



NETZE



Taktverdichtung Prignitz-Express

Vorstellung der Ausbauplanung
für den Abschnitt Velten - Neuruppin

20.03.2023 | Kremmen

Der folgende Ablauf ist heute für Sie vorgesehen

- 1. Einführung in die Ziele des Projektes i2030 und den Ausbau des PEX**
- 2. Planerische Randbedingungen**
- 3. Ausbauplanung zwischen Velten und Neuruppin**
- 4. Weiteres Vorgehen**
- 5. Fragen und Diskussion**
- 6. Gespräche in kleiner Runde**

Von Land Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) sowie VBB

- Detlef Höppe – MIL, stv. Leiter des Referats ÖPNV, Eisenbahnen
- Susanne Strobel – MIL, Referentin im Referat ÖPNV, Eisenbahnen
- David Färber – VBB, Projekt i2030
- Patrick Fiedler – VBB, Projekt i2030

Von der Deutschen Bahn

- Andreas Gollek – DB Netz AG, Leiter Projekte Bestandsnetz Berlin
- Kai Protzer - DB Netz AG, Projektleiter Prignitz-Express
- Manar Ebrahim - DB Station&Service AG, Projektleiterin Prignitz-Express
- Ole Grassow - DB Netz AG, Stakeholdermanagement
- weitere Kolleginnen und Kollegen aus Projektsteuerung, Planung und Kommunikation

1. Einführung

A thick red horizontal line underlining the title.

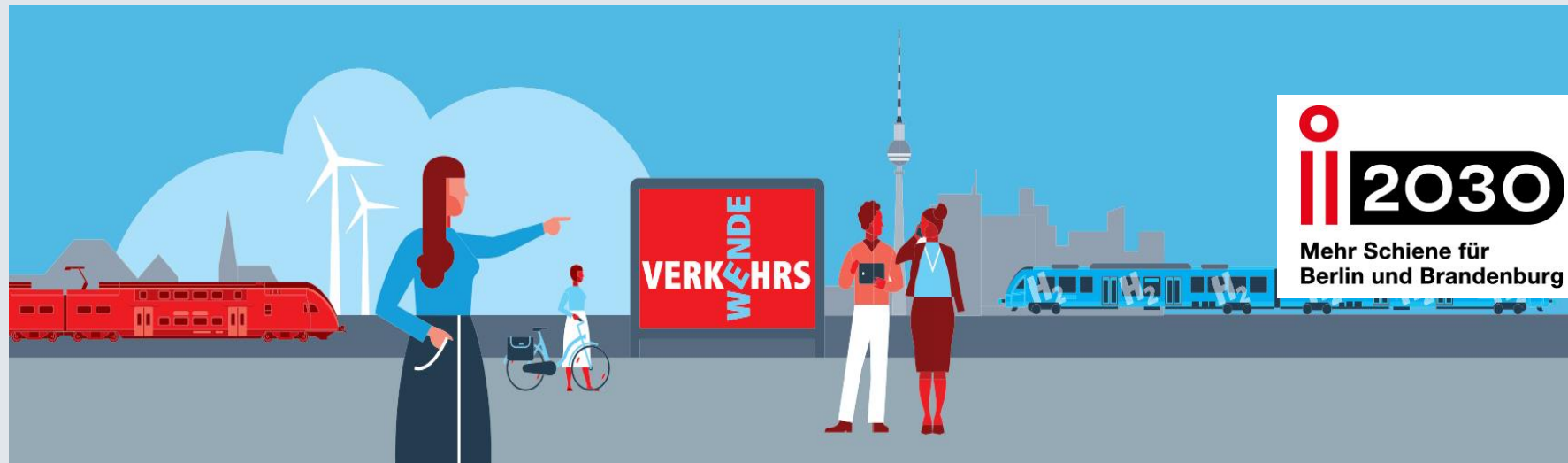
Das Projekt i2030 ist ein wesentlicher Baustein für die Verkehrswende in Berlin und Brandenburg

i2030 hilft Klimaneutralität in Deutschland bis spätestens 2045 zu erreichen

i2030 schafft Voraussetzungen für neue Mobilitätsketten

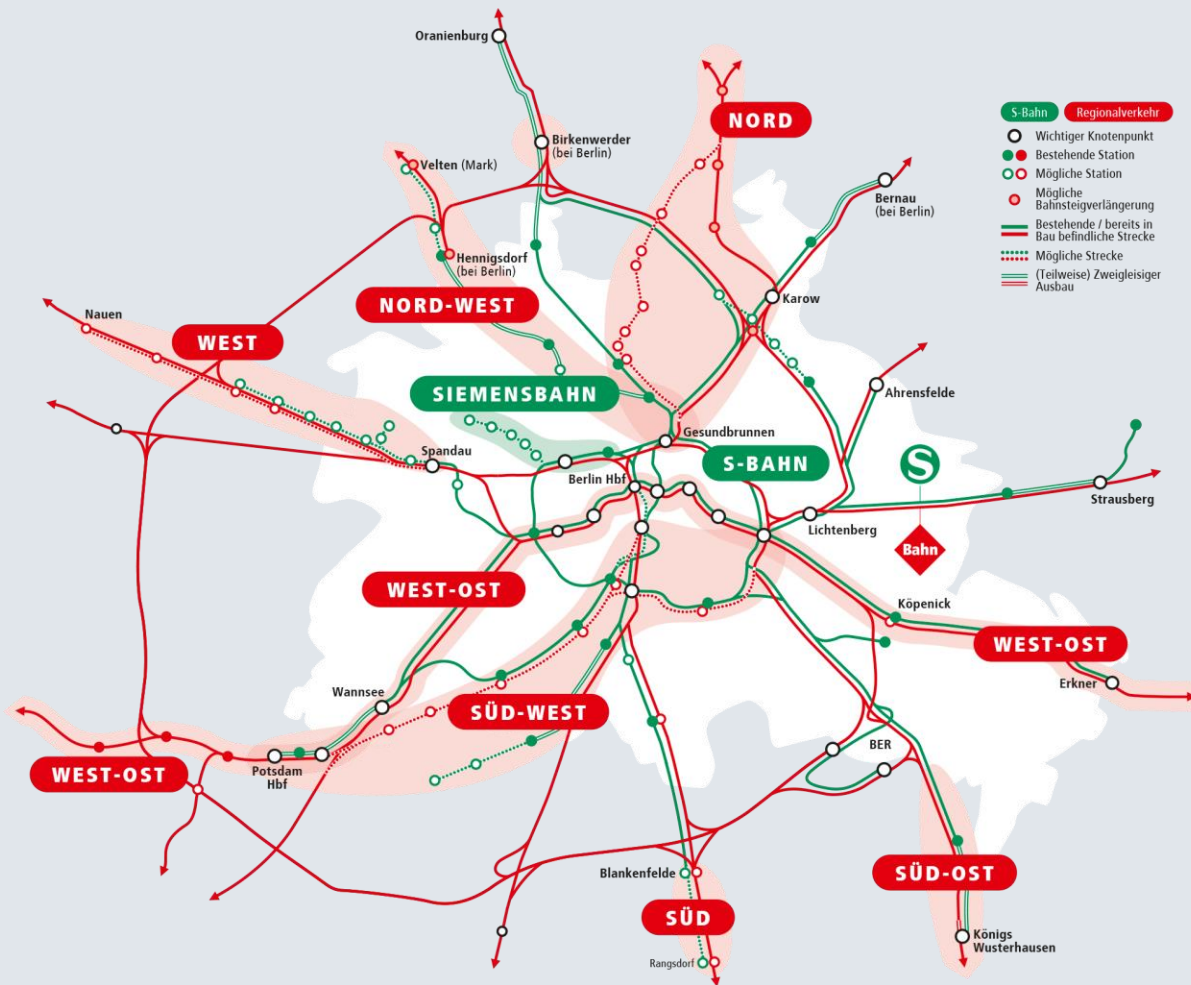
i2030 erleichtert Pendler*innen den Wechsel zur umweltfreundlichen Schiene

i2030 bindet neue und wachsende Wohn- und Gewerbegebiete besser an den ÖPNV an



Grafik VBB

i2030 entwickelt Verkehrsachsen in acht Ausbaukorridoren und einem Maßnahmenpaket für die Berliner S-Bahn weiter



Grafik VBB

- **West:** Berlin-Spandau - Nauen
- **Siemensbahn:** Jungfernheide - Gartenfeld
- **Nord-West:** Prignitz-Express / Velten
- **Nord:** Nordbahn / Heidekrautbahn
- **West-Ost:** „RE1“, Magdeburg - Berlin - Eisenhüttenstadt
- **Süd-Ost:** Berlin - Cottbus/Königs Wusterhausen
- **Süd:** Berlin - Dresden / Rangsdorf
- **Süd-West:** Potsdamer Stammbahn / S25 Süd
- **Berliner S-Bahn:** Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes (rund 35 Einzelmaßnahmen)
- Darüber hinaus Untersuchung weiterer Infrastrukturmaßnahmen in einer **Metropolraumstudie**

i2030 ist ein gigantisches Investitionsprogramm für den SPNV-Ausbau in der Hauptstadtregion



Bis zu
180

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
8.5

Mrd. Euro Planungs- und Baukosten



Etwa
380

Tausend Pendler*innen (Prognose 2030)



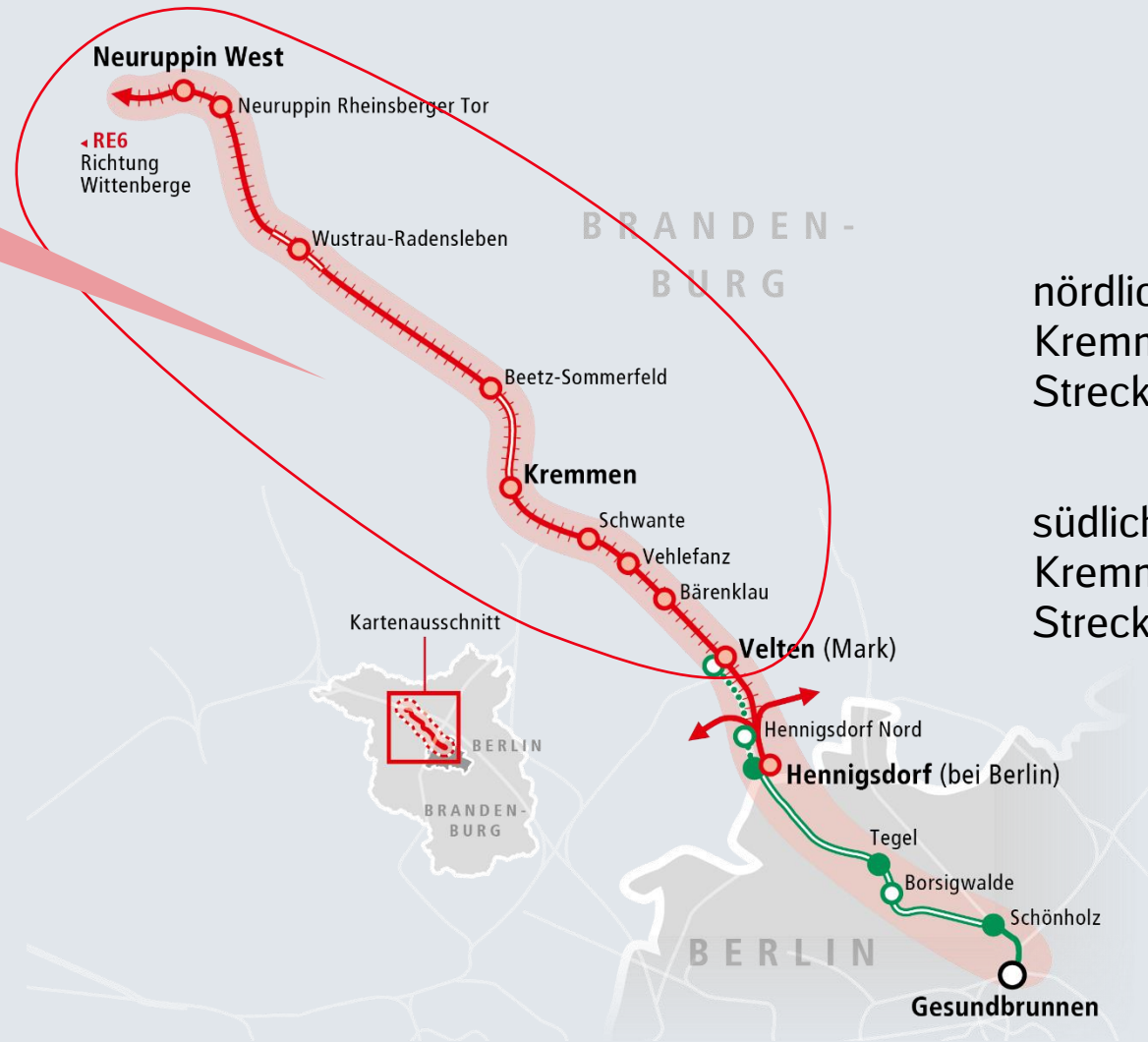
Grafik: VBB

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

1. Ausbau des Abschnitts Velten – Neuruppin (RE6 + RB55) bis 2026

Fokus heute

2. (Teil-) Elektrifizierung der Strecke Hennigsdorf – Wittenberge bis Anfang der 2030er Jahre
3. Ausbau der S25 Schönholz – Hennigsdorf bis Mitte 2030er Jahre
4. Verlängerung der S25 nach Velten sowie Verlängerung der RB55 Richtung Berlin bis Mitte 2030er Jahre (RB55 nach Berlin ggf. vorgezogen)



Mit der ersten Ausbaustufe werden wesentliche verkehrliche Ziele erreicht

- **Taktverdichtung zwischen Kremmen und Neuruppin:** zweites stündliches Angebot 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 (Stundentakt) 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



2. Planerische Randbedingungen

A thick red horizontal line underlining the first part of the section header.

Zu den wesentlichen planerischen Grundlagen gehören

- Allgemeiner Überblick zum Projekt
- Das Genehmigungsverfahren im Überblick
- Festlegung von acht Planrechtsabschnitten
- Umweltschutz, Denkmalschutz, Kampfmittelfreiheit
- Wasserschutzgebiete
- Vogel- und Naturschutz
- Brand- und Katastrophenschutz
- Schallschutz
- Flächenbedarf

Projektkennndaten

- Teilprojekt von i2030
- Fertigstellung: 2026
- betroffene Linien: RE 6 / RB 55
- Leistungsphase: 3/4
- Projektleitung: Kai Protzer und Manar Ebrahim



Projekthalt

- Neubau von 8 km 2. Gleis
- Neubau Kreuzungsbahnhof Wustrau - Radensleben
- Anpassung von 5 Bahnübergängen
- Erweiterung von 1 Eisenbahnüberführung und 6 Durchlässen
- Sanierung von 2 Moorstellen, geplant im FMI-Verfahren
- Verlängerung bzw. Neubau Bahnsteige an 9 Verkehrsstationen
- Neubau bzw. Ersatzneubau von 3 ESTW



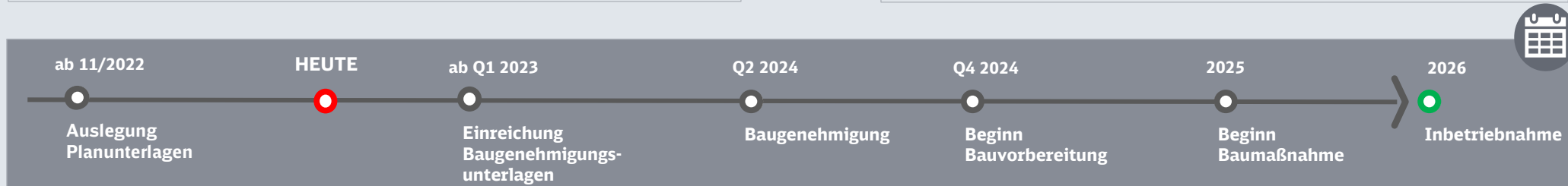
Bisher erreicht

- Erarbeitung der Entwurfsplanung
- Einreichung Baugenehmigungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt (Los 1 Velten)



Nächste Schritte

- Einreichung weiterer Baugenehmigungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt und den Landkreisen
- Erstellung einer Finanzierungsvereinbarung für den Bau
- Abschluss Kreuzungsvereinbarungen
- Auslegung der Anhörungsunterlagen
- Beantwortung aller Stellungnahmen, ggf. Lösungsfindung und Entscheidung durch das Eisenbahn-Bundesamt / die Landkreise



Wo und wann können Sie sich als Beteiligte einbringen?

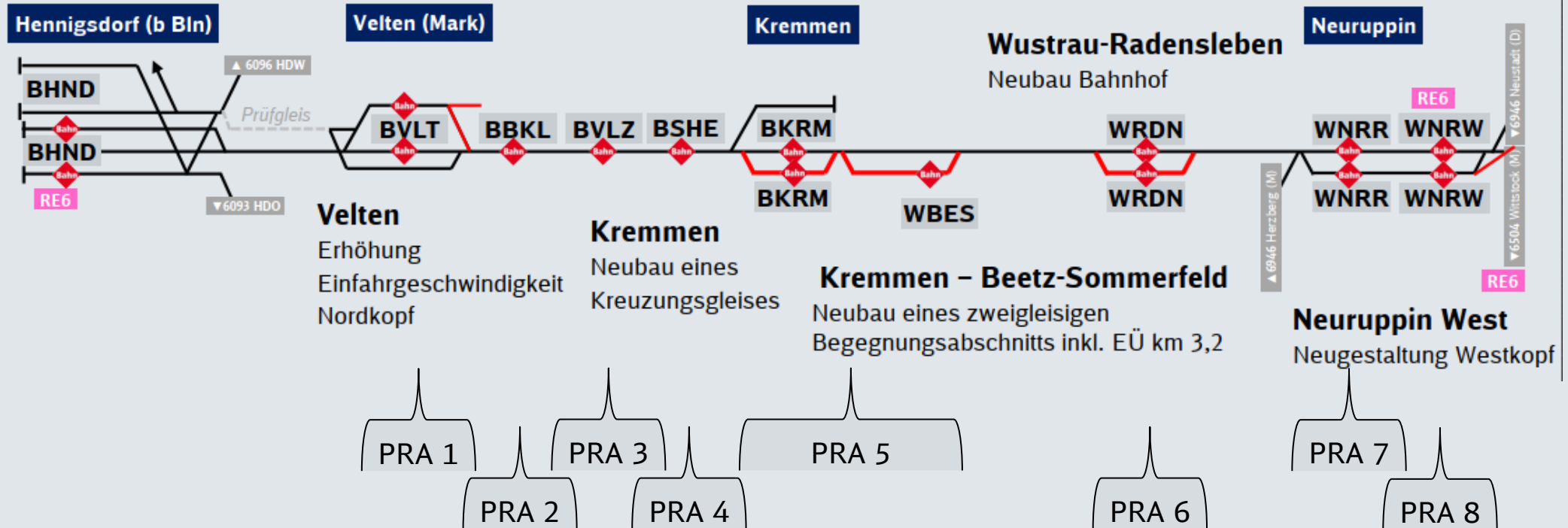
- Unser Projekt wird gemäß dem § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) genehmigt.
- Im Genehmigungsverfahren wird sichergestellt, dass unser Bauvorhaben alle rechtlichen Vorgaben erfüllt und alle öffentlichen und privaten Betroffenen abgewogen und berücksichtigt werden.



Im Anhörungsverfahren können Sie sich als Beteiligte konkret informieren und einbringen.

Die geplanten Ausbaumaßnahmen werden in acht Planrechtsabschnitten (PRA) bearbeitet

Abschnitt Hennigsdorf – Neuruppin



- PRA 1: Bf Velten
- PRA 2: Vst Bärenklau
- PRA 3: Vst Vehlefanz
- PRA 4: Vst Schwante

- PRA 5: Begegnungsabschnitt zw. Bf Kremmen und Beetz-Sommerfeld
- PRA 6: Kreuzungsbahnhof Wustrau-Radensleben
- PRA 7: Bf Neuruppin Rheinsberger Tor
- PRA 8: Bf Neuruppin West

In den Bereichen Umweltschutz, Denkmalschutz und Kampfmittelfreiheit wurden wesentliche Arbeiten geleistet

Umwelt:

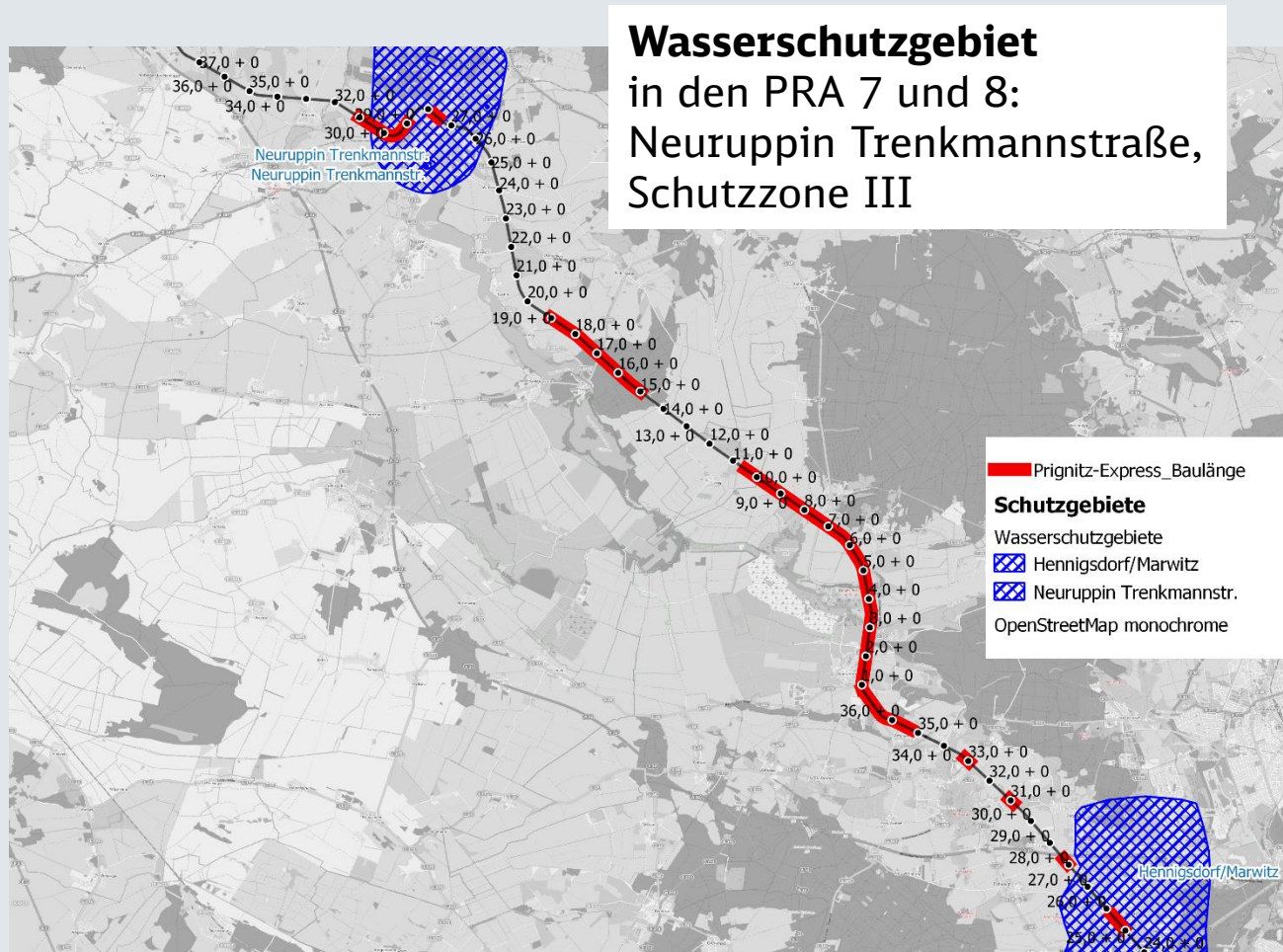
- Abstimmung der jeweiligen Untersuchungsräume, der Anzahl und Zeiträume der durchzuführenden Begehungen für ausgewählte Arten sowie der Biotoptypenkartierung mit LfU ist erfolgt.
- Kartierung Fauna und Biotope wurde im Jahr 2022 durchgeführt.
- Datenabfragen durchgeführt und liegen vor
- Lieferung Umweltunterlagen LBP, AFB für alle Vorhabenabschnitte, FFH- und SPA-Verträglichkeitsprüfung sowie eventuell WRRL-Fachbeitrag für einige der Vorhabenabschnitte sind für das Jahr 2023 geplant.
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgen auf bahneigenen Flächen, Flächen der Flächenagentur Brandenburg und teilweise auf privaten Flächen -> Vertragsschließungen sind bereits erfolgt bzw. folgen

Denkmalschutz

- Baudenkmale laut Denkmaldatenbank des Land Brandenburg nicht vorhanden,
- Bodendenkmale werden beachtet, Abstimmung mit dem BLDAM ist erfolgt, Prospektion von Verdachtsflächen erfolgt ab 04/2023

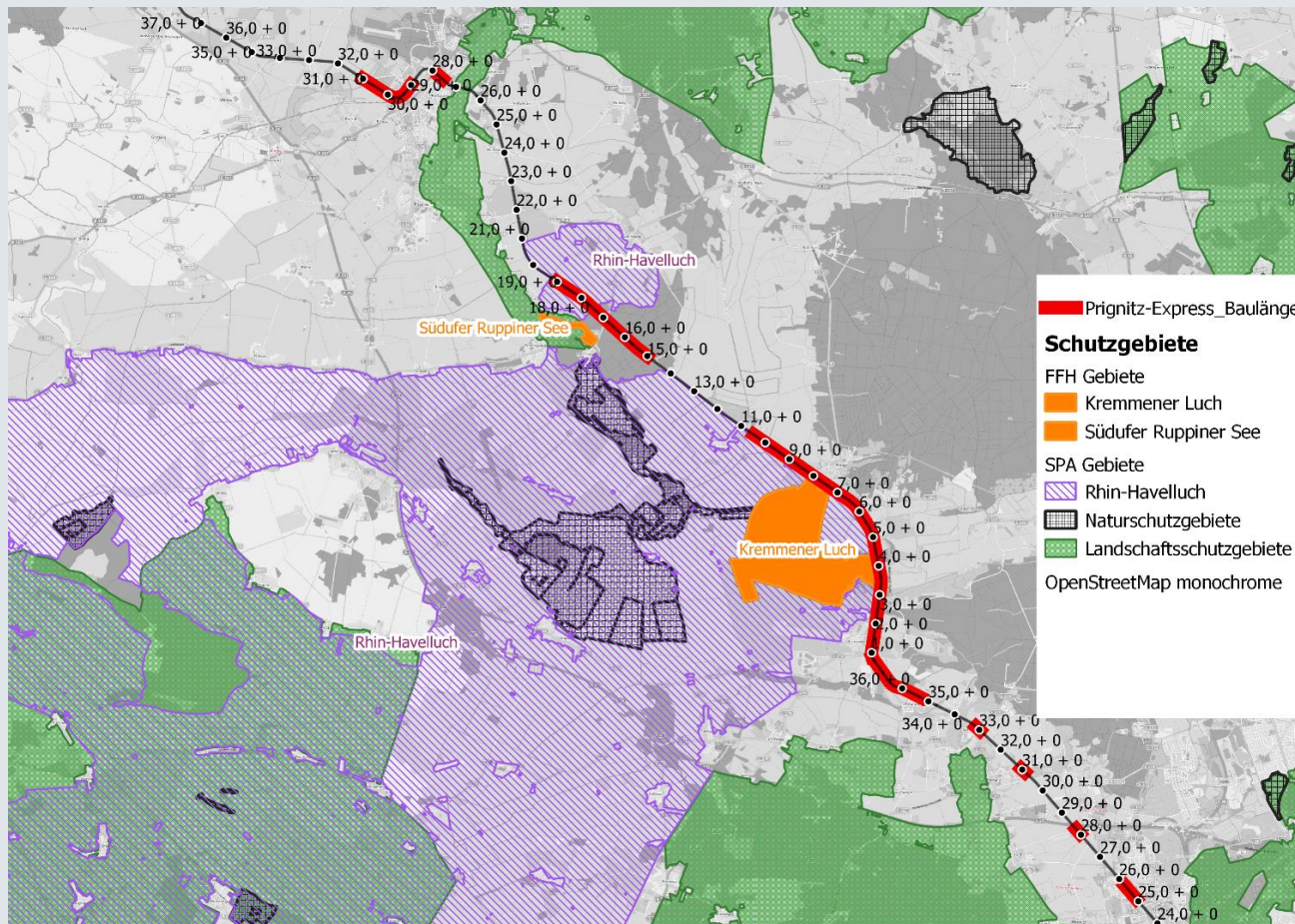
Kampfmittelfreiheit:

- Kampfmittelfreiheit wurde bescheinigt
- Ausnahme: Bereich Neuruppin -> vor Baubeginn erfolgen Sondierungsmaßnahmen



**Wasserschutzgebiet
im PRA 1 (Velten):
Hennigsdorf/Marwitz,
Schutzzone III**

Die Strecke berührt verschiedene SPA- und FFH-Gebiete, dies wurde in der Planung berücksichtigt



SPA-Gebiete und FFH-Gebiete:

PRA 5 (Kremmen – Beetz-Sommerfeld):

- FFH-Gebiet Kremmener Luch, DE 3244-301
- SPA-Gebiet Rhin-Havelluch, DE 3242-421

PRA 6 (Wustrau-Radensleben):

- FFH-Gebiet Südufer Ruppiner See, DE 3143-301
- SPA-Gebiet Rhin-Havelluch, DE 3242-421

SPA = Special Protection Area (Vogelschutz)

FFH = Fauna-Flora-Habitat (Naturschutz)

Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes werden strikt beachtet

Planungsgrundlage ist die Richtlinie Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG (BraKasch)

- Zufahrten sind über die Bahnübergänge und bahnparallele Wege gegeben
- Zugänge müssen abschnittsweise von bahnparallelen Wegen ausgebaut werden
- max. Abstand 1.000 m ist zwischen den Zugängen eingehalten
- Rettungsweg wird am neuen Gleis hergestellt
- es sind 4 komplett neue Zufahrten erforderlich (3 in Kremmen, 1 in Wustrau-Radensleben)



Zugang

- Mindestbreite 1,60 m
- Mindesthöhe 2,20 m
- Max. Länge 100 m

Rettungsweg

- Mindestbreite 0,80 m
- Mindesthöhe 2,20 m
- Einbauten nicht zulässig

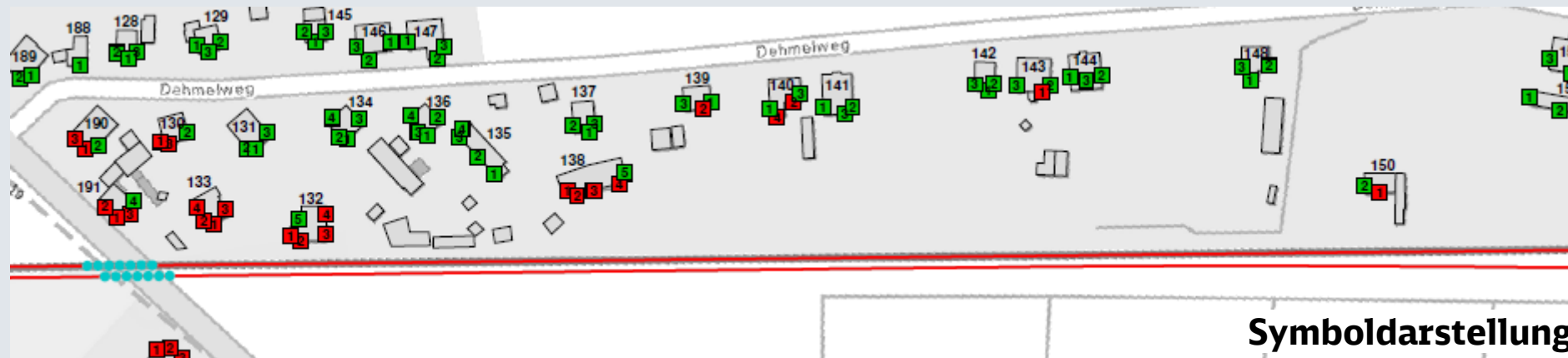
Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor

Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an 28 Gebäuden

- 26 Gebäude in Kremmen inkl. Ortsteilen
- 1 Gebäude in Velten
- 1 Gebäude in Wustrau - Radensleben

Es besteht Anspruch auf aktiven Schallschutz (nördl. Bf. Kremmen) bzw. passiven Schallschutz, möglich sind:

- Lärmschutzwände
- Unterschottermatten
- Passive Maßnahmen z.B. Schallschutzfenster, Lüfter



Symboldarstellung

Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Durch die Erweiterung des Bahnkörpers und damit verbundene Aktivitäten Auswirkungen auf Dritte nicht zu vermeiden:

- Herstellung des zweigleisigen Bahnkörpers inkl. Entwässerungsanlagen
- Herstellung bauzeitlicher Kabeltrassen und Baustraßen
- Enge Bahngrenzen, dadurch Inanspruchnahme von Flächen Dritter (abschnittsweise beidseitig)
- Umverlegung von bahnparallelen Wegen und Gräben, um das 2. Gleis errichten zu können
- Umverlegung Radweg (Los 3 Neuruppin), um das 2. Gleis errichten zu können
- Vorh. Wege und Gräben auf Gelände Dritter, dadurch weitere Inanspruchnahme von Flächen Dritter (abschnittsweise beidseitig)

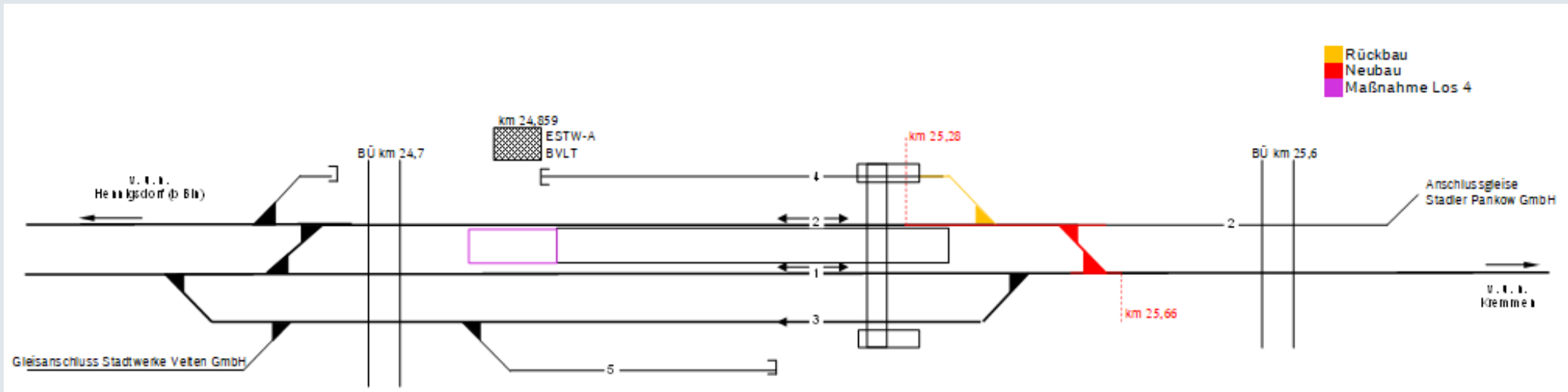
Hiermit sind folgende Aktivitäten verbunden

- Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz der Umweltbelange
- Grunderwerb, sofern dies unumgänglich ist

3. Vorstellung der Ausbauplanung

Planrechtsabschnitt 1

Bahnhof Velten

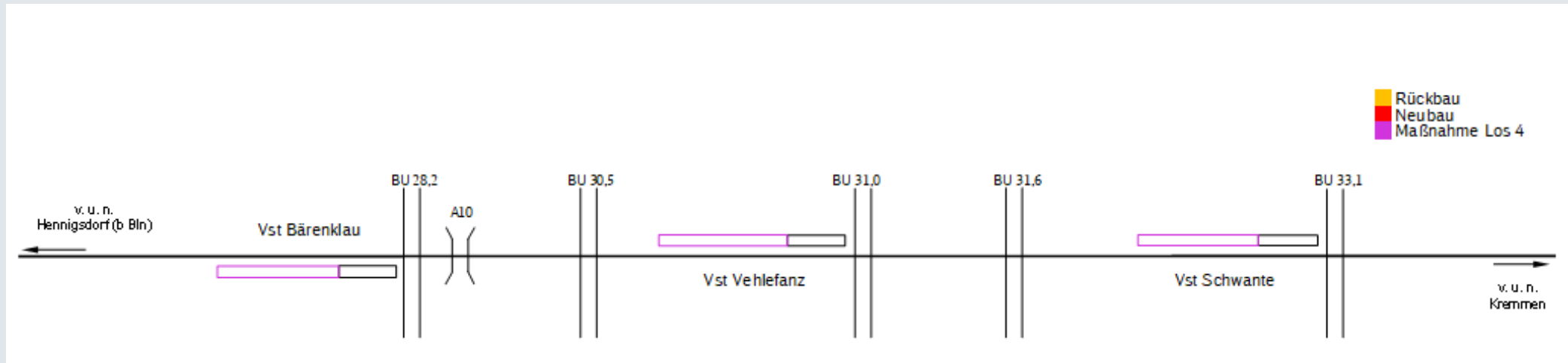


Ziel ist die Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit und die Verlängerung des Bahnsteigs der Verkehrsstationen Velten

- Ausbau vorh. Weichenverbindung Weiche 26 und 27 (300-er Weichen), Ersatz durch neue 760-er Weichen für 80 km/h inkl. Einbau Planumschutzschicht (PSS)
- Anpassung Gleislage Gleis 2 für Geschwindigkeitserhöhung von 50 km/h auf 80 km/h
- Anpassung Kabeltiefbau, Versetzen Zaun, Errichtung Leitplanken zur vorhandenen Straße
- Rückbau Gleis 4 und Weiche 25 (EW 190)
- Verlängerung vorh. Bahnsteig um 45 m Richtung Hennigsdorf, Versetzen der vorh. Entwässerungsrigole an das Ende des neuen Bahnsteigs

Planrechtsabschnitte 2, 3 und 4

Verkehrsstationen Bärenklau, Vehlefanzen und Schwante



In den drei Stationen werden die vorhandenen Bahnsteige verlängert:

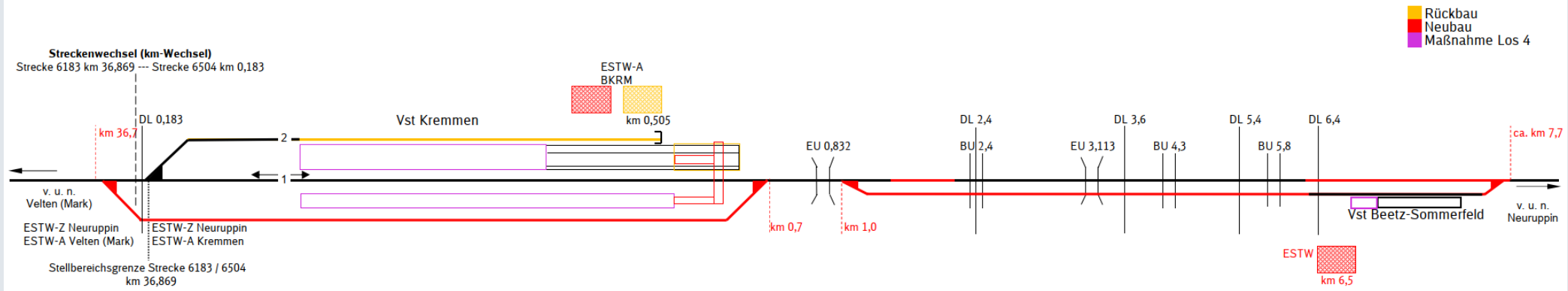
- Bärenklau um 95 m auf 145 m
- Vehlefanzen um 95 m auf 145 m
- Schwante um 95 m auf 145 m

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Bahnübergänge

Planrechtsabschnitt 5

Kremmen bis Beetz-Sommerfeld

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



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

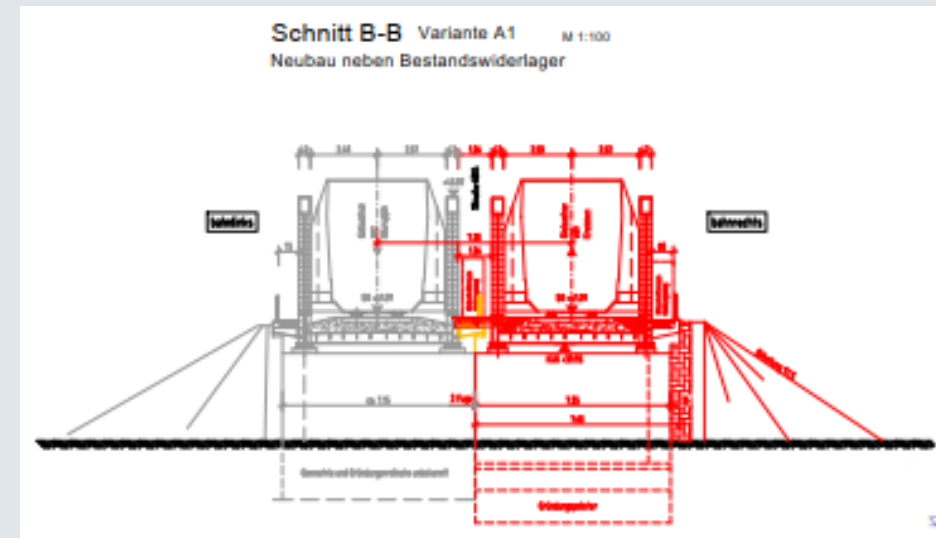
- Bf. Kremmen: Neubau Gleis 3 für 80 km/h
- Begegnungsabschnitt: Neubau Gleis für 120 km/h inkl. Einbau PSS, Moorstellensanierung mit FMI
- Anpassung/Neubau Kabeltiefbau, bauzeitliche Kabeltrasse, Umverlegung bahnparalleler Wege und Gräben
- Erweiterung von 3 BÜ

km 2,407	L 19 "Ruppiner Chaussee" (innerorts, starker Verkehr)
km 4,373	kommunale Straße „Lange Horst“ (innerorts, schwacher Verkehr)
km 5,888	kommunale Straße „Stege“ (innerorts, schwacher Verkehr)
- Errichtung ESTW Beetz-Sommerfeld und Ersatzneubau ESTW Kremmen
- Kremmen: Verlängerung vorh. Hausbahnsteig um 45 m auf 145 m, Neubau einseitiger Inselbahnsteig, Errichtung techn. gesicherter Reisendenüberweg
- Beetz-Sommerfeld: Verlängerung vorh. Bahnsteig um 45 m auf 145 m

Planrechtsabschnitt 5

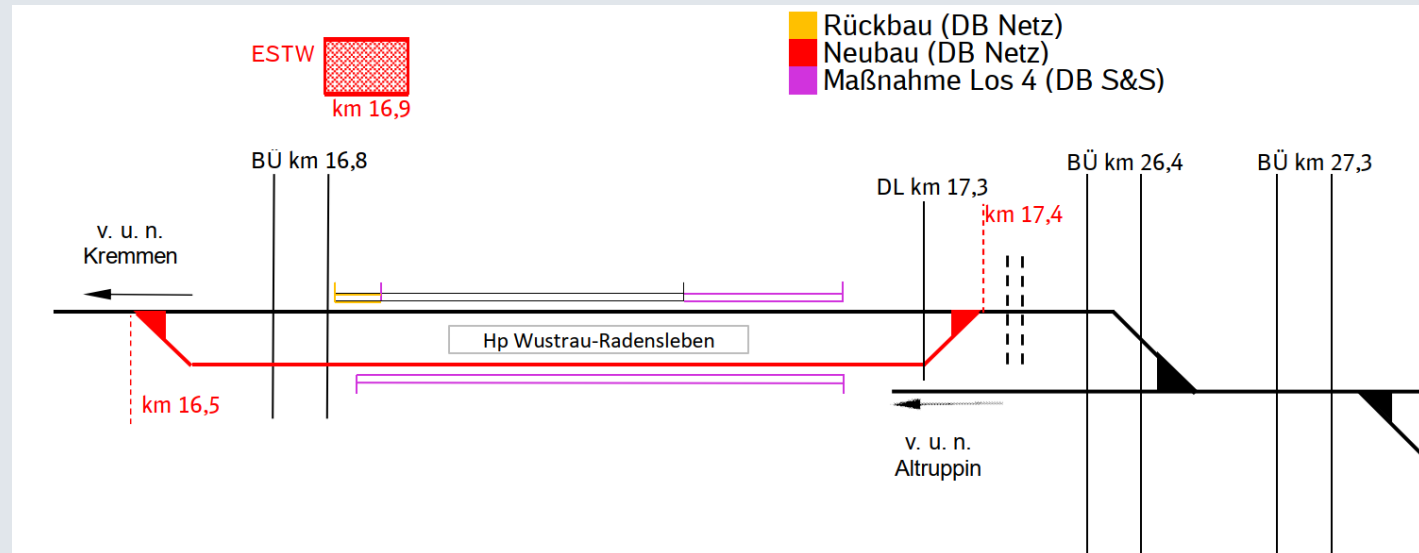
Kremmen bis Beetz-Sommerfeld

Der Neubau einer Eisenbahnüberführung in km 3,083 über den Ruppiner Kanal erfolgt neben dem Bestandsbauwerk



Weiterhin werden fünf Durchlässe als Ersatzneubau mit Verlängerung für das 2. Gleis errichtet. Die Festlegung der neuen Querschnitte ist in Abstimmung mit dem LfU erfolgt.

Planrechtsabschnitt 6 Wustrau-Radensleben

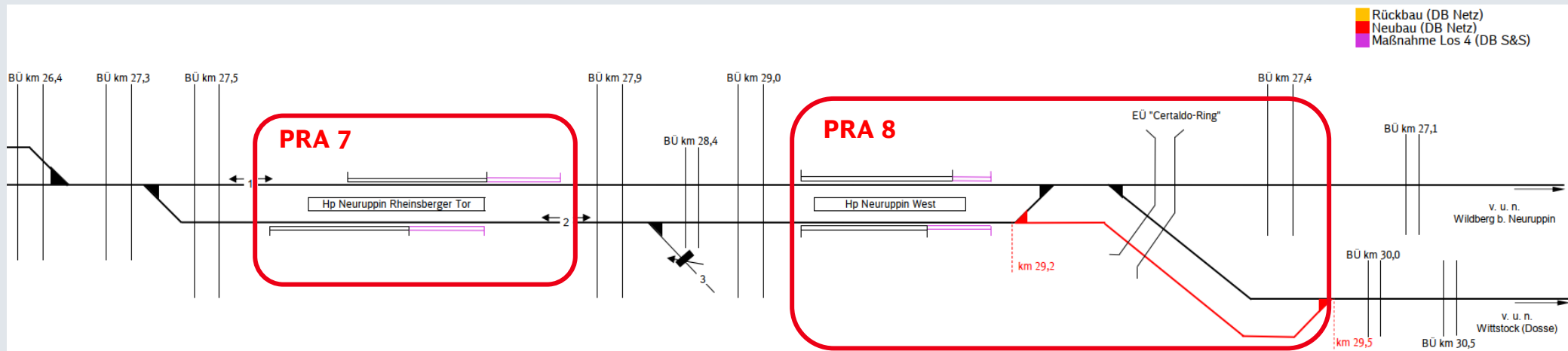


Neubau Kreuzungsbahnhof Wustrau-Radensleben, Verlängerung und Neubau Bahnsteige

- Wustrau-Radensleben: Neubau Kreuzungsgleis inkl. 2 Weichen EW 760 für 80 km/h inkl. Einbau PSS
- Anpassung/Neubau Kabeltiefbau, Errichtung Leitplanken zum vorhandenen Radweg
- Wustrau-Radensleben: Verlängerung vorh. Bahnsteig auf 145 m, Neubau 2. Bahnsteig
- Ersatzneubau von 1 Durchlass mit Verlängerung für das 2. Gleis, neuer Querschnitt in Abstimmung mit dem LfU unter Berücksichtigung der umweltfachlichen Belange
- Erweiterung des BÜ km 16,8 - L164 „Bahnhof Radensleben“ (außerorts, mäßiger Verkehr)

Planrechtsabschnitte 7 und 8

Neuruppin Rheinsberger Tor und Neuruppin West



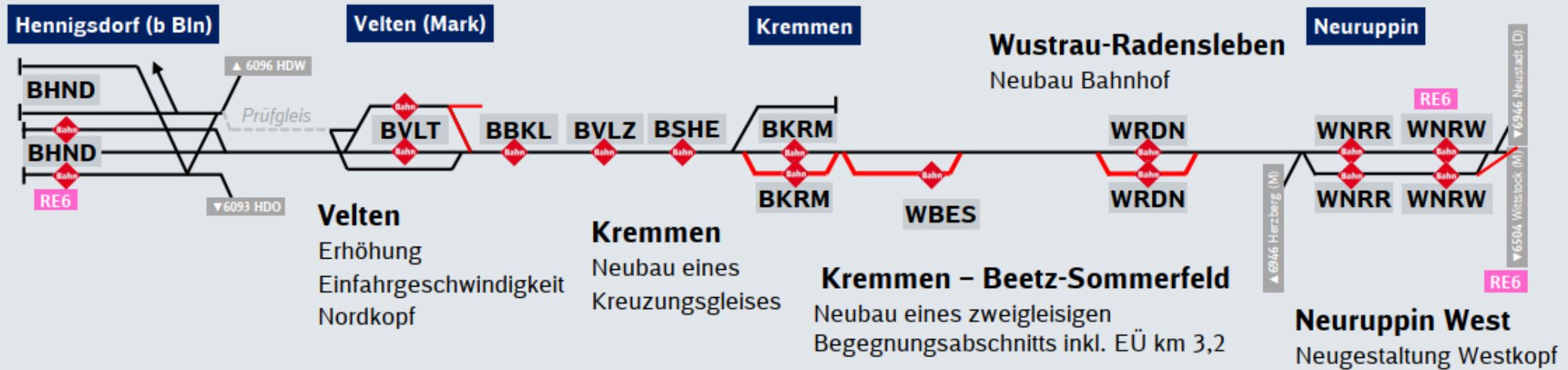
Erweiterung Bahnhof Neuruppin und Verlängerung der Bahnsteige der Verkehrsstationen Neuruppin Rheinsberger Tor und Neuruppin West

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 und Errichtung Zaun im Bereich der EÜ Certaldo-Ring
- Verlängerung der Bahnsteige um 45 m auf 145 m



- PRA 1: Gleisperrungen Nordkopf Bf. Velten, bauzeitliche Inanspruchnahme von Straßenflächen als Baueinrichtungsfläche und bei der Herstellung von neuen Bahnsteigzugängen
- PRA 2-4: Gleisperrungen je Verkehrsstation, bauzeitliche Inanspruchnahme öffentlicher Straßen bei der Herstellung von neuen Bstg.-zugängen
- PRA 5: Gleisperrungen Bf. Kremmen und Begegnungsabschnitt, Totalsperrung für Fräs-Misch-Injektionsverfahren und Verschwenkbereiche, abschnittsweise Herstellung paralleler Baustraßen am neuen Gleis, bauzeitliche Inanspruchnahme öffentlicher Straßen bei der Herstellung von neuen Bahnsteigzugängen
- PRA 6,8: Gleisperrungen Wustrau-Radensleben und Neuruppin West, Inanspruchnahme bahnparalleler Wege als Baustraße, bauzeitliche Inanspruchnahme öffentlicher Straßen bei der Herstellung von neuen Bahnsteigzugängen
- PRA 7: Gleisperrung Bahnhofsteil Neuruppin Rheinsberger Tor, bauzeitliche Inanspruchnahme öffentlicher Straßen bei der Herstellung von neuen Bahnsteigzugängen

4. Weiteres Vorgehen

Für eine vertiefte Information über die Planungsergebnisse stehen wir zur Verfügung

- Wir bieten Gespräche mit den Verwaltungseinheiten und Kommunalvertretungen (Städte Neuruppin, Kremmen und Velten, Gemeinde Oberkrämer) und der Öffentlichkeit an, um die Planungsinhalte zu vertiefen.
- Diese sind laufend möglich.
- Zu allen möglichen Fragen bitte gerne ansprechen:
Ole.Grassow@deutschebahn.com oder
Nora.Wellhausen@deutschebahn.com



NETZE