



**Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg**



Willkommen zur Infoveranstaltung:

i2030-Korridor NORD-WEST: Prignitz – Express / Velten

Infoveranstaltung am 11. Juni 2024 in Velten

1. Begrüßung
2. **Projekt i2030 und Korridor NORD-WEST**
3. Planungen für die Ausbauabschnitte
4. Umsetzungsprozesse
5. Ausbaustufen im Fahrplanangebot
6. Zeit für Ihre Fragen



- **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)

Entwicklung der Region:

Zwei regionale Wachstumskerne

- Fontanestadt Neuruppin hat als Mittelzentrum eine besondere Funktion für die nähere Umgebung (ist ein wichtiger Tourismusstandort und profiliert sich mit den Clustern Kunststoff/Chemie, Gesundheitswirtschaft, Ernährungswirtschaft sowie Metall)
- Ofenstadt Velten und Hennigsdorf bilden gemeinsam mit Oranienburg unter anderem Deutschlands wichtigsten Bahnindustriestandort mit hohen Ein- und Auspendleranteilen in beide Richtungen

Teil des Landesentwicklungsplans

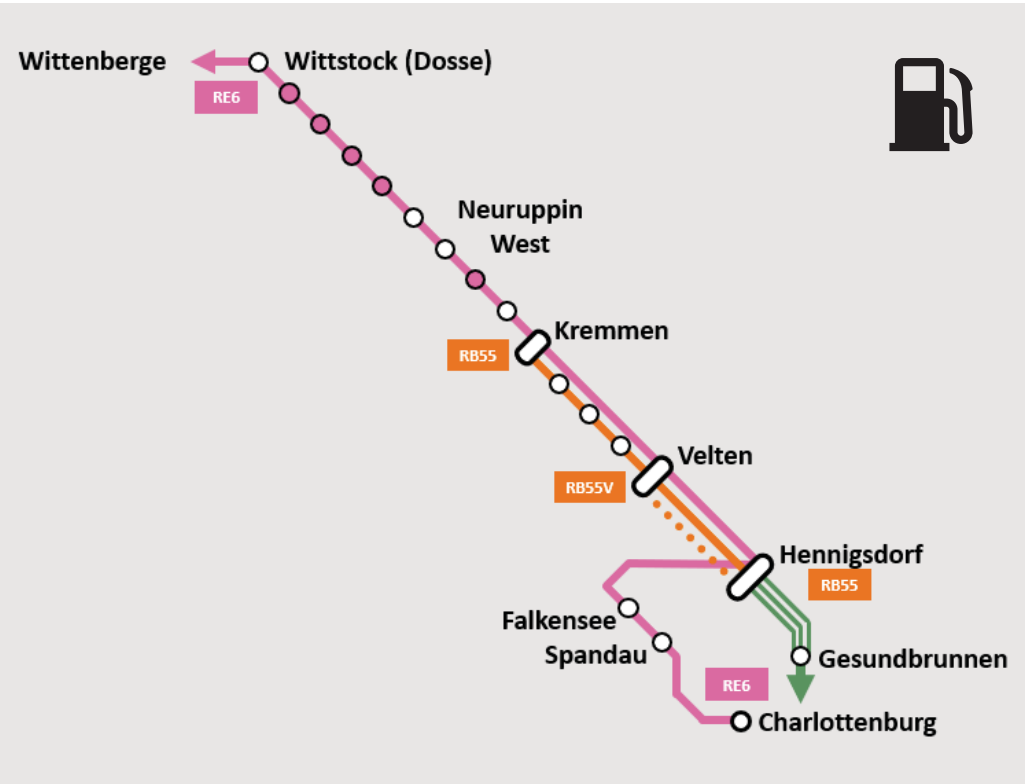
- Entlang der Bahnstrecke Hennigsdorf – Kremmen wird gemäß dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) bis Oberkrämer Siedlungswachstum ermöglicht.

Die Infrastruktur hält keine Kapazitätsreserven bereit. Das alles macht den Ausbau besonders dringlich.

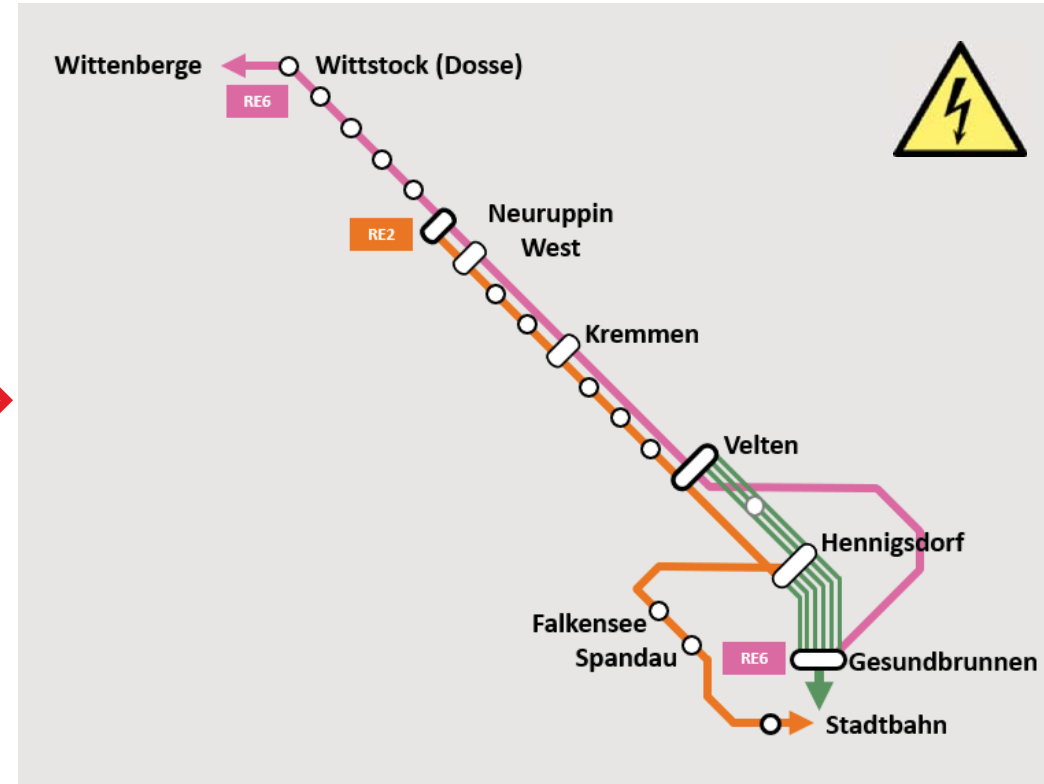
Verkehrliche Ziele

- **Taktverdichtung zwischen Kremmen und Neuruppin:**
2. Zug je Stunde im Regionalverkehr Hennigsdorf – Neuruppin (Verlängerung RB55)
- **Einbindung des 2. Regionalzuges über den Berliner Außenring nach Berlin**
- **Angebotsstärkung Hennigsdorf – Velten:**
S-Bahnverlängerung (Reaktivierung) von Hennigsdorf nach Velten für 20-Minuten-Takt und neue Verkehrsstation Hennigsdorf Nord
- **Dekarbonisierung des Regionalverkehrs:**
Elektrifizierung per Oberleitung zwischen Hennigsdorf und Wittenberge
- **Taktverdichtung zwischen Berlin-Schönholz und Hennigsdorf:**
10-Minuten-Takt der S25 Nord bis Hennigsdorf mit neuer Verkehrsstation Berlin-Borsigwalde

Fahrplanangebot heute



Fahrplanangebot nach Umsetzung i2030



i2030-Korridor NORDWEST: Prignitz-Express / Velten (Zielzustand)

Wittenberge ← Wittstock (Dosse)

RE6

— 1h Takt
○ mind. 1 Halt/ 1h

Bedienkonzept

RE6	60'-Takt Gesundbrunnen – Velten – Wittenberge
RE2	60'-Takt Cottbus – Stadtbahn – Hennigsdorf – Neuruppin
S25	20'-Takt Velten – Hennigsdorf, 10'-Takt weiter Richtung Berlin

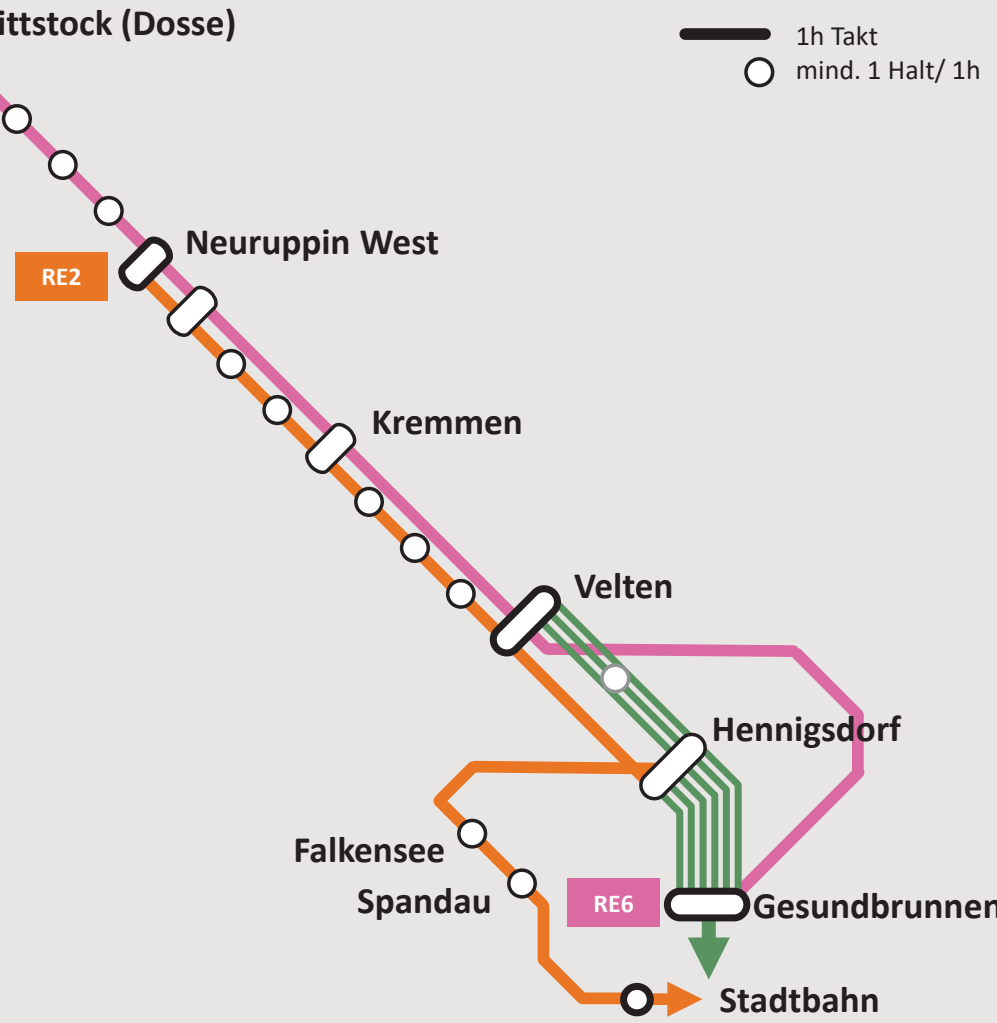


Angebotsverbesserung

- + umsteigefreie Verbindung von Wustrau-R., Beetz-S., Schwante, Vehlefanz und Bärenklau nach Berlin
- + 2x/ Std. umsteigefreie Verbindung Neuruppin – Berlin, 5x/ Std. umsteigefreie Verbindung Velten – Berlin
- + Walsleben, Netzeband, Fretzdorf und Dossow 1x/ Std. angebunden (vorher 1x/ alle 2 Std.)
- + Einsatz Doppelstockzüge mit mehr Sitzplätzen auf dem RE2 durch Elektrifizierung möglich

Angebotsminderung

- temporärer Entfall umsteigefreie Verbindung von Wustrau-R. und Beetz-S. nach Berlin bis zur Fertigstellung des Zielzustands
- umsteigefreie Direktverbindung Wittenberge/Wittstock – Hennigsdorf



1. Begrüßung
2. Projekt i2030 und Korridor NORD-WEST
- 3. Planungen für die Ausbauabschnitte**
4. Umsetzungsprozesse
5. Ausbaustufen im Fahrplanangebot
6. Zeit für Ihre Fragen

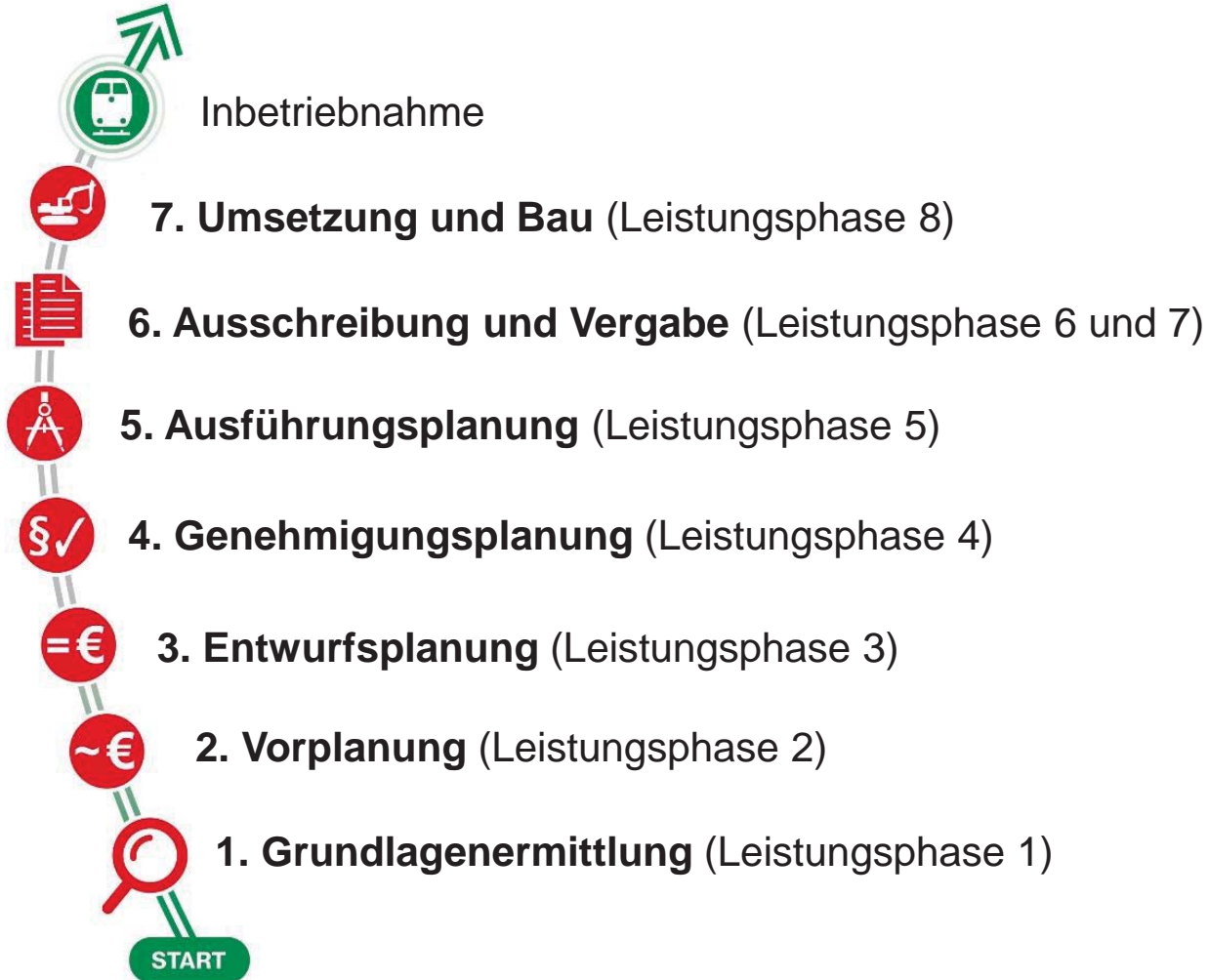


i2030-Korridor NORDWEST: Prignitz-Express / Velten



Der Korridor Prignitz-Express / Velten wird in einem Stufenkonzept ausgebaut:

- **PEX Nord**
Velten – Neuruppin
- **PEX Süd**
Angebotskonzept Berlin-Einbindung Regionalverkehr und S-Bahnverlängerung nach Velten inkl. neuen S-Bahnhalt Hennigsdorf Nord
- **Elektrifizierung PEX**
Hennigsdorf – Wittenberge
- **S25 Nord**
Schönholz – Hennigsdorf



- *Alle Infrastrukturprojekte werden in Leistungsphasen nach HOAI* eingeordnet.*
- *Derzeit muss man bei Großprojekten für den Schienenausbau von rund 15 Jahre Umsetzungsdauer ausgehen.*

* *Honorarordnung für Architekten und Ingenieure*

Im Teilprojekt „Velten – Neuruppin“ wird daran gearbeitet, dass

- Neuruppin eine zweite Regionalverkehrsanbindung pro Stunde erhält und
- die Verbindung nach Berlin verbessert wird.



Angestrebte
Inbetriebnahme

2027



Betroffene
Nahverkehrslinien

RB55
RE6



Projektleitung
DB InfraGO AG

Herr Kai Protzer
(Fahrweg)
Frau Manar Ebrahim
(Personenbahnhöfe)



Leistungsphase
gemäß HOAI

3/4
(Entwurfs- /
Genehmigungsplanung)

Projekinhalt



- Neubau von 8 km zweitem Gleis
- Neubau Kreuzungsbahnhof Wustrau - Radensleben
- Anpassung von fünf Bahnübergängen
- Erweiterung von einer Eisenbahnüberführung und sechs Durchlässen
- Sanierung von zwei Moorstellen
- Verlängerung bzw. Neubau Bahnsteige an 9 Verkehrsstationen
- Neubau bzw. Ersatzneubau von 3 Elektronischen Stellwerken (ESTW)

Bisher erreicht

- Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- Einreichung aller Baugenehmigungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt bzw. den Landkreisen



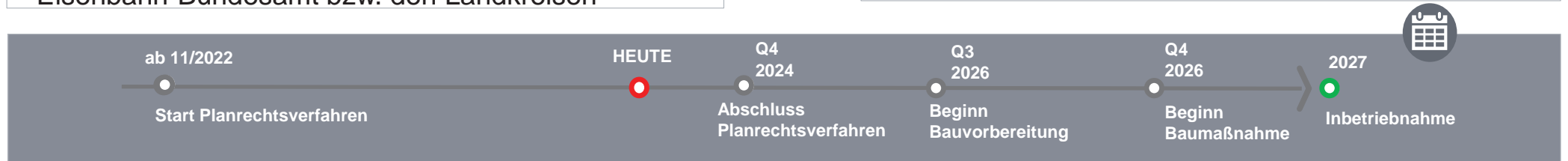
Nächste Schritte



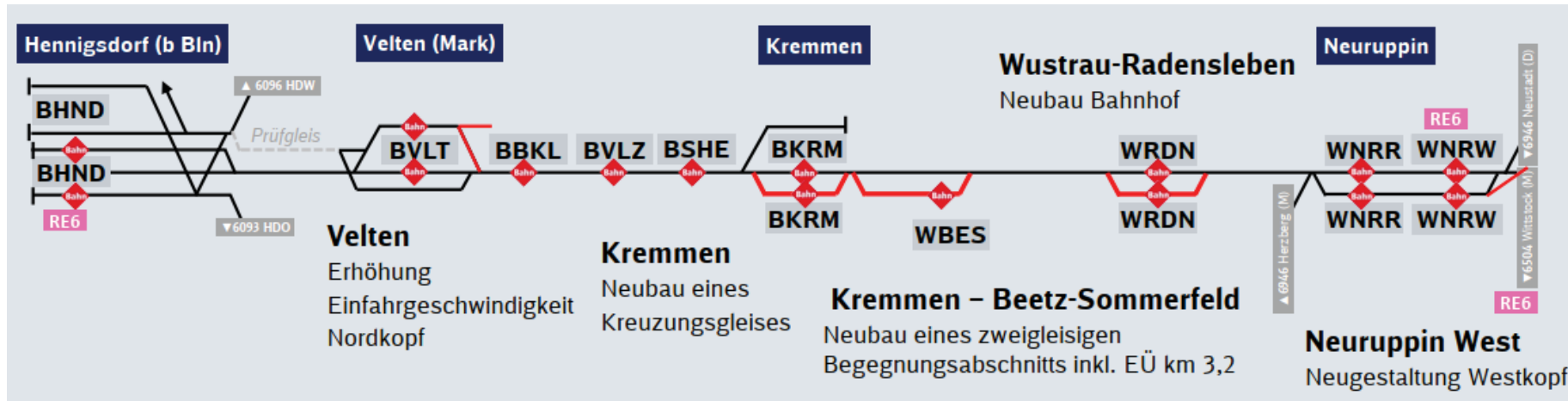
- Erstellung einer Bau-Finanzierungsvereinbarung
- Abschluss Kreuzungsvereinbarungen
- Auslegung der Anhörungsunterlagen
- Beantwortung aller Stellungnahmen, ggf. Lösungsfindung und Entscheidung durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. die Landkreise

Weiterer Zeitplan

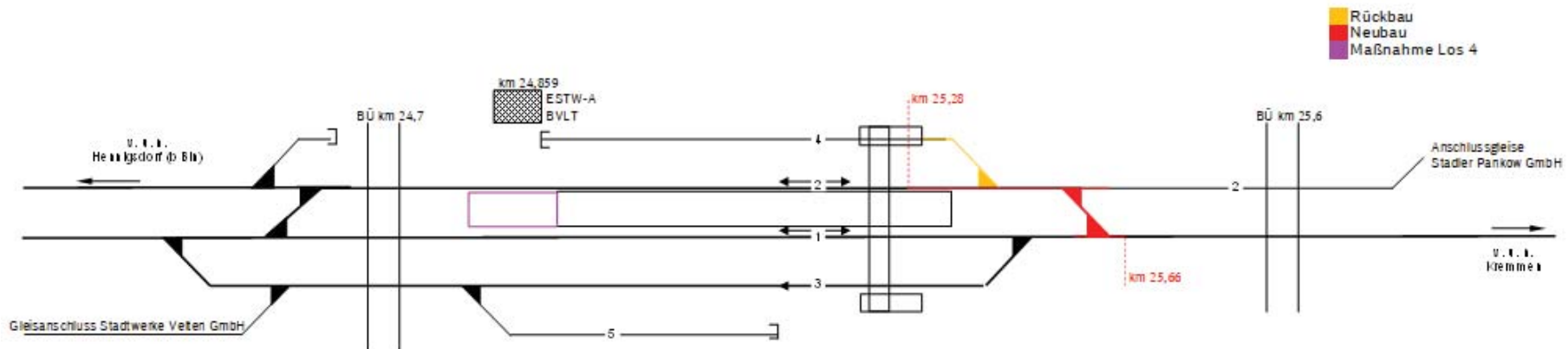
- Arbeiten zwischen Velten und Neuruppin zum Erhalt der Streckenverfügbarkeit **vom 01.08.2025 bis 09.02.2026**. Es finden Oberbauerneuerungen sowie eine Dammsanierung statt.
- Im Zeitraum **von Januar 2027 bis August 2027** findet der eigentliche Ausbau der Strecke statt.



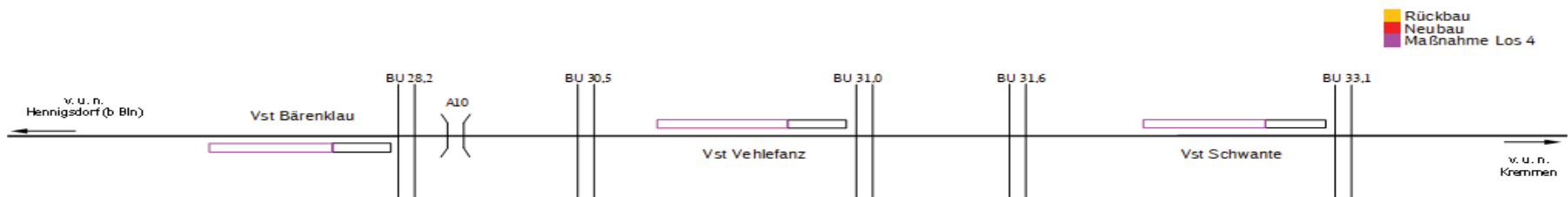
Ausbau PEX Nord: Abschnitt Velten – Neuruppin



- **Taktverdichtung zwischen Kremmen und Neuruppin:** 30-Minutentakt im Regionalverkehr von Berlin und Hennigsdorf nach Neuruppin (West) durch Verlängerung der RB55
- **Mehr Verbindungen und differenziertes Haltekonzept:** Beschleunigung von Regionalexpress-Verbindungen und gleichzeitige Taktverdichtung der Regionalverkehre für z. B. Wustrau-Radensleben (Studentakt) und Neuruppin (zwei Angebote pro Stunde)
- **Erhöhung der Pünktlichkeit:** Verbesserung der Betriebsqualität auf RE6 und RB55 durch mehr Kreuzungsmöglichkeiten und durch die Erhöhung von Einfahrtsgeschwindigkeiten in die Bahnhöfe
- **Verlässlicher S-Bahn Anschluss:** Verbesserung der Anschlusssicherheit in Hennigsdorf an die S25

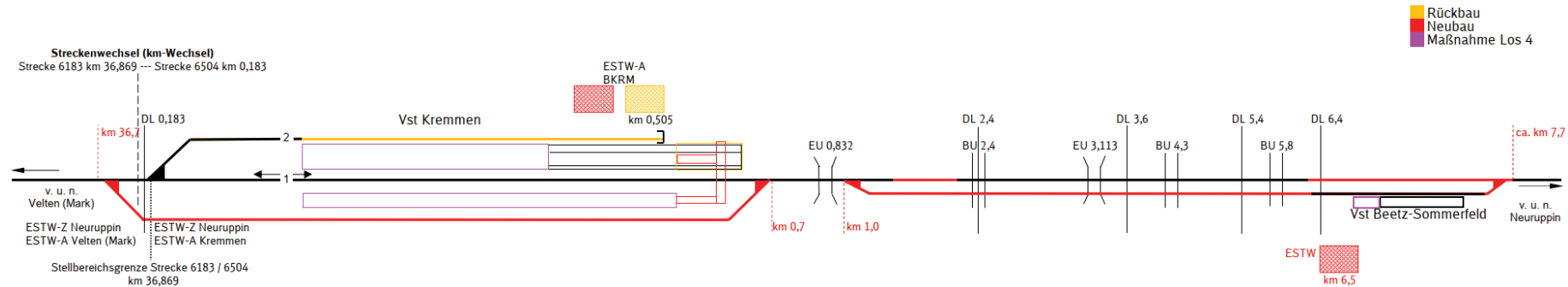


Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit (Neubau 760er Weichen) und Verlängerung des Bahnsteigs der Verkehrsstation Velten (145 m)



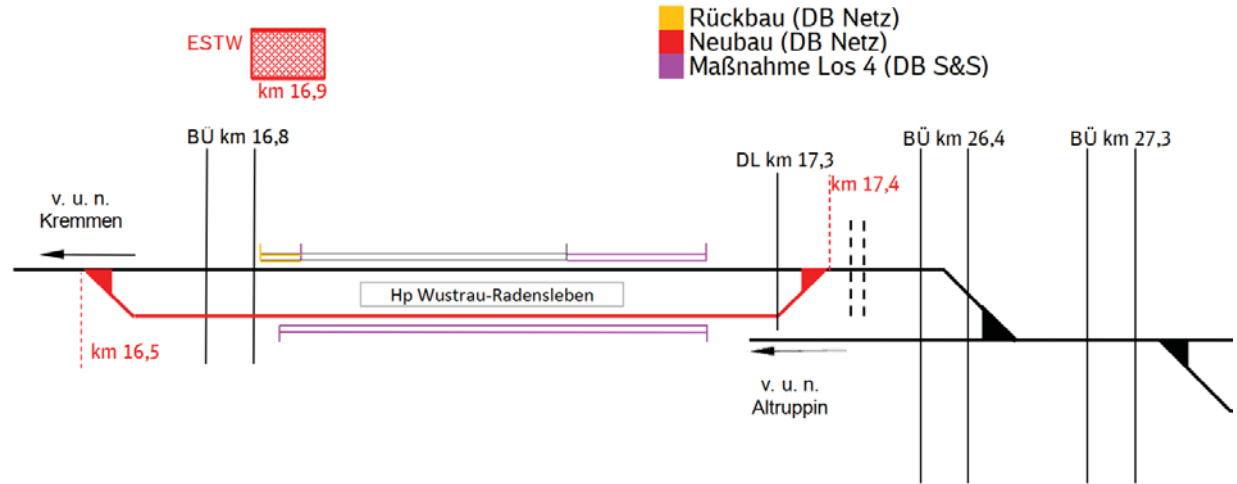
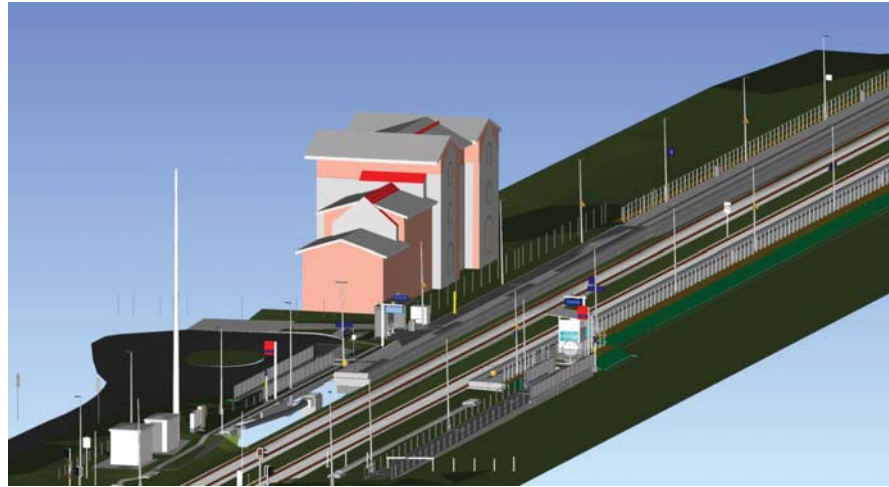
Verlängerung der Bahnsteige (um 95 m auf 145 m) der Verkehrsstationen Bärenklau, Vehlefanze und Schwante

Übersicht Los 2: Erweiterung Bahnhof Kremmen / Neubau des Belegungsabschnitts bis Beetz-Sommerfeld Los 4: Vst Kremmen - Verlängerung und Neubau Bahnsteige, Vst Beetz-Sommerfeld - Verlängerung Bahnsteig



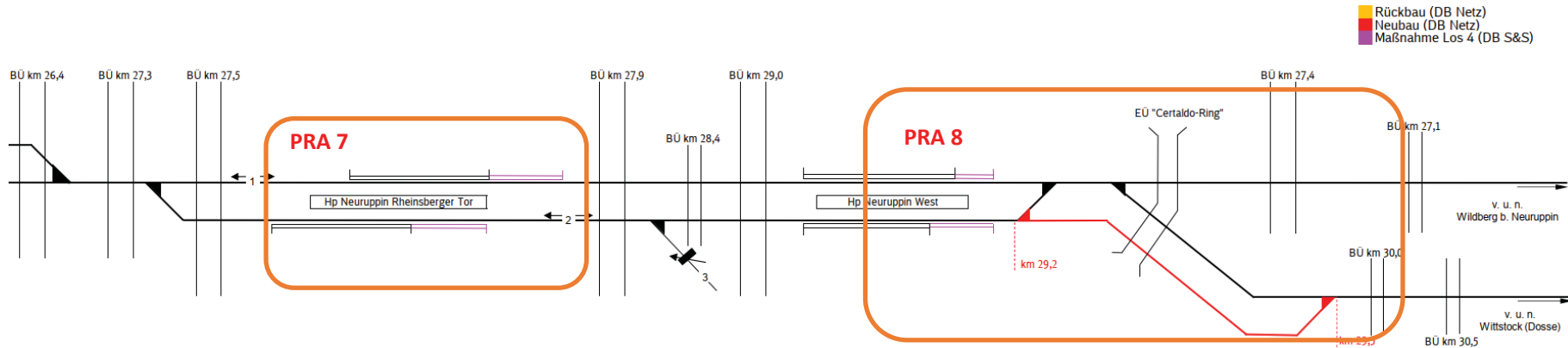
Erweiterung Bahnhof Kremmen und Neubau Belegungsabschnitt bis Beetz-Sommerfeld Verlängerung der Bahnsteige der Verkehrsstationen Kremmen und Beetz-Sommerfeld

- Bf. Kremmen: Neubau Kreuzungsgleis 80 km/h, Verlängerung vorh. Hausbahnsteig um 56 m auf 156 m, Neubau einseitiger Inselbahnsteig (145 m), Errichtung technisch gesicherter Reisendenüberweg
- Belegungsabschnitt: Neubau Gleis für 120 km/h inkl. Einbau Planumsschutzschicht, Moorstellensanierung
- Anpassung/Neubau Kabeltiefbau, bauzeitliche Kabeltrasse, Umverlegung bahnparalleler Wege und Gräben
- Erweiterung von drei BÜ
 - km 2,407 L 19 "Ruppiner Chaussee"
 - km 4,373 Straße „Lange Horst“
 - km 5,888 Straße „Stege“
- Errichtung Elektronische Stellwerke (ESTW) Beetz–Sommerfeld und Ersatzneubau ESTW Kremmen
- Kremmen: Beetz-Sommerfeld: Verlängerung vorh. Bahnsteig um 48 m auf 148 m



Neubau Kreuzungsbahnhof Wustrau-Radensleben, Verlängerung und Neubau Bahnsteige

- Neubau Kreuzungsgleis inkl. zwei Weichen für 80 km/h mit Einbau Planumsschutzschicht
- Anpassung/Neubau Kabeltiefbau, Errichtung Leitplanken zum vorhandenen Radweg
- Verlängerung vorh. Bahnsteig auf 145 m, Neubau zweiter Bahnsteig
- Ersatzneubau von einem Durchlass mit Verlängerung für das zweite Gleis, neuer Querschnitt in Abstimmung mit dem LfU unter Berücksichtigung der umweltfachlichen Belange
- Erweiterung des Bahnübergangs km 16,8 - L164 „Bahnhof Radensleben“



Erweiterung Bahnhof Neuruppin und Verlängerung der Bahnsteige der Verkehrsstationen Neuruppin Rheinsberger Tor und Neuruppin West

PRA 7 – Neuruppin - Rheinsberger Tor:

- Linksstellung Signal, Verlängerung Tiefenentwässerung
- Anpassung/Neubau Kabeltiefbau
- Verlängerung der Bahnsteige um 45 m auf 145 m,

PRA 8 – Neuruppin West:

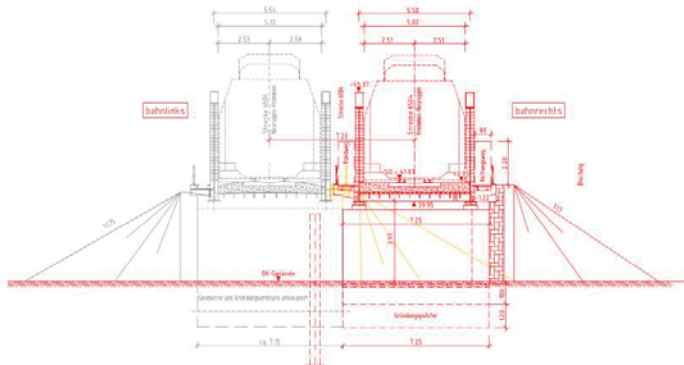
- Neubau Gleis und Weichen 7 und 8 mit Anschluss an Gleis nach Wittstock
- Anpassung/Neubau Kabeltiefbau, Verschiebung Radweg u. Bau Zaun im Bereich der Überführung Ceraldo-Ring
- Verlängerung der Bahnsteige um 45 m auf 145 m

Planungen PEX Nord: Velten – Neuruppin – Beispiele für Ausbauelemente

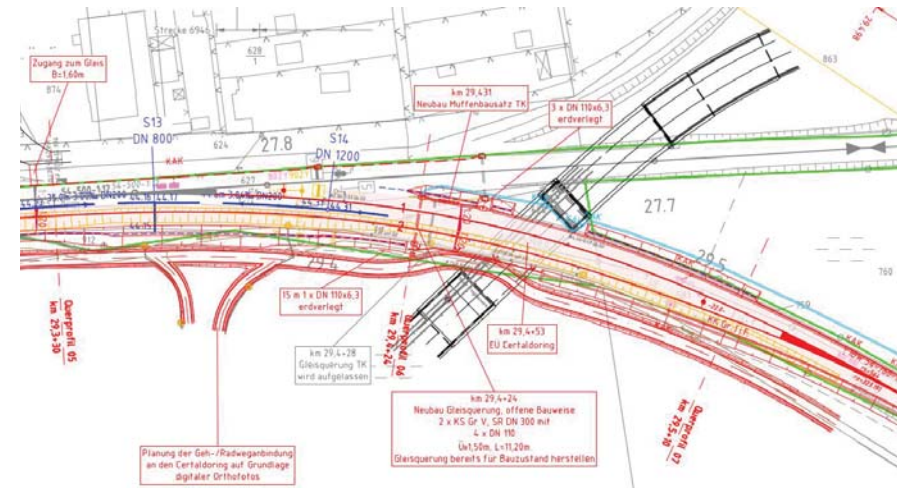
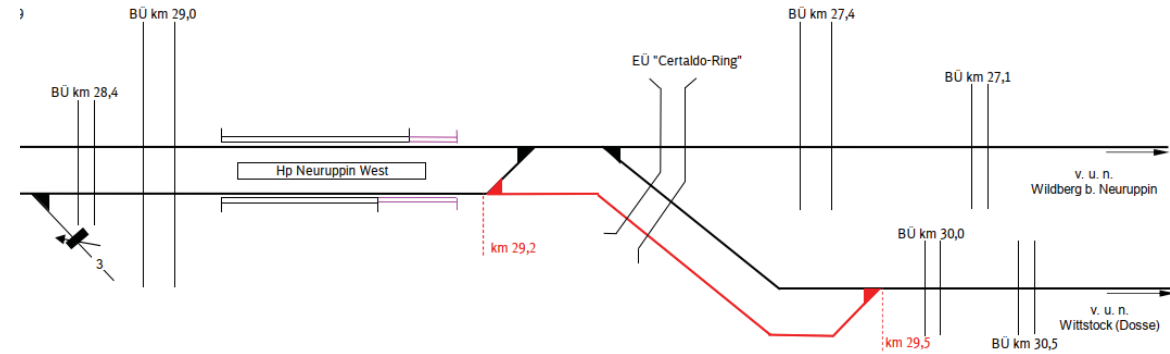
Neubau einer Eisenbahnüberführung über den Ruppiner Kanal neben dem Bestandsbauwerk



Schnitt B - B M 1: 100



Verlängerung von Bahnsteigen sowie Schaffung Zweigleisigkeit im Einfahrbereich Neuruppin West



Im Teilprojekt „PEX Süd“ wird daran gearbeitet, dass

- zwei Züge pro Stunde aus der Prignitz über den Berliner Außenring direkt ins Zentrum von Berlin eingebunden werden und
- die S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten reaktiviert wird, unter Berücksichtigung eines neuen S-Bahnhaltes in Hennigsdorf Nord,.



Angestrebte
Inbetriebnahme

Mitte der 2030-er Jahre



Betroffene
Nahverkehrslinien

RE6
S25



Projektleitung
DB InfraGO AG

Herr Toni Hänsch



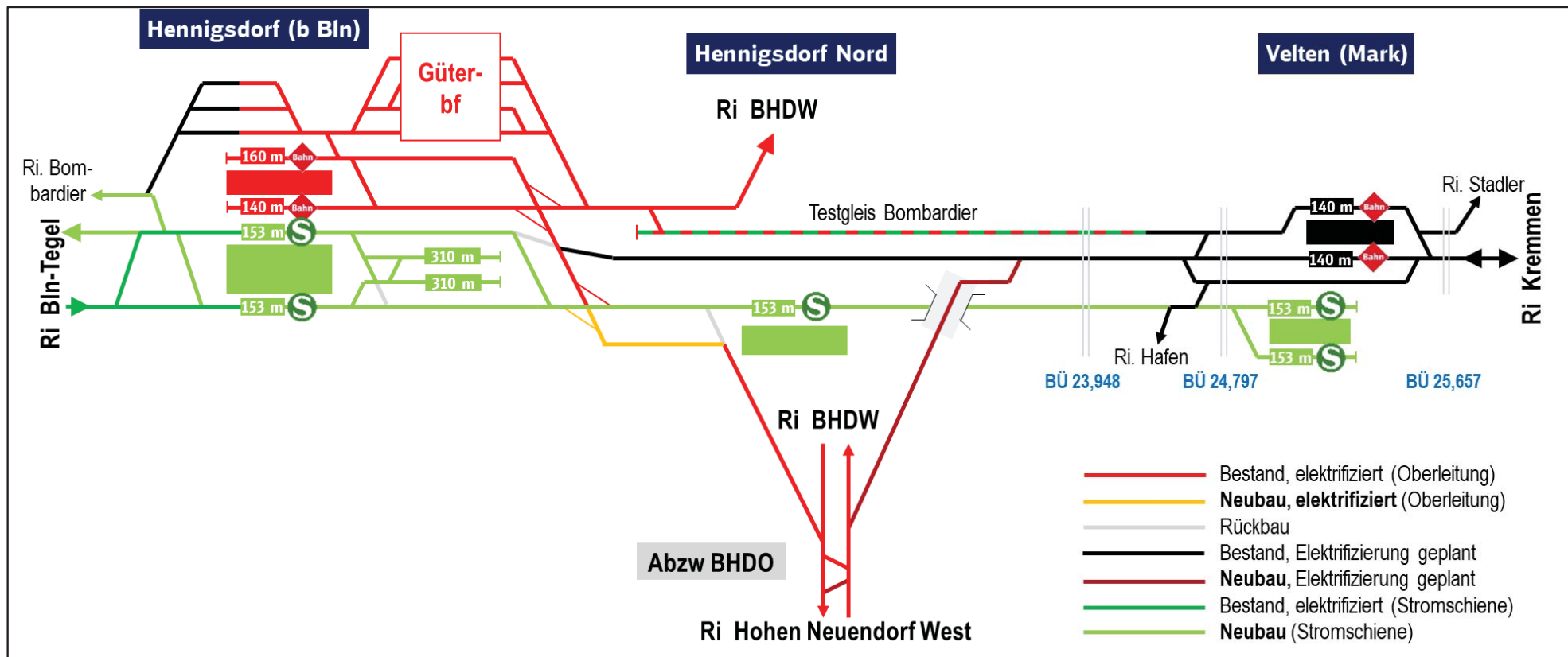
Leistungsphase
gemäß HOAI

1/2
(Grundlagenermittlung /
Vorplanung)

Planungen PEX Süd: Berlin-Einbindung Regionalverkehr / S-Bahnverlängerung Velten

Zur schnellen Einbindung des RE 6 nach Berlin-Gesundbrunnen wird eine „Verbindungskurve Hohenschöpping“ zwischen der Kremmener Bahn und dem Berliner Außenring errichtet.

Spurplanskizze für den Ausbauabschnitt Hennigsdorf – Velten:



Planungen zur Elektrifizierung der Strecke Hennigsdorf – Wittenberge

Im Teilprojekt „Elektrifizierung PEX“ wird daran gearbeitet, dass die Strecke von Hennigsdorf bis Wittenberge vollständig mit einer Oberleitung ausgerüstet wird.

In der Folge übernimmt der RE2 von der Berliner Stadtbahn kommend die Leistung der RB55 und ermöglicht damit eine zweite Direktverbindung zwischen Neuruppin und Berliner Zentrum.



Angestrebte
Inbetriebnahme

Mitte der 2030-er Jahre



Betroffene
Nahverkehrslinien

RE2 (statt RB55)
RE6



Projektleitung
DB InfraGO AG

Herr Toni Hänsch



Leistungsphase
gemäß HOAI

1/2
(Grundlagenermittlung /
Vorplanung)

Planung Elektrifizierung der Strecke Hennigsdorf – Wittenberge

Für die Elektrifizierung wurde bereits eine Machbarkeitsstudie im Bereich Velten – Neuruppin West durchgeführt, die u. a. besonders intensiv zu betrachtende Engstellen identifiziert hat.

Blick in die Werkstatt; Quelle: Machbarkeitsstudie



Straßenüberführung der A 10 (Berliner Ring)
Blick in Richtung Süden (Velten/Berlin)



Personenüberführung Velten

Im Teilprojekt „S25 Nord“ wird daran gearbeitet, dass die Strecke zwischen Schönholz und Hennigsdorf für einen 10-Minuten-Takt ausgebaut wird. Zudem ist ein neuer S-Bahnhalt in Borsigwalde vorgesehen und die S-Bahnstation Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik wird in Richtung Ollenhauer Straße verlegt (verbesserter Umstieg zur U8).



Angestrebte
Inbetriebnahme

Mitte der 2030-er Jahre



Betroffene
Nahverkehrslinien

S25



Projektleitung
DB InfraGO AG

Herr Maik Sagert

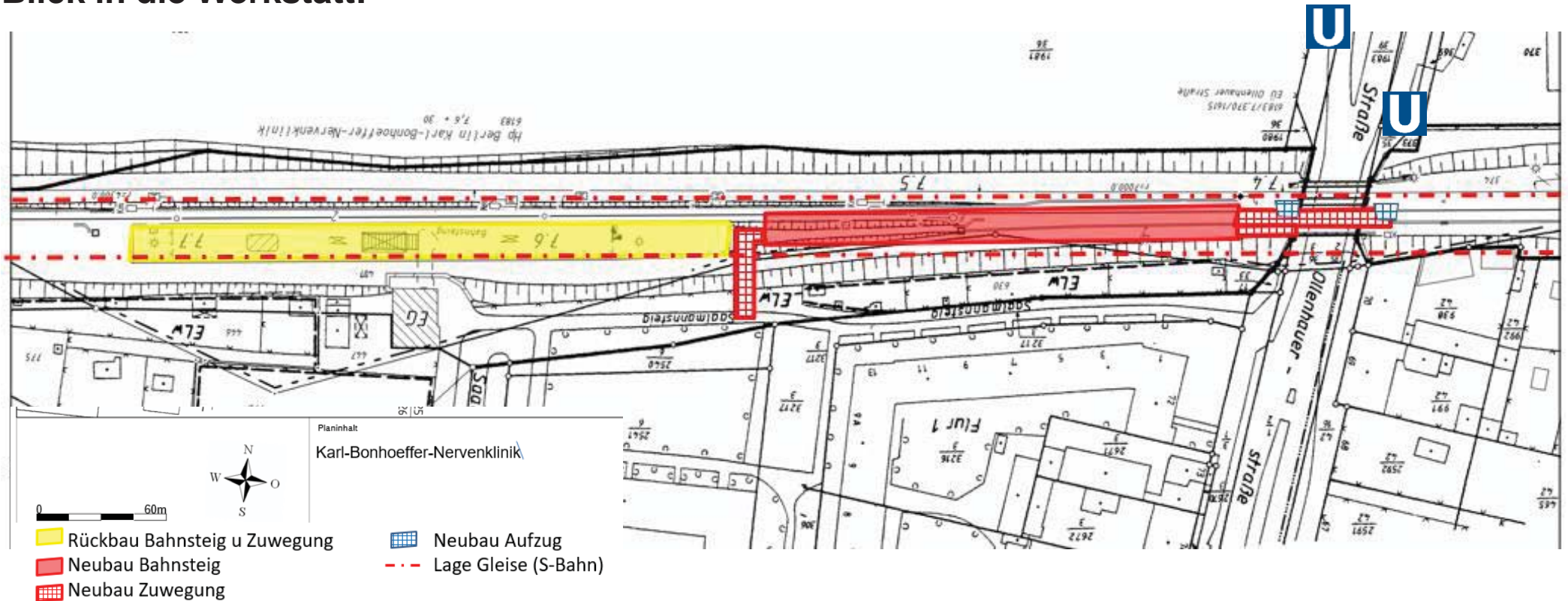


Leistungsphase
gemäß HOAI

1/2
(Grundlagenermittlung /
Vorplanung)

Die Station Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik wird Richtung Osten verschoben und erhält einen Westzugang und auf der Ostseite Zugänge beiderseits der Ollenhauerstr.

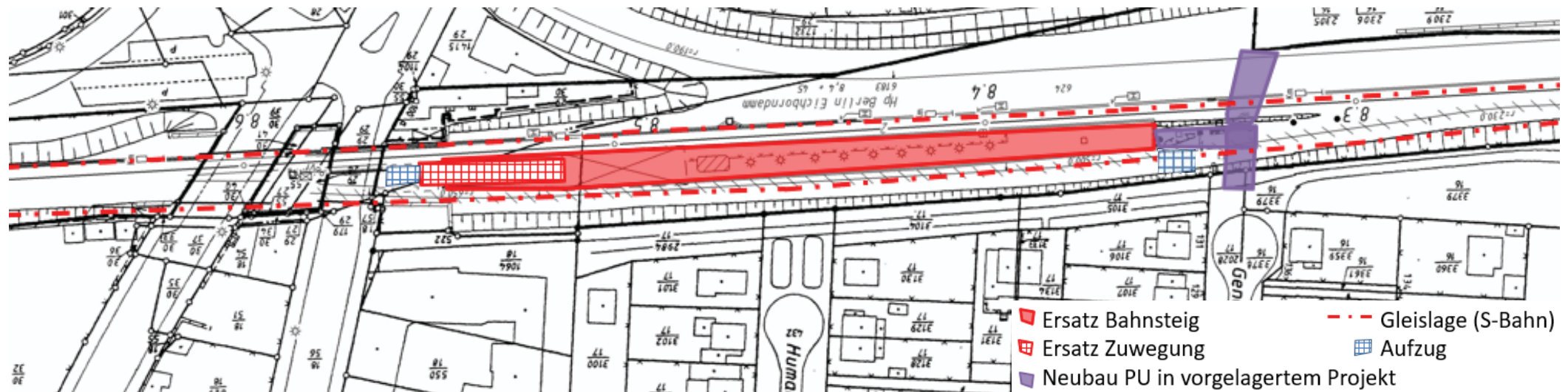
Blick in die Werkstatt:



An der Station Eichborndamm gibt es zwei vorgelagerte Projekte: Verlängerung der aktiven Bahnsteigkante auf 148 m Nutzlänge und Neubau des zweiten Bahnsteigzugangs.

Innerhalb von i2030 werden zwei Varianten beplant: 1. Grunderneuerung des Bahnsteigs, 2. nur teilweise Erneuerung zur Wiederherstellung der zweiten Kante

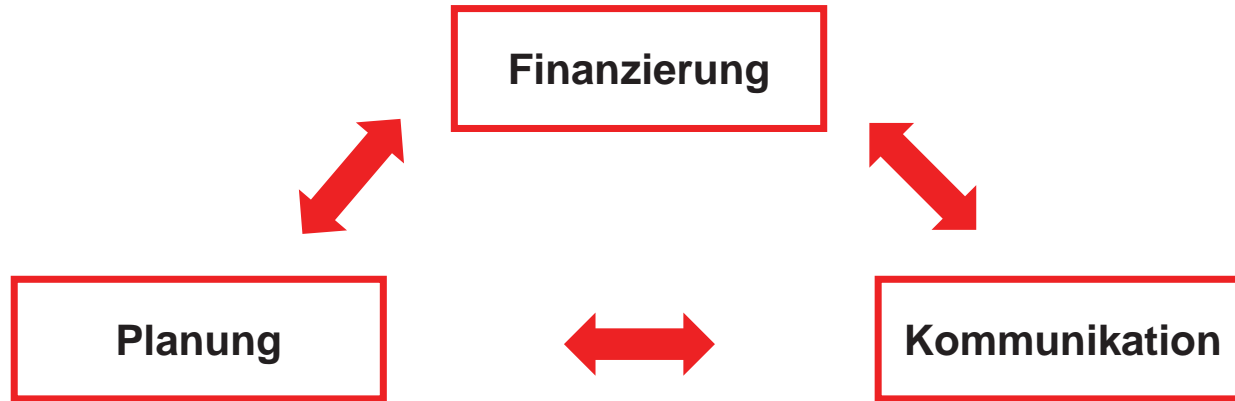
Blick in die Werkstatt:



1. Begrüßung
2. Projekt i2030 und Korridor NORD-WEST
3. Planungen für die Ausbauabschnitte
4. **Umsetzungsprozesse**
5. Ausbaustufen im Fahrplanangebot
6. Zeit für Ihre Fragen



Die Planung und Umsetzung neuer Eisenbahninfrastruktur ist ein komplexer Prozess aus:




Inwieweit die Zielvorstellungen erreicht werden, hängt von mehreren Einflussfaktoren ab:

- Passgenaue Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel durch Länder und Bund
- Erteilung notwendiger planrechtlicher Genehmigungen und Wirtschaftlichkeitsnachweise
- Einhaltung der in den Zeitketten unterstellten Planungszeiträume – inklusive Überprüfungsschleifen

- Bei i2030 finanzieren die Länder Berlin und Brandenburg die ersten Leistungsphasen bis zur Genehmigungsreife (1-4 nach HOAI)
- Parallel laufen Absprachen zur Baufinanzierung mit dem Bund (Kofinanzierung erfolgt durch die Länder)
- Bund fördert Neubau, Ausbau oder Reaktivierung von Strecken u.a. mit Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) (bis 90% der förderfähigen Investitionskosten)
- Voraussetzung für Förderung ist u. a. Nachweis der Wirtschaftlichkeit
- Bei i2030 führen wir Erstabschätzungen zum Verhältnis von Nutzen und Kosten durch, um
 - sinnvollste und aussichtsreichste Variante zu ermitteln
 - Planungsmittel zielgerichtet einzusetzen
- Für die Förderung des Bundes ist die Leistungsphase 4 maßgeblich!



Überblick Nutzen-Kosten-Untersuchungen

NKI	≤ 0	$0 < NKI < 1$	> 1
<p data-bbox="136 224 432 350">Einordnung und weiteres Vorgehen</p> 	<p data-bbox="479 224 864 306">➤ Förderfähigkeit ist nicht gegeben</p> <ul data-bbox="479 360 972 929" style="list-style-type: none"> • die laufenden Kosten des ÖV-Betriebs übersteigen hier bereits den (geringen) Nutzen („volkswirtschaftlicher Schaden“) • Projekt oder Variante wird in dieser Form nicht weiter verfolgt • Prüfung von Alternativen oder Auswahl einer anderen Variante 	<p data-bbox="1014 224 1543 306">➤ Förderfähigkeit noch nicht erreicht</p> <ul data-bbox="1014 360 1608 979" style="list-style-type: none"> • Optimierung des Angebotskonzepts und Prüfung des Infrastruktur-umfangs, ggf. Planung anpassen • ggf. Aufzeigen notwendiger Strukturentwicklung im Einzugsgebiet zur Verbesserung des Nutzens • ggf. Maßnahme als Planungsvorrat (Umsetzung bei veränderten Rahmenbedingungen) 	<p data-bbox="1641 224 2027 306">➤ Förderfähigkeit ist gegeben</p> <ul data-bbox="1641 360 1944 442" style="list-style-type: none"> • Projekt wird vorangetrieben 

VBB



Ein NKI von 0,5 würde z. B. erfordern, dass sich der Nutzen etwa verdoppelt oder die Kosten etwa halbieren müssten, um die Fortführung des Projekts rechtfertigen zu können.

Bisher durchgeführte NKU-Erstabschätzungen für den i2030-Korridor NORD-WEST

Planfall	Nutzen-Kosten-Untersuchung	Hinweise
Ausbau Prignitz-Express Velten - Neuruppin (PEX Nord)	> 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Leistungsphase 3/4 • Abstimmungen mit dem Bund (BMDV) aufgenommen
Berlin-Einbindung RE6 & RB55 (PEX Süd) + Verlängerung S-Bahn nach Velten	> 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Leistungsphase 1/2
Elektrifizierung Wittenberge – Hennigsdorf		<ul style="list-style-type: none"> • Leistungsphase 1/2 • Vereinfachtes Verfahren ohne Berechnung eines NKI ggf. sogar Entfall von NKU-Nachweis bei Elektrifizierungs-Maßnahmen
S-Bahn-Ausbau Schönholz - Hennigsdorf		<ul style="list-style-type: none"> • Leistungsphase 1/2 • Laufendes Verfahren

1. Begrüßung
2. Projekt i2030 und Korridor NORD-WEST
3. Planungen für die Ausbauabschnitte
4. Umsetzungsprozesse
5. Ausbaustufen im Fahrplanangebot
6. Zeit für Ihre Fragen



PEX: Status Quo (Fahrplan 2024)

Wittenberge ← Wittstock (Dosse)

RE6

Neuruppin West

Kremmen

RB55

Velten

RB55V

Hennigsdorf

RB55

Falkensee

Spandau


Gesundbrunnen

RE6

Charlottenburg


- 1h Takt
- HVZ-Verstärker
- mind. 1 Halt/ 1h
- 1 Halt/ 2h

Bedienkonzept

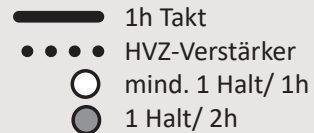
RE6 60'-Takt Charlottenburg – Hennigsdorf – Wittenberge 

RB55 60'-Takt Hennigsdorf – Kremmen

RB55V 60'-Takt HVZ Hennigsdorf – Velten

S25 20'-Takt Hennigsdorf weiter Richtung Berlin 

PEX: 2027 (Ausbau Velten – Neuruppin, Bahnsteigverlängerungen RB55)



Bedienkonzept

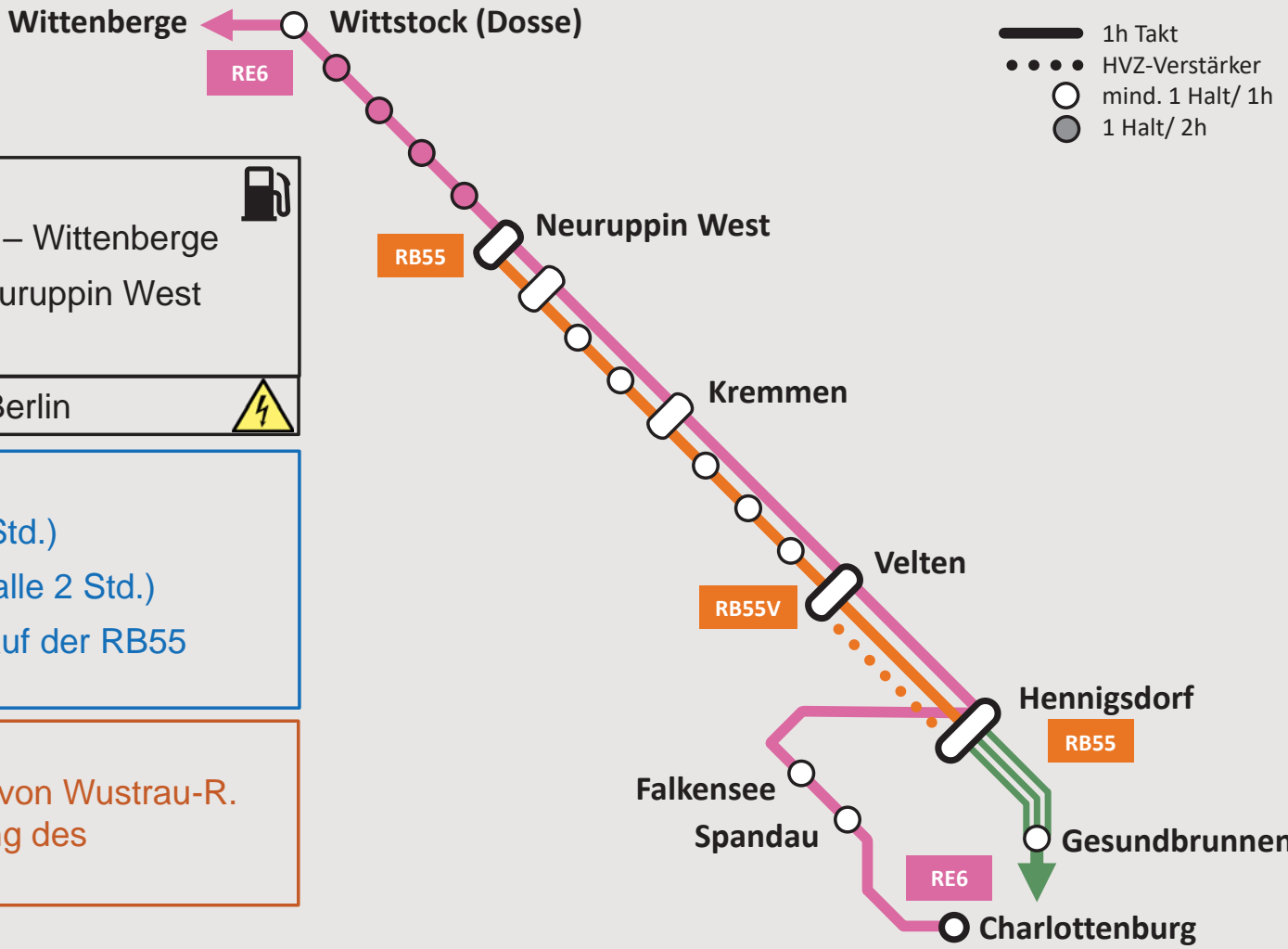
RE6	60'-Takt Charlottenburg – Hennigsdorf – Wittenberge	
RB55	60'-Takt Hennigsdorf – Kremmen – Neuruppin West	
RB55V	60'-Takt HVZ Hennigsdorf – Velten	
S25	20'-Takt Hennigsdorf weiter Richtung Berlin	

Angebotsverbesserung

- + Neuruppin 2x/ Std. angebunden (vorher 1x/ Std.)
- + Wustrau-R. 1x/ Std. angebunden (vorher 1x alle 2 Std.)
- + Einsatz längerer Züge mit mehr Sitzplätzen auf der RB55 durch Bahnsteigverlängerungen möglich

Angebotsminderung

- temporärer Entfall umsteigefreie Verbindung von Wustrau-R. und Beetz-S. nach Berlin bis zur Fertigstellung des Zielzustands



PEX: Horizont Mitte 2030er Jahre (S-Bahn Velten, Kurve Hohenschöpping und Elektrifizierung)

Wittenberge ← Wittstock (Dosse)

RE6

— 1h Takt
○ mind. 1 Halt/ 1h

Bedienkonzept

- | | |
|-----|--|
| RE6 | 60'-Takt Gesundbrunnen – Velten – Wittenberge |
| RE2 | 60'-Takt Cottbus – Stadtbahn – Hennigsdorf – Neuruppin |
| S25 | 20'-Takt Velten – Hennigsdorf, 10'-Takt weiter Richtung Berlin |

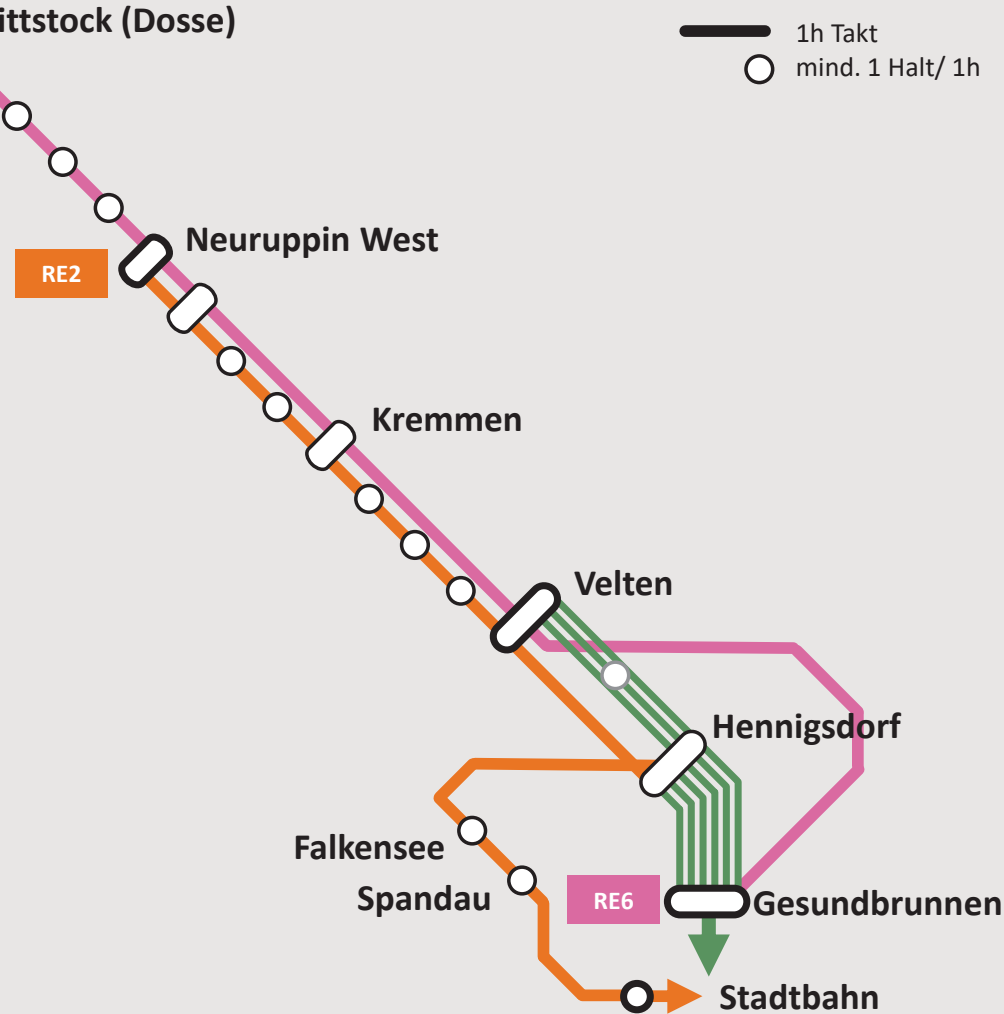


Angebotsverbesserung

- + umsteigefreie Verbindung von Wustrau-R., Beetz-S., Schwante, Vehlefanz und Bärenklau nach Berlin
- + 2x/ Std. umsteigefreie Verbindung Neuruppin – Berlin, 5x/ Std. umsteigefreie Verbindung Velten – Berlin
- + Walsleben, Netzeband, Fretzdorf und Dossow 1x/ Std. angebunden (vorher 1x/ alle 2 Std.)
- + Einsatz Doppelstockzüge mit mehr Sitzplätzen auf dem RE2 durch Elektrifizierung möglich

Angebotsminderung



- umsteigefreie Direktverbindung Wittenberge/ Wittstock – Hennigsdorf

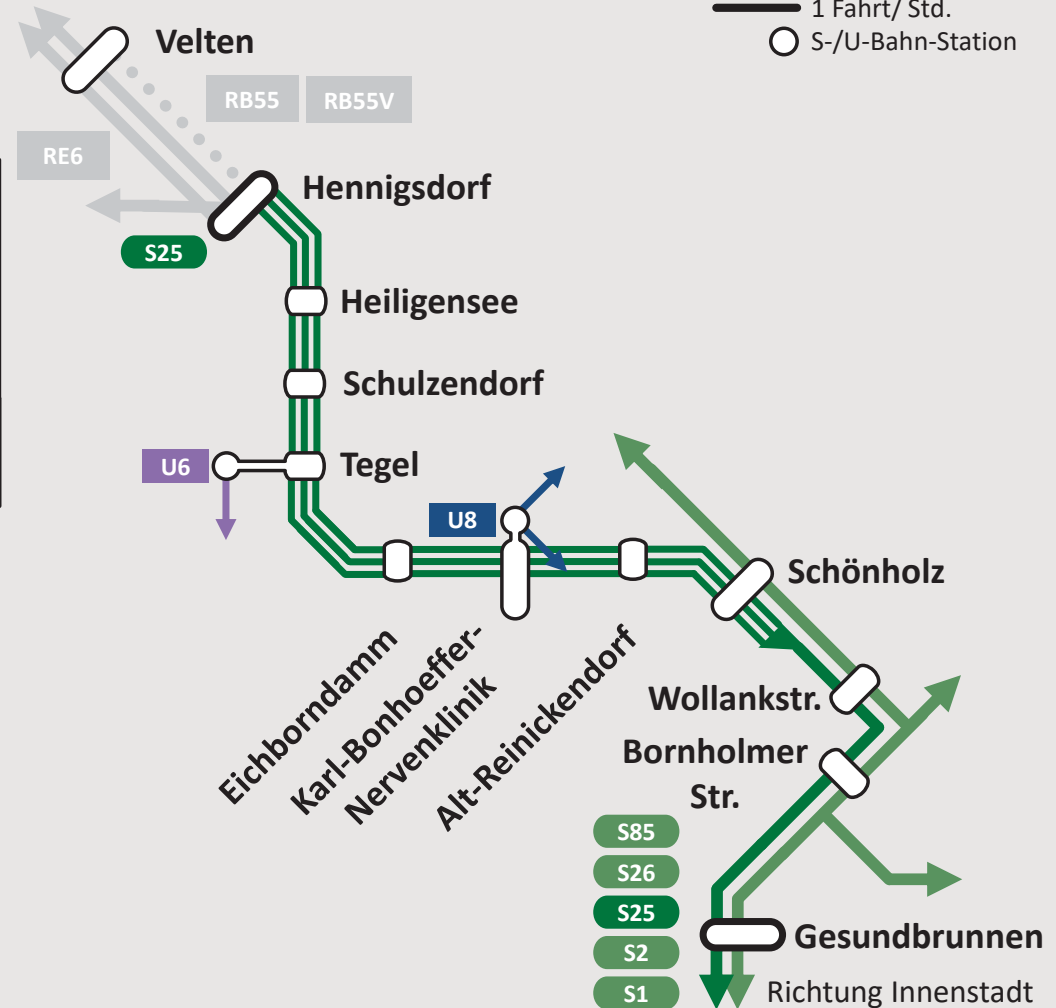


PEX: Status Quo S25 Nord (Fahrplan 2024)

— 1 Fahrt/Std.
○ S-/U-Bahn-Station


Bedienkonzept

RE6	60'-Takt Charlottenburg – Hennigsdorf – Wittenberge	
RB55	60'-Takt Hennigsdorf – Kremmen	
RB55V	60'-Takt HVZ Hennigsdorf – Velten	
S25	20'-Takt Hennigsdorf weiter Richtung Berlin	



PEX: Horizont Mitte 2030er Jahre (Ausbau S25 Nord Schönholz – Hennigsdorf)

Bedienkonzept

RE6	60'-Takt Gesundbrunnen – Velten – Wittenberge	
RE2	60'-Takt Cottbus – Stadtbahn – Hennigsdorf – Neuruppin	
S25	20'-Takt Velten – Hennigsdorf, 10'-Takt Hennigsdorf weiter Richtung Berlin	

Angebotsverbesserung

- + S-Bahnverlängerung nach Velten inkl. neuer Station Hennigsdorf Nord
- + Taktverdichtung Hennigsdorf – Berlin inkl. neuer Station Borsigwalde
- + Einsatz längerer S-Bahnzüge mit mehr Sitzplätzen durch Bahnsteigverlängerungen möglich
- + verbesserter Umstieg zur U-Bahn an der Station Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik durch Bahnsteigverschiebung



➤ **Zielkonzept für den RE6 steht fest**

→ schnelle Berlin-Einbindung über Kurve Hohenschöpping und Berliner Außenring

➤ **Planung der S-Bahn nach Velten war noch nie so weit und konkret wie jetzt**

→ Horizont Mitte 2030-er-Jahre noch ein langer Weg, aber greifbar

➤ **Schaffung der Voraussetzungen für 2. Zugpaar je Stunde nach/ab Neuruppin**

→ Bauarbeiten starten im 4. Quartal 2026

Zeit für Ihre Fragen



Für vertiefte Informationen über die Projektstände stehen wir zur Verfügung

- Wir bieten Gespräche mit den Verwaltungseinheiten und Kommunalvertretungen und der Öffentlichkeit an, um die Planungsinhalte zu vertiefen.
- Zu möglichen Fragen können Sie uns kontaktieren unter:

i2030@vbb.de

Bauprojekte.ost@deutschebahn.com



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 & Brandenburg
und Unternehmen der Deutschen Bahn AG

Stand Juni 2024

Weiterführende Informationen:

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

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

