

**0089 C**

An die

Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

**Potsdamer Stammbahn und Lenungskreis „i2030“**

Anlage: 1. Steckbriefe i2030

24. Sitzung des Hauptausschusses am 22. November 2017  
Sammelvorlage SenUVK -Z F 1 -vom 8. November 2017, rote Nr. 1054

34. Sitzung des Hauptausschusses am 9. Mai 2018  
Bericht SenUVK -IV A 35 -vom 5. März 2018, rote Nr. 1221

40. Sitzung des Hauptausschusses am 21. November 2018  
Bericht SenUVK -IV A 2-4 -vom 7. 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

69. Sitzung des Hauptausschusses am 12. Februar 2020  
Bericht SenUVK -IV C 3-Ku -vom 29. November 2019, rote Nr. 1221 C

80. Sitzung des Hauptausschusses am 28. Oktober 2020  
Bericht SenUVK -IV C 3-Ku -vom 27. Mai 2020, rote Nr. 1221 D

87. Sitzung des Hauptausschusses am 17. März 2021  
Bericht SenUVK -IV C 3-Ku -vom 20. November 2020, rote Nr. 1221 E

93. Sitzung des Hauptausschusses am 11. August 2021  
Bericht SenUVK -IV C 3-Ku -vom 19. Mai 2021, rote Nr. 1221 F

Bericht SenUVK -IV C 3 -vom 24. Juni 2021, rote Nr. 1221 G

3. Sitzung des Hauptausschusses am 19. Januar 2022

Bericht SenUMVK -IV C 3-Ku -vom 6. Dezember 2021, rote Nr. 0089

12. Sitzung des Hauptausschusses am 8. April 2022

Bericht SenUMVK - IV C 3 - vom 30. März 2022, rote Nr. 0089 A

17. Sitzung des Hauptausschusses am 18. Mai 2022

Bericht SenUMVK - IV A 2-4 - vom 3. Mai 2022, rote Nr. 0089 B

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 68235 - Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für  
Neubauvorhaben -

|                                   |                |
|-----------------------------------|----------------|
| Ansatz 2021:                      | 18.235.000 €   |
| Ansatz 2022 (Entwurf):            | 20.533.000 €   |
| Ansatz 2023 (Entwurf):            | 35.419.000 €   |
| Ist 2021:                         | 7.375.520,94 € |
| Verfügungsbeschränkungen:         | 0 €            |
| Aktuelles Ist (Stand 30.05.2022): | 1.500.000,00 € |
| Gesamtausgaben:                   | €              |

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUMVK

wird gebeten, wird gebeten, dem Hauptausschuss halbjährlich, beginnend ab Juli 2019, die Fortschritte aller S-Bahn-Projekte, neu hinzukommender Projekte, des Lenkungskreises „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 die finanziellen Mittel für umfangreiche Prüf- und Planungsprozesse in acht ausgewiesenen Korridoren und dem gesamten S-Bahnnetz bereit.

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 in regelmäßigen Abständen. Den Vorsitz des Lenkungskreises führen Senatorin Jarasch (SenUMVK) und der Brandenburger Minister für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) Herr Beermann. Zum weiteren Teilnehmerkreis des Lenkungskreises gehören u.a. die DB, der VBB, das Eisenbahn-Bundesamt.

### Fortschrittsbericht

Am 01.04.2022 hat der 12. Lenkungskreis i2030 stattgefunden.

Das Hauptaugenmerk in i2030 liegt derzeit auf der Finanzierungssicherung der Vorplanungsleistungen (Lph 2) für die derzeit noch in Lph 1 befindlichen Vorhaben.

- Für die Korridore Heidekrautbahn (Abschnitt Nordbahn) und Spandau - Nauen (Abschnitt Bötzowbahn) sind die Finanzierungsverträge zur Erstellung der jeweiligen Vorplanungen gezeichnet.
- Im Rahmen der Sammelvereinbarung für das Entwicklungsprojekt S-Bahn wurde eine zweite Tranche einzelner Maßnahmen für die Vorplanung final abgestimmt. Die Zeichnung konnte finalisiert werden.
- Die 3. Tranche befindet sich in der Abstimmung und soll bis Ende 2022 gezeichnet werden.
- Für die S-Bahnverlängerung der S25 von Teltow Stadt nach Stahnsdorf sind die Verhandlungen zu einem Finanzierungsvertrag abgeschlossen und der Finanzierungsvertrag ist gezeichnet worden.
- Die Finanzierungsverträge für die Potsdamer Stammbahn sowie den Prignitz-Express (PEX) können nach erfolgten Systementscheid abgestimmt werden. Geplant ist eine Finalisierung bis zum Ende des Jahres.

Für den Korridor Potsdamer Stammbahn haben regelmäßige Gespräche zwischen den Ländern und der Deutschen Bahn zum Systementscheid (Regionalverkehr oder S-Bahn) und zu den weiteren Planungsschritten stattgefunden. Die Abstimmungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB haben eine Entscheidung zu der Regionalverkehrslösung mit Einbindung in den Nord-Süd-Tunnel sowie - aufgrund der nicht ausreichenden Kapazität im Nord-Süd-Tunnel - eine Anbindung in den Südring bis Ostkreuz ergeben, welche nun weiterverfolgt wird. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung dieser Strecke für den Bahnknoten Berlin wird eine Finanzierung durch den Bund angestrebt.

Für den Korridor Prignitz-Express konnte ebenfalls eine Infrastrukturlösung abgestimmt werden. Die bisherigen Planungen, die von einer Anbindung des PEX über Tegel ausgingen, werden aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiterverfolgt. Dafür wurde ein neues Ausbaukonzept 2022 entwickelt, welches vorsieht, dass eine Taktverdichtung der S25 zwischen Berlin-Schönholz und Hennigsdorf auf einen 10-Minuten-Takt sowie eine S-Bahnverlängerung von Hennigsdorf nach Velten im 20-Minuten-Takt geschaffen wird. Das Angebot des Regionalverkehrs wird zwischen der Prignitz und Berlin durch Taktverdichtung zwischen Neuruppin und Berlin (2 Züge pro Stunde) sowie Direkteinbindung ins Berliner Zentrum über den Berliner Eisenbahn-Außenring gestärkt. Dadurch wird auch die Möglichkeit

für einen elektrischen Betrieb im Regionalverkehr durch Teil- oder Komplettelektrifizierung der Strecke geschaffen.

Die konkreten Sachstände in den einzelnen Korridoren sind Anlage 1 zu entnehmen

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz



**Mehr Schiene für  
Berlin und Brandenburg**



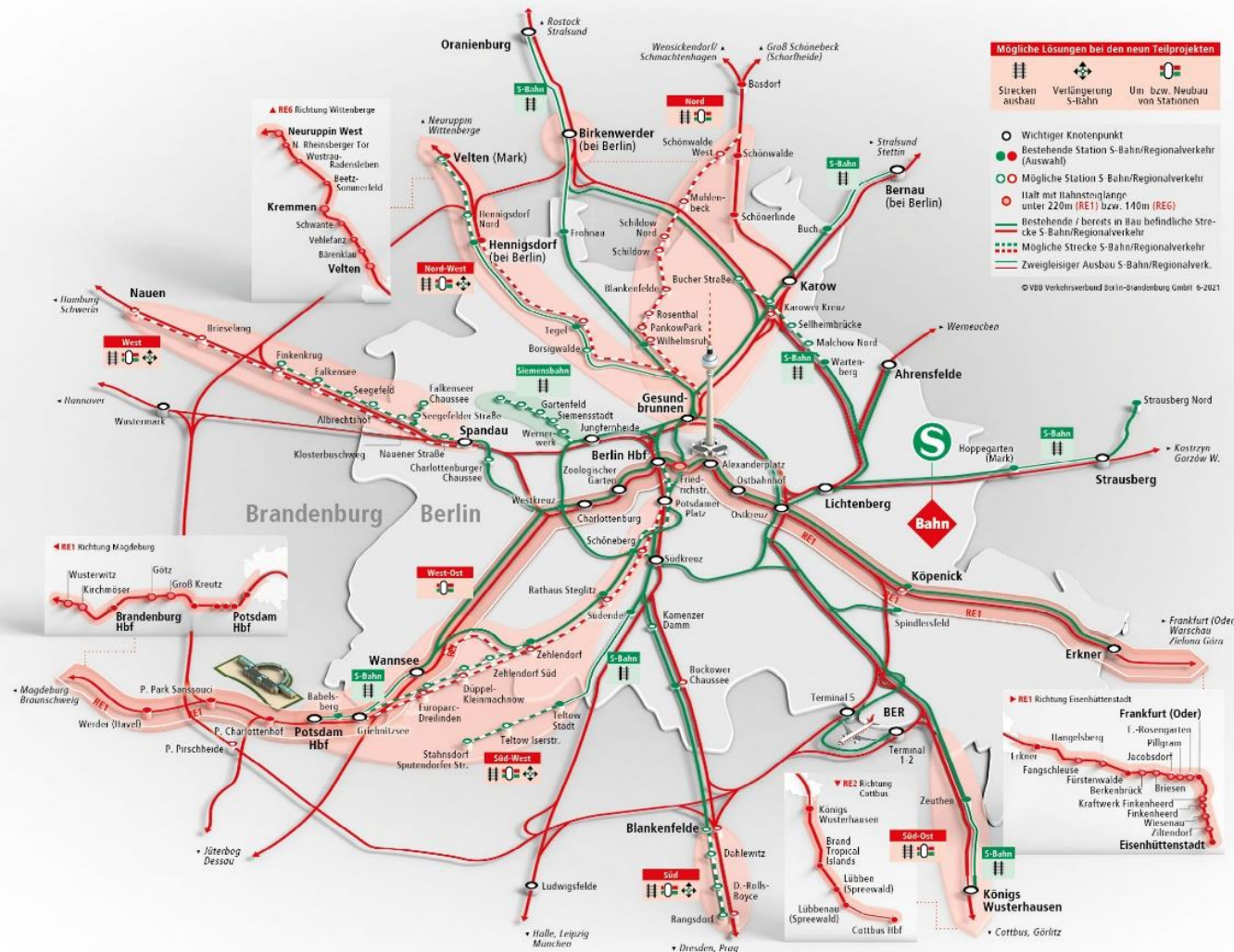
# i2030-Steckbriefe und Projekthintergrund

Stand Mai 2022

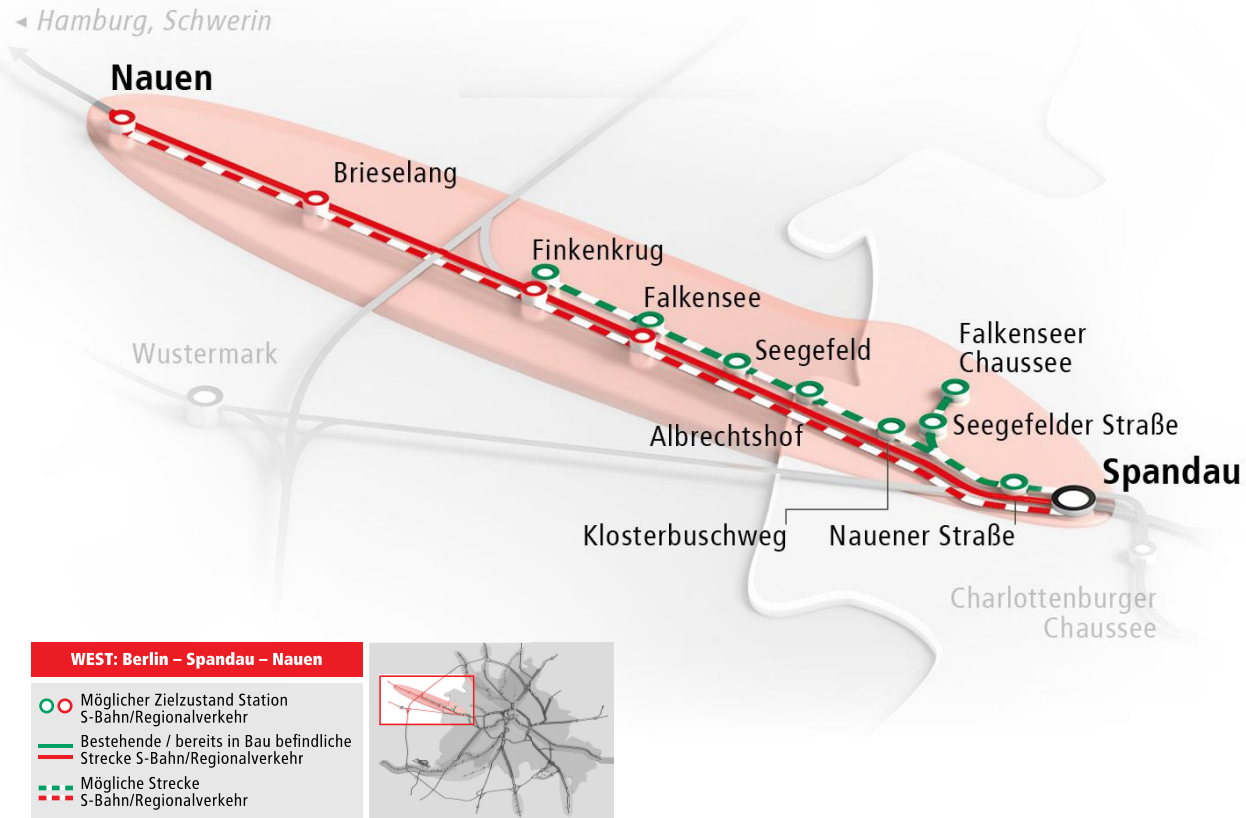


Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

# 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)



## Zielsetzung

- Stärkung Regionalverkehr und S-Bahnverlängerung bis Falkensee bzw. Finkenkrug zur weiteren Feinerschließung des eng besiedelten Gebiets
- 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

## Teilabschnitt S-Bahn zur Falkenseer Chaussee

### Untersuchungsvarianten

- S-Bahn-Verlängerung von Berlin-Spandau ins Falkenhagener Feld (Anbindung Falkenseer Chaussee)

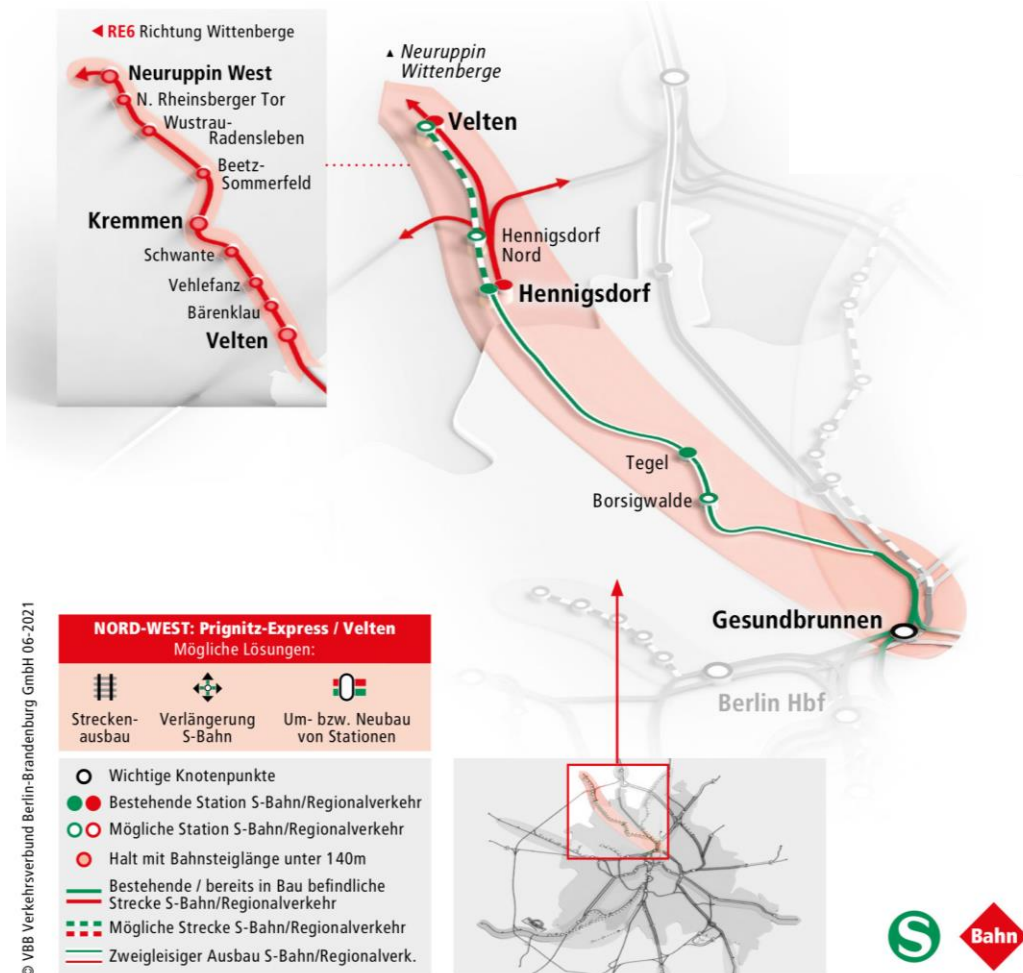
### Ergebnisstand

- Grundlagenermittlung abgeschlossen
- Finanzierungsvertrag für die Vorplanung gezeichnet

### Nächste Schritte

- Bindung Ingenieurbüro für die Vorplanung





## Zielsetzung

- Taktverdichtung zwischen Kremmen und Neuruppin
  - 2. Zug je Stunde im Regionalverkehr Hennigsdorf – Neuruppin (Verlängerung der RB55)
- Einbindung des 2. Regionalzuges über Berliner Außenring nach Berlin
- Taktverdichtung zwischen Berlin-Schönholz – Hennigsdorf
  - 10-Minuten-Takt der S25 Nord bis Hennigsdorf mit neuer Verkehrsstation Berlin-Borsigwalde
- Angebotsstärkung zwischen Hennigsdorf – Velten
  - S-Bahnverlängerung von Hennigsdorf nach Velten
- Dekarbonisierung des Regionalverkehrs

## 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

**Projektstatus:** Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

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

## Ergebnisstand

- Kostenschätzung für durchgehende Zweigleisigkeit erarbeitet
- EWBU 10-Minuten-Takt S-Bahn für durchgehende Zweigleisigkeit durchgeführt

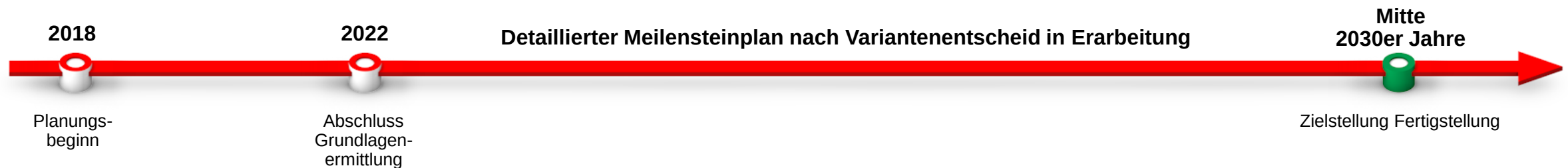
## Teilabschnitt Schönholz – Hennigsdorf

### Untersuchungsvarianten

- Ausbauvarianten für 10-Minuten-Takt der S-Bahn
- Prüfung eines zusätzlichen Halts in Borsigwalde und Beibehaltung des BÜ Gorkistraße

## Nächste Schritte

- Festlegung auf neue Zielvarianten im i2030-Lenkungskreis
- Ersteinschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung und Abschluss der Grundlagenermittlung
- Finanzierungsvereinbarung für nächste Planungsschritte abschließen



**Projektstatus:** Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

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

## Ergebnisstand

- Machbarkeitsstudie zur Entflechtung für Nordbereich des Bahnhofs Hennigsdorf erstellt

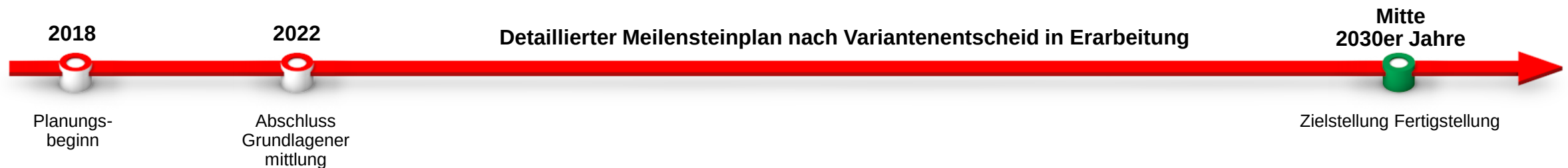
## Teilabschnitt Hennigsdorf – Velten

### Untersuchungsvarianten

- Ausbauvarianten für 20-Minuten-Takt S-Bahn nach Velten mit einem zusätzlichen Halt in Hennigsdorf Nord
- Untersuchungen zur Regionalverkehrseinbindung über Spandau und Karower Kreuz in die Berliner Innenstadt

### Nächste Schritte

- Ausarbeitung von Umbauvarianten für den Bahnhof Hennigsdorf
- Ersteinschätzung der Nutzen-Kosten-Untersuchung und Abschluss der Grundlagenermittlung
- Finanzierungsvereinbarung für nächste Planungsschritte abschließen



**Projektstatus:** Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)

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

## Ergebnisstand

- Finanzierungsvereinbarung für Entwurfs- und Genehmigungsplanung abgeschlossen
- Entwurfsplanung in Erstellung
- Einleitung Planrechtsverfahren in Vorbereitung

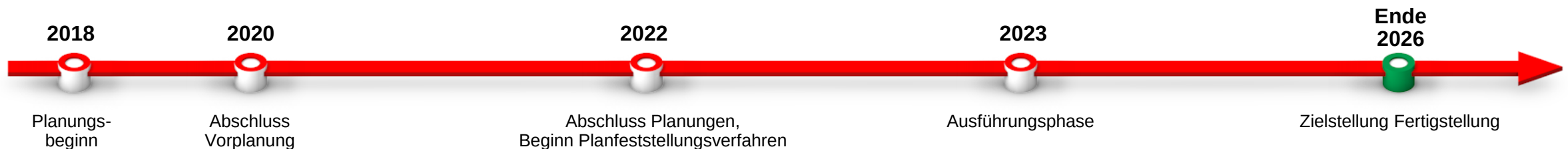
## Teilabschnitt Velten – Neuruppin

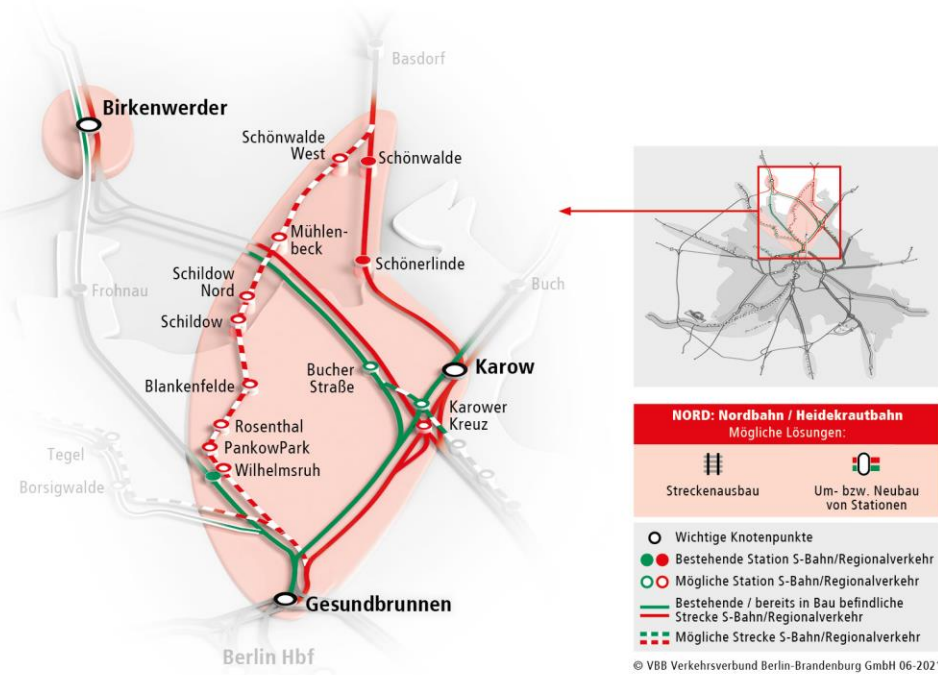
### Planungsumfang

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

### Nächste Schritte

- Nutzen-Kosten-Untersuchung zur volkswirtschaftlichen 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)

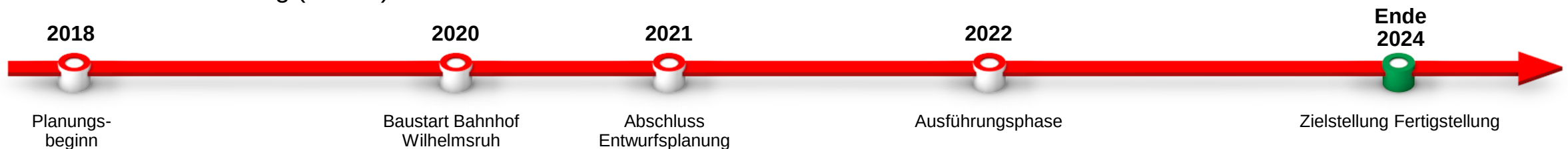
## Teilabschnitt Stammstrecke Heidekrautbahn

### 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
- Durchführung Planfeststellungsverfahren
- 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
- Finanzierungsvertrag für die Vorplanung gezeichnet

## 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
- Bindung Ingenieurbüro für die Vorplanung





**Projektstatus:** Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

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

## Bahnhof Birkenwerder

### Untersuchungsvariante

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

### Ergebnisstand

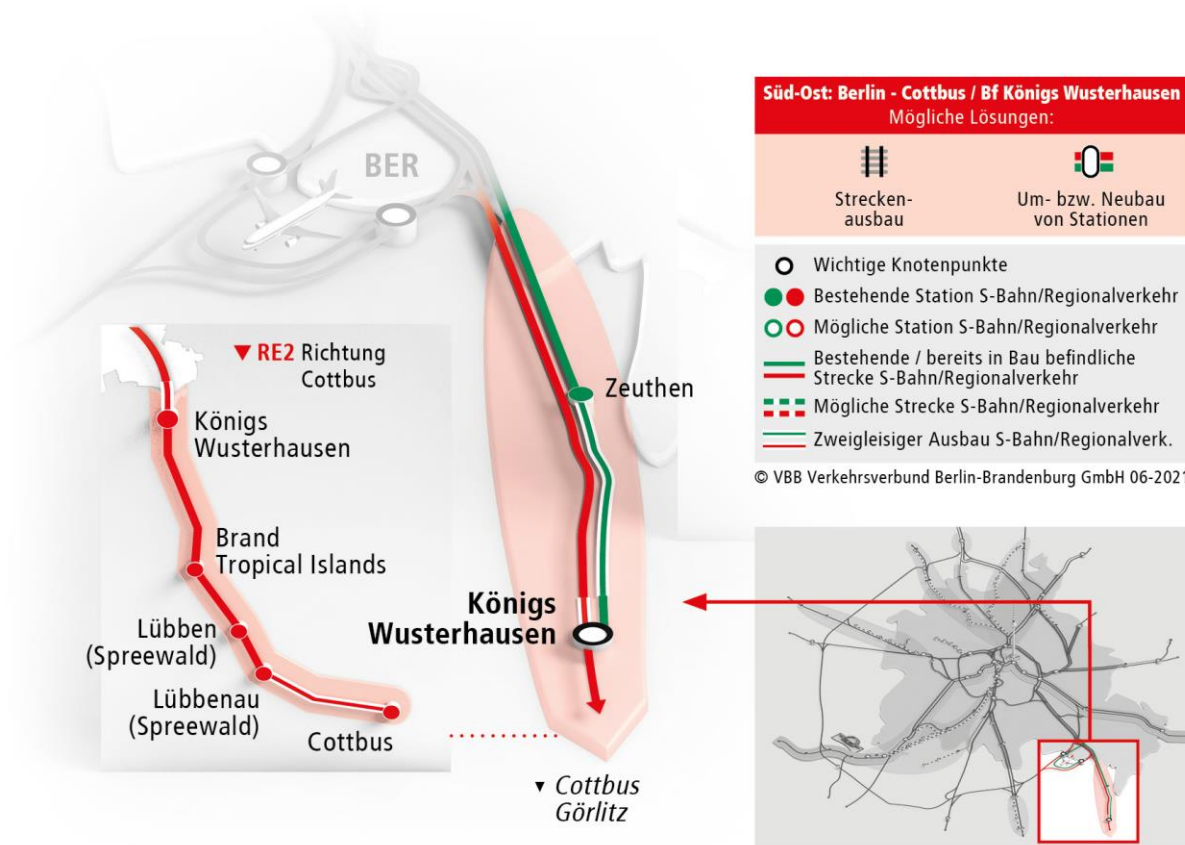
- Spurplanlösungen erstellt
- Fahrplankonstruktion durchgeführt
- Vor-Ort-Begehung um die Bahnsteiganbindung mit der Verwaltung abzustimmen

### 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

## Teilabschnitt Lübbenau – Cottbus

### Planungsumfang

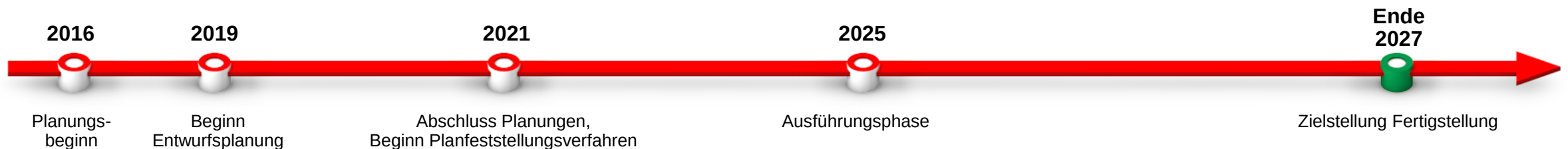
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Lübbenau und Cottbus

### Ergebnisstand

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

### 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 (740 m Gleis) aus dem Investitionsgesetz Kohleregion ab Leistungsphase 5

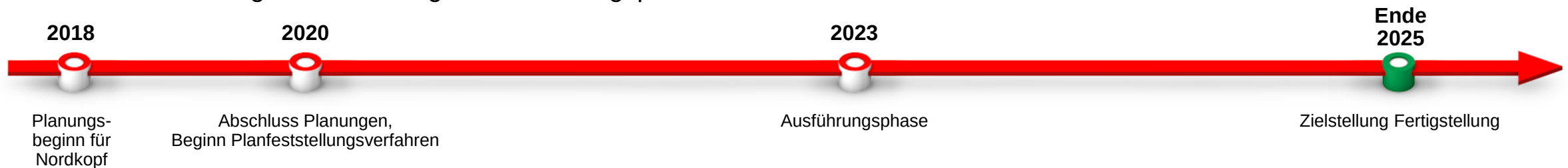
## Teilabschnitt Bahnhof Königs Wusterhausen

### Untersuchungsvariante/ Planungsumfang

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

## Nächste Schritte

- Nutzung des Kehrgleises im Linienbetrieb ab Start des Netzes Elbe-Spree im Dezember 2022
- Nordkopf: Planrecht abschließen, Finanzierungsvereinbarung für Bau abschließen
- Umsetzung „Entflechtung von S- und Fernbahn“ inkl. der zweigleisigen Durchbindung der Fernbahn ist im Rahmen des Investitionsgesetz Kohleregionen vorgesehen (Aufnahme in APV 2022)



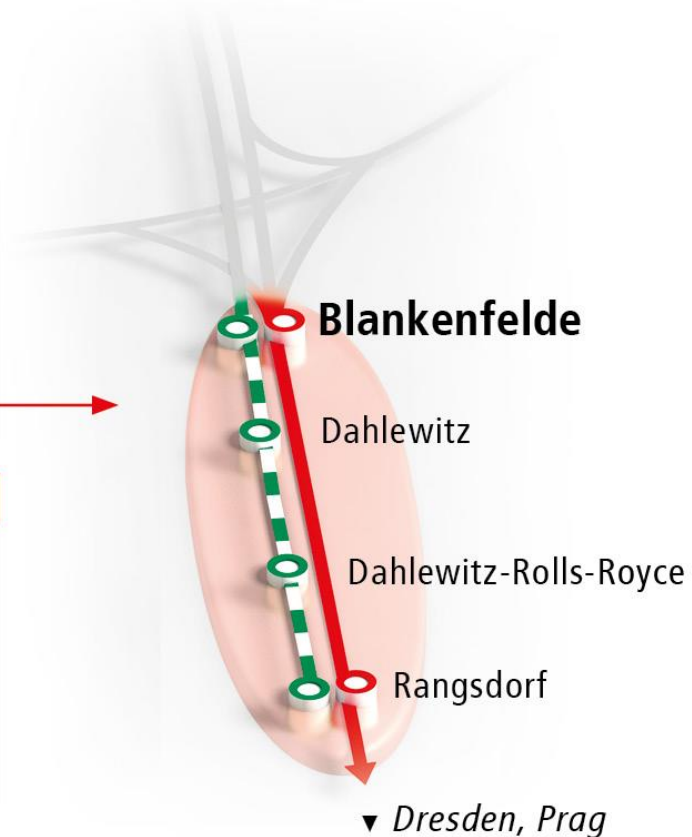
# i2030-Korridor SÜD: Berlin – Dresden / S-Bahnverlängerung Blankenfelde – Rangsdorf



## 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

## S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf

### Untersuchungsvariante

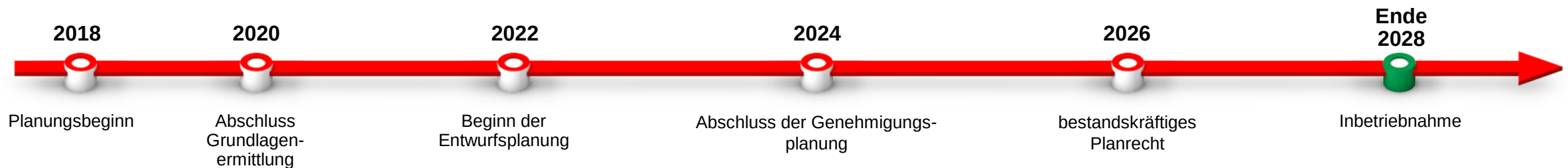
- Drei Untervarianten zur Trassierung der S-Bahn zwischen Blankenfelde und Rangsdorf

### 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

### Nächste Schritte

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



**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

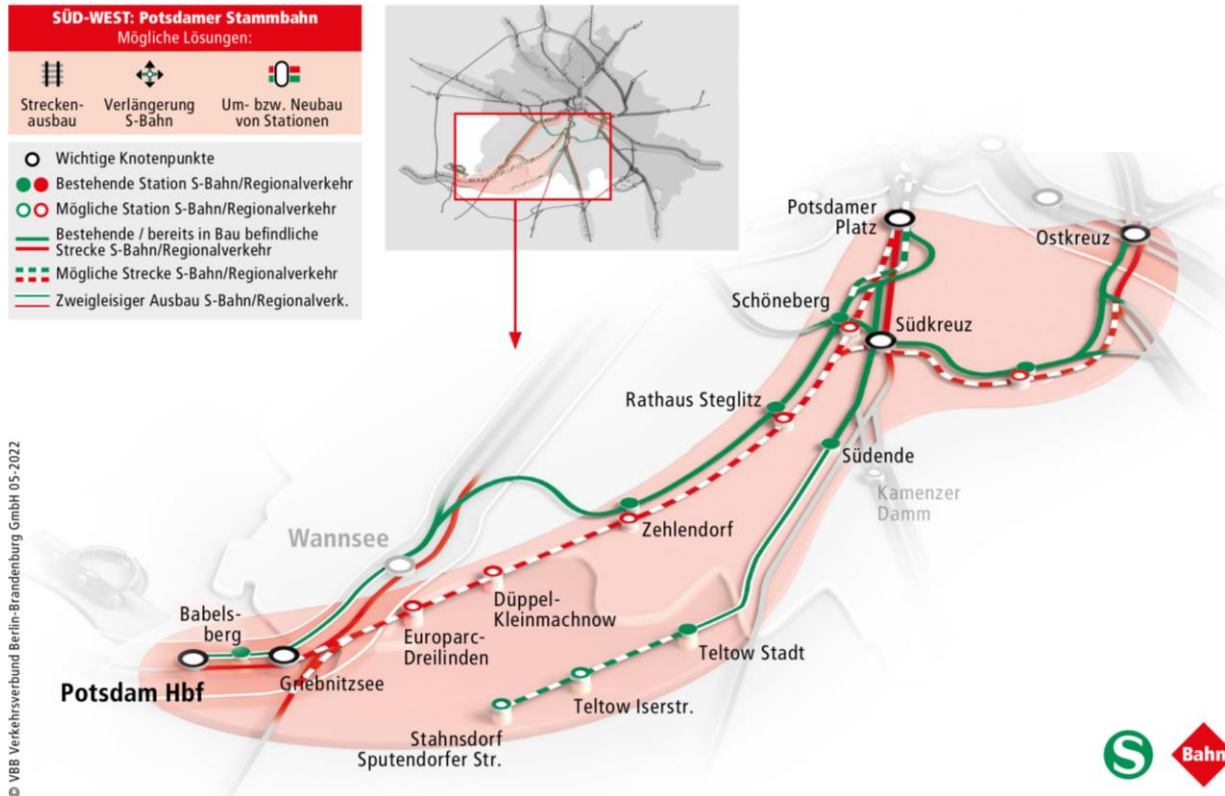
- Untersuchung zum Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee

## Nächste Schritte

- Betrachtungen fortsetzen und Grundsatzentscheidung festlegen







## Zielsetzung

- Schaffung einer Alternativstrecke zwischen Potsdam und Berlin
- Anbindung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf (TKS) an den SPNV
- Ausbau der S-Bahnhöfe Zehlendorf, Rathaus Steglitz und Schöneberg als Regionalverkehrshalte
- Weiterführung der Züge in den Nord-Süd-Tunnel bzw. über den Berliner Innenring mit Halten in Südkreuz sowie gegebenenfalls Neukölln oder Hermannstraße und damit weitere Leistungssteigerung des Bahnknotens Berlin

## Projektumfang

- Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn als elektrifizierte, zweigleisige Strecke zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz, ca. 21 km
- Wiederaufbau des Berliner Innenrings als elektrifizierte, zweigleisige Strecke zwischen Schöneberg und Treptow, ca. 10 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

- Einigung auf Systementscheid zugunsten der Regionalverkehrslösung

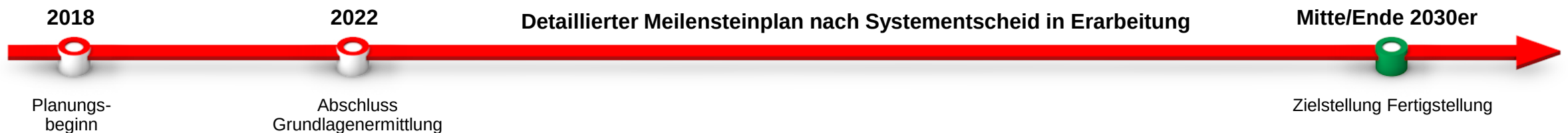
## Teilprojekt Potsdamer Stammbahn

### Untersuchungsvariante

- Reaktivierung der Stammbahn Griebnitzsee – Potsdamer Platz für den Regionalverkehr
- Prüfung des Wiederaufbaus der „Kurve Schöneberg“ und des Berliner Innenrings zwischen Schöneberg und Treptow mit Halten u. a. in Südkreuz

### Nächste Schritte

- Bestätigung der Zielvariante mit Systementscheid für Regionalverkehr im i2030-Lenkungskreis
- Nutzen-Kosten-Untersuchung durchführen
- Finanzierungsvereinbarung für nächste Planungsschritte abschließen



**Projektstatus :** Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

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

## 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)

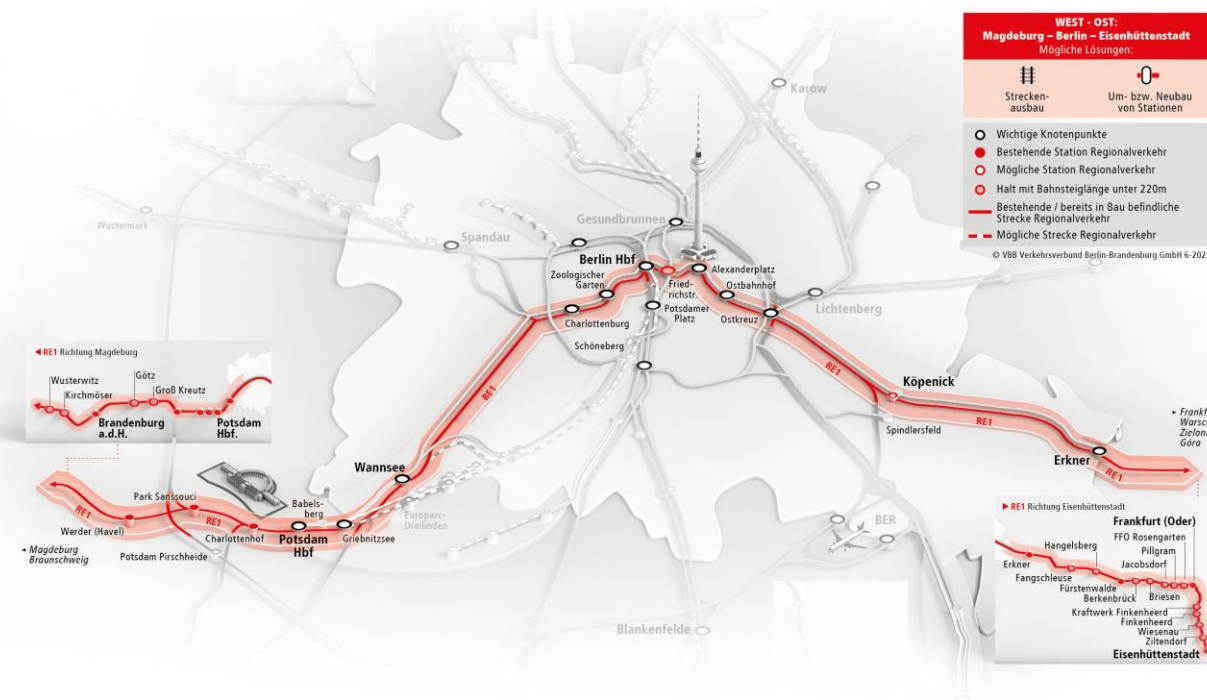
### Ergebnisstand

- Grundlagenermittlung abgeschlossen
- Mit Kommunen Detailklärungen bezüglich der Verkehrsstationen durchgeführt
- Finanzierungsvertrag zur Erstellung der Vorplanung für den Teilabschnitt Teltow Stadt – Stahnsdorf sowie Südende – Lichterfelde Ost abgeschlossen

### Nächste Schritte

- Planungsleistungen ausschreiben und vergeben
- Nutzen-Kosten-Untersuchung durchführen





## 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

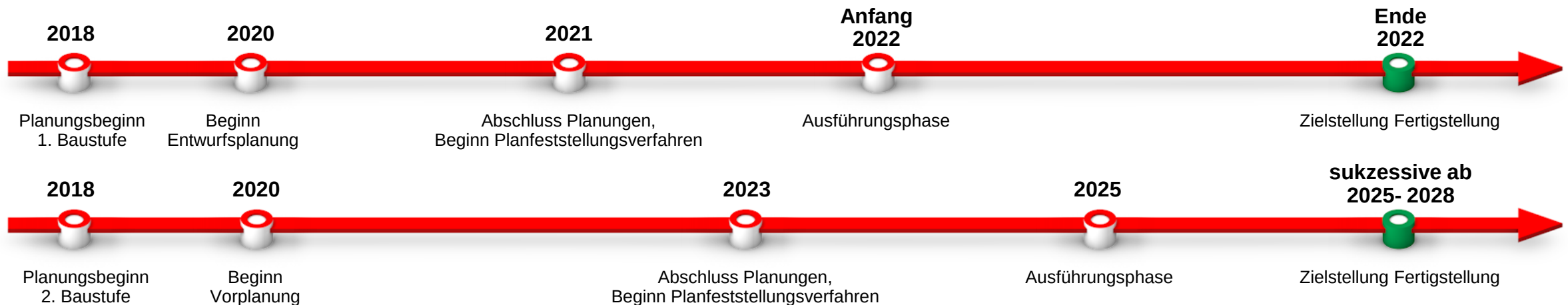
- Ziellösung und Aufgabenstellung je Station erarbeitet
- Finanzierung für die Planung gesichert und Planungsleistungen für 1. und 2. Baustufe vergeben

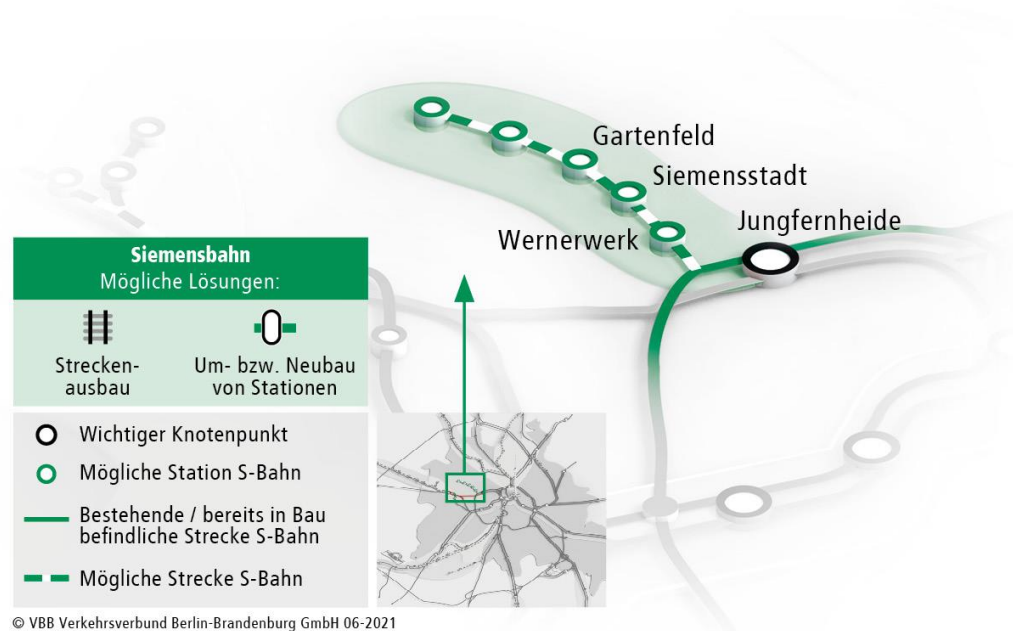
## Planungsumfang

- 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





**Projektstatus: Leistungsphase 2 (Vorplanung)**

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

## Zielsetzung

- Reaktivierung der „Siemensbahn“ zur Anbindung des Innovationsstandorts Siemensstadt<sup>2</sup> 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

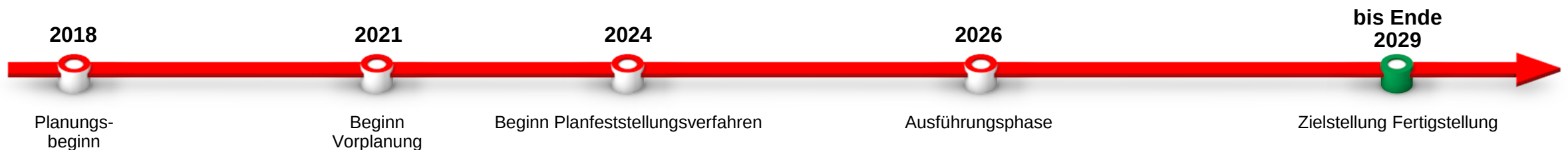


## Ergebnisstand

- Beauftragungen aller wesentlichen vorgezogenen Teilleistungen erfolgt (Leistungen sind bereits abgeschlossen oder befinden sich in der Durchführung)
- Musterflächen Korrosionsschutz am Viadukt sind angelegt
- Planungsleistungen der Vorplanung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie der Ausführungsplanung (optional) wurden vergeben
- Erstellung Streckengutachten Baugrund abgeschlossen

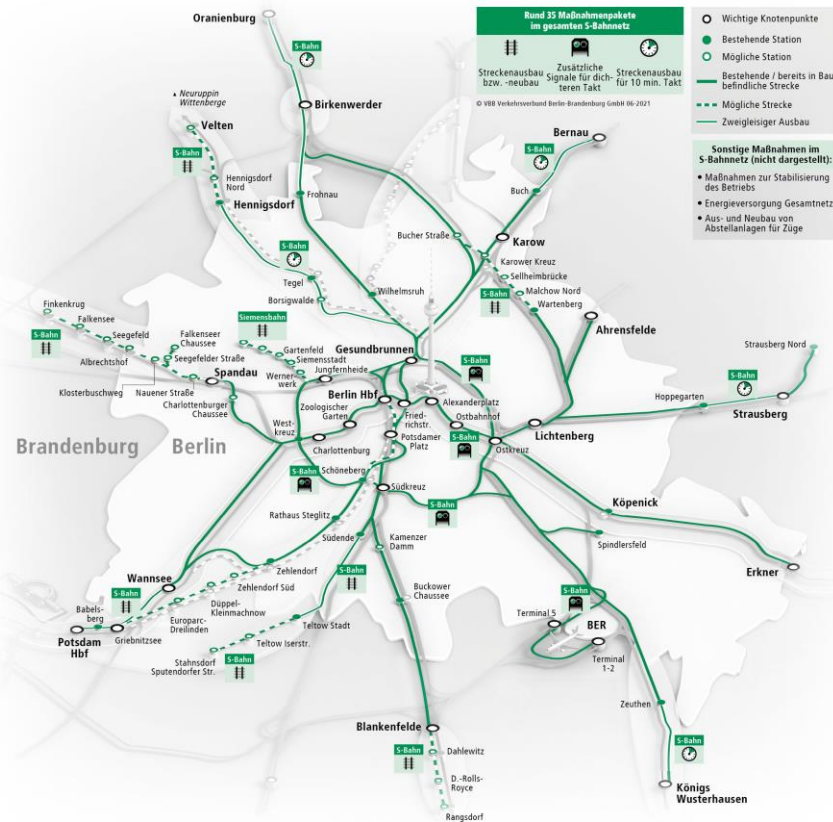
## Nächste Schritte

- Nachrechnung aller Viaduktbauwerke sowie weiterer Bestandsbauwerke abschließen
- Erstellung Bauwerksgutachten Baugrund
- Gesamte Vorplanung, Entwurfs- & Genehmigungsplanung für die Maßnahmen im Bereich Westhafen inkl. Abstellanlage Beusselstraße/Westhafen vergeben
- Durchführung der Nutzen-Kosten-Untersuchung





# 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 CO<sub>2</sub>-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 Nordsüd
- 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

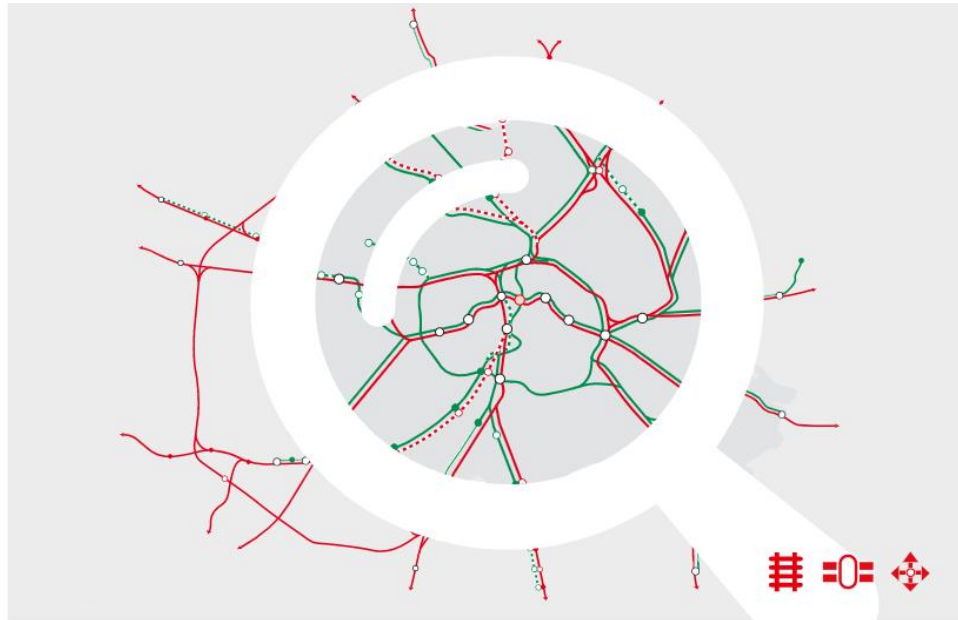
- 22. Infrastruktur Havariekonzept
- 23. Innenstadt/Kernnetz: 10-min-Takt eingleisig ermöglichen
- 24. Bahnsteigdurchfahrten
- 25. Weichenverbindung Berliner Hauptbahnhof
- 26. Weichenverbindung Friedrichstraße (unten)
- 27. Weichentrapez Humboldthain
- 28. Weichenverbindung Brandenburger Tor
- 29. Weichentrapez 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 in zwei Tranchen mit insgesamt 23 dotierten Maßnahmen erfolgt
- 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

- 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
- S-Bahn-Abstellanlagen: Konsens zum Maßnahmenumfang und Finanzierungsmöglichkeiten mit Finanzierungsgebern herstellen



## 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 Schieneninfrastruktur 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:

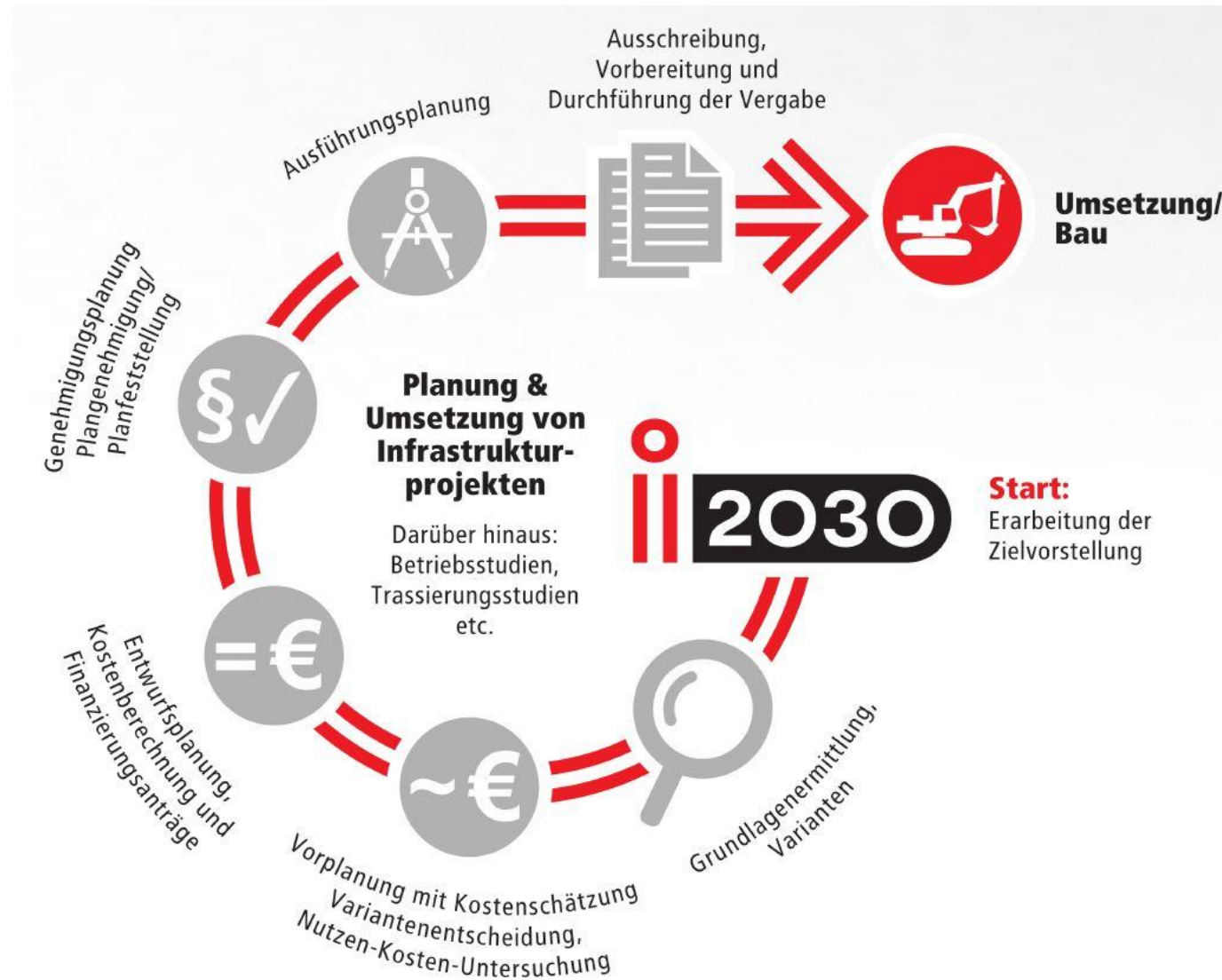
- Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel seitens der Länder, des Bundes und weiterer Mittelgeber für die einzelnen Planungsschritte im erforderlichen Umfang und in entsprechenden Zeiträumen.
- Erteilung notwendiger planrechtlicher Genehmigungen und Wirtschaftlichkeitsnachweise für die 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*.

**VAst: 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>