



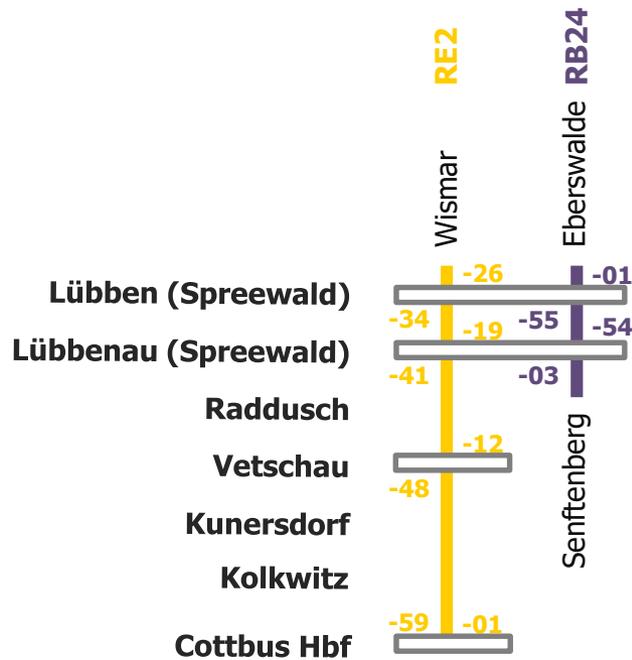
Machbarkeits- und Potenzialuntersuchung zur Verlängerung der RB22 Teil 1 Königs Wusterhausen - Lübben

15.03.2021

Planung | Erhebung | Prognose | Konzeption

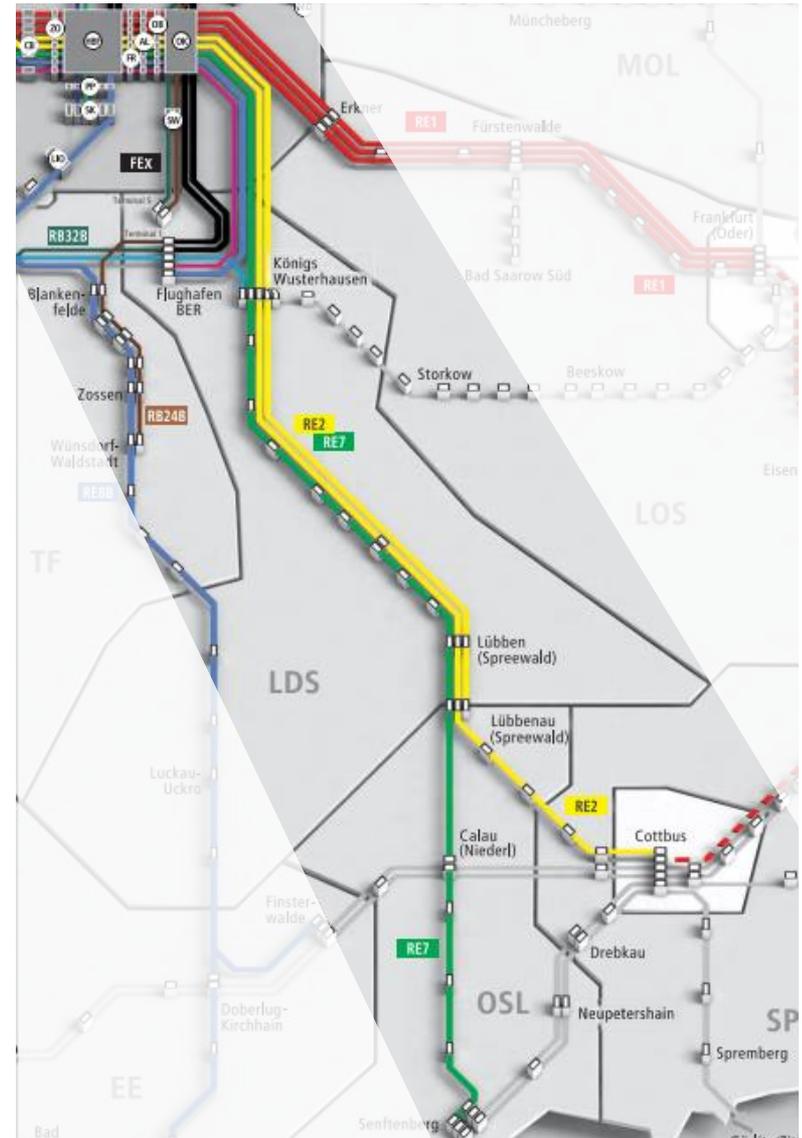
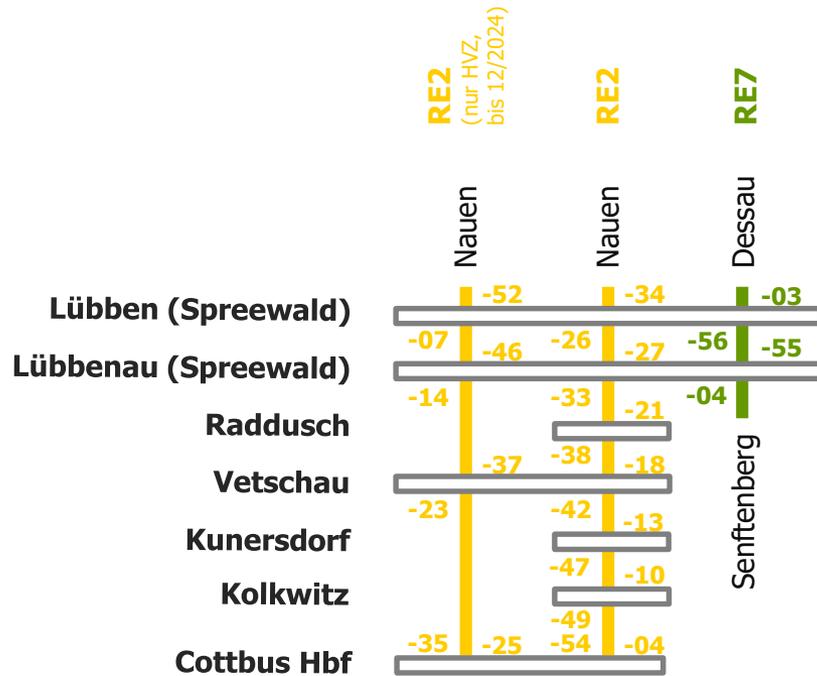
Aktuell:

- RE2 stündlich zwischen Cottbus und Berlin als Expresslinie (Halt KW, Brandt, Lübben, Lübbenau, Vetschau, Cottbus)
- RB24 stündlich Bedienung mit Bedienung aller Halte bis Lübben, dann Abzweig nach Senftenberg
- Keine direkte Bedienung des BER



ab 12/2022:

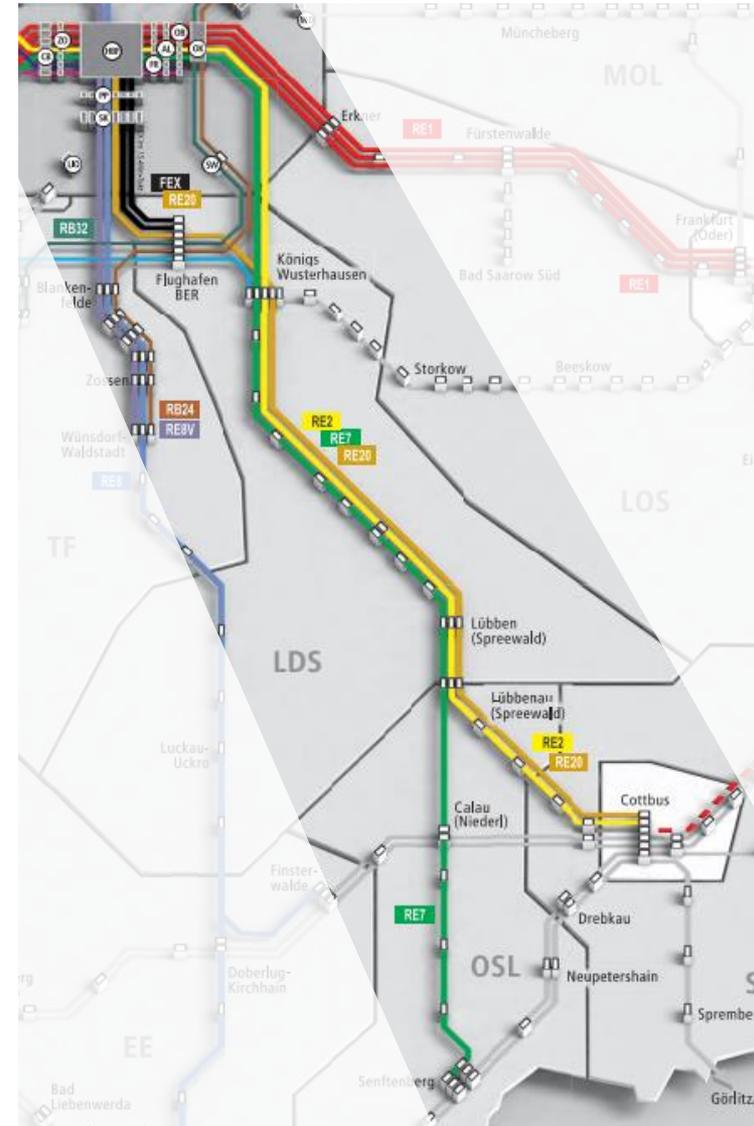
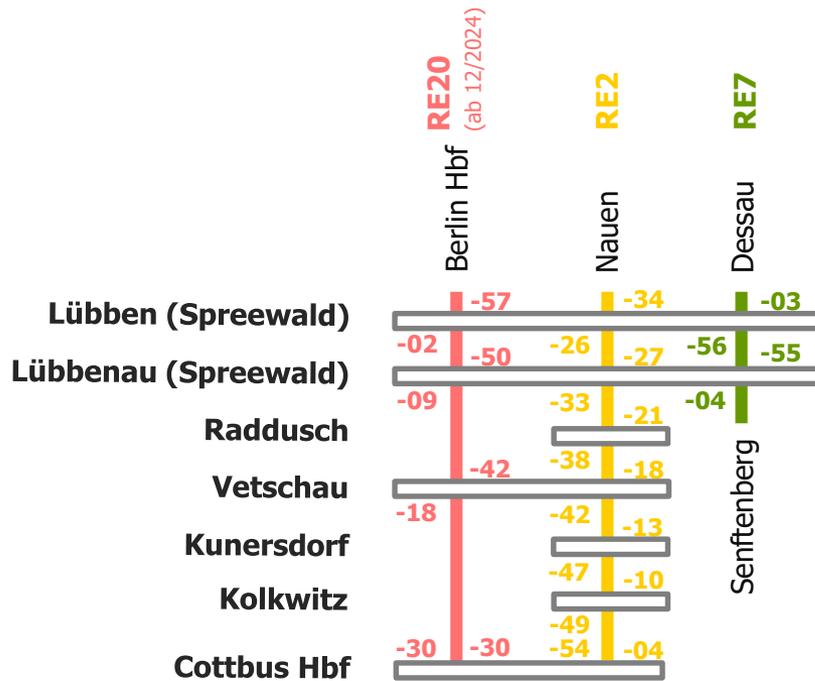
- RE2 mit Zwischendurchhalten (Kunersdorf und Kolkwitz jeweils im 2-h-Takt)
- RE2 HVZ-Verstärker als Expresslinie
- RE7 Cottbus – Stadtbahn – Dessau (statt RB24 bis Eberswalde)
- Keine direkte Bedienung des BER



Bereits geplante Angebote für die Region

ab 2025: (Fertigstellung Dresdner Bahn)

- RE20 Cottbus - BER - Berlin Hbf (stündlich, dafür Entfall RE2 Verstärker)
- Baubeginn zweigleisiger Ausbau Cottbus – Lübbenau
- Direkte Anbindung an den BER



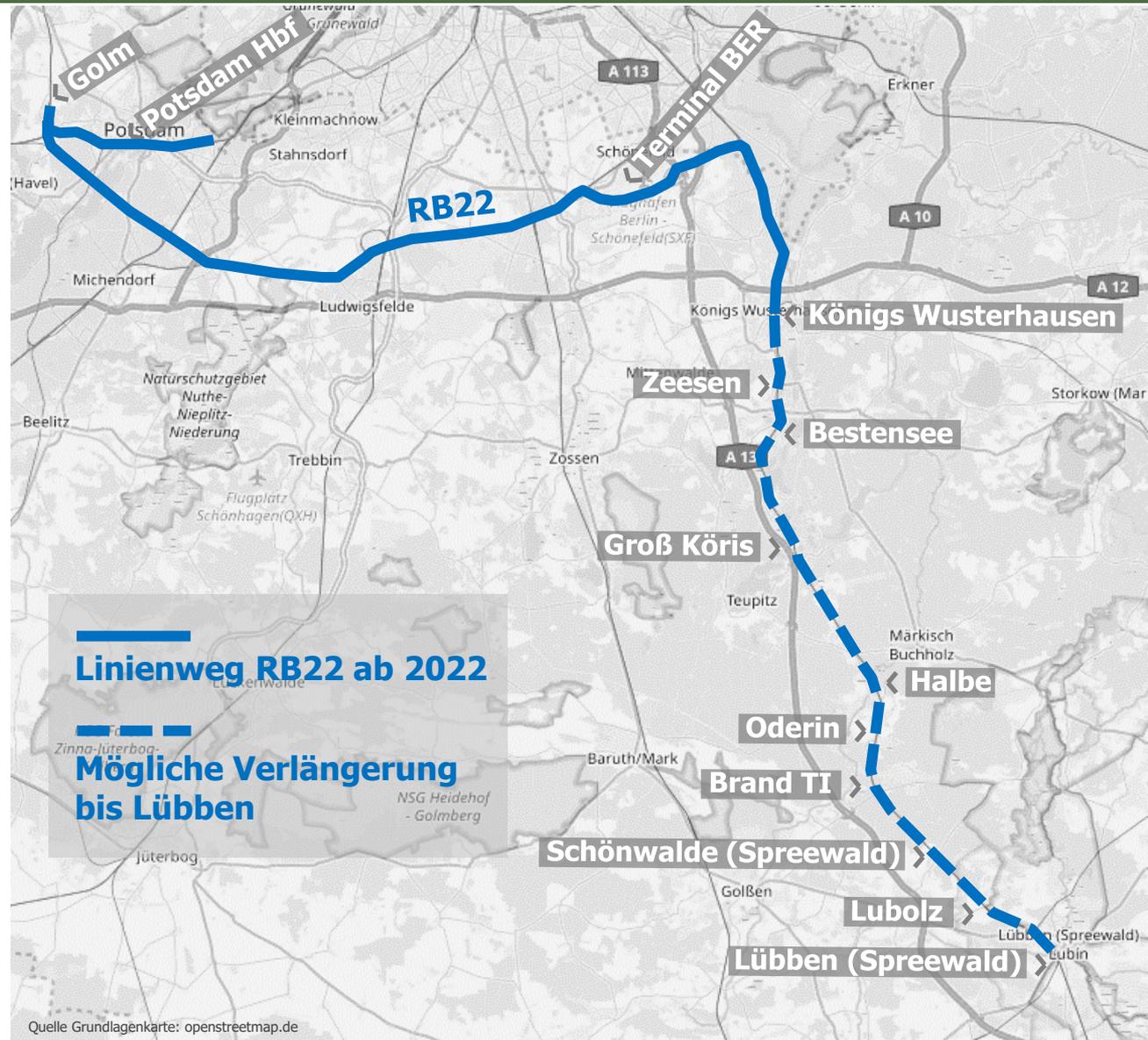
Verlängerung RB22

Angebot RB22

- Die Linie RB22 wird ab der Umsetzung des Netzes Elbe-Spree 2022 zwischen Potsdam Griebnitzsee, Golm und KW (mit Zwischenhalten) betrieben
- Betrieb im Stundentakt zwischen 4:00 und 23:00
- Fahrtzeit Potsdam Hbf – KW: 1:05h
- Einsatz von Talent 2-Triebzügen: Kapazität: 270 FG/Ri/h

Untersuchungsinhalte zur Verlängerung der RB22:

- Szenario 1: KW-Lübben
- Szenario 2: KW-Brand TI
- Szenario 3: KW-Groß Köris
- Szenario 4: KW-Bestensee



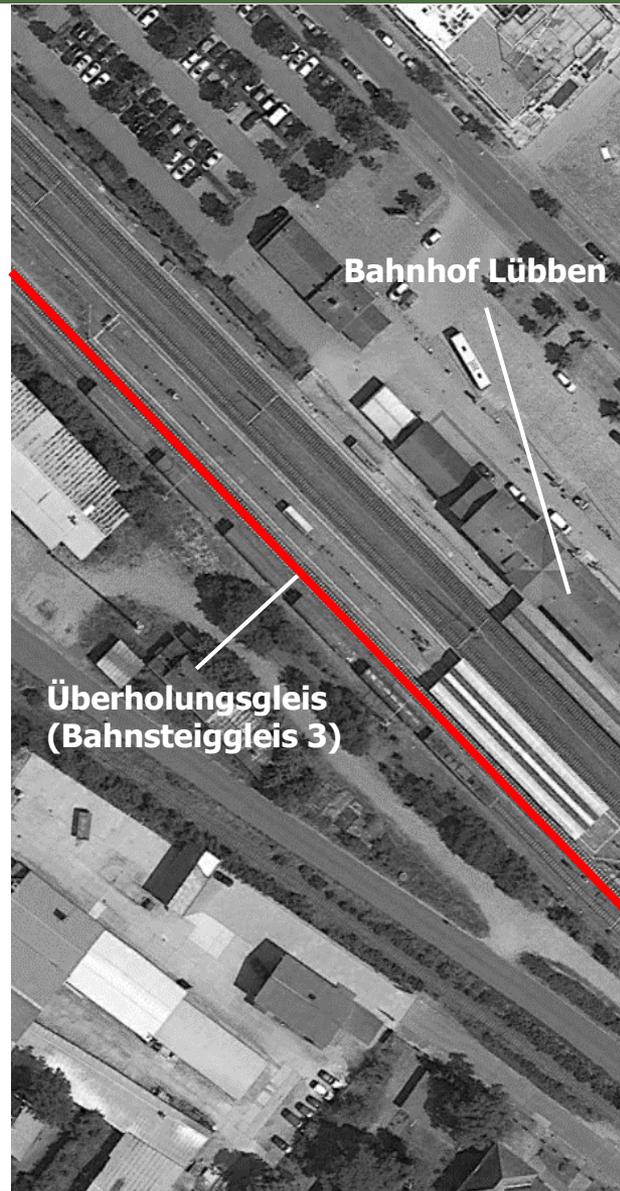
Szenario 1: Verlängerung RB22 bis Lübben

Vorteile:

- Wendemöglichkeit unmittelbar am Bahnhof Lübben (Gleis 3)
- Keine Anpassung der Infrastruktur notwendig → kurzfristig umsetzbar
- Kein Konflikt mit sonstigen Verkehren bei Wendevorgang RB22**
- Insgesamt rund 1.000 neue Fahrgäste auf der RB22
- Verbesserte Anbindung Tropical Islands auch in die Region Potsdam

Nachteile:

- Positive Entwicklung der Fahrgastzahlen besonders im Bereich KW-Bestensee (-Groß Köris) → Verlängerung im südlichen Teil bis Lübben hat geringere Auswirkungen
- Ab 2025 mit Inbetriebnahme der Dresdner Bahn erhält Lübben mit RE20 Direktverbindung zum Flughafen → RB22 ab dann Überangebot



Quelle Bild: Google Earth Pro

Szenario 1: Verlängerung RB22 bis Lübben

Kostenschätzung nach verschiedenen Bedienungsszenarien

	Szenario 1.1	Szenario 1.2	Szenario 1.3	Szenario 1.4
	Verlängerung aller RB22-Züge (19) Mo-Fr	Verlängerung aller RB22-Züge (19) Mo-So	6 HVZ-Verstärker Mo-Fr	8 HVZ-Verstärker Mo-Fr
Betriebskosten [€/Jahr]	4,46 Mio.	6,51 Mio.	1,41 Mio.	1,88 Mio.
Fahrzeugbeschaffung [€/Jahr]	0,5 Mio.	0,5 Mio.	0,5 Mio.	0,5 Mio.
Investitionskosten Infrastruktur (einmalig) [€]*	0,5 Mio.	0,5 Mio.	0,5 Mio.	0,5 Mio.
Modellkonzept Planfall I (+445.000 Zug-Km/Jahr)		Bedienungsvorschläge		

*nur bei Ansatz A
(Überholung in Brand)

Anmerkungen: Annahme Betriebskosten pro Zug-Km: 10€
 Abschreibung für Fahrzeugbeschaffung
 Anzahl Züge sind als Zugpaare zu verstehen
 HVZ = Hauptverkehrszeit (6:00-9:00, 14:00-18:00)



Machbarkeits- und Potenzialuntersuchung zur Verlängerung der RB22 Teil 2 Lübben - Cottbus

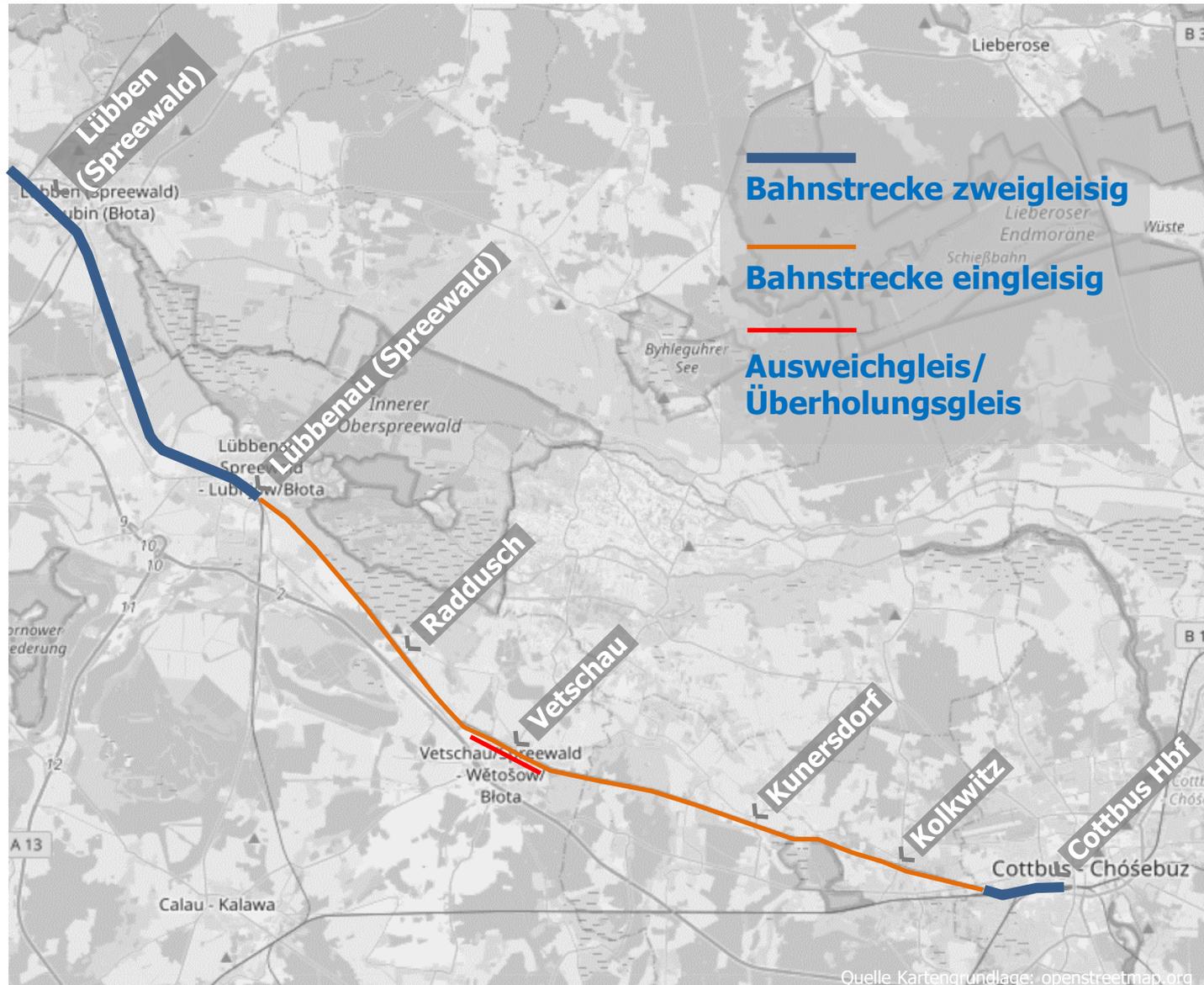
15.03.2021

Planung | Erhebung | Prognose | Konzeption

Verlängerung bis Cottbus

Prüfung Infrastruktur

- 🌀 Görlitzer Bahn zwischen Lübben und Cottbus durchgehend auf 160 km/h ausgebaut
 - 🌀 Eingleisiger Abschnitt nur Cottbus bis Lübbenau auf insgesamt 29 km mit Ausweiche in Vetschau
 - 🌀 Wichtige Güterverkehrsstrecke
- **sehr eingeschränkter Planungsspielraum**
- 🌀 Baugbeginn des zweigleisigen des Ausbau mit Anpassung Bhf. Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz ab 2025 vorgesehen



bis zum Fahrplanwechsel 12/2022

-  Freie Trasse nur wenige Minuten nach dem RE2, daher kaum Mehrwert für den Fahrgast
-  Engpass eingleisiger Abschnitt Lübbenau – Cottbus mit hoher Verspätungsanfälligkeit auf dem Abschnitt Lübbenau-Cottbus → keine Reserve bei Verspätungen des RE2
-  hoher Fahrzeugmehraufwand (zwei zusätzliche Fahrzeuge nur im Abschnitt Lübben-Cottbus)

ab Fahrplanumstellung im Dezember 2022

-  Keine freie Tasse mehr verfügbar wegen HVZ-Verstärker der RE2 und später der Linie RE20 zwischen Berlin und Cottbus
-  keine Verlängerung auf dem eingleisigen Abschnitt mehr möglich

Empfehlung

-  Keine Verlängerung der RB22 von Lübben bis Cottbus aufgrund des geringen verkehrlichen Nutzens (ungünstige Trassenlage, geringer erwarteter Fahrgastnutzen, hohe Kosten durch die benötigten zusätzlichen Fahrzeuge)

1. Kurzfristige Verlängerung der RB22 nach Lübben

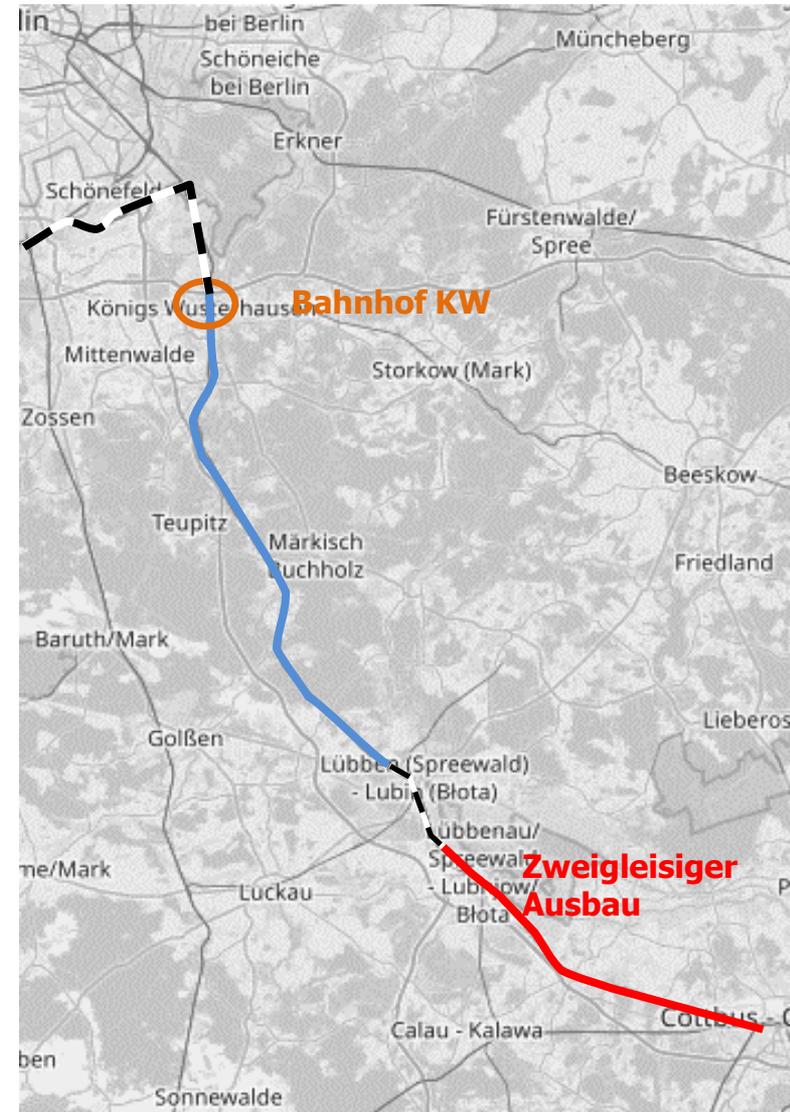
- Schaffung höherer Kapazitäten insbesondere auf dem nördlichen Ast
- keine Direktverbindung von Cottbus zum BER

2. Schnellstmöglicher zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Cottbus – Lübbenau

- Schaffung ausreichender infrastruktureller Kapazitäten für einen stabilen Betrieb für Personen- und Güterverkehr

3. Bahnhofs Ausbau Königs Wusterhausen

- Entflechtung der Bahnhofs von S- und Regionalbahngleisen, um auch für zukünftige Anforderungen vorbereitet zu sein.





 Herr Dipl.-Ing. Bertram Teschner

 Tel.: 030/80 93 58 100

 Mail: info@spv-berlin.de

