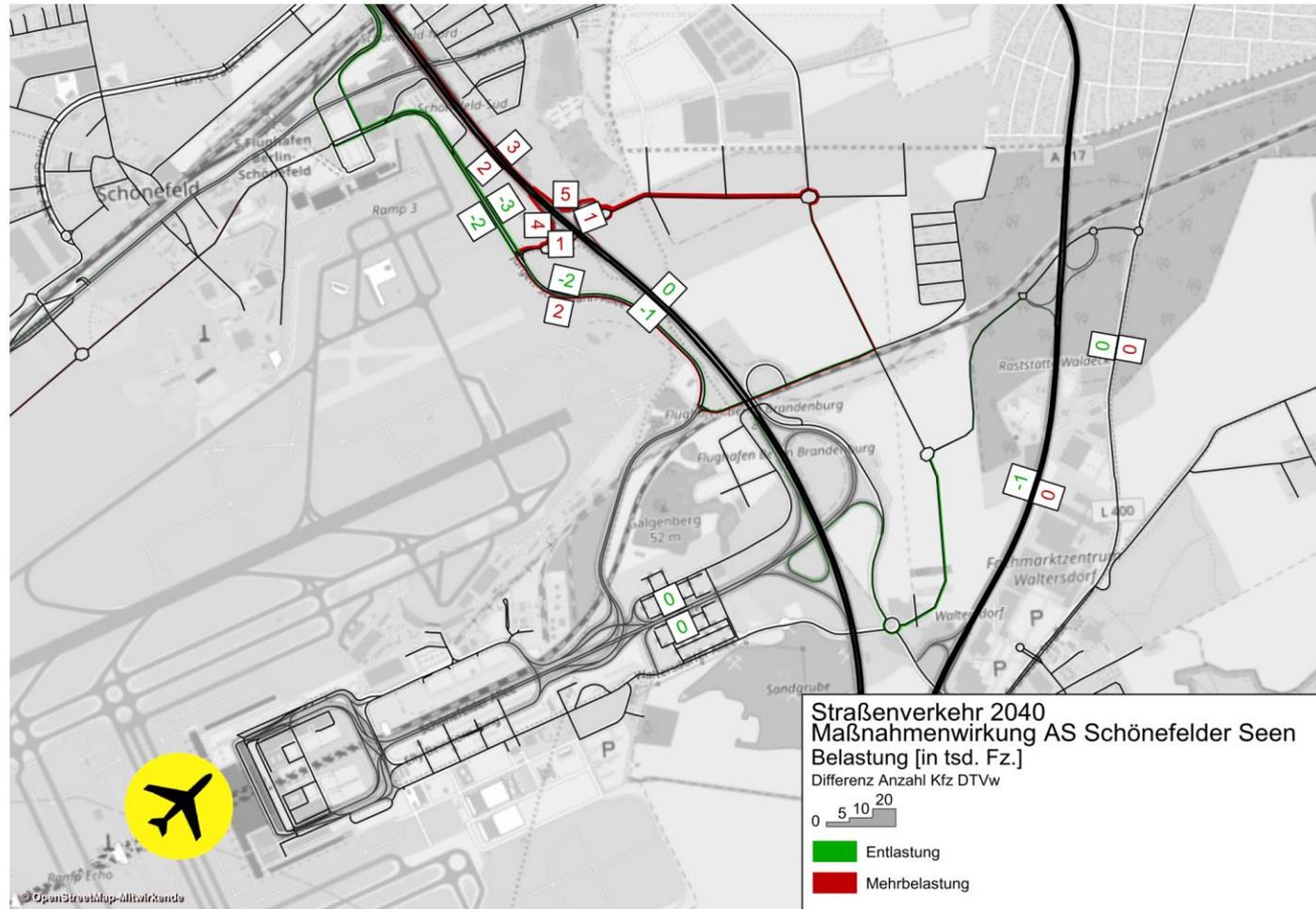
Ausgangslage

- 🌀 Steigende Verkehrsbelastung auf A113 bis 2040 (mehr Fluggäste/Einwohner/Gewerbe)
- 🌀 Häufigere Störungsereignisse mit erheblichen Rückstauungen auf der A113 zu erwarten
- 🌀 Anschluss der Gewerbegebiete Businesspark Berlin und Logistikpark BER ausschließlich über die B96a mit entsprechendem Rückstauungsrisiko

Verkehrliche Wirkungen

- 🌀 Maßnahme im „normalen“ Verkehrsablauf ohne Wirkungen
- 🌀 Redundanz zu bestehender A113 bei Störungsereignissen
- 🌀 Im Störfall erhebliche Entlastung und alternative Erschließung des BER
- 🌀 Besser Anschluss von Businesspark Berlin und Logistikpark BER an die A113

- Redundanz zu bestehender A113 bei Störungsereignissen
- Im Störfall erhebliche Entlastung und alternative Erschließung des BER
- Besser Anschluss von Businesspark Berlin und Logistikpark BER an die A113



Maßnahme:

- ↻ Entlastung des Knotens durch Verlagerung der Verkehre im Rahmen der weiteren Maßnahmen, AS Hubertus, A117
- ↻ Ausbau der A117 Instandsetzung Brücke und Wiederherstellung der Vierstreifigkeit
- ↻ Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit von derzeit 60 auf 80/100 km/h
- ↻ Anpassung der Beschilderung zum BER über die A117

Akteure:

- ↻ BMVI, MIL, Landesbetrieb Straßenwesen

Ausgangslage

- ↻ Knoten AS Schönefeld Süd bereits heute in der Hauptverkehrszeit stark ausgelastet.
- ↻ Zukünftig ist mit steigender Verkehrsbelastung insbesondere durch die Linksabbieger zur A113 Richtung BER zu rechnen.
- ↻ Lange Rückstauung im Verlauf der B196a in der Hauptverkehrszeit zu erwarten.

Verkehrliche Wirkungen

- ↻ Schnelle Verbindung über die A117 aus Richtung östlichem Berlin über Adlergestell
- ↻ Neue Routenwahl zum BER und damit Entlastung der AS Schönefeld Süd

Maßnahme:

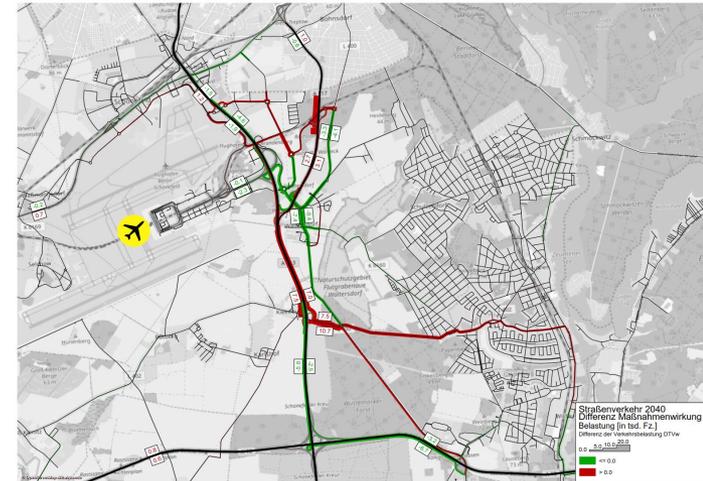
- 🌀 Errichtung einer zusätzlichen Autobahnanschlussstelle Kiekebusch
- 🌀 Schnellstmöglich bis zur Umsetzung der Logistiksiedlung

Akteure:

- 🌀 BMVI, Gemeinde, FBB

Ausgangslage

- 🌀 Stetig steigende Verkehrsbelastung auf A113 und A10 bis 2040
- 🌀 Überlastung Knoten Waltersdorf mit rund 30tsd. Kfz im Querschnitt
- 🌀 Engpässe während der Spitzenstunden im Bereich Kreuz Schönefeld auf A10 sind zu erwarten
- 🌀 Deutliche Zunahme der Verkehre in Richtung Berlin
- 🌀 Begonnene Logistiksiedlung auf 28 ha mit hohen Lieferverkehren (1 Lkw pro Minute) mit Einspeisung ins Autobahnnetz bei Waltersdorf über B179



Verkehrliche Wirkungen

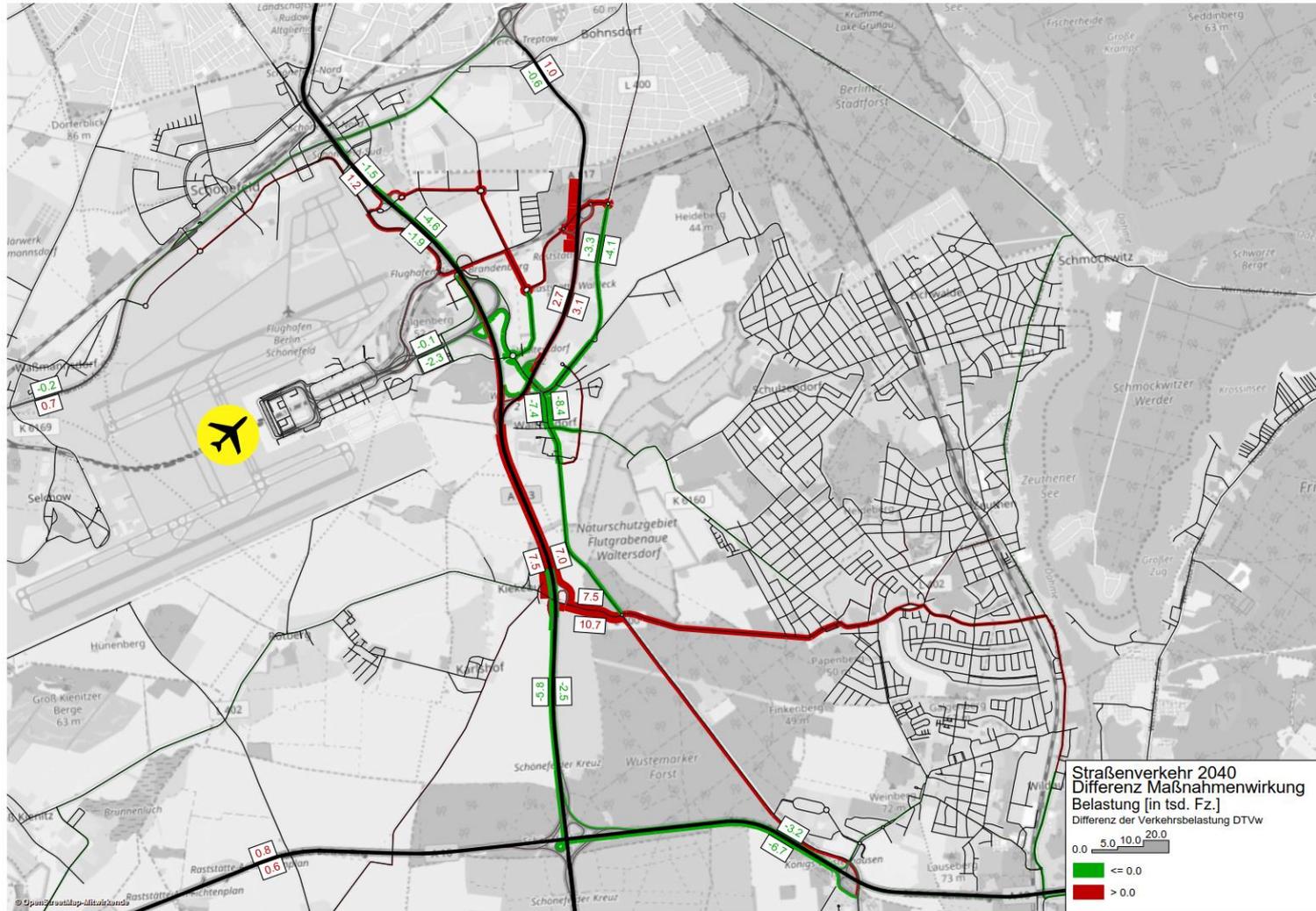
- 🌀 Entlastung der B179 bei Waltersdorf -7.000 Fahrzeuge
 - 🌀 Entlastung der A10 & Schönefelder Kreuz durch Umfahrung über B179 zur A113
 - 🌀 Insgesamt deutliche Entlastung des Gesamtgebietes
- 🌀 =>Entlastungswirkungen durch Maßnahme im gesamten Umfeld, daher Umsetzung wichtig**

Prognose Straßenverkehr 2040

Wirkung AS Kiekebusch



- Insgesamt deutliche Entlastung in Waltersdorf
- Verlagerung der Verkehre von B179 auf A117 und damit Entlastung B179
- Entlastung Schönfelder Kreuz durch Verlagerung der Verkehre Zeuthen in Richtung Berlin auf neue Auffahrt.
- =>Maßnahmen sind essentiell für die Region



Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Maßnahme:

- Ausbau der A13 ab Schönfelder Kreuz nach Süden
- Ergänzung zusätzlicher Fahrstreifen

Akteure:

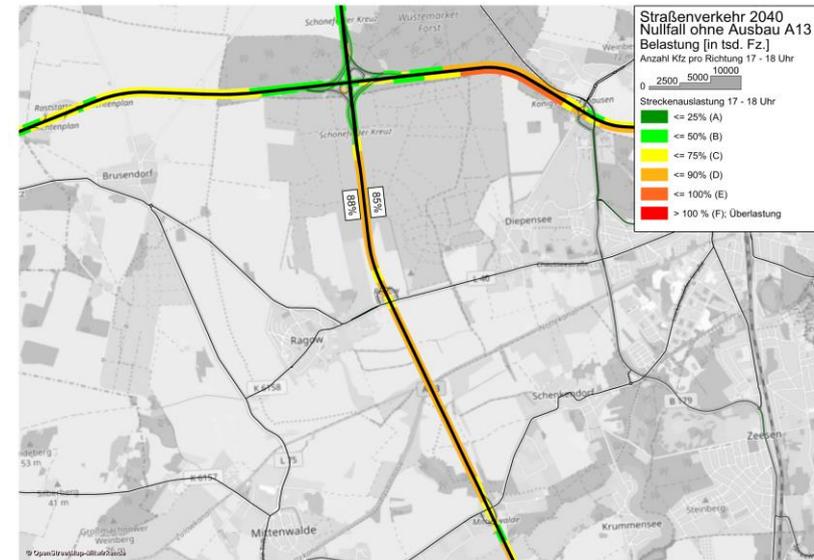
- BMWI

Ausgangslage

- Hohe Verkehrsbelastung bereits ab 2030 Überlastungen in den Spitzenzeiten zu erwarten
- Derzeit kein vordringlicher Bedarf im BVWP
- Hoher Schwerverkehrsanteil von über 25%
- Hoher Schwerverkehrsanteil führt zu Überlastungssituation im vierstreifigen Ausbauzustand

Verkehrliche Wirkungen

- Ausbau stellt höhere Kapazität bereit und vermeidet Überlastungen



Geplante Angebotsmaßnahmen

Schiene



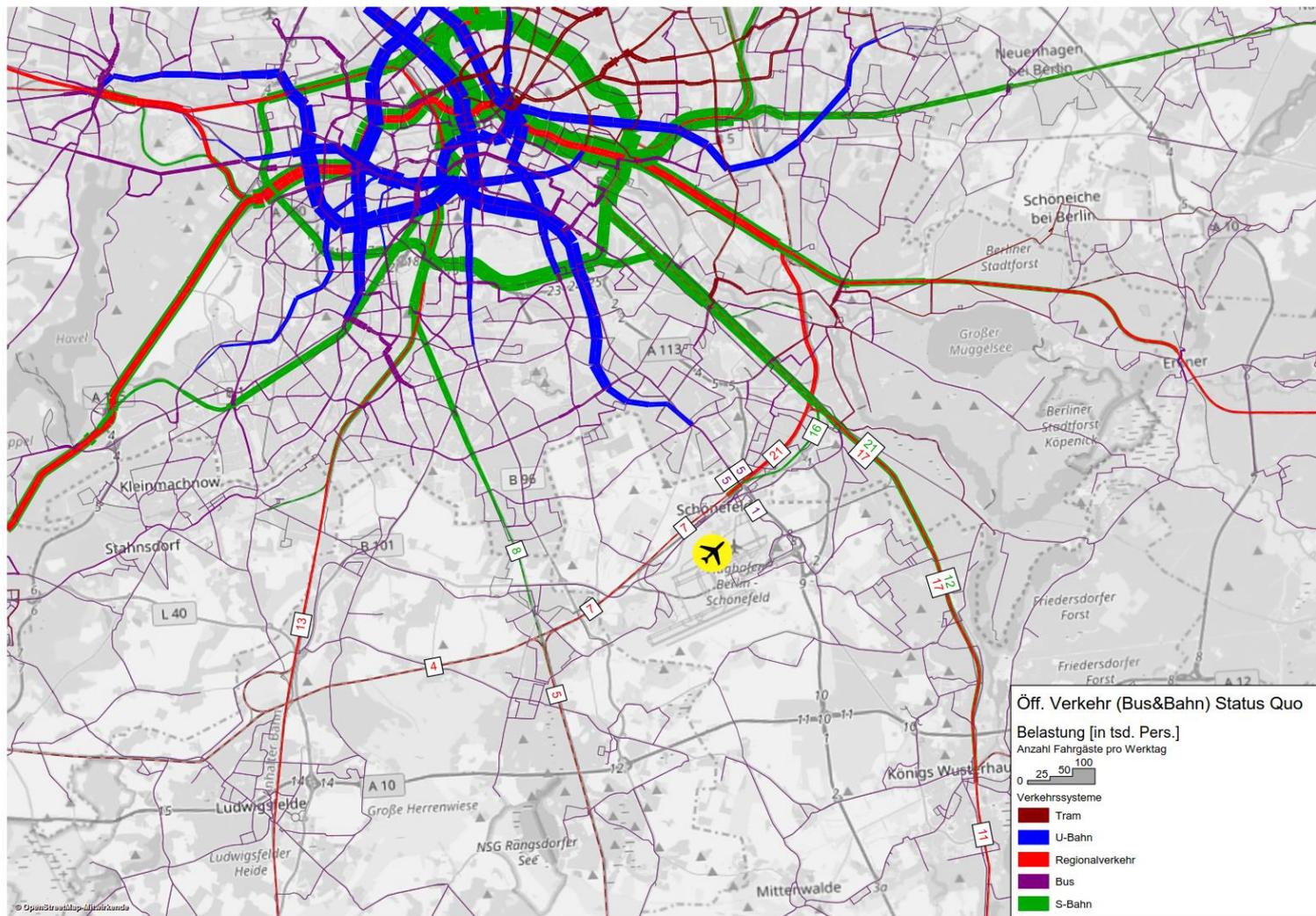
Linie	Linienweg ab 2020	Häufigkeit
FEX	Hauptbahnhof – Ostkreuz – BER	alle 30 min.
RE7	Dessau – Bad Belzig – Berlin (Stadtbahn) – BER – Wünsdorf	stündlich
RB14	Nauen – Berlin (Stadtbahn) - BER	stündlich
RB22	Potsdam – Golm – BER – Königs Wusterhausen	stündlich
S9	Spandau – Stadtbahn – SXF – BER	alle 20 min.
S45	Südkreuz – SXF – BER	alle 20 min.

Linie	Linienweg ab 2025	Häufigkeit
FEX	Hauptbahnhof – BER (via Dresdner Bahn)	alle 15 min.
RE20	Hauptbahnhof – BER - Cottbus	stündlich
RE7		stündlich
RB22	Friedrichstraße – Potsdam – Golm – BER – Königs Wusterhausen	stündlich
RB23	Potsdam – Stadtbahn - BER	stündlich
RB24	Wünsdorf – BER – Ostkreuz – Eberswalde	stündlich
RB32	Oranienburg – Ostkreuz – BER – Ludwigsfelde	stündlich
S9	Spandau – Berlin (Stadtbahn) – BER	alle 20 min.
S85	Gesundbrunnen – Ostkreuz – BER	alle 20 min.
S45	Südkreuz – SXF – BER	alle 20 min.

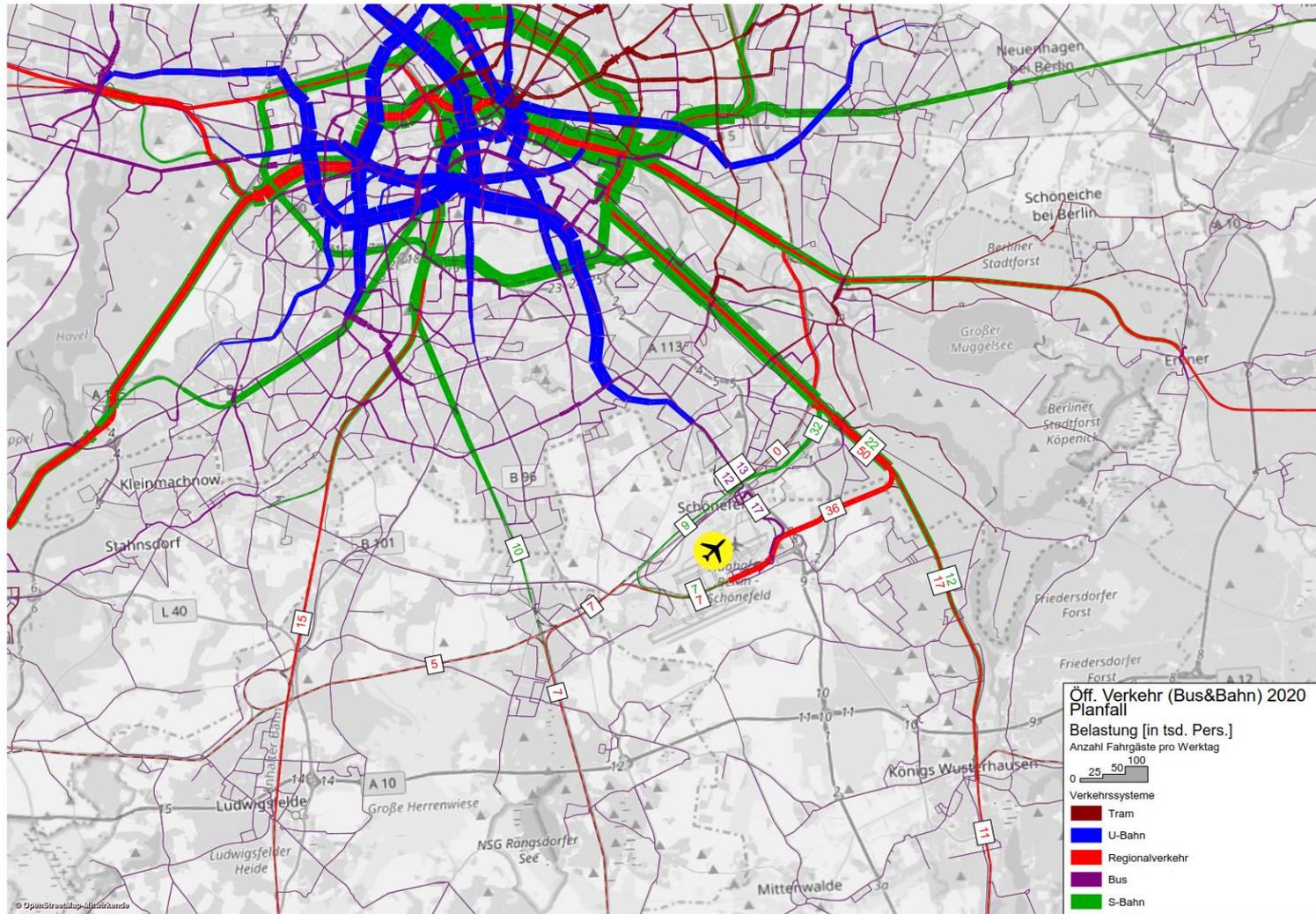
Linie	Linienweg ab 2030	Häufigkeit
FEX	Hauptbahnhof – BER (via Dresdner Bahn)	alle 15 min.
RE2	Cottbus - Nauen	stündlich
RE5	Neustrelitz – Ludwigsfelde - Wittenberge	stündlich
RE7	Senftenberg – Lübben – Bad Belzig	stündlich
RE8	Elsterwerda – Wünsdorf -	
RE20	Hauptbahnhof – BER - Cottbus	stündlich
RB22	Friedrichstraße – Potsdam – Golm – BER – Königs Wusterhausen	stündlich
RB23	Golm - Potsdam – Stadtbahn – BER - P	stündlich
RB24	Wünsdorf – BER – Ostkreuz – Eberswalde	stündlich
RB32	Oranienburg – Ostkreuz – BER – Ludwigsfelde	stündlich
S9	Spandau – Berlin (Stadtbahn) – BER	alle 20 min.
S45	Westend - BER	alle 20 min.
S85	Gesundbrunnen – Ostkreuz – BER	alle 20 min.

- 🚩 Im Schienenverkehr wird ab 2020/22 das Angebot insgesamt verstärkt
- 🚩 Ab Inbetriebnahme der Dresdener Bahn wird das Verkehrsangebot insgesamt neu orientiert

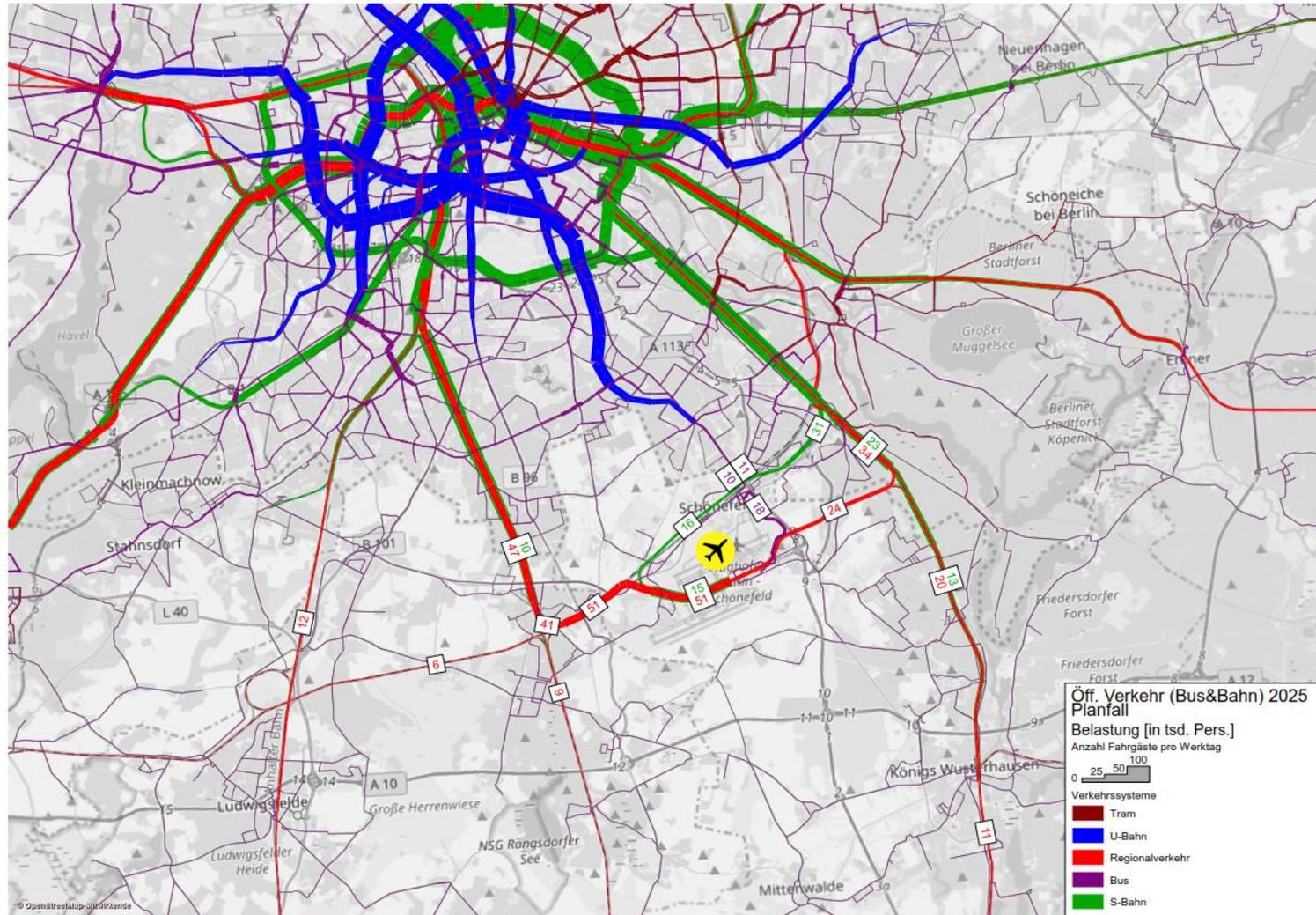
- Status Quo als Grundlage für den Vergleich mit den Planungsjahren
- Bedienung von SXF mit Regionalbahn und S-Bahn
- BER noch nicht geöffnet



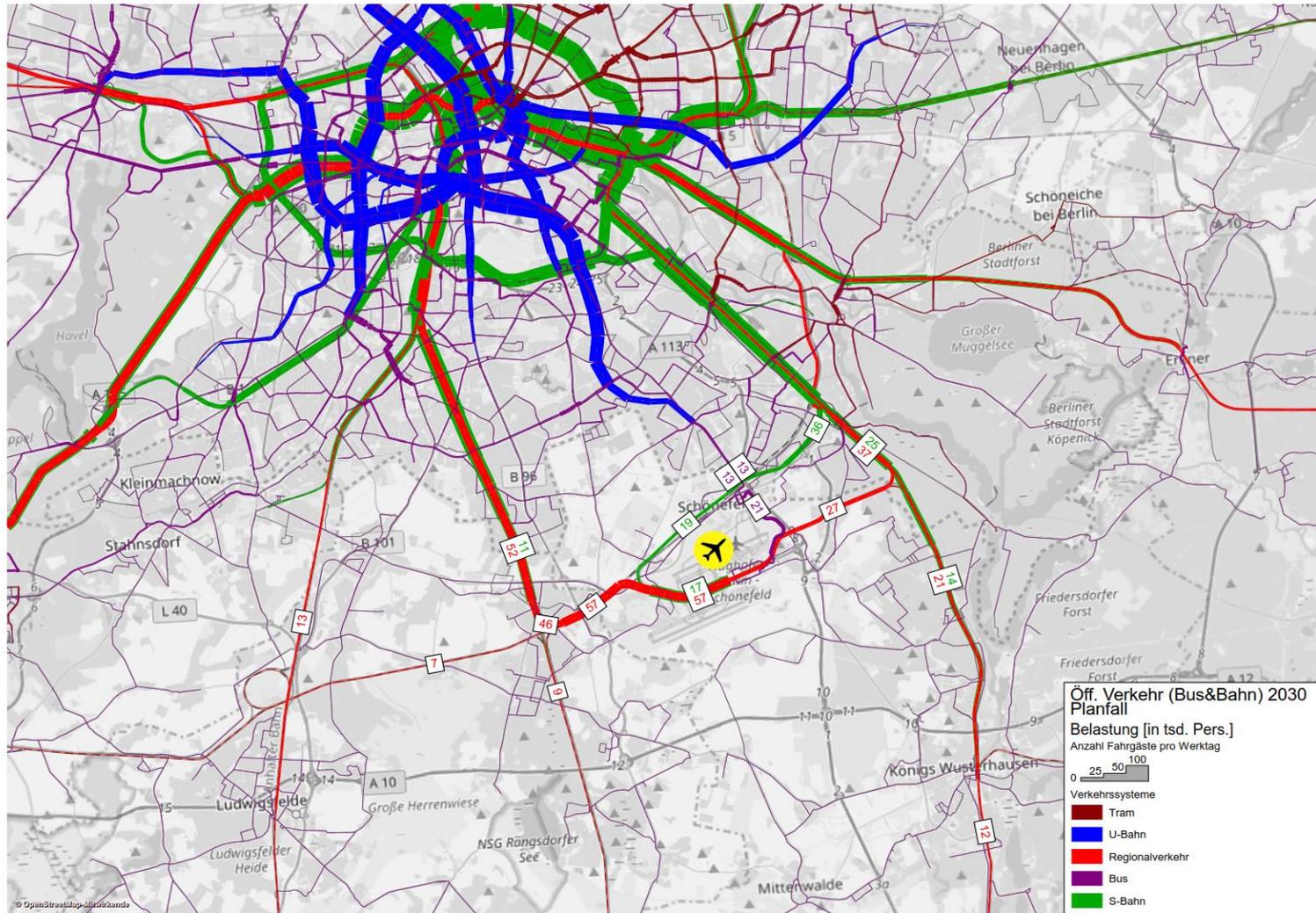
- 🌀 Betrieb im Double-
Roof-System mit
BER und SXF
- 🌀 Keine
Regionalbahnbe-
dienung in SXF
- 🌀 Keine Dresdner
Bahn
- 🌀 Der FEX verkehrt
über Ostkreuz –
Gesundbrunnen –
Hbf
- 🌀 Zuwachs ggü.
Status Quo +7%
(+260.000
Fahrten)



- Ab 2025 Inbetriebnahme der Dresdner Bahn und Führung des FEX ab Hauptbahnhof
- Schließung SXF
- Entlastung Anhalte Bahn durch RB32
- Neuerschließung der ersten Gewerbeeinheiten in Bereich Midfield und Schönefeld
- Insgesamt Verkehrswachstum mit starker Nachfrage auf der Dresdner Bahn (47 tsd. Fahrgäste)
- Zuwachs ggü. Status Quo +10% (+376.000 Fahrten)



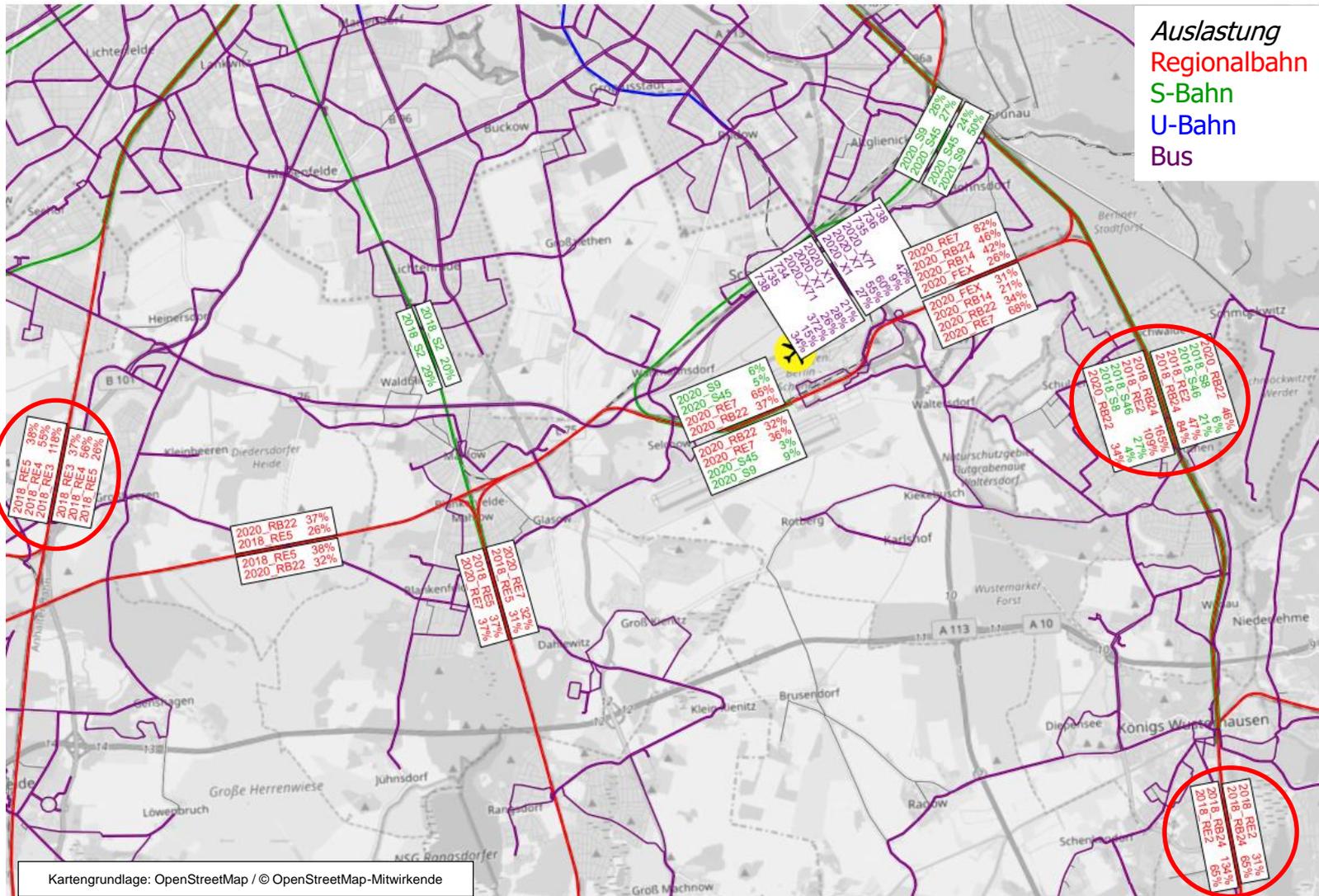
- 🌀 FEX über Dresdner Bahn
- 🌀 Umgestaltung Linienverlauf RE5 nun via Ludwigsfelde
- 🌀 Insgesamt steigende Verkehrsnachfrage auf allen Linien
- 🌀 Weiter Steigende Nachfrage auf den Berliner Bussen in Richtung BER
- 🌀 Zuwachs ggü. Status Quo +12% (+465.000 Fahrten)



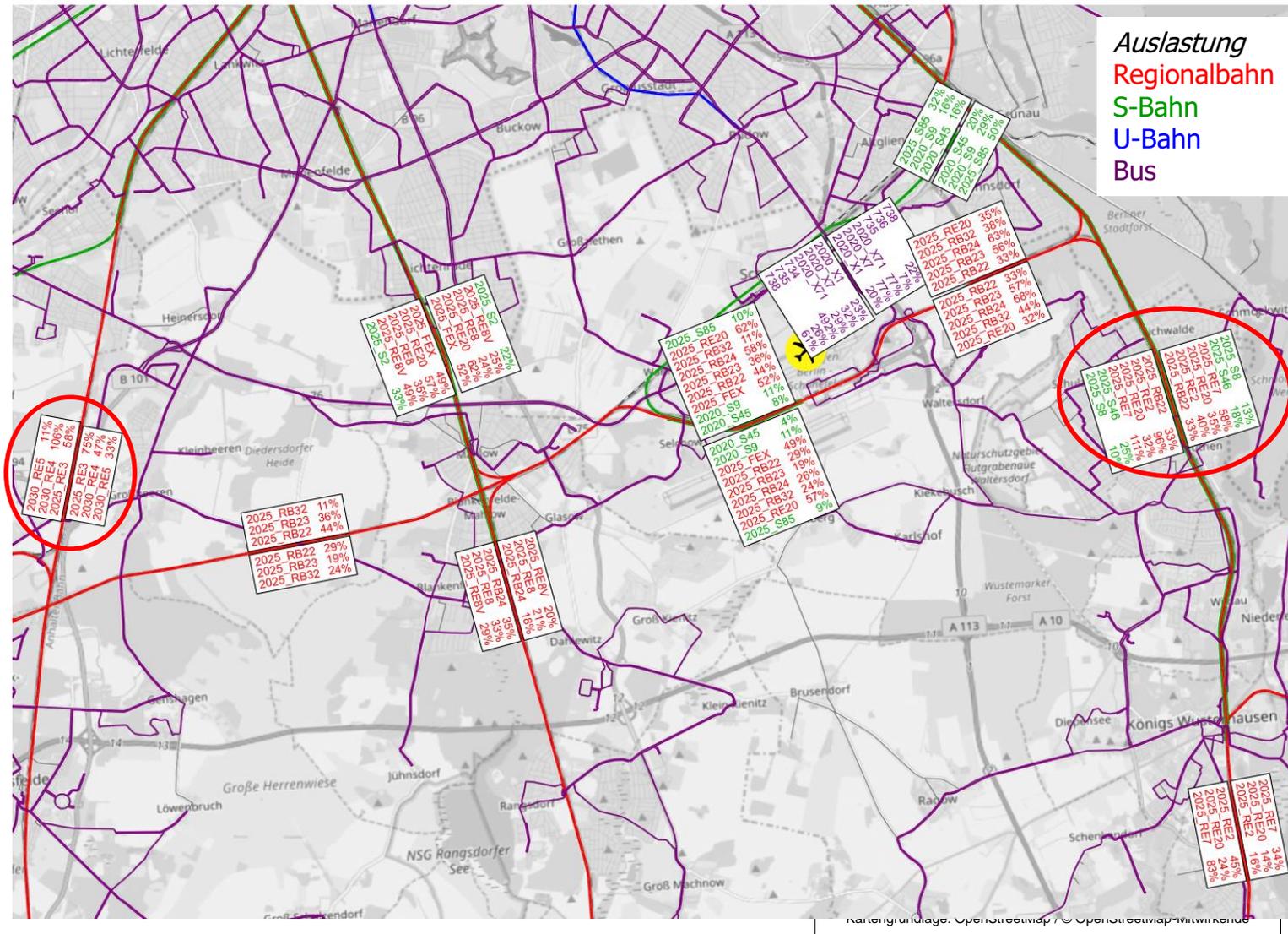
Regionale
Verkehre der
RVS sind
überlastet

Buslinien aus
Berlin zum BER
sind an der
Kapazitäts-
grenze

Hohe
Auslastung des
RE4/RE3+RE2
Richtung KW

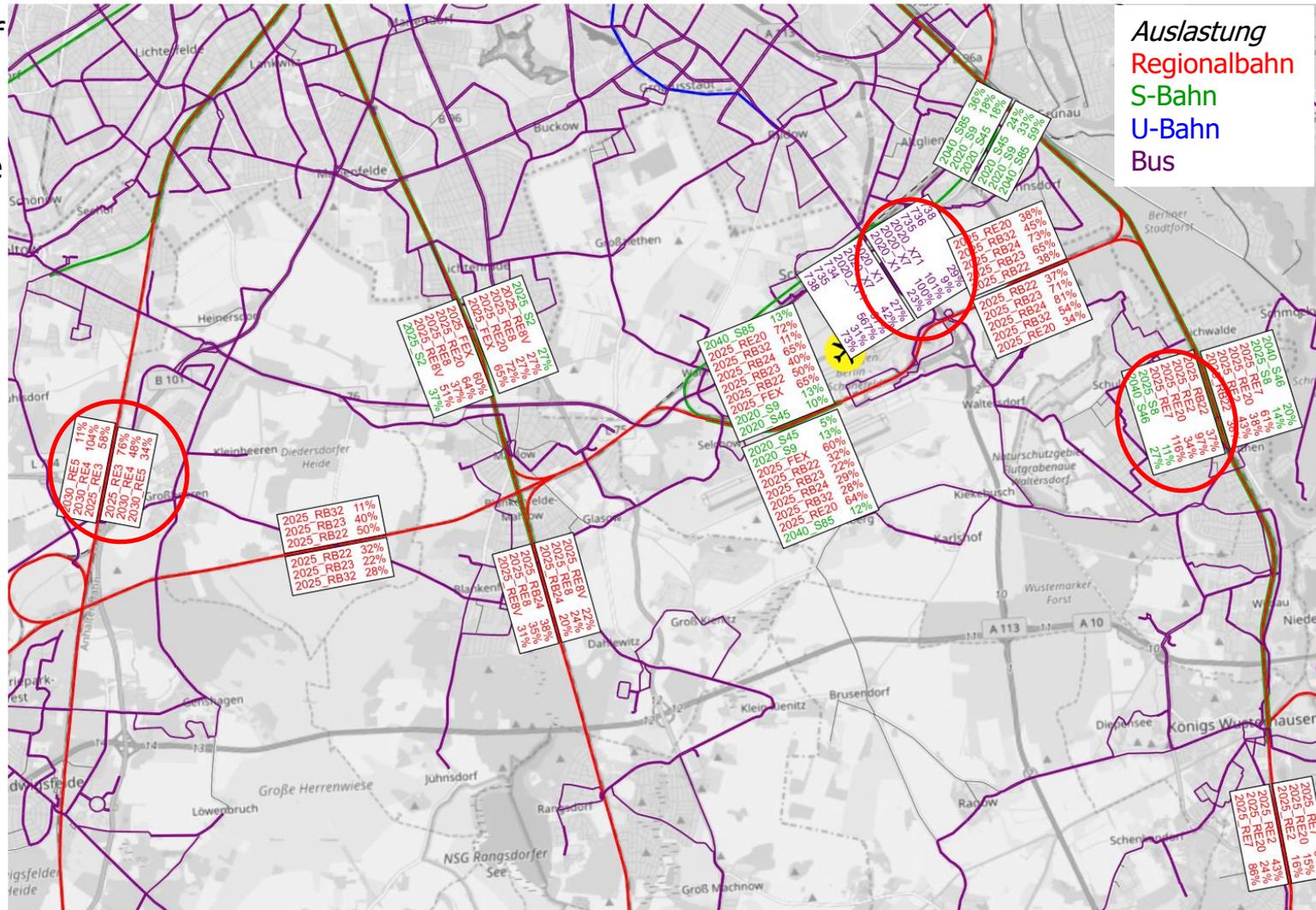


- Regionale Verkehre der RVS sind überlastet
- Buslinien aus Berlin zum BER sind an der Kapazitätsgrenze
- Hohe Auslastung des RE7+RE2 südöstlich von Berlin



Auslastung
 Regionalbahn
 S-Bahn
 U-Bahn
 Bus

- Hohe Belastung auf den Buslinien ab Berlin
- Regionale Verkehre der RVS sind überlastet
- weiter steigende Auslastung des RE7+RE2 südöstlich von Berlin



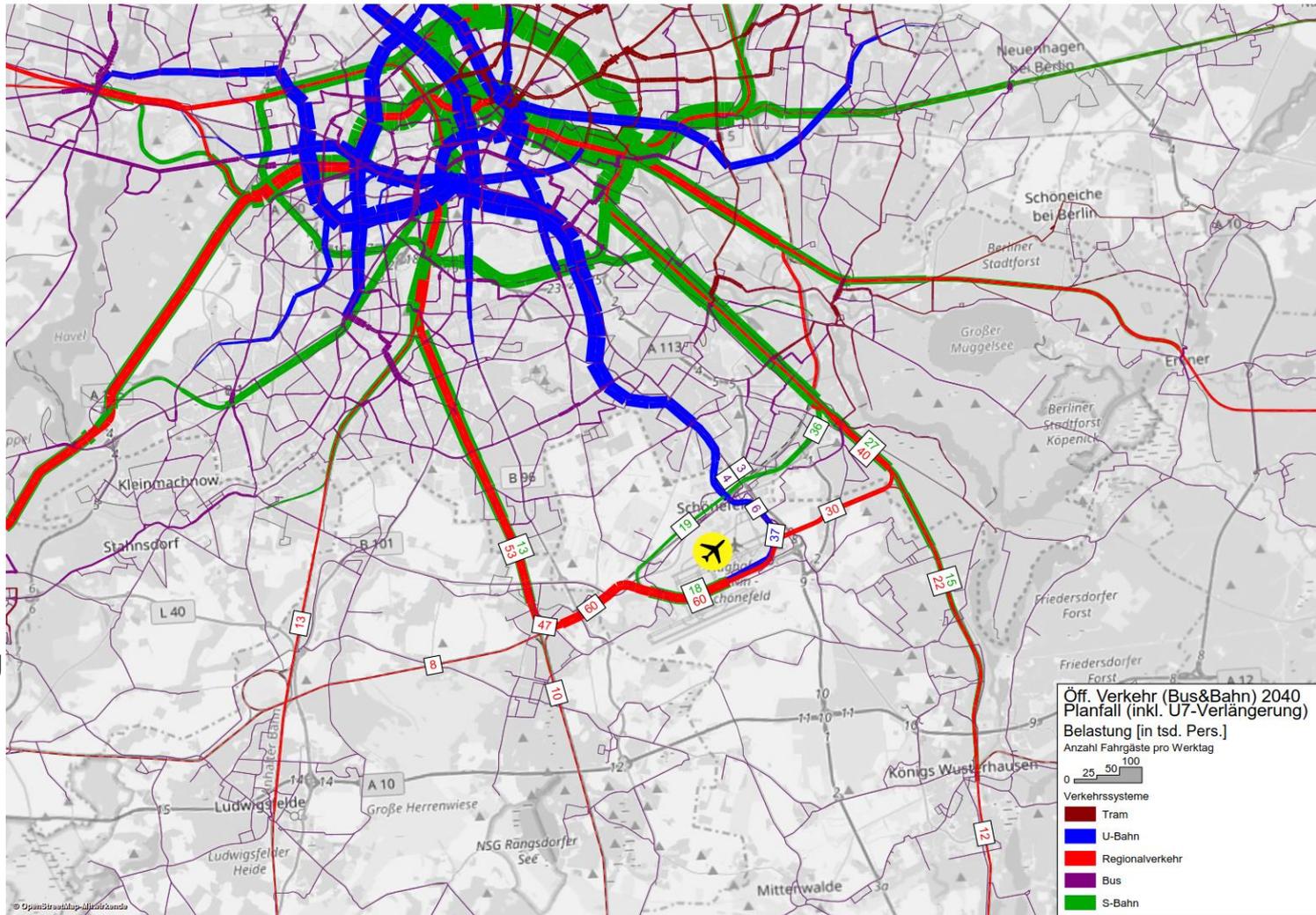
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose ÖV 2040

Variante Verlängerung U7



- Entlastungen der Regionalbahn insbesondere auf der Dresdner Bahn
- Busfahrten aus Berlin werden ersetzt
- Höhere Redundanz auf der Schiene
- Modale Verlagerungen zugunsten des ÖPNV
- Streckenlänge Rudow-SXF: 3,2 km
SXF-BER: 4,9 km
- Oberirdische Führung
- 2 Bahnhöfe in Berlin
2 in Brandenburg
- Fahrzeit:
Rudow-SXF: 5 Min.
SXF-BER: 7 Min.
- Umsetzungshorizont 2040



Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

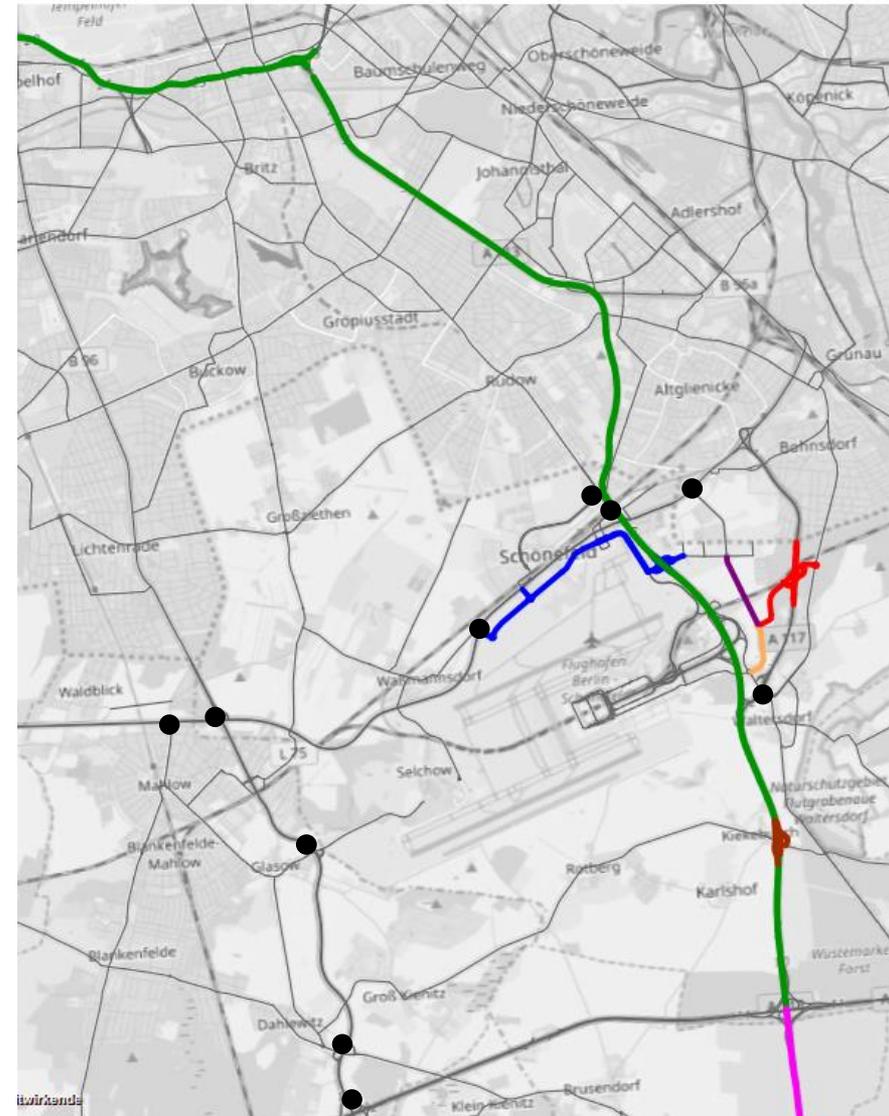
- ❏ Die Verkehrsmengen nehmen insgesamt durch die dynamische Entwicklung der Region stark zu.
- ❏ Die ein- und ausstrahlenden Verkehre mit Berlinbezug nehmen deutlich zu und belasten die Infrastruktur insbesondere an den Ländergrenzen.
- ❏ Die Bundesautobahnen werden zunehmend stärker belastet.
- ❏ Insbesondere die Autobahnen A100/A113 in Berlin sind sehr stark belastet mit beschränkten Ausbaumöglichkeiten. Die Staugefahr erhöht sich.
- ❏ Ausweichrouten sind insgesamt ebenfalls ausgelastet, und weisen durch die Führung im Stadtverkehr mit Rückstauung, zahlreichen signalisierten Knoten erheblich höhere Reisezeiten als die Autobahn auf.
- ❏ Insgesamt ist ein Gesamtvolumen im Verkehr erreicht, dass verstärkte Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung oder Verlagerung auf andere Verkehrsträger verlangt.
- ❏ Die Bundes- und Landesstraßen im Untersuchungsgebiet weisen Kapazitätsreserven auf, wengleich an ausgewählten Knotenpunkten in den Spitzenstunden erhöhte Belastungen auftreten.

- Die vermehrte Ansiedlung von Gewerbe und Wohnen am Standort Schönefeld wird die Belastungen weiter verschärfen.
- Die Ansiedlung von weiteren, starken Verkehr erzeugenden Strukturen wie beispielsweise weiterer Großansiedlungen sollte bewusst räumlich gesteuert werden.
- Der Bau eines neuen BER-Busbahnhofs sollte aus verkehrlicher Sicht kritisch hinterfragt werden.

- ❏ Es wird eine weiter stark steigende Fahrgastnachfrage in Bussen und Bahnen erwartet. Der Flughafenbahnhof wird zunehmend als Umsteigebahnhof genutzt (Pendler Richtung Berlin)
- ❏ Die zwischenzeitlich deutlich verbesserten Angebote im SPNV bedienen die Nachfrage und bieten Kapazitätsreserven am Durchschnittstag. (Allerdings liegt die saisonale Spitzenlast im Flugverkehr rund 30% oberhalb des Durchschnittstages, eine Detailuntersuchung dazu folgt)
- ❏ Einige Linien im Regionalverkehr weisen hohe Auslastungen in den Spitzenzeiten auf (RE2 und RE4), eine Angebotsausweitung ist zu prüfen.
- ❏ Zusätzliches Schienenverkehrsangebot führt zu Kapazitätsengpässen der Infrastruktur (siehe Forderungsliste)
- ❏ Ab Inbetriebnahme kein Regionalbahnverkehr in Schönefeld. Bis mindestens 2025 verbleiben 13 Mio. Fluggäste und weiter steigende Einwohnerzahlen.
- ❏ Die Angebote im landesüberschreitenden Busverkehr (X7, X71) sind im Jahr 2040 überlastet
- ❏ Angebote im regionalem Busverkehr genügen nicht den Anforderungen einer attraktiven Bedienung der Gewerbestandorte im Beschäftigtenverkehr. Hier übertrifft die Nachfrage die Kapazitäten der stündlichen Fahrten.
- ❏ Nur ein starkes ÖV-Grundgerüst entlastet den Straßenverkehr!

Dringend notwendige Maßnahmen

1. Fertigstellung Autobahnanschlussstelle Hubertus und Ersatzbau Brücke A117 (Herstellung vier Fahrstreifen) (bis 2025)
2. Herstellung Autobahnanschlussstelle Kiekebusch (bis 2025)
3. Herstellung Jürgen-Schumann-Allee im Abschnitt Schönefeld alt und Herstellung Autobahnanschlussstelle Schönefelder Seen mit Anschluss an 4-streifigen Bypass (bis 2030)
4. Bau Transversale Hubertus – Waltersdorf (bis 2020)
5. Transversale 2. Bauabschnitt Verbindung Gewerbegebiete südlich und nördlich der Eisenbahntrasse, Brückenbau notwendig (bis 2025)
6. Optimierung des Verkehrsflusses auf der A100/A113; Vermeidung Tunnelsperrung (schnellstmöglich)
7. Optimierung identifizierte Knotenpunkten
 - Schönefeld Süd, Schönefeld Nord, Waltersdorf, Rangsdorf, Großbeeren, und weitere (schnellstmöglich)
8. Frühzeitiger Ausbau der A13 (südlich des AD Schönefelder Kreuz) (ab 2030 nötig)



Dringend nötige Maßnahmen

1. Sicherstellung Inbetriebnahme Dresdner Bahn ab 2025
2. Umsetzung der Planungen des LNVP und deren Angebotsausweitungen (Umsteigefreie Direktverbindung Cottbus – BER – Berlin)
3. Verbesserte Anbindung Südbrandenburg an BER
 - Angebotsausweitung im Regionalverkehr insbesondere RE2 zur Bedienung der hohen Nachfrage (z. B. Taktverdichtung, größere Fahrzeuge)
 - Ausbau und Entflechtung am Bahnhof Königs Wusterhausen
 - Zweigleisiger Ausbau Cottbus Lübbenau
4. Angebotsausweitung im Busverkehr
 - Angebotsausweitung X7/X71
 - Neuerschließung der Gewerbegebiete und Bedienung der Bahnhöfe mit enger Vertaktung zum Bahnverkehr
5. Umsetzung von S-Bahn-Verlängerungen ins Berliner Umland
6. Verlängerung der U7 bis zum BER
7. SPNV Angebote in Schönefeld beibehalten
8. Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch Park&Ride an den Bahnhöfen in Brandenburg





- 🌀 Herr Jens Krause
- 🌀 Stellv. Hauptgeschäftsführer IHK Cottbus
- 🌀 Tel.: 0151/18 23 65 19
- 🌀 Mail: jens.krause@cottbus.ihk.de



- 🌀 Herr Dipl.-Ing. Bertram Teschner
- 🌀 Tel.: 030/80 93 58 100
- 🌀 Mail: info@spv-berlin.de
- Herr Dipl.-Ing. Torsten Schulz
- Tel.: 03327/574 42 0
- Mail: ing@pst-gmbh.de

🌀 Download: www.cottbus.ihk.de (Stichwort: IHK Verkehrsanalyse)