



Entwurfstand mKok 2026ff
(als Abprungbasis zur Weiterentwicklung in Richtung Fahrplandjahr 2028ff)
Schienenpersonenverkehr
Berlin / Brandenburg /
Mecklenburg-Vorpommern

Stand: 06.05.2024

Es sind ausschließlich Kapazitäten auf Infrastruktur der DB InfraGO dargestellt. Die Weichen sind nicht alle Kapazitäten in den Randbereichen abgebildet (siehe Nachlese-Netzplan).

Die Netzpläne fokussieren grundsätzlich auf die Abbildung von systematischen und verteilten Kapazitäten im Hinblick auf die Normalverkehrsart (NV2). Dargestellt sind Linien, die mindestens im Zweistundentakt über den Tag verkehren. Linien mit geringerer Frequenz werden in späteren Planungsphasen abgebildet und können zu veränderten Verkehrsmengen und/oder zu veränderten Fähigkeiten im Grundtakt in einzelnen Stunden führen.

Das mKok dient somit als erste Indikation / Kleinfachstudie zur potentiell verfügbaren Kapazität. Die konkrete Fahrplanung und Trassen- bzw. Vertragsvergabe erfolgt anhand der in späteren Planungsphasen tatsächlich angemessenen Fahrpläne sowie der betrieblichen Eigenschaften, wie bspw. Zuglänge, Tonnage.

Die Fahrpläne in den Knoten ist vorbehaltlich einer frühen Prüfung von Leer- und Rangierzeiten in späteren Planungsphasen dargestellt.

Die dargestellten mKok-Kapazitäten können sich ausserhalb von gebotenen Sachverhalten und Rahmenbedingungen in zukünftigen mKok-Planungen ändern.

Legende

Zugkategorie FV (Fernverkehr)
 RE / beschleunigter Nahverkehr
 RB / Nahverkehr mit allen Halten
 S-Bahn / Stadtbahn

Frequenzen
 — Zug verkehrt stündlich
 - - - Zug verkehrt alle 2 Stunden

Weitere Erklärungen
 Ein bzw. mehrere Zwischenhalte
 Ankunftsminute im Bahnhof A
 Abfahrtsminute im Bahnhof A
 Zu beachten beim Zweistundentakt:
 Kursive Schrift: Ungerade Stunden
 Normalschrift: Gerade Stunden
 Flugzeug/Vereinigung
 Gabelungs- bzw. Durchbindungsmöglichkeit (Entweder-Oder-Belegung)

FV2: Überschlagene Wende in Binz notwendig. Liniensübergreifende Wende erforderlich, wenn FV2 und FV3 nach Binz verkehren. Alternativ kann eine Linie in Stralsund werden.

Für eine bessere Kapazitätsausnutzung im ULS Nord-Süd-Tunnel ist eine Verknüpfung der Linien RE 9 und RE 20 anzustreben.

Ab-Zuführung von aus dem Nord-Süd-Tunnel in B-Gesundbrunn enden/beginnendes Verkehren über den Berliner Innenring notwendig.

Ab-Zuführung von in Ostbahnhof beginnendes Verkehren erforderlich.

Morgen-Vormittag-Lage:
 Berlin-Ostkreuz:
 Werneuchen: ohne Halte
 Werneuchen-Berlin:
 Ostkreuz: mit Halten

Nachmittag-Lage:
 Berlin-Ostkreuz:
 Werneuchen: mit Halten
 Werneuchen-Berlin-Ostkreuz:
 ohne Halte

RE 1 Zwischenakt muss für die RB 91 besetzt werden, da RB 60 Glas 5 südlich belegt, alternativ neue Lage RB 91 erforderlich.

Lage RB35 geändert aufgrund der veringerten RB 14 und FE Fürstensee.

Halte Traßnau und Thyrow in RE 4 statt RE 3.

Stundendrehung RB34 erforderlich aufgrund FZ2
 Rahmenwerk mit Ständel-Verlängerung RE 4.

Bei Nutzung der Durchbindung FV2/FV28 ist notwendig die Zugkategorie der FV2 zu versehen.

Leererführung RB23 notwendig (z.B. nach Werder).

in Magdeburg sind nicht alle Linien dargestellt

RB 45
 RB 46
 RB 47
 RB 48
 RB 49
 RB 50

RB 45
 RB 46
 RB 47
 RB 48
 RB 49
 RB 50