

An die

Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

1221 C

Potsdamer Stammbahn und Lenkungsreis „i2030“

Anlage: Korridorsteckbriefe

24. Sitzung des Hauptausschusses am 22. November 2017
Sammelvorlage SenUVK – Z F 1 – vom 08. November 2017, rote Nr. 1054

34. Sitzung des Hauptausschusses am 09. Mai 2018
Bericht SenUVK – IV A 35 – vom 05. März 2018, rote Nr. 1221

40. Sitzung des Hauptausschusses am 21. November 2018
Bericht SenUVK – IV A 2-4 – vom 07. August 2018, rote Nr. 1221 A

57. Sitzung des Hauptausschusses am 27. September 2019
Bericht SenUVK – IV C 3 – vom 29. Mai 2019, rote Nr. 1221 B

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK
wird gebeten, dem Hauptausschuss halbjährlich, beginnend ab Juli 2019, die Fortschritte aller S-Bahn-Projekte, neu hinzukommender Projekte, des Lenkungsreises „i2030“ und weiter des „Takt 2030“ der Deutschen Bahn AG in einem Bericht darzustellen.“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Um die Verkehrsbeziehungen im Schienenverkehr zwischen Berlin und Brandenburg insgesamt zu verbessern, haben die Länder und die Deutsche Bahn AG die „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ abgeschlossen. Das Ziel von „i2030“ liegt in der Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe auf den identifizierten Korridoren, um die Eisenbahnstrecken aus dem und in das Umland deutlich leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten.

Beide Länder stellen in diesem Zusammenhang in einem ersten Schritt rund 8 Millionen Euro für umfangreiche Prüf- und Planungsprozesse in sieben ausgewiesenen Korridoren und dem gesamten S-Bahnnetz bereit. Insbesondere folgende Teilprojekte liegen hierbei unmittelbar im Interesse des Landes Berlin:

- Korridor Berlin-Spandau – Nauen

- Korridor Potsdamer Stammbahn
- Korridor Prignitz-Express
- Korridor Nordbahn/Heidekrautbahn
- Korridor Siemensbahn

Die Länder haben gemeinsam mit der DB AG einen Lenkungskreis „i2030“ eingerichtet, der die sach- und zeitgerechte Abwicklung der vereinbarten Projekte überwacht und über die Projektliste einschließlich Anpassung und Ergänzung befindet. Seit November 2017 trifft sich der Lenkungskreis unter der Führung von Senatorin Günther (SenUVK) und der Brandenburger Ministerin Schneider (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung - MIL) in regelmäßigen Abständen. Zum weiteren Teilnehmerkreis des Lenkungskreises gehören neben Mitarbeitenden des MIL und der SenUVK u. a. Vertreter des Verkehrsverbunds Berlin Brandenburg (VBB), der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, des Eisenbahn-Bundesamts sowie des Rates der Bürgermeister. In der vergangenen Sitzung des Lenkungskreises am 30.10.2019 wurde als Schwerpunkt die Finanzierungssicherung für das i2030-Gesamtprogramm diskutiert. Das betrifft sowohl die Sicherung der Planungsleistungen für die Leistungsphasen (Lph) 2 bis 4 (Vorplanung bis Plangenehmigung) für einzelne entsprechend fortgeschrittene Vorhaben (u. a. für den Ausbau des Korridors Spandau – Nauen (nur Lph 2), die Reaktivierung der Siemensbahn sowie die S-Bahnverlängerung von Blankenfelde nach Rangsdorf) als auch die Akquise von Finanzmitteln für die spätere Baufinanzierung. Zu letzterem sind in den vergangenen Monaten positive Gespräche u. a. auf Ebene des Lenkungskreises mit potenziellen Fördermittelgebern beim Bund und der EU geführt worden. Im Ergebnis dieser Gespräche bereiten die Länder gegenwärtig einen Antrag für EU-Fördermittel aus dem Connecting Europe Facility-Programm (CEF) für die anteilige Finanzierung der Planungsleistungen in den Korridoren Berlin-Spandau – Nauen und Blankenfelde – Rangsdorf vor. Am 30.10.2019 wurden darüber hinaus Lösungsansätze zur generellen Optimierung der Planungsabläufe bei Eisenbahninfrastrukturvorhaben identifiziert. Diese werden bis zur kommenden Sitzung vertieft geprüft und nach Möglichkeit mit den zuständigen Aufsichtsbehörden und Finanzmittelgebern erörtert. Für den Korridor Spandau – Nauen hat der Lenkungskreis eine Variantenplanung für einen kombinierten Fernbahn- und S-Bahnausbau beschlossen. Damit soll eine Planungsbeschleunigung um 30 Monate für diesen Korridor erreicht werden.

Für den Korridor Potsdamer Stammbahn werden weiterhin die Grundlagenuntersuchungen für die verkehrliche Aufgabenstellung durchgeführt, die Aufschluss über die Art der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn als S-Bahn oder Regionalverkehrsverbindung sowie eine mögliche Umsetzung des Projektes geben wird. Für die unterschiedlichen Varianten müssen beispielsweise Machbarkeiten (technisch, fahrplantechnologisch, betriebswirtschaftlich u. a.) nachgewiesen und eine Vorzugsvariante ermittelt werden. Belastbare Untersuchungsergebnisse sind erst nach Abschluss dieser ersten Leistungsphase ab 2021 zu erwarten.

Im Teilprojekt „Engpassbeseitigung & Weiterentwicklung S-Bahnnetz“ wurde die Projektkonsolidierungsphase abgeschlossen. Hierbei wurden 36 infrastrukturelle Maßnahmenpakete identifiziert, die für die Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und für die Verbesserung der Betriebsstabilität im Berliner S-Bahnnetz erforderlich sind. Auf dieser Basis hat die DB Netz AG bereits für die einzelnen Maßnahmenpakete mit den Grundlagenuntersuchungen für die jeweils notwendigen Aufgabenstellungen begonnen. Dieser Untersuchungsschritt soll in Abhängigkeit der Komplexität der einzelnen Maßnahmenpakete sukzessive bis 2021 abgeschlossen werden.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



**Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg**



i2030 Korridorsteckbriefe

Stand November 2019

i2030 – Die Korridore im Überblick

§2 Rahmenvereinbarung

„Die Vertragspartner sind sich einig, dass zusätzlich zu den bereits vereinbarten oder laufenden Maßnahmen die nachfolgend aufgeführten Infrastrukturprojekte [...] in der Hauptstadtregion von großer Bedeutung sind.“

West: Korridor Berlin-Spandau - Nauen

Nord-West: Korridor PrignitzExpress/Velten

Nord: Korridor Nordbahn/Heidekrautbahn

Süd-Ost: Berlin-Cottbus/Königs Wusterhausen

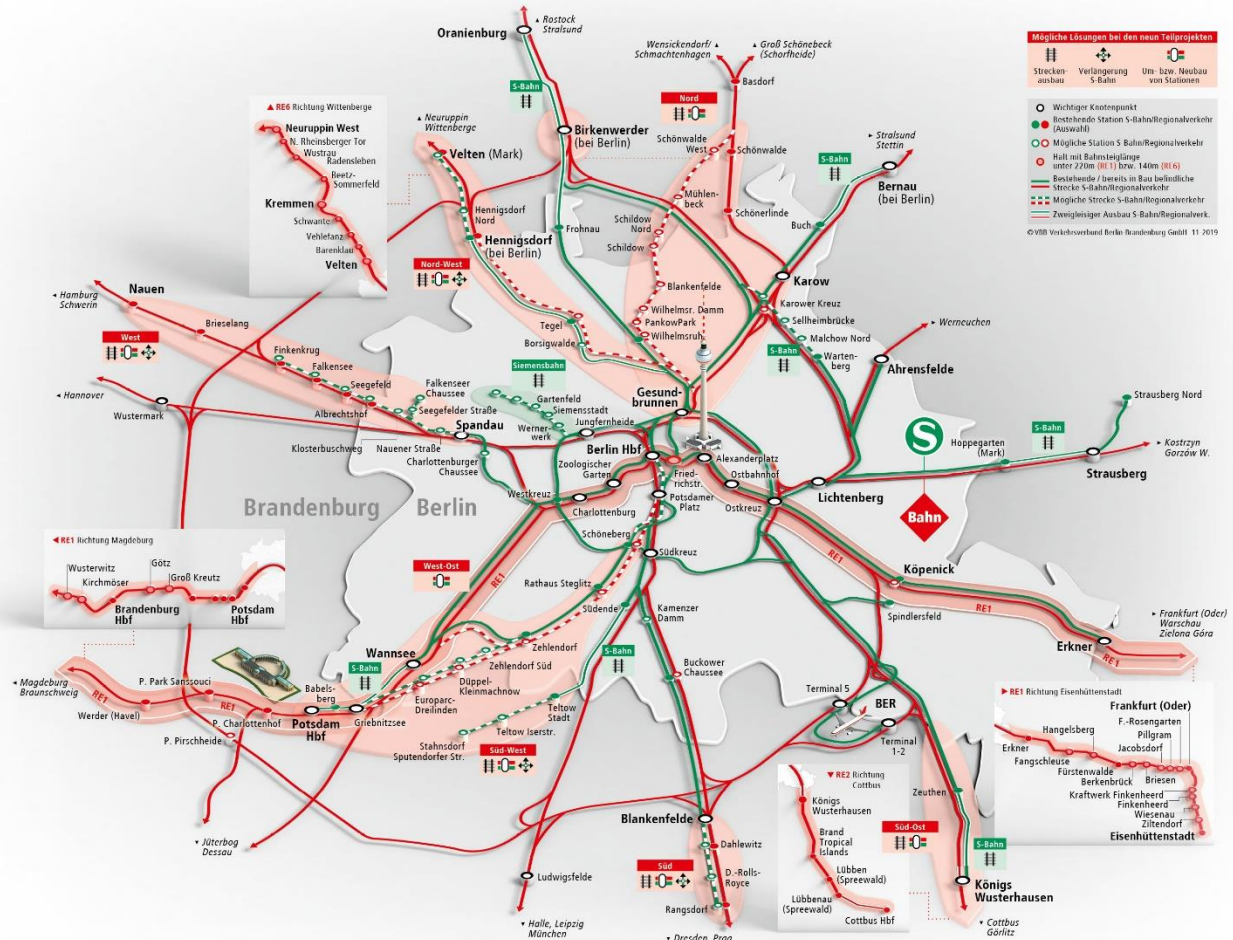
Süd: Berlin-Dresden/Rangsdorf

Süd-West: Korridor Potsdamer Stammbahn

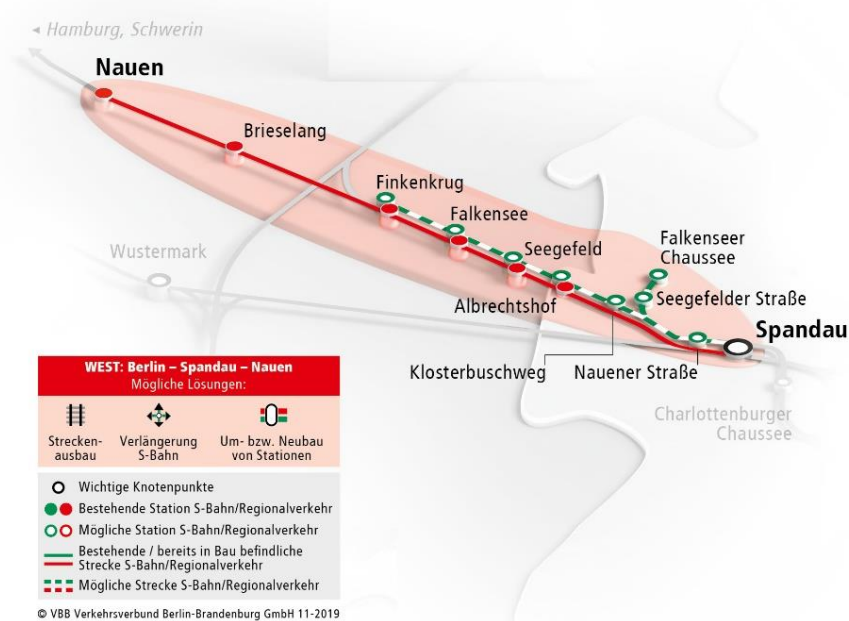
West-Ost: „RE1“, Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt

S-Bahn Siemensbahn

Berliner S-Bahn: Engpassbeseitigung / Weiterentwicklung S-Bahnnetz (43 Teilmaßnahmen)



Berlin-Spandau – Nauen



Zielsetzung

- **Verdichtung des Zugangebots**, gleichmäßiger Taktverkehr
- Minimierung der Einflüsse / Zwänge zwischen Fern- und Nahverkehr

Projektumfang

- Berlin-Spandau – Nauen: 23 km

Vereinbarte Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielstellung:

Stärkung Regionalverkehr und S-Bahnverlängerung bis Finkenkrug

- S-Bahn-Untervarianten mit und ohne Anbindung Falkenseer Chaussee
- Fernbahnhof Spandau: zwei zusätzliche Bahnsteigkanten

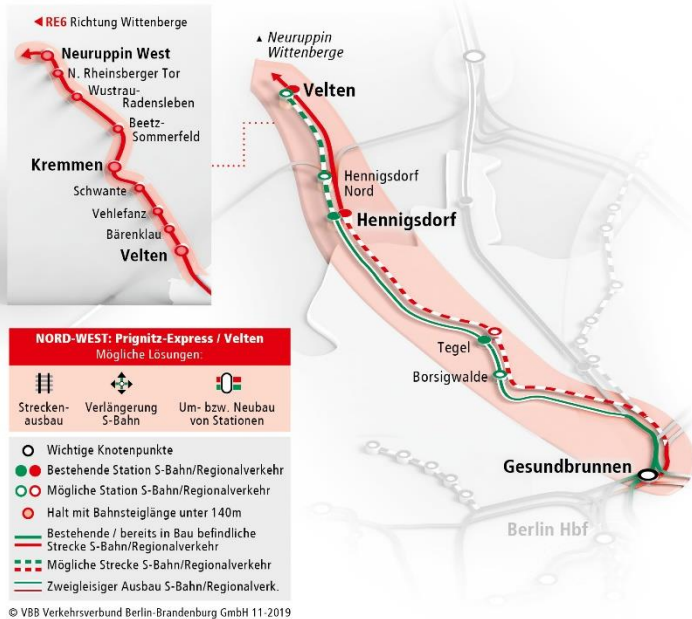
Was ist bisher erreicht

- Der Gleisplan für die S-Bahn – Varianten ist erstellt
- Erstentwurf einer Gleisplanstudie für den Bahnhof Spandau erstellt
- Fahrplankonstruktionen für die Varianten sind erarbeitet
- Trassierungsstudie für den Abschnitt Albrechtshof – Kreuzungsbauwerk Spandau-West (Einfädelung Lehrter Bahn) erstellt

Wie geht es weiter

- Fahrplankonstruktionen für alle Untervarianten fertigstellen und abstimmen
- Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung S-Bahn
- Erstellung Gleisplan für die Regionalbahnvarianten

Prignitz-Express / Velten (zzgl. S25 & Velten – Neuruppin)



Was ist bisher erreicht

- Fahrplankonzepte erstellt; Betriebssimulationen durchgeführt
- Vorplanung Abschnitt Velten (a) – Neuruppin abgeschlossen

Wie geht es weiter

- Technische Untersuchungen zum BÜ Gorkistraße abschließen
- Aufgabenstellungen werden abschnittsweise stufenweise erstellt (vsl. bis Ende 2019)
- Entwurfsplanung für den Abschnitt Velten (a) – Neuruppin (e) durchführen

Zielsetzung

- Direkteinbindung des RE6 ins Zentrum Berlins
- Verlängerung der S-Bahn bis Velten
- Taktverdichtung Regionalverkehr und S-Bahn

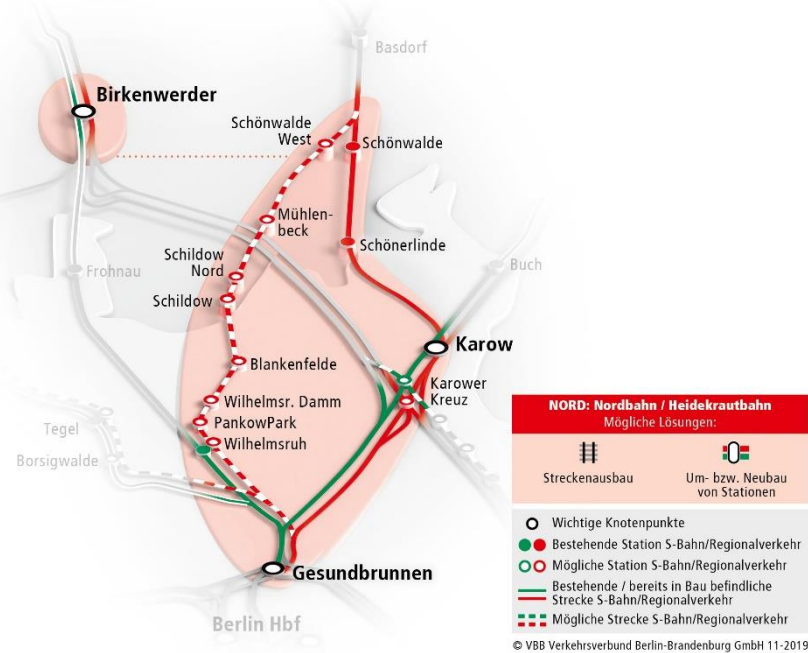
Projektumfang

- Ausbaumaßnahmen im Abschnitt **Berlin-Schönholz – Velten**: 20 km
- Kremmen**: Errichtung Kreuzungsgleis- und 6,5 km langer Begegnungsabschnitt
- Wustrau-Radensleben**: Errichtung Kreuzungsbahnhof
- Keine Elektrifizierung der Fernbahn

Lösungen für Realisierung der Zielsetzung

- Schönholz – Tegel**: Zweigleisiger Ausbau S-Bahn mit Prüfung eines Zusatzhalts Borsigwalde und
 - zusätzliches eigenständiges Fernbahngleis bis Tegel (e) oder
 - zusätzliches eigenständiges Fernbahngleis bis Eichborndamm (a) und doppelte Überleitmöglichkeit in die S-Bahnstrecke
- Tegel – Hennigsdorf**: Zweigleisiger Ausbau im Gemeinschaftsbetrieb S-Bahn/Fernbahn
- Hennigsdorf-Velten**: Zweigleisiger Ausbau im Gemeinschaftsbetrieb S-Bahn/Fernbahn mit optionalem Zusatzhalt Hennigsdorf Nord für die S-Bahn
- Velten – Kremmen – Neuruppin**: Kreuzungsgleis Kremmen, Begegnungsabschnitt Kremmen (a) – Beetz-Sommerfeld (a) mit Option der Einbindung in Kremmen, Kreuzungsbahnhof Wustrau-Radensleben, Bahnsteigverlängerungen auf 140 m

Nordbahn / Heidekrautbahn (inkl. Bf. Birkenwerder)



Zielsetzung

- Direkteinbindung der Heidekrautbahn von Basdorf nach Berlin-Gesundbrunnen
- Erschließung bzw. Verbesserung der Erschließung berlinnahe Siedlungsflächen mit einem Schienenverkehrsmittel (z.B. Schildow und Mühlenbeck)
- Trennung der Linienläufe der S- und Fernbahn und energetische Trennung in Birkenwerder

Vereinbarte Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielstellung

- Reaktivierung** der Stammstrecke der **Heidekrautbahn** (Schönwalde - Schildow - Wilhelmsruh) und des korrespondierenden Abschnitts der Nordbahn zwecks Einführung eines **30-min-Taktes** nach **Berlin Gesundbrunnen**
- Einbindung Heidekrautbahn** über Karower Kreuz nach **Berlin Gesundbrunnen** zwecks Liniendurchbindung in den Varianten 30- /60- min- Takt
- Nordbahnanteil:** Varianten ohne Elektrifizierung (Prüfung des Einsatzes von Wasserstoffzügen) und Option Elektrifizierung sowie 80 km/h und Option 160 km/h
- Neues Gleislayout** für den **Bahnhof Birkenwerder** mit separaten Bahnsteig für die RB20

Projektumfang

DB AG

- Zweigleisiger Streckenaufbau Gesundbrunnen / Bornholmer Str. (a) – Wilhelmsruh (Nordbahn), 4 km
- Bahnhofsumbau Birkenwerder
- Abstell- und Behandlungsanlage DB Fernverkehr im Bahnhofsumfeld Schönholz (kein Bestandteil von i2030)

NEB

- Streckenausbau 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

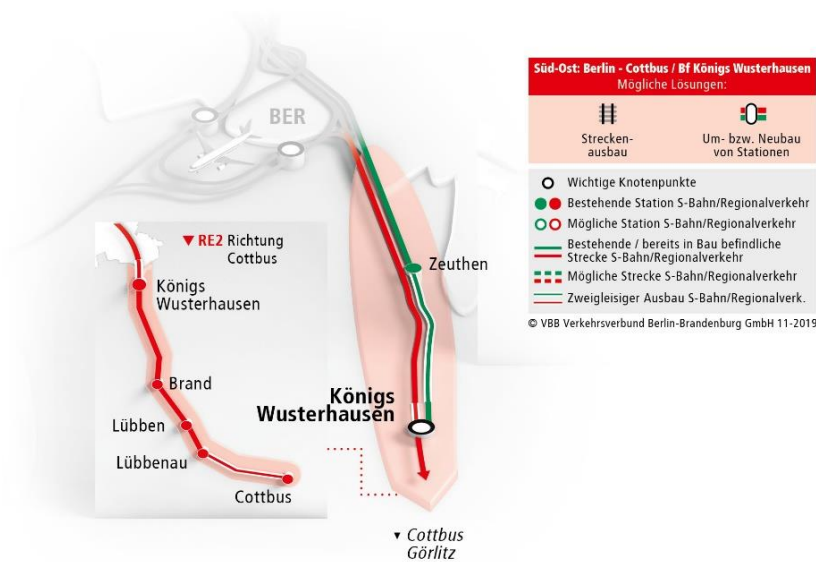
Was ist bisher erreicht

- Spurplanentwürfe für die Nordbahn sind erstellt
- Fahrplanentwürfe für die Nordbahn / Heidekrautbahn sind erstellt
- Trassierungsstudie am Einbindepunkt Wilhelmsruh DB AG/ NEB in Finalisierung
- Vorplanung Heidekrautbahn-Stammstrecke abgeschlossen
- Planfeststellungsbeschluss für Bf Wilhelmsruh (NEB) liegt vor
- Beginn Ausführungsplanung (Bf Wilhelmsruh) bzw. Entwurfsplanung (Heidekrautbahn-Stammstrecke)

Wie geht es weiter

- Betriebssimulationen zu den Fahrplankonzepten durchführen
- Trassierungsstudie für den Bereich Wilhelmsruh auswerten
- Nutzen-Kosten-Untersuchung aktualisieren (NKU aus 2009 kam auf $NKI > 2$)
- Danach Antragstellung GVFG

Berlin – Cottbus / Bf Königs Wusterhausen



Zielsetzung

- **Lübbenau – Cottbus:** schnellstmögliche Herstellung der Zweigleisigkeit zur stabilen und flexiblen Durchführung des Halbstundentakts Berlin – Cottbus im Regionalverkehr
- **Bf Königs Wusterhausen:** fahrplantechnologische Engstellen beseitigen, langfristig gesamthafter Umbau

Projektumfang

- **Lübbenau – Cottbus**
 - 29 km zweigleisiger Ausbau
- **Königs Wusterhausen:**
 - Umbau Nordkopf
 - Erstellung eines Kehrgleis
 - Langfristig gesamthafter Umbau

Was ist bisher erreicht

- **Lübbenau – Cottbus**
 - Die Vorplanung ist abgeschlossen.
 - Die Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist gesichert.
- **Königs Wusterhausen**
 - Für das Kehrgleis ist das Planrecht eingeleitet.
 - Für den Nordkopf ist die Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragt.
 - Für den gesamthaften Umbau wurde der Untersuchungsumfang definiert

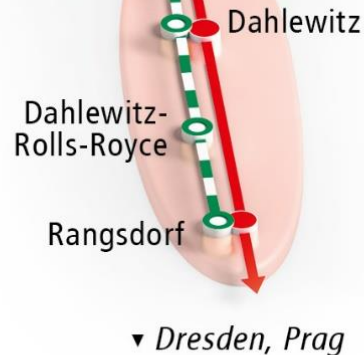
Wie geht es weiter

- **Lübbenau – Cottbus:**
 - Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurde im Mai 2019 vergeben.
 - Planrecht wird zu 2023 angestrebt.
- **Königs Wusterhausen:**
 - Für das Kehrgleis ist das Planrecht abzuschließen. Bestandskräftiges Planrecht wird für 2019 erwartet.
 - Für den Nordkopf ist das eingeleitete Planrecht abzuschließen.
 - Detailzeitplan für den gesamthaften Umbau und Bauablauf erstellen.

Berlin-Dresden – Rangsdorf



Blankenfelde



Zielsetzung

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

Projektumfang

- Blankenfelde – Rangsdorf (5 km)

Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielsetzung

Anteil S-Bahn

- a) S-Bahnverlängerung **Blankenfelde – Rangsdorf** mit Untervarianten
- Zusatzhalt Kamenzer Damm und/oder Zusatzhalten Mahlow Nord /Kreuz BAR (Berliner Außenring)
 - Fixpunkt Kreuzung Lichtenrade oder Mahlow

Anteil Fernbahn

- a) Untersuchung zum Regionalbahnhof **Buckower Chaussee**

Was ist bisher erreicht

- Fahrplankonzepte erstellt (Ausnahme Buckower Chaussee)
- Betriebssimulationen sind durchgeführt
- Trassierungsstudien für S-Bahn-Verlängerung liegen vor
- Verkehrliche Aufgabenstellung ist erstellt

Wie geht es weiter

- Gesamtaufgabenstellung abschließen
- Finanzierung Leistungsphase 2 (Vorplanung) sicherstellen

Potsdamer Stammbahn

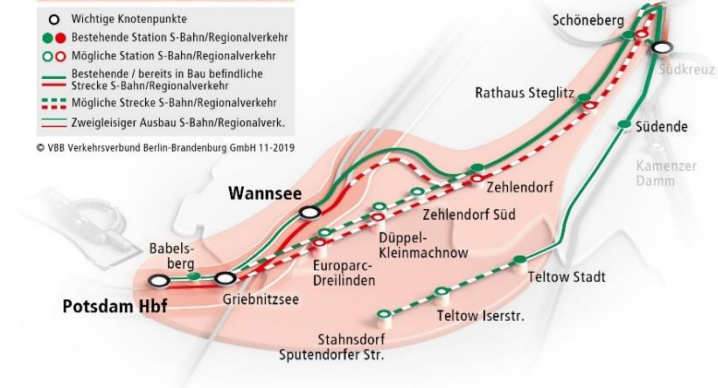
SÜD-WEST: Potsdamer Stammbahn

Mögliche Lösungen:

- Strecken-
ausbau
- Verlängerung
S-Bahn
- Um- bzw. Neubau
von Stationen

- Wichtige Knotenpunkte
- Bestehende Station S-Bahn/Regionalverkehr
- Mögliche Station S-Bahn/Regionalverkehr
- Bestehende / bereits in Bau befindliche
Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
- Mögliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
- Zweigleisiger Ausbau S-Bahn/Regionalverk.

© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 11-2019



Was ist bisher erreicht

- S25 Süd** (Südende – Stahnsdorf, Sputendorfer Str.):
 - Gleisplan erstellt, Fahrplankonstruktion und betriebswissenschaftliche Untersuchung abgeschlossen
 - Verkehrliche Aufgabenstellung erstellt
- Potsdamer Stammbahn:**
 - Fahrplankonstruktion für S-Bahn-Variante eingeleitet
 - Gleisplan für die S-Bahnvariante erstellt

Wie geht es weiter

- S25 Süd:** betriebliche Aufgabenstellung erstellen
- Stammbahn:** Fahrplanuntersuchungen fortsetzen

Zielsetzung

- Verbesserte **Anbindung** des Gebiets **Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf**
- Potsdamer Stammbahn: **Alternativverbindung Berlin – Potsdam**

Projektumfang (je Variante)

- S25 Süd Südende – Stahnsdorf Sputendorfer Str.: 12 km
- Berlin-Zehlendorf – Griebnitzsee: 10 km
- Berlin Potsdamer Platz – Griebnitzsee: 22 km

Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielsetzung

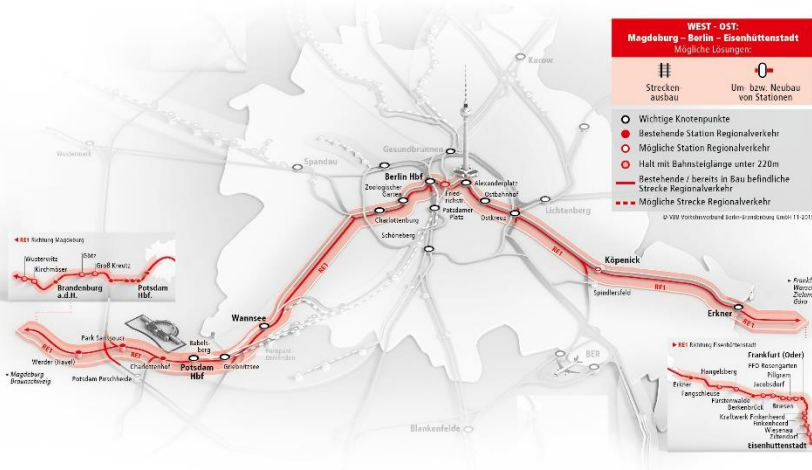
I. Teilprojekt Sputendorfer Straße

S-Bahnverlängerung Teltow-Stadt – Stahnsdorf, Sputendorfer Str. (10 min –Takt)

II. Teilprojekt Potsdamer Stammbahn

- Reaktivierung der Stammbahn **Potsdamer Platz - Griebnitzsee** für den **Regionalverkehr** mit Untervarianten zur Haltestellenkonzeption
- Reaktivierung der Stammbahn **Potsdamer Platz - Zehlendorf** für den **Regionalverkehr** und Anbindung parallel zur S-Bahn in die Fernbahnstrecke bei Wannsee mit Untervarianten zur Haltestellenkonzeption
- Reaktivierung der Stammbahn **Zehlendorf - Griebnitzsee** für die **S-Bahn** mit Untervarianten zum Taktgefüge
- Reaktivierung der Stammbahn **Zehlendorf – Europaparc Dreilinden** für die **S-Bahn** mit Untervarianten zum Taktgefüge
- Variante b + Variante c
- Variante b + Variante c und Süd-Ost-Kurve Schöneberg inklusive Infrastrukturbewertung Bahnhof Südkreuz (oben)
- Variante b + Variante d
- Variante b + Variante d und Süd-Ost-Kurve Schöneberg inklusive Infrastrukturbewertung Bahnhof Südkreuz (oben)

Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt



Zielsetzung

- **Sitzplatzkapazität** auf der Strecke des **RE1 nachhaltig erhöhen** und dafür Ausbau der Bahnsteignutzlänge für zukünftige Zuglängen des RE1

Was ist bisher erreicht

- Die betroffenen Verkehrsstationen sind identifiziert
- Zum Bahnhof Friedrichstraße liegt die Untersuchung zur Nutzlängenoptimierung vor.
- Ortsaufnahmen für den Abschnitt Berlin – Eisenhüttenstadt durchgeführt
- Ziellösung als Gleispläne je Verkehrsstation erarbeitet

Wie geht es weiter

- Ortsbegehungen für den Abschnitt Berlin – Wusterwitz durchführen
- Sukzessive Erstellung der Aufgabenstellungen

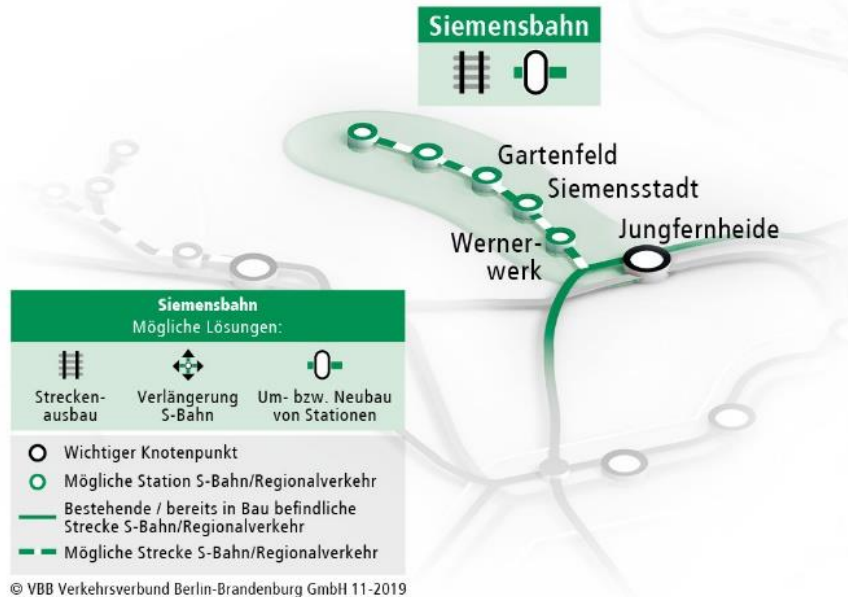
Projektumfang

- Bahnsteiglänge 220 m (Nutzlänge, inklusive 5 m ungenaues Halten)
- 20 Verkehrsstationen entlang der Linie RE1 Im Verkehrsabschnitt Wusterwitz – Eisenhüttenstadt (der Abschnitt Magdeburg – Wusterwitz (a) wird separat mit dem Land Sachsen- Anhalt betrachtet)
- Erhöhung der betroffenen Bahnsteige auf 76 cm , insofern 76 cm Höhe bisher nicht vorhanden ist (Variantenausweisung sofortige und spätere Umsetzung der Aufhöhung) bzw. alternativ Beibehaltung der Ist-Bahnsteighöhe

Vereinbarte Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielstellung (Ergebnis Projektkonsolidierung)

- Verkehrsstationen mit heute nicht gegebener Baulänge:** Bahnsteigverlängerung nebst Anpassung der weiteren betroffenen technischen Gewerken
- Verkehrsstationen mit ausreichender Baulänge:** wie a), jedoch ergänzend prüfen, ob sicherungstechnische Maßnahmen allein ausreichend sind
- Bahnhof Friedrichstraße:** Im Ergebnis der Untersuchung kein Handlungsbedarf

Siemensbahn



Zielsetzung

- Reaktivierung der Altstrecke „Siemensbahn“ zur Anbindung der Arbeits- und Lebenswelt „Siemensstadt 2.0“ mit Absicherung einer schnellen Anbindung an den Hauptbahnhof und den Flughafen BER (Anschluss an FEX)
- Anbindung des nördlich anschließenden Siedlungsgebiets „Gartenfeld / Gartenfeld Insel“

Untersuchungsvarianten zur Realisierung der Zielsetzung

- Reaktivierung der Altstrecke mit den gegebenen Trassierungsparametern ($v_{\max} = 60 \text{ km/h}$)
- Neubau der Strecke im gegebenen Linienverlauf jedoch mit $v_{\max} = 80 \text{ km/h}$

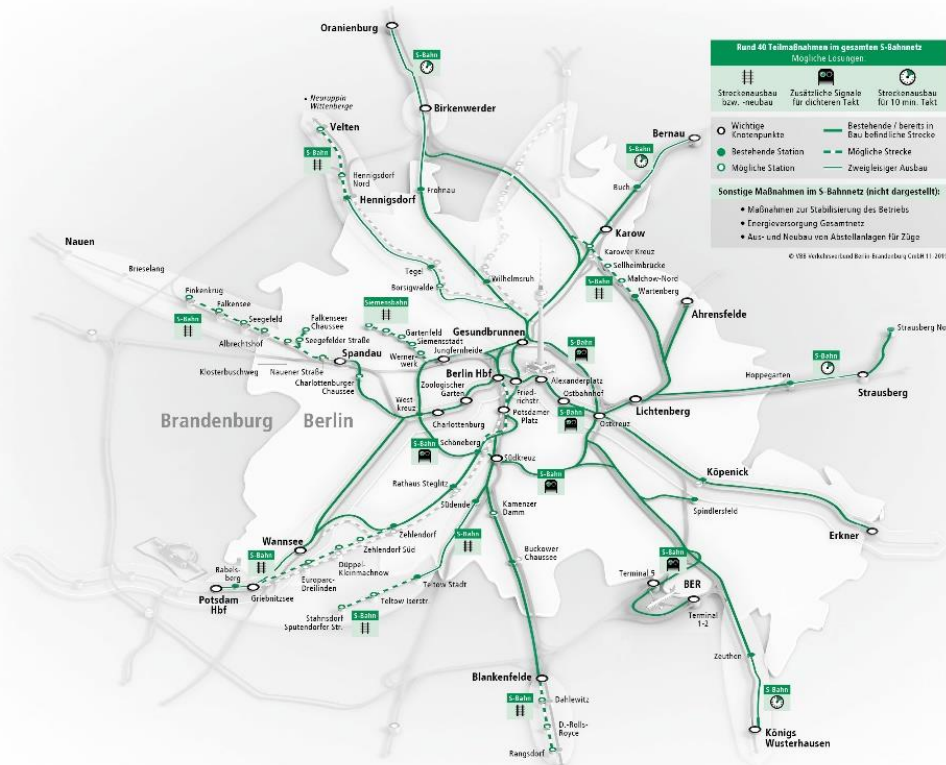
Was ist bisher erreicht

- Projektprämissen abgestimmt
- Finanzierungsvertrag für die technische Prüfung der Weiternutzung des Viadukts und Teilleistungen der Vorplanungen abgeschlossen
- Erste Beauftragungen für Teilleistungen erfolgt

Wie geht es weiter

- Analysen zu den technischen Lösungsvarianten und Bauwerksbegutachtungen durchführen
- Vermessung, Umweltuntersuchung, Trassierungsstudie und Machbarkeitsuntersuchung zur Streckenverlängerung über Gartenfeld hinaus durchführen
- Finanzierungsvertrag für gesamte Vorplanung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorbereiten und abschließen

Berliner S-Bahn



Projektumfang

- 43 Teilmaßnahmen im gesamten S-Bahnnetz inkl. Netzbetrachtungen zur Energieversorgung

Zielsetzung

- Verbesserung bzgl. Kapazität, Pünktlichkeit und Abstellung
- Zusätzliche Verkehrsleistungen ermöglichen; durch die „wachsende Stadt“ Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV zur Senkung des CO₂-Ausstoßes

Vereinbarte Maßnahmen

37 Teilmaßnahmen wurden identifiziert:

- Steigerung der Pünktlichkeit (20 Maßnahmen)
- Kapazitätssteigerung (13 Maßnahmen)
- Abstellanlagen (4 Maßnahmen)

Wie geht es weiter

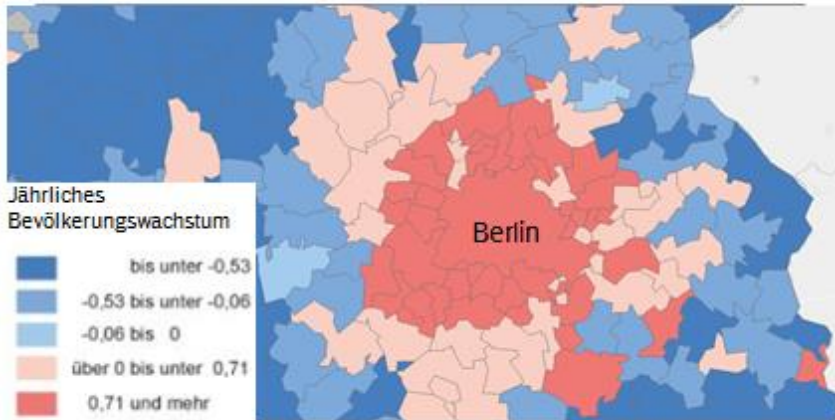
- Start in die weitere Grundlagenermittlung mit Gleisplanerstellungen, Fahrplankonstruktionen, Trassierungsstudien, verkehrlichen und Gesamtaufgabenstellungen

Was ist bisher erreicht

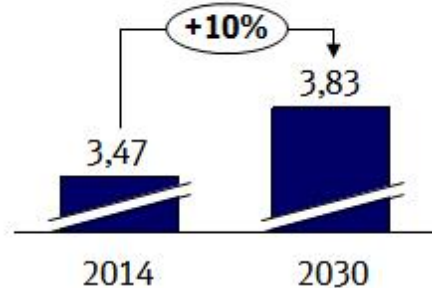
- Maßnahmen des Projektzuschnitts i2030 wurden identifiziert
- Projektkonsolidierung abgeschlossen

Bedarfsanalyse / Metropolraumstudie

Bevölkerungsentwicklung 2010-2015¹



Bevölkerungsentwicklung Berlin bis 2030³ (Mio. Einw.)



1) Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung, Wachsende und schrumpfende Städte, Bonn [2017],
<https://gis.uba.de/mapapps/resources/apps/bbsr/index.html?lang=de>

3) Stat. Bundesamt 2015, Var. 2:
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Bevoelkerungsvorausberechnung/Bevoelkerungsvorausberechnung.html#Tabellen>

Zielsetzung

- a) Fundament für Korridor- und Variantenauswahl
- b) Wechselwirkungen der i2030-Projekte sowie regionale und überregionale Wechselwirkungen beurteilen und bewerten

Inhalt

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

Was ist bisher erreicht

- Daten- und Faktenlage hergestellt
- Template für Bewertungsschema erstellt

Wie geht es weiter

- Verkehrsmodell für Nachfrageanalyse weiterentwickeln
- Variantenabschichtung mittels Bewertungsschema
- Netzspinne fertigstellen
- Knotenbetrachtung durchführen