



**Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg**



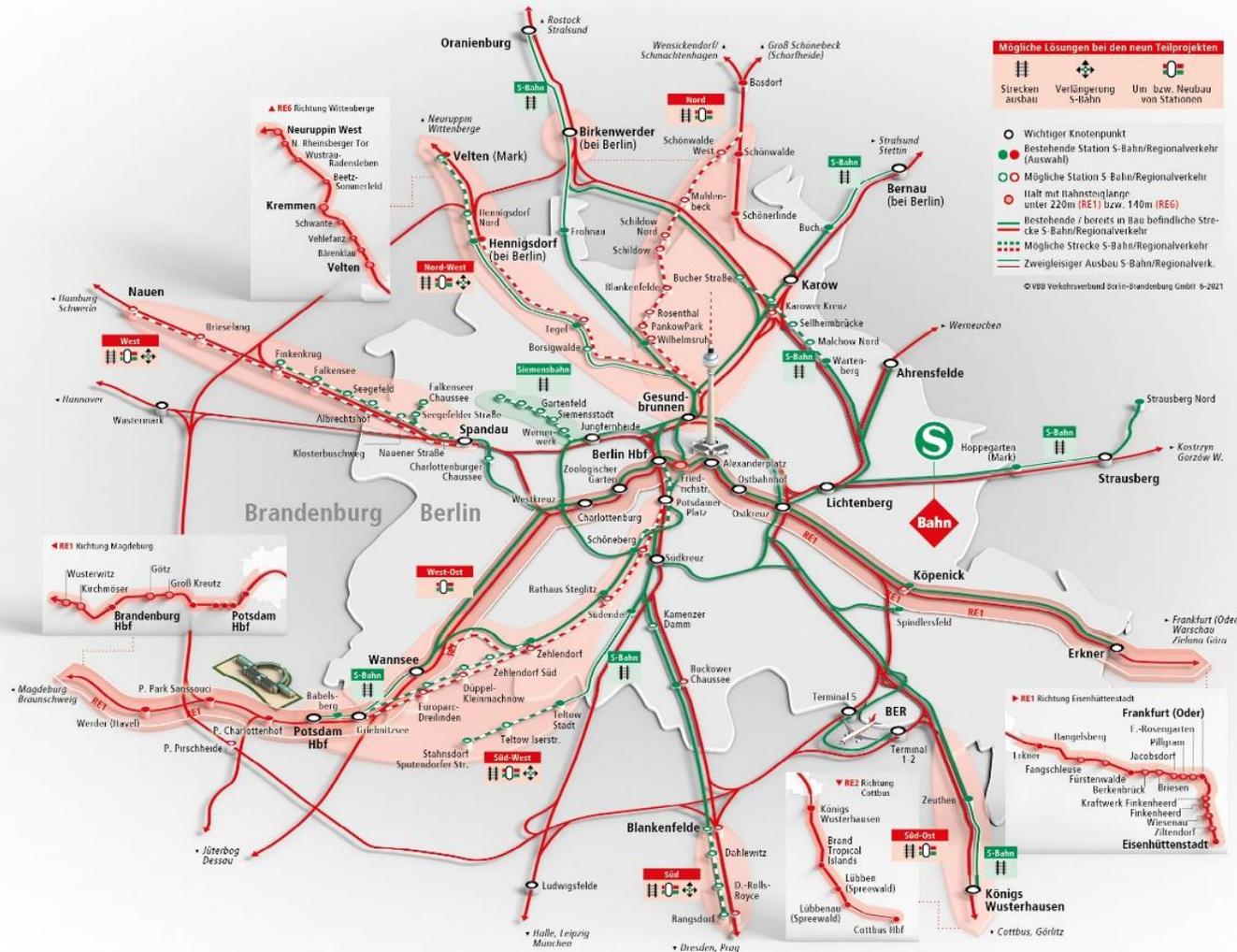
i2030-Steckbriefe und Projekthintergrund

Stand November 2021



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

i2030 – Die Korridore im Überblick



- **West:** Berlin-Spandau – Nauen
- **Nord-West:** Prignitz-Express / Velten
- **Nord:** Nordbahn / Heidekrautbahn
- **Süd-Ost:** Berlin – Cottbus / Königs Wusterhausen
- **Süd:** Berlin – Dresden / Rangsdorf
- **Süd-West:** Potsdamer Stammbahn / S25 Süd
- **West-Ost:** „RE1“, Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt
- **Siemensbahn:** Jungfernheide – Gartenfeld
- **Berliner S-Bahn:** Engpassbeseitigung / Weiterentwicklung S-Bahnnetz (rund 35 Einzelmaßnahmen)



WEST: Berlin – Spandau – Nauen

- Möglicher Zielzustand Station S-Bahn/Regionalverkehr
- Bestehende / bereits in Bau befindliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
- Mögliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr



© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 06-2021

Zielsetzung

- Stärkung Regionalverkehr und S-Bahnverlängerung bis Falkensee bzw. Finkenkrug zur weiteren Feinerschließung
- Ausweitung des Zugangebotes, gleichmäßiger Taktverkehr, Minimierung der Einflüsse / Zwänge zwischen Fern- und Nahverkehr

Untersuchungsvarianten

- Erweiterung des Fernbahnhof Spandau
- Fernbahnausbau mit zusätzlichen Gleisen nach Nauen gemäß Planung Deutschlandtakt
- S-Bahn-Verlängerung über Berlin-Spandau hinaus

Projektumfang

- DB AG: Berlin-Spandau – Nauen: 23 km
- HVLE: Nauener Straße – Falkenseer Chaussee: 1 km

Projektstatus: Leistungsphase 2 (Vorplanung)

Finanzierung: Planung Landesmittel, Kofinanzierung EU-Mittel,
Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung

Ergebnisstand

- Entwurf Spurplan für Fern- und S-Bahn erstellt
- Fahrplankonstruktion für die S-Bahn-Verlängerung und Fernbahn durchgeführt
- Qualitätsuntersuchung Fahrplan S-Bahn durchgeführt
- Finanzierungsvereinbarung für Vorplanung abgeschlossen mit Beteiligung durch die EU
- Ingenieurleistungen für Vorplanung beauftragt, Vorplanung derzeit in Erstellung

Teilabschnitt Berlin-Spandau – Nauen

Untersuchungsvarianten

- Fernbahnhof Spandau: u.a. zwei zusätzliche Bahnsteigkanten
- Fernbahnausbau auf eine Viergleisigkeit nach Nauen
- S-Bahn-Verlängerung von Berlin-Spandau nach Falkensee/Finkenkrug

Nächste Schritte

- Betrachten der Varianten für die Gesamtstrecke: Untersuchung der technischen und rechtlichen Durchführbarkeit
- Machbarkeitsuntersuchung für die Variante einer unterirdischen S-Bahnlösung in Erstellung
- Prüfung der umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben
- Volkswirtschaftliche Bewertung der Varianten auf der Grundlage verschiedener Parameter (NKU)
- Konkretisierung der Kostenschätzung und Erstabschätzung zum möglichen zeitlichen Projektablauf



Projektstatus: Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

Finanzierung: Planung Landesmittel, Bau inkl. Planungsleistungen
GVFG-Förderung

Ergebnisstand

- Grundlagenarbeiten weitestgehend abgeschlossen
- Finanzierungsvertrag für die Vorplanung im Zeichnungslauf

Teilabschnitt S-Bahn zur Falkenseer Chaussee

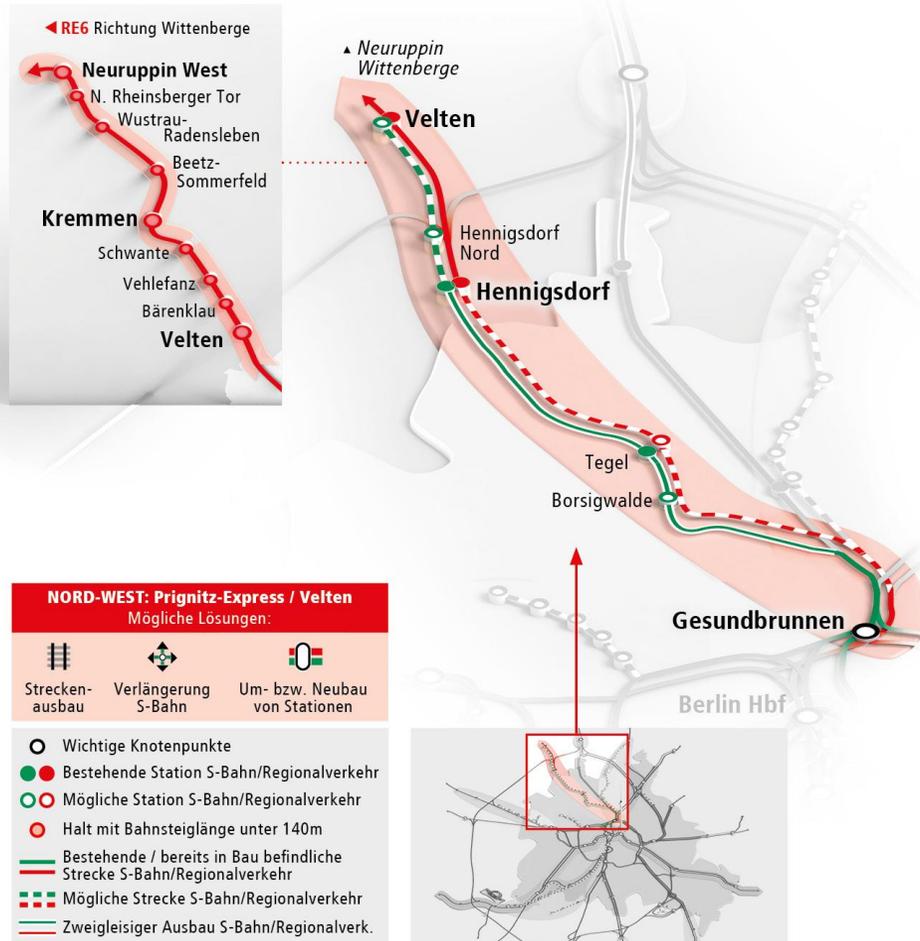
Untersuchungsvarianten

- S-Bahn-Verlängerung von Berlin-Spandau mit Anbindung der Falkenseer Chaussee

Nächste Schritte

- Nach Zeichnung der Finanzierungsvereinbarung Ingenieurleistungen für Vorplanung beauftragen





© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 06-2021

Zielsetzung

- Fahrzeitverkürzung RE6/RB55 mit Direkteinbindung nach Berlin
- Ausbau der S-Bahn nach Tegel und Verlängerung nach Velten
- Taktverdichtung Regionalverkehr und S-Bahn
- Nutzung alternativer Antriebe im Regionalverkehr

Projektumfang

- Ausbaumaßnahmen im Abschnitt Berlin-Schönholz – Velten: 20 km
- Kremmen: Errichtung Kreuzungsgleis und 6,5 km langer Begegnungsabschnitt nördlich von Kremmen
- Wustrau-Radensleben: Errichtung Kreuzungsbahnhof
- Verlängerung der Bahnsteige zum Halt längerer Züge entlang der Strecke

Teilung des Korridors in drei Teilabschnitte (folgende Folien)

- Schönholz – Tegel – Hennigsdorf
- Hennigsdorf – Velten
- Velten – Kremmen – Neuruppin
- Der Abschnitt Gesundbrunnen – Schönholz wird im Korridor Nordbahn/Heidekrautbahn geplant

Projektstatus: Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung

Ergebnisstand

- Verkehrstechnische Untersuchungen zum Bahnübergang Gorkistraße durchgeführt; Entscheidung Land Berlin zur höhenfreien Ausbau als Vorzugslösung
- Trassierungsstudie Schönholz – Hennigsdorf abgestimmt
- Ersteinschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Erarbeitung

Teilabschnitt Schönholz – Hennigsdorf

Untersuchungsvarianten

- Schönholz bis Tegel: Zweigleisiger Ausbau S-Bahn mit Prüfung eines Zusatzhalts Borsigwalde und zusätzliches eigenständiges Regionalbahngleis bis Tegel oder Eichborndamm
- Tegel bis Hennigsdorf: Zweigleisiger Ausbau im Gemeinschaftsbetrieb S-Bahn/Regionalverkehr

Nächste Schritte

- Ersteinschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung abschließen und weitere Planungen einleiten



Projektstatus: Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung, EU-Mittel

Ergebnisstand

- Betriebliche Aufgabenstellung (BAST) von DB Netz erstellt
- Machbarkeitsstudie zur Entflechtung für Nordbereich des Bahnhofs Hennigsdorf erstellt
- Ersteinschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Erarbeitung

Teilabschnitt Hennigsdorf – Velten

Untersuchungsvarianten

- Zweigleisiger Ausbau im Gemeinschaftsbetrieb S-Bahn/Regionalverkehr mit optionalem Zusatzhalt Hennigsdorf Nord für die S-Bahn

Nächste Schritte

- Ersteinschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung abschließen und weitere Planungen einleiten



Projektstatus: Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung

Ergebnisstand

- Finanzierungsvereinbarung für Entwurfs- und Genehmigungsplanung abgeschlossen
- Planungsleistungen vergeben
- Nutzen-Kosten-Untersuchung in Erarbeitung

Teilabschnitt Velten – Neuruppin

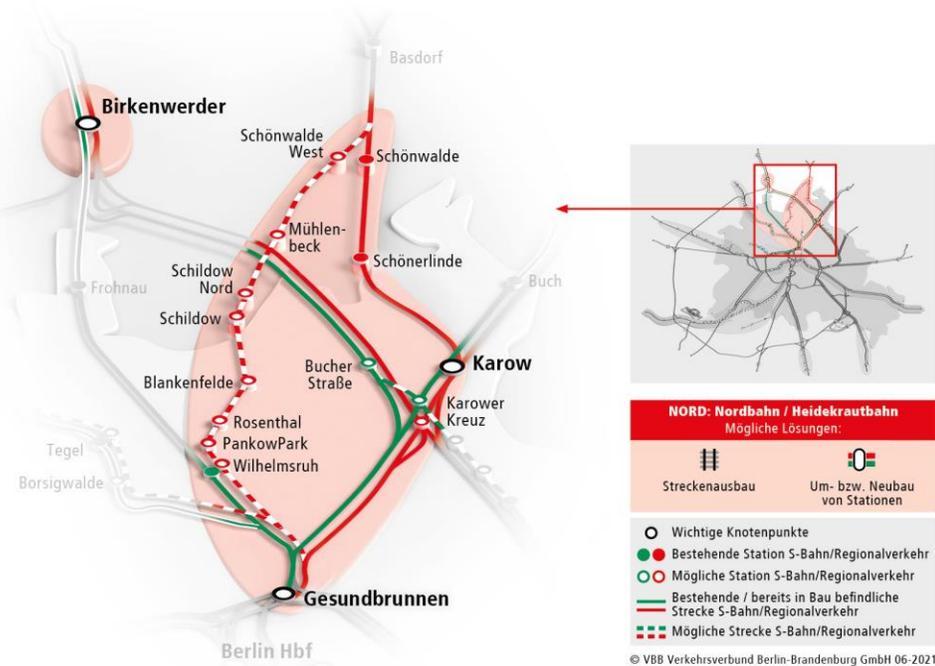
Planungsumfang

- Kreuzungsgleis Kremmen
- Begegnungsabschnitt Kremmen – Beetz-Sommerfeld mit Option der Einbindung in Kremmen
- Kreuzungsbahnhof Wustrau-Radensleben
- Bahnsteigverlängerungen von Velten bis Neuruppin auf 140 m

Nächste Schritte

- Nutzen-Kosten-Untersuchung zur volkswirtschaftliche Bewertung abschließen
- Sicherung Baufinanzierung / Antragsstellung für Bundesförderung (GVFG) vorbereiten





Zielsetzung

- Direkteinbindung der Heidekrautbahn von Basdorf nach Berlin-Gesundbrunnen
- Erschließung berlinnahe Siedlungsflächen mit einem Schienenverkehrsmittel (z.B. Schildow und Mühlenbeck)
- Zusätzlicher Regionalbahnsteig zur betrieblichen Trennung von S-Bahn und Regionalverkehr sowie energetische Trennung im Bahnhof Birkenwerder

Projektumfang

Deutsche Bahn AG

- Streckenausbauten Gesundbrunnen / Bornholmer Str. – Wilhelmsruh (Nordbahn) zur Einbindung der Heidekrautbahn, 4 km
- Bahnhofsumbau Birkenwerder
- Abstell- und Behandlungsanlage DB Fernverkehr im Bahnhofsbereich Schönholz (kein Bestandteil von i2030)

Niederbarnimer Eisenbahn AG

- Streckenausbau Heidekrautbahn Wilhelmsruh – Schönwalde, 14 km
- Wiederaufbau der Streckeneinbindung in das Netz der DB AG
- Korrespondierende Maßnahmen im übrigen Netz der NEB, insbesondere Klosterfelde – Basdorf – Schönwalde – Karow

Projektstatus: Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung

Ergebnisstand

- Vorplanung Heidekrautbahn Wilhelmsruh – Schönwalde abgeschlossen
- Planfeststellungsbeschluss für Bahnhof Wilhelmsruh (NEB AG) liegt vor
- Ausführungsplanung (Bf. Wilhelmsruh) bzw. Entwurfsplanung (Stammstrecke Heidekrautbahn) vor dem Abschluss
- Anmeldung der Stammstrecke Heidekrautbahn für eine Bundesförderung (GVFG)

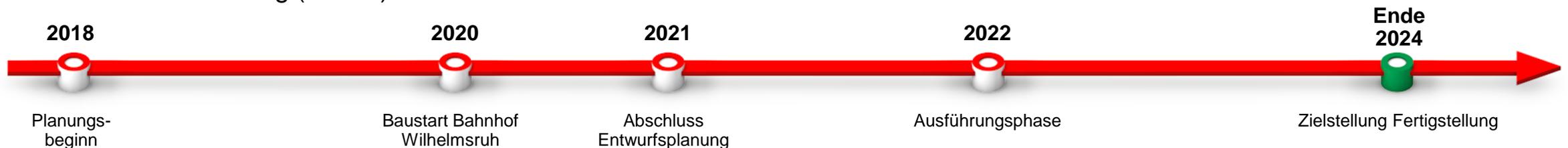
Teilabschnitt Stammstrecke Heidekrautbahn

Planungsumfang

- Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn (Schönwalde – Schildow – Wilhelmsruh) und des korrespondierenden Abschnitts der Nordbahn zur Einführung eines 30-min-Taktes nach Berlin Gesundbrunnen

Nächste Schritte

- Schlussbericht vorläufige Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Einreichung Planfeststellungsunterlagen Stammstrecke Heidekrautbahn
- Vorbereitung Ausschreibung Vorentwurfsplanung für NEB-Maßnahmen außerhalb der Stammstrecke
- Abschluss Nutzen-Kosten-Untersuchung parallel zum Planfeststellungsverfahren und Antragsstellung für Bundesförderung (GVFG)



Projektstatus: Leistungsphase 2 (Vorplanung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung

Ergebnisstand

- Spurplanentwürfe und betriebliche Aufgabenstellung wurden erarbeitet
- Fahrplanentwürfe sind erstellt
- Trassierungsstudie am Einbindepunkt Wilhelmsruh DB AG/ NEB erstellt
- Finanzierungsvereinbarung Vorplanung in Zeichnung

Teilabschnitt Nordbahn

Untersuchungsvariante

- Untersuchung in den Varianten einer durchgehenden Zweigleisigkeit Gesundbrunnen – Wilhelmsruh sowie Eingleisigkeit im Abschnitt Schönholz – Wilhelmsruh zur gemeinsamen Einbindung von Prignitz-Express und Heidekrautbahn in den Umsteigeknoten Berlin Gesundbrunnen

Nächste Schritte

- Vorplanung einleiten



Projektstatus: Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung, EU-Mittel

Ergebnisstand

- Spurplanlösungen erstellt
- Fahrplankonstruktion durchgeführt
- Vor-Ort-Begehung um die Bahnsteiganbindung mit der Verwaltung abzustimmen

Bahnhof Birkenwerder

Untersuchungsvariante

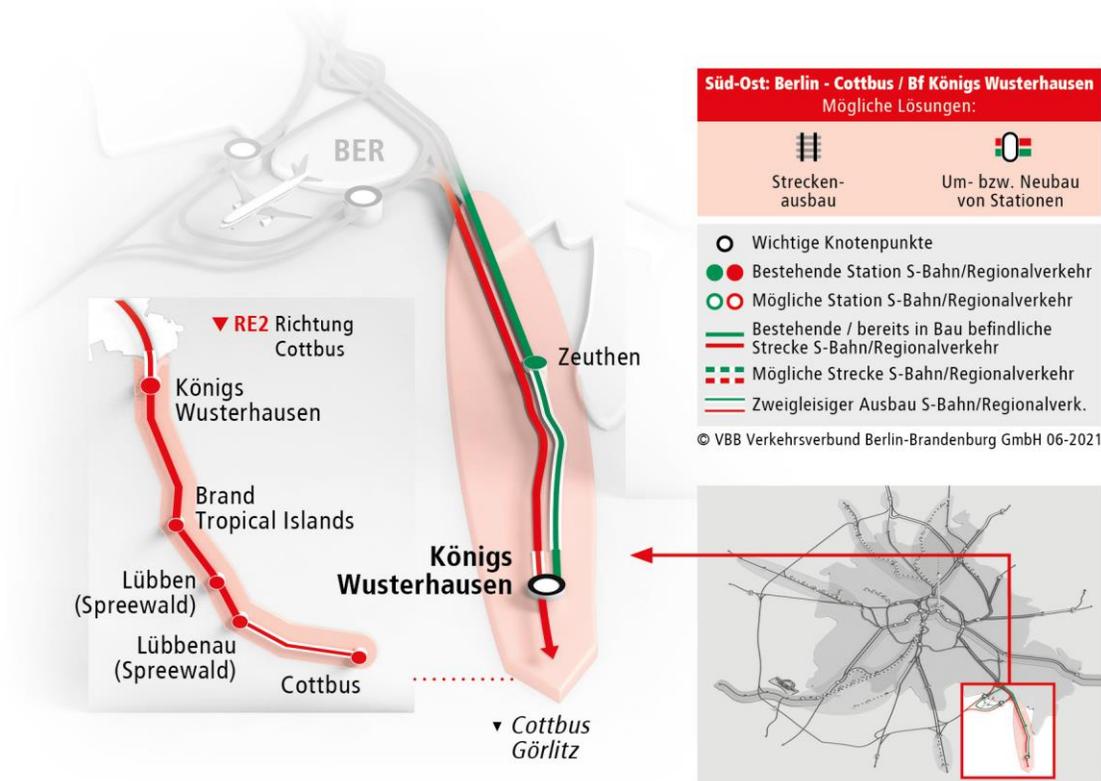
- Neues Gleislayout für den Bahnhof Birkenwerder mit separatem Bahnsteig für RB12, RB20 und RB32

Nächste Schritte

- Leistungsphase 1 abschließen und Finanzierung für die Vorplanung vorbereiten



i2030-Korridor SÜD-OST: Berlin – Cottbus / Bahnhof Königs Wusterhausen



Zielsetzung

- **Lübbenau – Cottbus:** Herstellung der Zweigleisigkeit für stabilen und flexiblen Halbstundentakt Berlin – Cottbus im Regionalverkehr
- **Bahnhof Königs Wusterhausen:** fahrplantechnologische Engstellen beseitigen, langfristig gesamthafter Umbau

Projektumfang

Lübbenau – Cottbus

- zweigleisiger Ausbau auf 29 km

Königs Wusterhausen

- Errichtung eines Kehrgleises (zum Abstellen der RB22)
- Umbau Nordkopf (Ermöglichung gleichzeitiger Ein- und Ausfahrt von und nach Berlin)
- Perspektivisch ist ein gesamthafter Umbau vorgesehen (Trennung der Linienläufe der S-Bahn und Regionalbahn)

Projektstatus: Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung)

Finanzierung: Planung Leistungsphasen 1 bis 4 durch Landesmittel / Bau durch Mittel des Investitionsgesetz Kohleregionen

Ergebnisstand

- Vorplanung ist abgeschlossen
- Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird durchgeführt
- Finanzierung aus dem Investitionsgesetz Kohleregion ist ab Leistungsphase 5 vorgesehen

Teilabschnitt Lübbenau – Cottbus

Planungsumfang

- Zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Lübbenau und Cottbus

Nächste Schritte

- Einreichung der Baugenehmigungsunterlagen beim EBA
- Bestandkräftiges Planrecht wird zu 2024 angestrebt



Projektstatus Nordkopf: Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen durch Investitionsgesetz Kohleregionen

Ergebnisstand

- Für das Kehrgleis wurde das Planrechtsverfahren abgeschlossen und mit dem Bau begonnen
- Für den Umbau des Nordkopfes ist das Planrechtsverfahren eingeleitet.
- Für den gesamthaften Umbau wurde der Untersuchungsumfang definiert
- Laufende Verhandlungen zur Finanzierung von Nordkopf und Südkopf (740m Gleis) aus dem Investitionsgesetz Kohleregion ab Leistungsphase 5

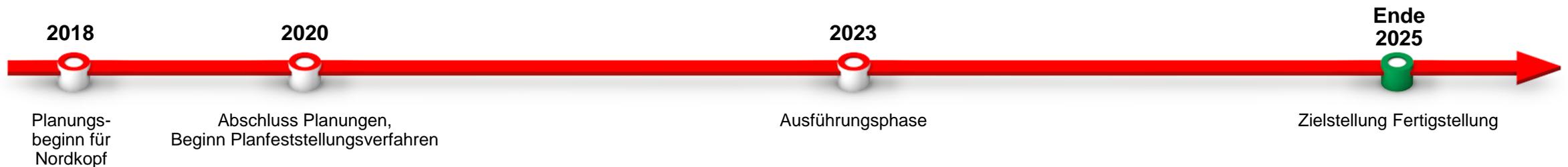
Teilabschnitt Bahnhof Königs Wusterhausen

Untersuchungsvariante/ Planungsumfang

- Umbau des Bahnhof Königs Wusterhausen in mehreren, aufeinander aufbauenden Schritten

Nächste Schritte

- Kehrgleis: Abschluss der Bauhauptleistung und Inbetriebnahme im Frühjahr 2022 mit Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik (LST)
- Nordkopf: Planrecht abschließen, Finanzierungsvereinbarung für Bau abschließen
- Umsetzung der „großen Entflechtung“ von S- und Fernbahn inkl. der zweigleisigen Durchbindung der Fernbahn ist im Rahmen des Investitionsgesetz Kohleregionen vorgesehen (Aufnahme in APV 2022)

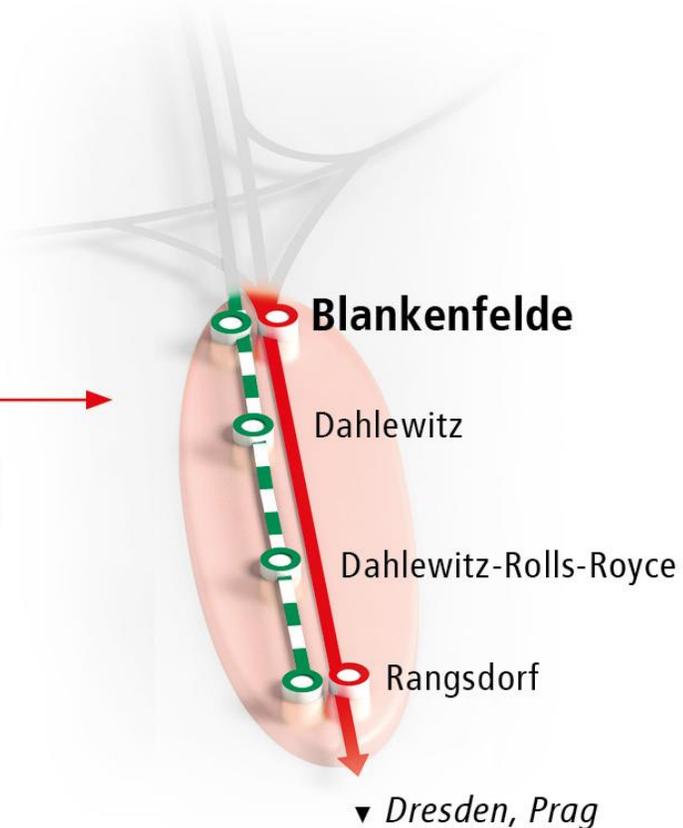




SÜD: Berlin - Dresden / Rangsdorf

-  Möglicher Zielzustand Station S-Bahn/Regionalverkehr
-  Bestehende / bereits in Bau befindliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
-  Mögliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr

© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 06-2021



Zielsetzung

- Dichte und zuverlässige Anbindung der Region im Taktverkehr
- Anbindung des Gewerbegebiets „Dahlewitz Rolls-Royce“

Projektumfang

- S-Bahnverlängerung Blankenfelde – Rangsdorf (5 km) sowie Errichtung von drei neuen S-Bahnstationen
- Optionaler neuer Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee

Projektstatus : Leistungsphase 2 (Vorplanung)

Finanzierung: Planung Landesmittel; Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung geplant

Ergebnisstand

- Vorgezogene Baugrunderkundungen abgeschlossen
- Vermessungsleistungen anteilig fertiggestellt
- Baugrundaufschlusskonzept für Moorstellenbereich Blankenfelde und Bahnhof Rangsdorf erstellt und Vorbereitung der Ausschreibung der gewerblichen Leistungen
- Vergabe Planungsleistungen für Leistungsphasen 2-4
- Abschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Erarbeitung



S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf

Untersuchungsvariante

- Drei Untervarianten zur Trassierung der S-Bahn zwischen Blankenfelde und Rangsdorf

Nächste Schritte

- Beginn der Planungsleistungen der Vorplanung
- Durchführung Baugrunderkundungen
- Durchführung von Abstimmungen mit dem Planungsbüro und den Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf

Projektstatus : Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

Finanzierung: Planung Landesmittel

Ergebnisstand

- Umsetzbarkeit im bestehenden Fahrplangefüge wurde bewertet (u.a. Verkehrsverträge Netz Elbe-Spree, bis 12/2034) Optimierungsansätze für eine mögliche Umsetzbarkeit wurden identifiziert (u.a. Streckenausrüstung, Fahrzeugausrüstung, Organisation, Infrastrukturmaßnahmen)

Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee

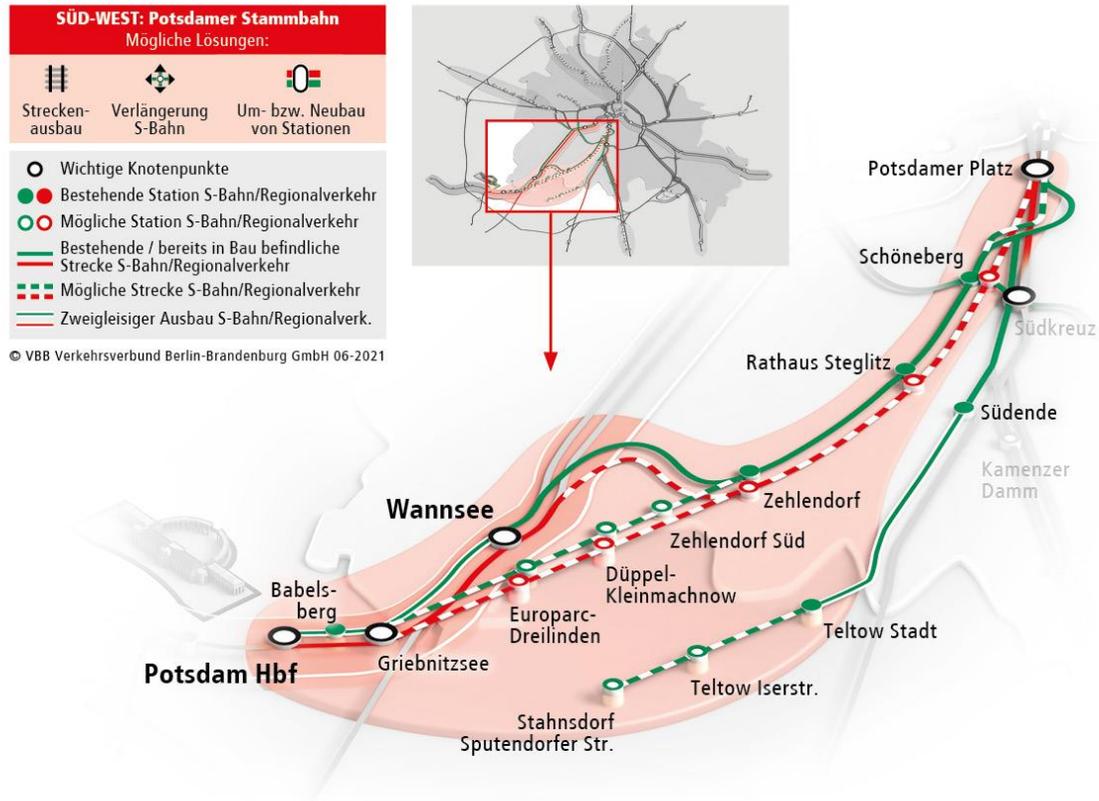
Untersuchungsvariante

- Untersuchung zum Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee

Nächste Schritte

- Betrachtungen fortsetzen und Grundsatzentscheidung festlegen





Zielsetzung

- Verbesserte Anbindung des Gebiets Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf
- Potsdamer Stammbahn: Schaffung einer Alternativverbindung zwischen Berlin und Potsdam

Projektumfang

- Potsdamer Stammbahn: abhängig vom Systementscheid S-Bahn oder Regionalverkehr; in der Variante S-Bahn Ausbau zwischen Griebnitzsee und Berlin-Zehlendorf, ca. 10 km; in der Variante Regionalbahn Ausbau zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz (Einbindung in den Nord-Süd-Tunnel der Fernbahn), ca. 22 km
- S25 Süd Südende – Teltow Stadt – Stahnsdorf: Ausbau/Neubau ca. 12 km

Projektstatus : Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung, BUV und EU-Mittel

Ergebnisstand

- Entwurf Gleisplan für Regionalverkehrs- und S-Bahn-Lösung erstellt
- Fahrplankonstruktionen für die S-Bahn erarbeitet
- Mögliche Untersuchungsvarianten für Start der Vorplanung aufbereitet

Teilprojekt Potsdamer Stammbahn

Untersuchungsvariante

- Reaktivierung der Stammbahn Zehlendorf – Griebnitzsee für Regionalverkehr oder S-Bahn mit Untervarianten zum Taktgefüge

Nächste Schritte

- Erarbeitung Fahrplankonstruktion für Regionalverkehrslösung
- Qualitätsuntersuchung Fahrplan S-Bahn abschließen
- Durchführung vorläufiger Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Regionalverkehrs- und S-Bahn-Lösung
- Festlegung der Untersuchungsvarianten für die Vorplanung (inkl. Prüfung, ob Systementscheid auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse möglich ist)
- Finanzierungsvertrag zur Erstellung der Vorplanung verhandeln



Projektstatus : Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung

Ergebnisstand

- Grundlagenermittlung abgeschlossen
- Mit Kommunen Detailklärungen bezüglich der Verkehrsstationen durchgeführt
- Abschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Erarbeitung

Teilprojekt S25 Süd

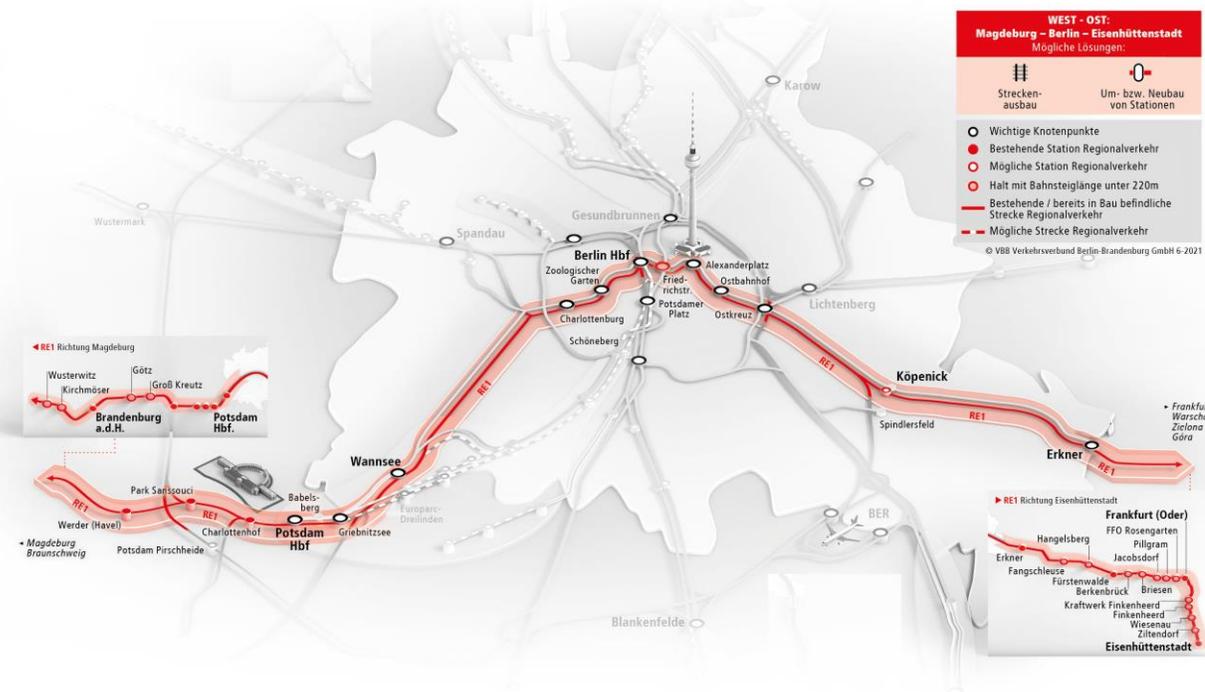
Untersuchungsvariante

- Zweigleisiger Ausbau Südende – Lichterfelde Ost
- Zweigleisiger Ausbau Lichterfelde Süd – Teltow Stadt
- S-Bahnverlängerung Teltow-Stadt – Stahnsdorf, Sputendorfer Str. (10 min –Takt)

Nächste Schritte

- Finanzierungsvertrag zur Erstellung der Vorplanung für den Teilabschnitt Teltow Stadt – Stahnsdorf sowie Südende – Lichterfelde Ost kurz vor dem Abschluss





Zielsetzung

- Sitzplatzkapazität auf der Strecke des RE1 nachhaltig erhöhen durch Ausbau der Bahnsteignutzlänge für zukünftige Zuglängen des RE1

Projektumfang

- Verlängerung der Bahnsteige an den relevanten Verkehrsstationen entlang der Linie RE1
- Erste Stufe: kurzfristige Verlängerung einzelner Bahnsteige für den Einsatz 6-teiliger Doppelstocktriebwagen ab Dezember 2022
- Zweite Stufe: Genereller Ausbau kurzer Bahnsteige auf eine Länge von 220 m für den Halt von 8-teiligen Doppelstocktriebwagen mit 800 Sitzplätzen
- Erhöhung der betroffenen Bahnsteige auf 76 cm, sofern 76 cm Höhe bisher nicht vorhanden ist

i2030-Korridor WEST-OST: RE1: Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt

Projektstatus: 1. Baustufe: Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)
2. Baustufe: Leistungsphase 2 (Vorplanung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl.
Planungsleistungen GVFG-Förderung

Ergebnisstand

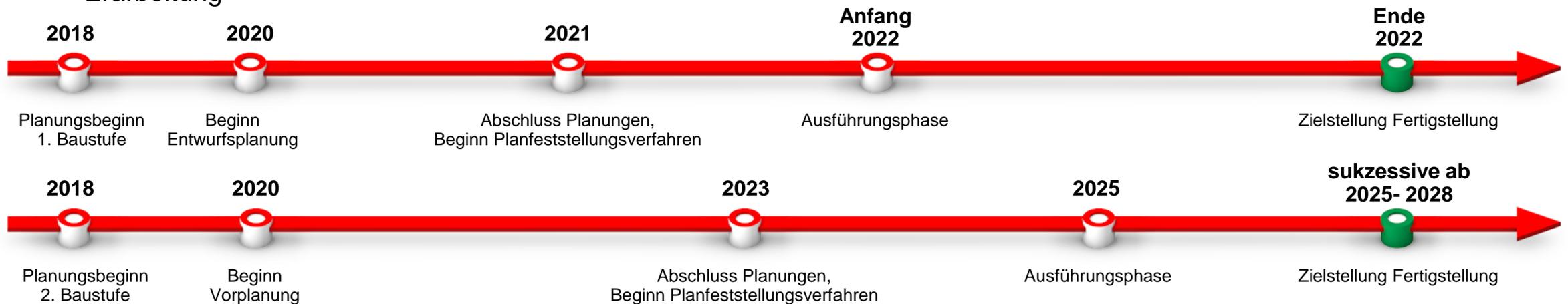
- Ziellösung und Aufgabenstellung je Station erarbeitet
- Finanzierung für die Planung gesichert und Planungsleistungen für 1. und 2. Baustufe vergeben
- Abschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Erarbeitung

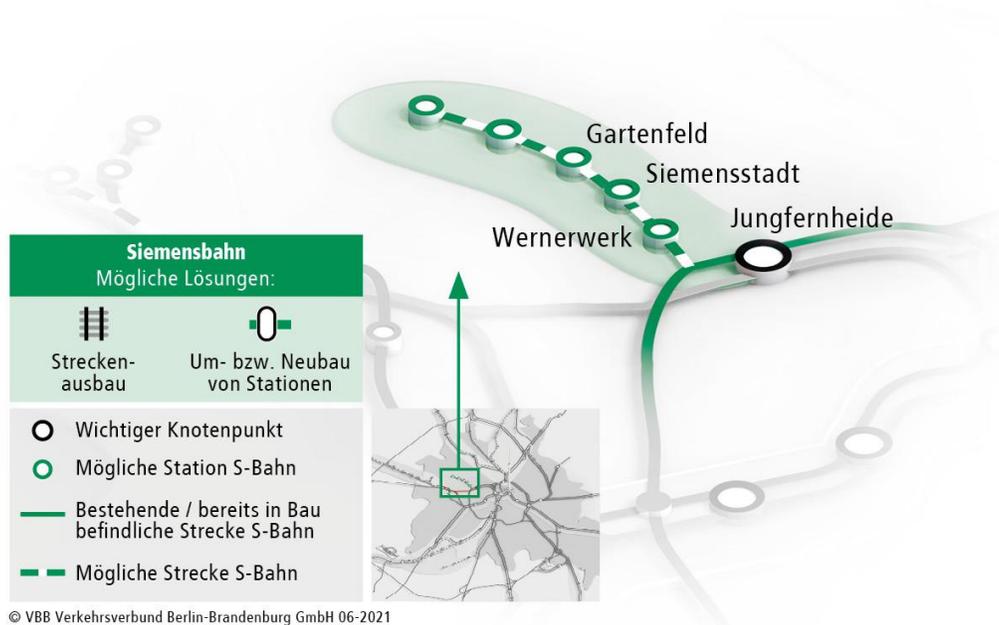
Planungsumfang

- Anpassung der Bahnsteiglängen bis Start des Netzes Elbe-Spree im Dezember 2022 (1. Baustufe)
- Bahnsteiganpassungen für den Halt von 8-teiligen Doppelstocktriebwagen an allen Stationen entlang des RE1 in Berlin und Brandenburg ab 12/2025 (2. Betriebsstufe)

Nächste Schritte

- Planung fertigstellen, Bauausführung ab September 2022 (1. Baustufe), Vorplanung für die Maßnahmen der 2. Betriebsstufe durchführen





Zielsetzung

- Reaktivierung der „Siemensbahn“ zur Anbindung der Arbeits- und Lebenswelt Siemensstadt² und Gartenfeld mit Absicherung einer schnellen Anbindung an den Hauptbahnhof und den Flughafen BER (Anschluss an FEX)
- Prüfung einer Verlängerung der Siemensbahn über Gartenfeld hinaus zur Anbindung des nördlich anschließenden Siedlungsgebiets „Gartenfeld Insel“ und „Wasserstadt Oberhavel“

Projektumfang

- Zweigleisiger Wiederaufbau der Altstrecke „Siemensbahn“ mit Gleiserneuerung, Sanierung und Neubau EÜs
- Wiederaufbau der Verkehrsstationen Wernerwerk, Siemensstadt und Gartenfeld sowie korrespondierender Umbau der Stationen Jungfernheide und Westhafen
- Reaktivierung der Altstrecke mit den gegebenen Trassierungsparametern (Höchstgeschwindigkeit 60 km/h)
- Neubau der Strecke zwischen dem Bahnhof Jungfernheide und der zweiten Spreequerung im gegebenen Linienverlauf mit Höchstgeschwindigkeit bis 80 km/h

Projektstatus: Leistungsphase 2 (Vorplanung)

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung

Ergebnisstand

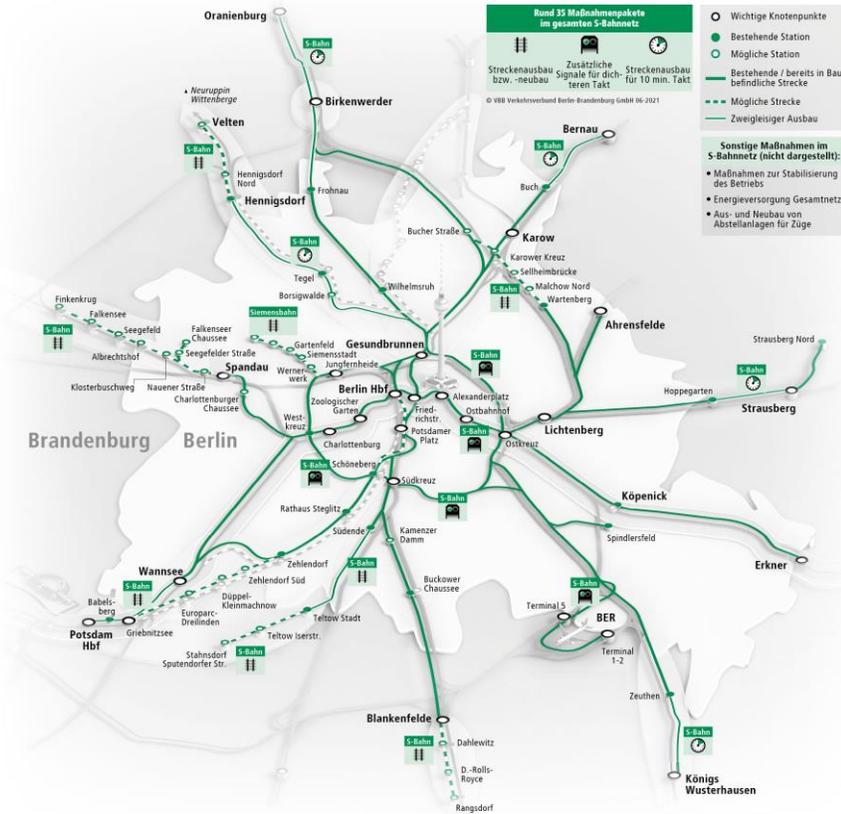
- Beauftragungen aller wesentlichen vorgezogenen Teilleistungen erfolgt, Leistungen in Durchführung
- Durchführung Umweltuntersuchung und Trassierungsstudie mit dazugehöriger Vermessung abgeschlossen
- Machbarkeitsuntersuchung zur Streckenverlängerung über Gartenfeld hinaus abgeschlossen
- Ausschreibungsunterlagen für Vorplanung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie der Ausführungsplanung (optional) veröffentlicht
- Abschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Erarbeitung

Nächste Schritte

- Gesamte Vorplanung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung vergeben
- Nachrechnung aller Viaduktbauwerke sowie weiterer Bestandsbauwerke abschließen
- Abschluss Streckengutachten Baugrund
- Erstellung Ausschreibungsunterlagen Planung Westhafen



Berliner S-Bahn: Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung



Zielsetzung

- Mehr und längere Züge: Angebotsausweitung und mehr Kapazität
- Ausweitung des 10-Minuten-Taktes auf den Außenästen des Netzes
- Verbesserung der Pünktlichkeit und der Zuverlässigkeit
- Erweiterung des Netzes durch Strecken- und Stationsneubauten bzw. -reaktivierungen
- Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV und damit Senkung des CO₂-Ausstoßes

Vereinbarte Maßnahmen

35 Maßnahmenpakete wurden identifiziert:

- Steigerung der Pünktlichkeit (20 Maßnahmen)
- Kapazitätssteigerung (11 Maßnahmen)
- Erhöhung der Abstellkapazität (4 Maßnahmen)

Projektstatus : Leistungsphase 2 (Vorplanung) für erste Tranche

Finanzierung: Planung Landesmittel / Bau inkl. Planungsleistungen GVFG-Förderung

Maßnahmenübersicht:

Streckenausbauten für 10-Minuten-Takte und neue Stationen

1. Zweigleisiger Ausbau Buch- Bernau
2. Zweigleisiger Ausbau Hoppegarten - Strausberg
3. Zweigleisiger Ausbau Wannsee - Griebnitzsee - Potsdam
4. Zweigleisiger Ausbau Frohnau - Oranienburg
5. zweites Gleis Zeuthen - Königs Wusterhausen (inkl. Umbau Bahnhof Königs Wusterhausen)
6. Nahverkehrstangente
 - Baustufe 1: Wartenberg - Karower Kreuz (einschl. Turmbahnhof)
 - Baustufe 2: Karower Kreuz - Karow West (Querung BAR)
 - Baustufe 3: Anbindung ZBA Buchholz und Anpassung Blankenburg

Moderne Leit- und Sicherungstechnik für mehr Züge pro Stunde (vorgesehene Angebotsverdichtungen im Nahverkehrsplan Berlin)

7. Blockverdichtung Ostbf-Ostkreuz
8. Blockverdichtung Altglienicke-Schönefeld
9. Blockverdichtung Ostring
10. Blockverdichtung Süd-/Westring
11. Bahnsteigdurchfahrten

Neue Bahnhöfe / Haltepunkte zur Angebotsverbesserung

12. Neuer S-Bahnhalt Kamenzer Damm
13. Neuer S-Bahnhalt Charlottenburger Chaussee
14. 3. Bahnsteigkante Ringbahn

(weitere Stationen in anderen i2030-Korridoren)

Abstellanlagen / Kehranlagen für erweiterte S-Bahn-Zugflotte

15. Abstellung Nord Süd
16. Abstellung Stadtbahn ab 2023
17. Abstellung Beusselstraße/Westhafen
18. Gesamtbetrachtung Abstellung
19. Kehranlage Bundesplatz
20. Kehranlage Ostring

Energieversorgung

21. Energieversorgung S-Bahnnetz: Studie zur Feststellung, welche energieseitigen Maßnahmen im Bestandsnetz und an den auszubauenden und neu zu errichtenden Strecken erforderlich sind.

Maßnahmen zur Flexibilisierung des S-Bahnnetzes, z.B. bei Störungen oder Bauarbeiten

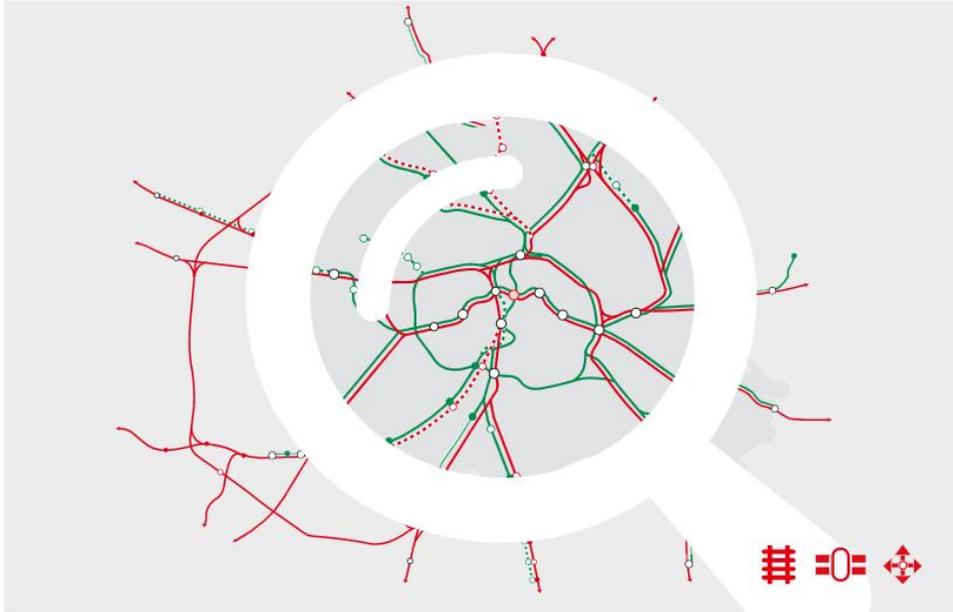
22. Infrastruktur Havariekonzept
23. Innenstadt/Kernnetz: 10-min-Takt eingleisig ermöglichen
24. Bahnsteigdurchfahrten
25. Weichenverbindung Berliner Hauptbahnhof
26. Weichenverbindung Friedrichstraße (unten)
27. Weichentrapez Humboldtthain
28. Weichenverbindung Brandenburger Tor
29. Weichentrapez Rummelsburg
30. Weichenverbindung Ostkreuz
31. Weichenverbindung Bornholmer Str.
32. Weichenverbindung Baumschulenweg
33. Weichenverbindung Grünau
34. Weichenverbindung Adlershof
35. Umwandlung Haltepunkte in Bahnhöfe

Ergebnisstand

- Grundlagenermittlung mit Spurplanerstellung, Fahrplankonstruktionen, Trassierungsstudien, verkehrlichen und Gesamtaufgabenstellungen in Durchführung
- Finanzierungsvertrag für die Teilmaßnahme „Weichenverbindung Berlin Hbf S-Bahn oben“ gezeichnet
- Sammelfinanzierungsvereinbarung über Lph 2-4 für das Maßnahmenportfolio mit bisher 10 dotierten Maßnahmen (1.Tranche) gezeichnet
- Zeichnung der 2. Tranche für weitere Teilmaßnahmen aus dem Gesamtpaket kurz vor dem Abschluss
- Spurplankonzepte für Werkstattstandorte untersetzt und in fortlaufender Abstimmung
- Betriebliche Aufgabenstellungen (BASt) für Werkstattanbindungen in Erstellung
- BASt für Abstellanlagen weitgehend abgeschlossen
- Gesamtnetzstudie vergeben; Planungsstart erfolgt

Nächste Schritte

- Weichenverbindung Berlin Hauptbahnhof: Start Vorplanung sicherstellen
- Sammelvereinbarung, 1. und 2. Tranche: Planungsleistungen der Vorplanung ausschreiben und beauftragen
- Sammelvereinbarung, 3. Tranche: Festlegung von weiteren Maßnahmen, für die kurzfristig die Vorplanungen begonnen werden, ggf. weitere Tranchenbildung



Zielsetzung

- Fundament für Korridor- und Variantenauswahl
- Wechselwirkungen der i2030-Projekte sowie regionale und überregionale Wechselwirkungen beurteilen und bewerten
- Schnittstellen zu übergeordneten Planungen, wie. z.B. Deutschlandtakt, berücksichtigen

Projektumfang

- Nachfrageanalyse
- Bewertungsschema zur Variantenabschichtung
- Identifizierung von Engpässen
- Aufbereitung für Öffentlichkeit
- Gesamthafte Priorisierung
- Knotenbetrachtung

Ergebnisstand

- Daten- und Faktenlage hergestellt
- Template für Bewertungsschema erstellt
- Verkehrsmodell fortgeschrieben
- Fahrplananalysen für den Berliner Innenstadtbereich in Durchführung
- Identifizierung kleinteiliger Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Knoten Berlin

Nächste Schritte

- Variantenabschichtung mittels Bewertungsschema
- Netzspinne fertigstellen
- Knotenbetrachtung durchführen
- Fahrplananalysen für den Berliner Innenstadtbereich fortsetzen
- Start der Grundlagenermittlung für kleinteilige Infrastrukturmaßnahmen

Einzelmaßnahmen

Aus den aktuell durchgeführten Fahrplanuntersuchungen wurden kleinteilige Einzelmaßnahmen für die Schienen-Infrastruktur im Berliner Innenstadtbereich abgeleitet durch die Engpässe im innerstädtischen Schienennetz aufgelöst und die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes erhöht werden:

- Zusätzliches Gleis Spandau – Wiesendamm inklusive Blockverdichtung bis Moabit
- Ausbauten am Regionalbahnhof Berlin Jungfernheide
- Zusätzliches Kehrgleis am Bahnhof Berlin Gesundbrunnen (Machbarkeitsuntersuchung)
- Gleisteilungen, Blockverdichtungen und zusätzliche Fahrmöglichkeiten im Nord-Süd-Tunnel (Machbarkeitsuntersuchung)

Die Planungen in den i2030-Korridoren haben Fahrt aufgenommen. Erfahrungswerte lassen jetzt die notwendigen Zeiträume für Planungen, Genehmigungen und Bauen abschätzen. Wie bei vielen großen Infrastrukturvorhaben ist dabei stets mit Unwägbarkeiten und Risiken zu rechnen.

Die Planung und Umsetzung neuer Eisenbahninfrastruktur ist ein komplexer Prozess, sowohl was die Planungen, Finanzierung und Kommunikation anbelangt. Dafür sind gesetzlich notwendige Planungsschritte erforderlich (siehe folgende Folie).

Das Projekt i2030 ist in den letzten Monaten insgesamt gut vorangekommen. Die Zielvarianten sind für nahezu alle Teilmaßnahmen festgelegt und die vertiefenden Planungen durch Finanzierungsvereinbarungen für den Großteil der Korridore abgesichert oder in Verhandlung.

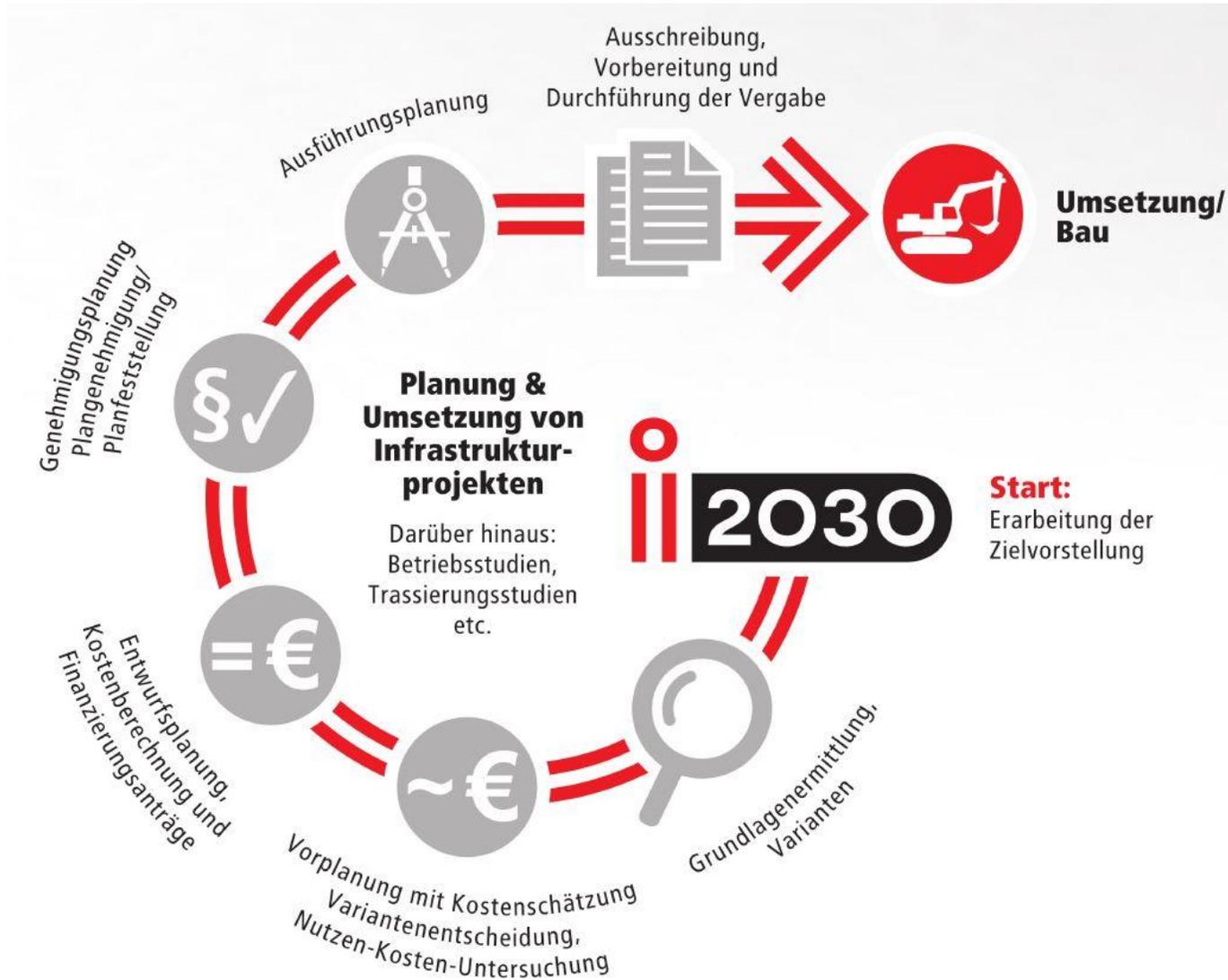
Inwieweit die zeitlichen Zielvorstellungen tatsächlich erreicht werden können, hängt von mehreren Rahmenbedingungen ab. Zu den wichtigen Einflussfaktoren gehören:

- Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel seitens der Länder, des Bundes und weiterer Mittelgeber für die einzelnen Planungsschritte im erforderlichen Umfang und in entsprechenden Zeiträumen.
- Erteilung notwendiger planrechtlicher Genehmigungen und Wirtschaftlichkeitsnachweise für die Umsetzung der Vorhaben. Insbesondere bei der Baufinanzierung der Vorhaben sind die Länder auf eine Förderung durch den Bund angewiesen.
- Einhaltung der in den Zeitketten unterstellten Planungszeiträume – inklusive Anzahl und Umfang notwendiger Überprüfungsschleifen im Planungsprozess.

Durch die genannten Einflussfaktoren können in den teilweise noch frühen Projektphasen lediglich Voraussagen zu den Zeitketten für die Planung und Umsetzung benannt werden. Gleichwohl wurden zwischen den i2030-Partnern Meilensteintermine für die einzelnen Korridormaßnahmen verabredet. Hierbei wird von den in der Praxis üblichen Zeiträumen für Planungsphasen im Eisenbahnbau ausgegangen, die vom tatsächlichen Projektverlauf jedoch abweichen können.

Aufgrund der gemeinsamen und integrierten Planung aller Projektpartner werden gute Chancen gesehen bereits in wenigen Jahren – bis Mitte der 20er Jahre – einige Maßnahmen, wie u.a. die Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn-Stammstrecke, Bahnsteigverlängerungen entlang des RE1 oder den Streckenausbau für einen 30-Minuten-Takt zwischen Velten und Neuruppin fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen.

Gleichzeitig können wir nach derzeitigem Stand im Zeitraum bis Mitte der 20er Jahre mit dem Bau weiterer Vorhaben beginnen, so dass diverse Projektfertigstellungen nacheinander erfolgen können.



Als Leistungsphasen werden die einzelnen Planungsabschnitte der Gesamtleistung für die Realisierung von Bauvorhaben bezeichnet. Diese Planungsleistungen im Bauwesen sind in Deutschland nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) aufgeteilt. Auch die i2030-Vorhaben werden nach diesen gesetzlich vorgeschriebenen Phasen geplant und umgesetzt.

Die angegebenen Zeitangaben entsprechen dem angestrebten optimalen Planungsablauf bei Schieneninfrastrukturprojekten. Die Dauer der einzelnen Phasen kann aufgrund von komplexen Prozessen und unvorhersehbaren Unwägbarkeiten bei Planung, Finanzierung und Kommunikation abweichen.

Grundlagenermittlung (Leistungsphase: 1) ca. 2-3 Jahre

- Untersuchung der Rahmenbedingungen durch Machbarkeitsuntersuchung und Betriebsstudien (z.B. Bedarfsanalyse und Verkehrsauslastung)
- Genaue Analyse der vorhandenen Infrastruktur
- Gemeinsame Definition der konkreten Aufgabenstellung
- Erarbeitung von Planungskonzepten für ausgewählte Varianten

Vorplanung (Leistungsphase: 2) ca. 2-3 Jahre

- Betrachten der möglichen Varianten: Untersuchung der technischen und rechtlichen Durchführbarkeit
- Prüfung der umwelt- und naturschutzrechtliche Vorgaben
- Erstellen einer ersten Kosten- und Zeitschätzung
- Volkswirtschaftliche Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung verschiedener Faktoren) führt zur Entwicklung einer Vorzugsvariante

Entwurfsplanung (Leistungsphase: 3) ca. 3 Jahre

- Detaillierte Ausarbeitung und technischen Planung der Variante
- Erstellen einer Kostenberechnung
- Finanzierungsanträge, um das Projekt finanziell abzusichern

Genehmigungsplanung (Leistungsphase: 4) ca. 3 Jahre

- Erstellen der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren
- Abstimmen aller Unterlagen mit Auftraggeber und Beteiligten
- Übergabe der Dokumente an die Planfeststellungsbehörde
- Öffentliche Auslegung der Planfeststellungsdokumente und Möglichkeit Einwände vorzubringen

Ausführungsplanung (Leistungsphase: 5) ca. 1 Jahr

- Erarbeiten und Darstellen der ausführungsfähigen Planungslösung
- Leistungsverzeichnisse strukturieren und erstellen

Ausschreibung (Leistungsphase: 6) ca. 1 Jahr

- Öffentliche Ausschreibung der Bauaufträge
- Vorbereitung und Durchführung der Vergabe
- Zusammenstellen der Vertragsunterlagen für alle Leistungsbereiche

Umsetzung und Bau (Leistungsphase: 7) ca. 3-4 Jahre

Auslastung: Verhältnis zwischen der tatsächlichen Belastung und der Nennleistung

Optimale Auslastung: Auslastung im Bereich zwischen etwa 80 % und 108 %, wird als optimal aufgefasst und gewährleistet eine optimale Betriebsqualität.

- Geringe Auslastung: Auslastung unterhalb 80 %, gewährleistet eine Premiumqualität
- Hohe Auslastung: Auslastung zwischen 108 % und 115 %, bedeutet eine risikobehaftete Betriebsqualität.
- Zu hohe Auslastung: Auslastung über 115 %, Betriebsqualität ist mangelhaft.

BASt: Betriebliche Aufgabenstellung

In der BASt werden die Anforderungen beschrieben, die eine bestimmte Infrastruktur nach einem Neu- oder Ausbau erfüllen soll. Dazu zählen beispielsweise geplante Zugzahlen, technische Ausstattung und betriebswirtschaftliche Kriterien. Diese Anforderungen werden vorab mit allen Beteiligten abgestimmt und bilden die Grundlage für die weitere Planung.

EBWU: Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung

Untersuchung der → *Leistungsfähigkeit* der Eisenbahninfrastruktur. Ziel ist die Bemessung der Infrastruktur und/oder des → *Betriebsprogramms* zur Gewährleistung einer wirtschaftlich-optimalen Betriebsqualität

ETCS: European Train Control System (Europäisches Zugbeeinflussungssystem)

Das European Train Control System ist ein künftiges, europaweit standardisiertes Zugbeeinflussungssystem, welches die Fahrt von Zügen in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit kontrolliert. Ist die Fahrt nicht zugelassen oder fährt ein Zug zu schnell, so wird er durch eine Zugbeeinflussung selbsttätig gebremst. Mit der Einführung von ETCS sollen alle bisherigen Systeme abgelöst und ein europäischer Standard gesetzt werden. Dies ermöglicht einen zuverlässigen und sicheren grenzüberschreitenden Schienenverkehr.

EÜ: Eisenbahnüberführung

Eine EÜ meint die „höhenfreie“ Kreuzung (im Gegensatz zu höhengleichen Bahnübergängen) einer Eisenbahnstrecke mit einem anderen Verkehrsweg. Im Normalfall werden EÜ in Form einer Eisenbahnbrücke realisiert.

GVFG: Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Im Gesetzestext sind verschiedene förderungsfähige Vorhaben, die Voraussetzungen der Förderung sowie Höhe und Umfang der Förderung angegeben. Eine der Voraussetzungen ist, dass die Standardisierte Bewertung für das Vorhaben ein gesamtwirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1 errechnet.

Netzkapazität: Kapazität eines zusammenhängenden, aus mehreren Strecken und Knoten zusammengesetzten Eisenbahnnetzes

Die Erhöhung einer Streckenkapazität kann möglicherweise keinen Einfluss auf die Netzkapazität haben, wenn die angrenzenden Knoten mit einer deutlich geringeren Kapazität als Engpässe verbleiben.

NKV: Nutzen-Kosten-Verhältnis

Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird der volkswirtschaftliche Projektnutzen den Investitionskosten gegenübergestellt. Ist das NKV positiv, d.h. es liegt bei einem Wert von über 1,0, kann das Projekt aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

PF: Planfall

Der „Ohne-Fall“ (Bezugsfall) basiert auf dem heutigen Verkehrsnetz und berücksichtigt die Umsetzung des betreffenden Projektes nicht. Es umfasst jedoch weiterhin alle Projekte des *BVWP*, die bis zu einem gewissen Prognosezeitpunkt umgesetzt werden.

Der „Mit-Fall“ (Planfall) entspricht dem Ohne-Fall, berücksichtigt jedoch die Umsetzung des geplanten Projektes.

PFV: Planfeststellungsverfahren

Das PFV ist ein förmliches Verwaltungsverfahren. Es stellt sicher, dass ein geplantes Bauvorhaben alle rechtlichen Vorgaben erfüllt und alle öffentlichen und privaten Betroffenen abgewogen und berücksichtigt werden. Nach Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens erlässt das *EBA* einen Planfeststellungsbeschluss.

Sperrzeit:

Jedes Eisenbahngleis ist auf der freien Strecke durch Signale in Abschnitte aufgeteilt, die von den Fachleuten „Blöcke“ genannt werden. Die Sperrzeit bezeichnet die Zeit, in der ein Fahrwegabschnitt (also ein Blockabschnitt, eine Fahrstraße oder ein Fahrstraßenteil) von einer Zugfahrt beansprucht wird und daher für die Beanspruchung durch andere Fahrten gesperrt ist. Da ein Fahrwegabschnitt niemals durch mehrere Fahrten gleichzeitig beansprucht werden kann, dürfen sich die Sperrzeiten einander folgender Fahrten nicht überlappen.

UVP: Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine wichtige Grundlage der vorbereitenden Planungen. Sie erfasst die Eingriffe in die Natur durch die jeweiligen Baumaßnahmen und den späteren Betrieb der Anlagen und beschreibt die damit verbundenen Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Luft, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter. Die UVP wird von unabhängigen Gutachtern erstellt und bildet die Grundlage für den so genannten → *Landschaftspflegerischen Begleitplan*.

VAs: Verkehrliche Aufgabenstellung

In der Verkehrlichen Aufgabenstellung werden die Anforderungen beschrieben, die eine bestimmte Infrastruktur nach einem Neu- oder Ausbau erfüllen soll. Dazu zählen beispielsweise die geplante Anzahl der Züge, technische Ausstattung der Strecke und betriebswirtschaftliche Kriterien. Diese Anforderungen werden vorab mit allen Beteiligten abgestimmt und bilden die Grundlage für die weitere Planung.

Für weitere Begriffserklärungen empfehlen wir folgenden Link: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/abkuerzungen-glossar.html>