



**Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg**



Sachstand

i2030-Korridor WEST: Berlin-Spandau – Nauen

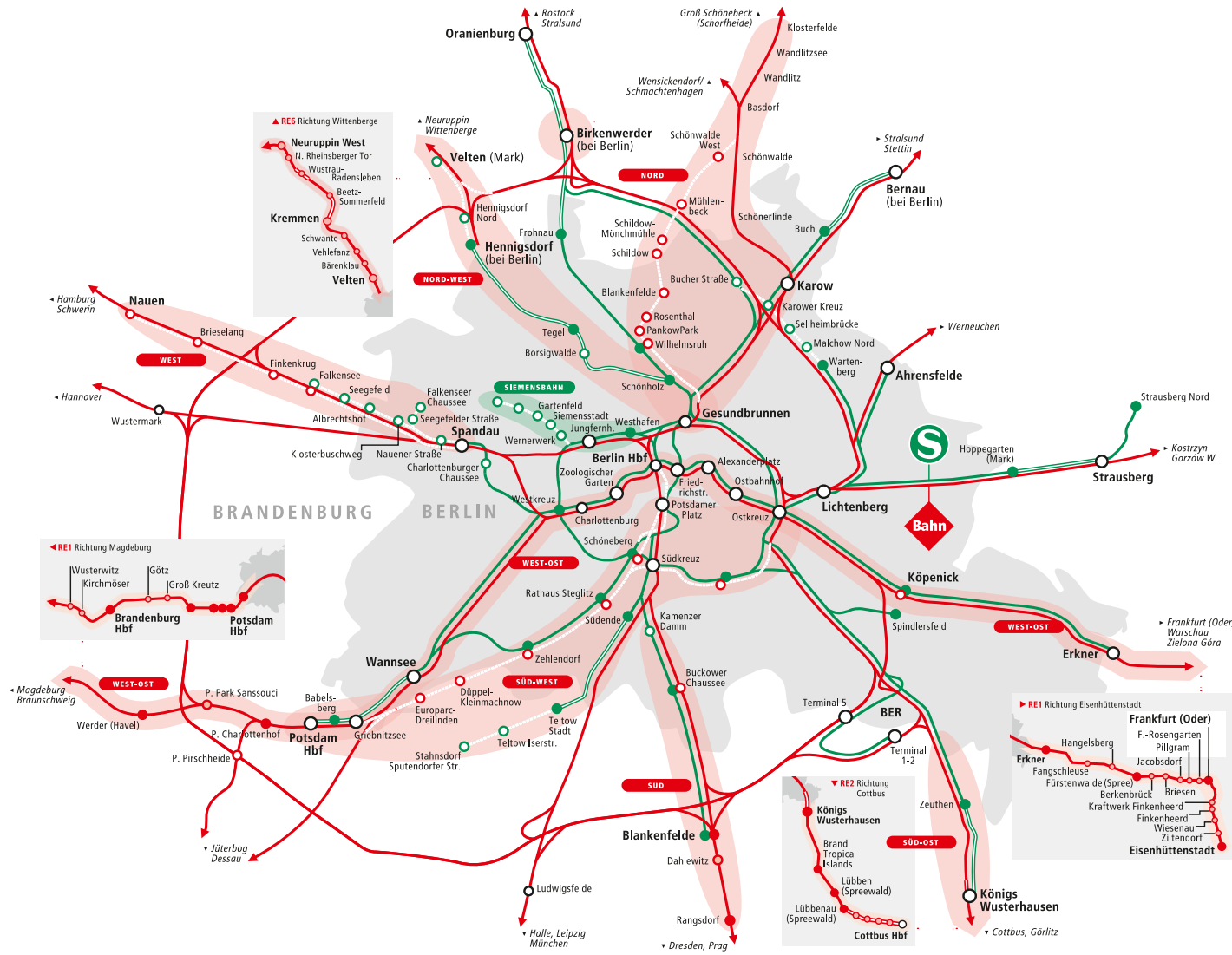
Stadtverordnetenversammlung Falkensee, 24.04.2024



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**

Projektüberblick

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)

- **i2030** hilft, Klimaneutralität in Berlin und Brandenburg in kommenden Jahren zu erreichen
- **i2030** schafft Voraussetzungen für neue Mobilitätsketten
- **i2030** erleichtert Pendler*innen den Wechsel zur umweltfreundlichen Schiene
- **i2030** bindet neue und wachsende Wohn- und Gewerbegebiete an den ÖPNV an



Bis zu

200

km Strecke reaktiviert, neu- oder ausgebaut



Bis zu

100

Stationen um-, neu-, oder ausgebaut



Mehr

10

Minuten-Takte bei der S-Bahn



Mehr

20|30

Minuten-Takte im Regionalverkehr



Rund

10,6

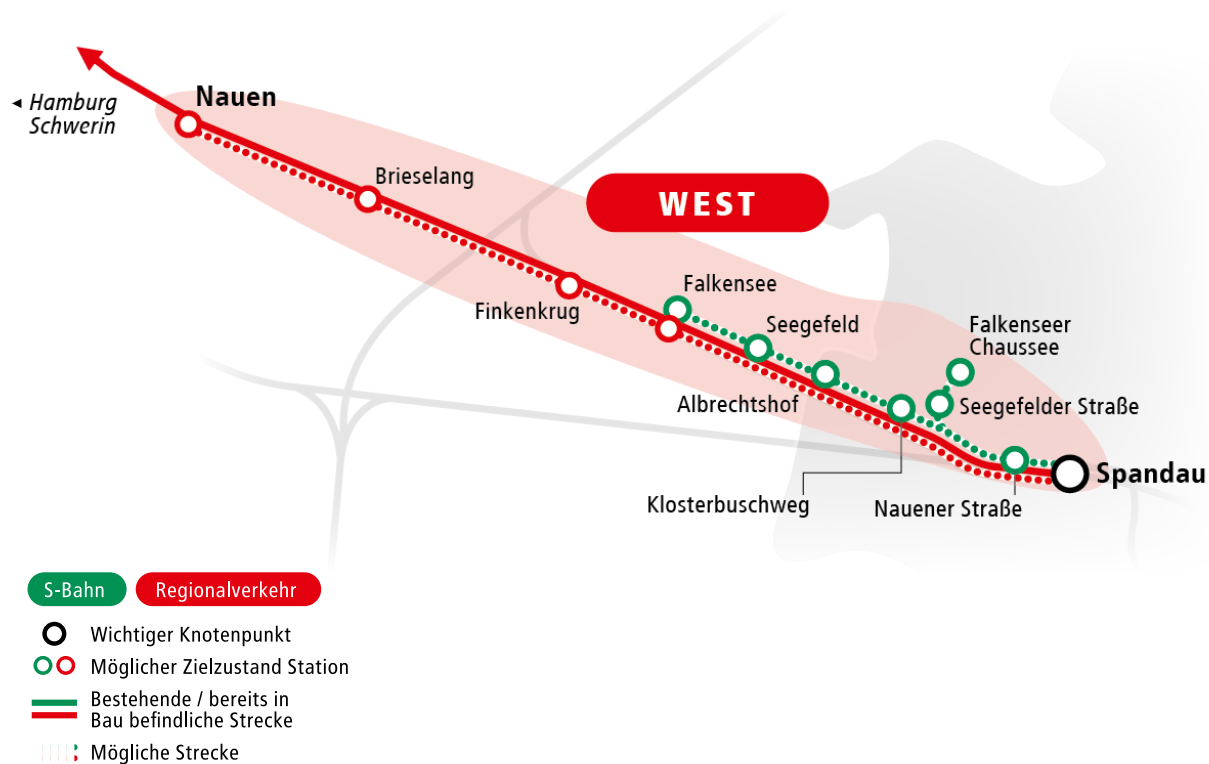
Mrd. Euro Planungs- und Baukosten



Etwa

380

Tausend Pendler*innen (Prognose 2030)



Verkehrliche Ziele

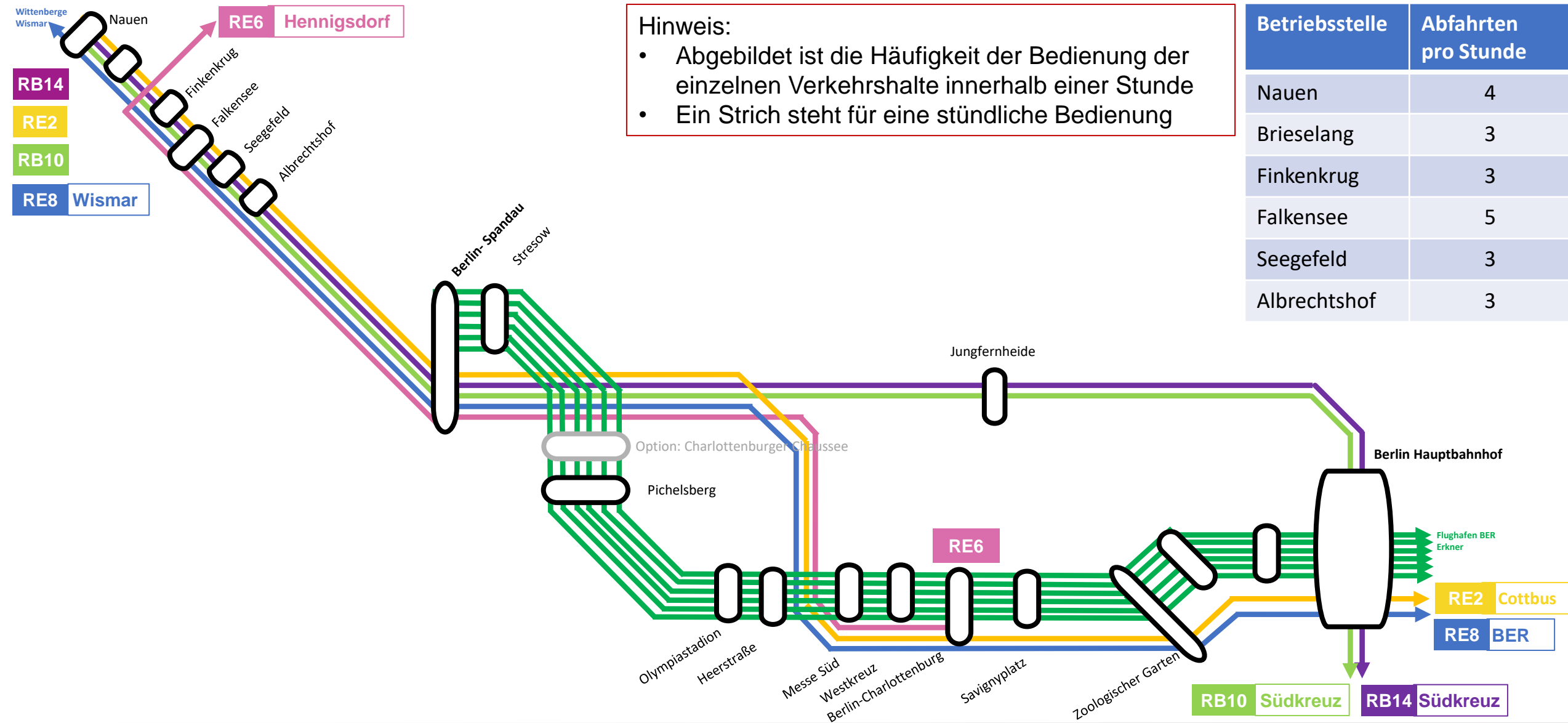
Regionalverkehr:

- Schaffung ausreichender Kapazitäten
- gleichmäßige Taktverkehre sowie
- Entmischung schneller und langsamer Verkehre

S-Bahn:

- Verlängerung zur Falkenseer Chaussee zur Feinerschließung des eng besiedelten Gebiets und
- Verlängerung nach Falkensee zur Kapazitäts- und Angebotssteigerung

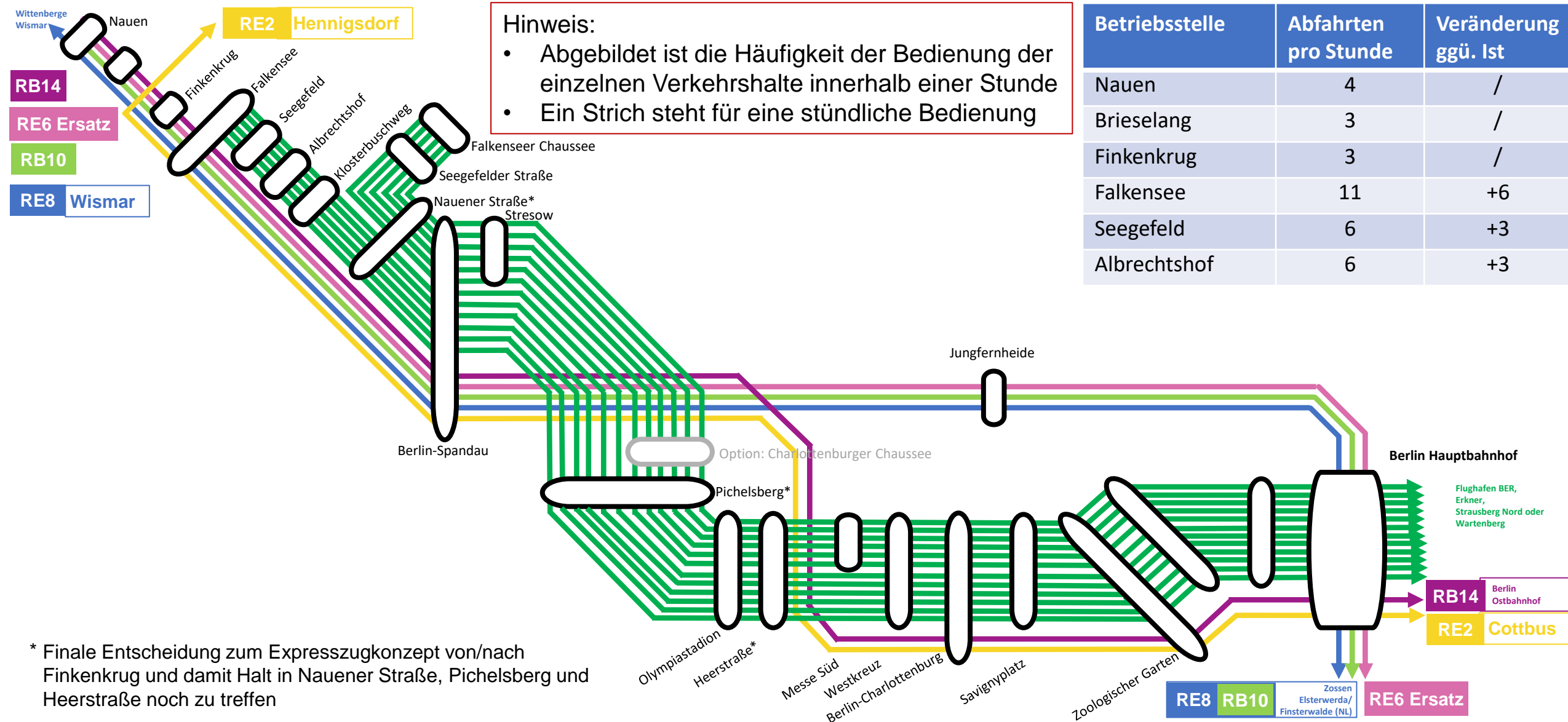
Heutiges Angebot



- Das Havelland ist eine sehr dynamische und stark wachsende Region
- Regionalzüge im Korridor sind bereits heute stark nachgefragt
- Die wachsende Fahrgastnachfrage kann vom Regionalverkehr im heutigen Umfang alleine nicht abgedeckt werden
- Die Kapazitäten im Schienennetz sind begrenzt, die Strecke ist durch Personenverkehr bereits stark ausgelastet

- Der Regionalverkehr wird auf einen genauen 20-Minuten-Takt aufgewertet; zzgl. je einer überregionalen Leistung nach Wismar (RE8) und Hennigsdorf (neu RE2)
- Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m für längere Züge mit mehr Sitzplätzen
- Steigerung der Abfahrten pro Stunde für Falkensee, Seegefeld und Albrechtshof
- Schaffung von mehr Direktverbindungen zu Stationen in der Berliner Innenstadt
- Reisezeitoptimierung
- Zur Erreichung der verkehrlichen Ziele wird von allen Projektpartnern die Verlängerung der S-Bahn nach Falkensee und ins Falkenhagener Feld angestrebt.
- Für die S-Bahnverkehre von/nach Falkensee wird zwischen Westkreuz und Klosterbuschweg ein Expresszugkonzept (= Auslassen von Halten) zur Anwendung kommen.

Zielkonzept



* Finale Entscheidung zum Expresszugkonzept von/nach Finkenkrug und damit Halt in Nauener Straße, Pichelsberg und Heerstraße noch zu treffen

Zielkonzept - Reisezeitvergleich

Fahrzeiten* in min	i2030	i2030	Ist 2024	Ist 2024	i2030	i2030
	S-Bahn Express gekürzt	S-Bahn Express maximiert	RE2	RB14	RE2	RE6-E
Falkensee	00	00	00	00	00	00
Seegefeld	03	03	03	03		
Albrechtshof	05	05	06	06		
Klosterbuschweg	07	07				
Nauener Str.	10					
Bln Spandau an	11	10	09	09	06	06
Bln Spandau ab	12	10	12	11	08	08
Westkreuz	24	20				
Charlottenburg	27	23	20		15	
Zoologischer Garten	31	27	24		20	
Jungfernheide				17		15
Berlin Hbf.	37	33	28	22	25	20

*Fahrzeiten wurden auf Basis aktueller Stände zur Infrastruktur im Fahrplansystem der DBInfraGO ermittelt.

- Der Abschnitt Bln-Spandau – Falkensee wird durch zusätzliche S-Bahnverkehre gestärkt
- Für die S-Bahnverkehre von/nach Falkensee kommt ein Expresszugkonzept zur Anwendung, das gegenüber der heutigen Reisezeit im Korridor nur einen geringen Fahrzeitunterschied aufweist
- Durch Erschließung neuer Halte und des Umsteigepunktes in Westkreuz kann ein zusätzlicher Nutzen generiert werden
- Durch die Veränderung des Haltekonzeptes (Verlagerung von Halten auf die S-Bahn) ergeben sich Reisezeitverkürzungen im Regionalverkehr
- Im Regionalverkehr wird zwischen Spandau und Nauen ein genauer 20-Min.-Takt umgesetzt.
- Dieser wird ergänzt von einem beschleunigten Regionalverkehr (hier RE2 und RE8)

Planungen i2030-Korridor WEST: Berlin-Spandau – Nauen

Arbeitsstand:

Fahrplanuntersuchungen wurden für mehrere Zielkonzept-Varianten durchgeführt. Die Vorplanung wurde in einer Infrastrukturvariante erstellt:

- Erweiterung des Fernbahnhofs Spandau um zwei zusätzliche Bahnsteigkanten
- S-Bahnverlängerung bis Falkensee mit Abzweig ins Falkenhagener Feld, Viergleisigkeit der Fernbahn gemäß Deutschlandtakt mit schnellen Gleisen außen (4+2 Gleise)

Nächste Schritte

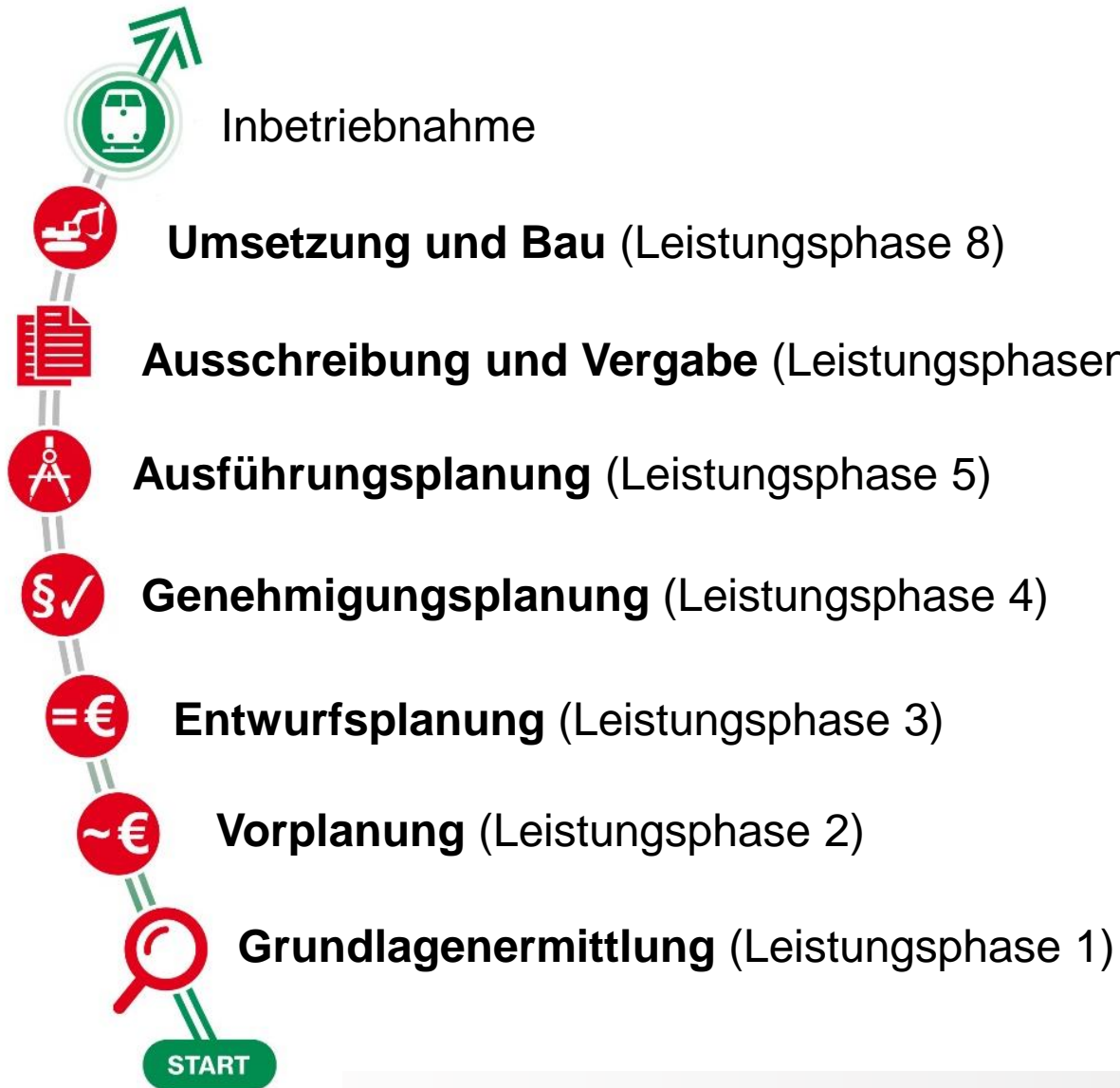
Erarbeitung von ergänzenden Trassierungsstudien bis Mitte 2025:

- Varianten mit 4-gleisiger Fernbahn mit und ohne S-Bahnverlängerung sowie mit 2-gleisiger Bestands-Fernbahn + 2-gleisiger S-Bahnverlängerung zwischen Berlin-Spandau und Falkensee
- Falkensee bis Nauen mit 4-gleisiger Fernbahn
- Verschiedene Anordnung der „schnellen“ und „langsamen“ Fernbahngleise

Durchführung von Abstimmungen mit dem Bund zur Schnittstelle i2030/Deutschlandtakt sowie zur Finanzierungssicherung



Alle Infrastrukturprojekte werden in Leistungsphasen nach HOAI eingeordnet



Die Vorbereitung und Umsetzung neuer Eisenbahninfrastruktur ist ein komplexer Prozess. Dies betrifft technische Planungen, Finanzierung und Kommunikation gleichermaßen.

Der weitere Projektablauf hängt von zahlreichen Rahmenbedingungen ab. Zu den wichtigen Einflussfaktoren gehören:

- Rechtzeitige Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel für die einzelnen Leistungsphasen durch die Länder, den Bund und weitere Finanzierungsgeber.
- Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Erteilung notwendiger planrechtlicher Genehmigungen für die Umsetzung des Vorhabens. Insbesondere für die Baufinanzierung ist das Vorhaben auf eine Förderung durch den Bund angewiesen.
- Einhaltung der in den Zeitketten unterstellten Planungszeiträume – inklusive Anzahl und Umfang notwendiger Überprüfungsschleifen im Planungsprozess.

- Aktuelle Projektinfos sind jederzeit auf der Projektwebsite www.i2030.de einsehbar. Fragen können an i2030@vbb.de gerichtet werden, diese werden in Abstimmung mit allen Projektpartnern beantwortet
- Informationen aus der ersten digitalen Infoveranstaltung vom Juli 2021 sind dort weiterhin abrufbar
- Während der Planungsphase haben themenbezogene fachliche Abstimmungen mit den Gemeinden, Gleisanschließern und Straßenbulasträgern stattgefunden. Diese werden fortgesetzt
- Eine umfassende Information wird erfolgen, sobald Klarheit über die Finanzierungssituation besteht und das grundsätzliche Umsetzungskonzept steht
- Nach derzeitigem Stand gehen wir davon aus, dass über den Planungsstand und das weitere Vorgehen im zweiten Halbjahr 2025 umfassend informiert werden kann

Zeit für Ihre Fragen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg

VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin

i2030@vbb.de

In Kooperation mit den Ländern Berlin und Brandenburg
und Unternehmen der Deutschen Bahn AG

Stand April 2024

Weiterführende Informationen:

Projektwebsite: <https://www.i2030.de>

Projekttagbuch: <https://projekttagbuch.i2030.de>



Fotos: VBB, Sebastian Elm