

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Andreas Audretsch, Lisa Paus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 21/2852 –

Stand der Umsetzung des Nahverkehrskonzepts „i2030“ in Berlin und Brandenburg**Vorbemerkung der Fragesteller**

Das Infrastrukturprogramm „i2030“ soll wichtige verkehrliche Verbesserungen vorrangig für den Nahverkehr im Großraum Berlin ermöglichen. Nach Ansicht der Fragestellenden sind alle enthaltenen Maßnahmen – die inzwischen auch im überragenden öffentlichen Interesse liegen – zentral für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Berlin. Eine zeitnahe und unmittelbare Umsetzung ist von großem Interesse.

1. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Bahnsteigkanten im Bahnhof Spandau im Rahmen des Korridors West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Vorhaben befindet sich in der Leistungsphase (Lph) 2 gemäß HOAI, der Vorplanung. Ein förmlicher Planungsbeginn im Auftrag des Bundes ist bisher nicht erfolgt.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die aktuell geschätzten Gesamtkosten betragen ca. 720 Mio. Euro inkl. Bahnhofsvorfeld und Überwerfungsbauwerk auf der Ostseite des Fernbahnhofs Spandau

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (Bundesverkehrswegeplan [BVWP], Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG] etc.),

BSWAG

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

die Standardisierte Bewertung ist hier nicht einschlägig, da es sich nicht um ein GVFG-Projekt handelt. Innerhalb des BSWAG liegt eine positive Bewertung vor, deshalb dem „vordringlichen“ Bedarf zugeordnet.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Das Projekt ist derzeit bis Ende der Lph 2 finanziert, deshalb kann noch kein konkreter Termin genannt werden.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Es gilt auch hier die Antwort auf e).

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten)?

Eine Finanzierung wurde bis einschließlich Lph 2 zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB AG vereinbart (Landesfinanzierung, gezeichnet 08.2020; Vorleistung der Länder für eine Bundesmaßnahme)

2. Welche weiteren Maßnahmen zu Kapazitätserweiterungen im Bereich des Bahnhofs Spandau für Regional-, Güter- und Fernverkehr befinden sich in Planung bzw. Umsetzung, und was ist jeweils der aktuelle Stand bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf
- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),
 - b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),
 - c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),
 - d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,
 - e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,
 - f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und
 - g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten)?

Nach Angaben der DB AG belaufen sich die Kosten zusätzlich zu den Angaben zu Frage 1b) auf 250 Mio. Euro.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verweisen.

3. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Fernbahnausbau mit zusätzlichen Gleisen nach Nauen (gemäß Deutschlandtakt) im Rahmen des Korridors West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Es wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen, zusätzlich werden aktuell ergänzende Nachtrassierungen in Bezug auf alternative Gleislayoutvarianten durchgeführt

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Hierfür liegt derzeit noch kein Wert vor, da die Ermittlungen noch nicht abgeschlossen sind

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

BSWAG

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,
- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,
- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und
- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten)?

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verweisen.

4. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben S-Bahn-Verlängerung von Berlin-Spandau nach Falkensee im Rahmen des Korridors West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Es wird auf die Antwort auf Fragen 1 bis 3 verwiesen

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Es wird auf die Antwort auf Frage 3 verwiesen

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

GVFG

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Verlängerung von Berlin-Spandau nach Falkensee wurde im Zusammenhang und in Verbindung mit der S-Bahnverlängerung zur Falkenseer Chaussee mit einem Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) > 1 bewertet.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Die Folgefinanzierung über die Lph 2 hinaus ist offen (Landesmittel), deshalb liegt derzeit noch kein konkreter Termin vor.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und
- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten)?

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verweisen.

5. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben S-Bahn-Verlängerung von Berlin-Spandau ins Falkenhagener Feld im Rahmen des Korridors West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf
 - a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),
 - b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),
 - c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),
 - d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,
 - e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,
 - f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und
 - g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten)?
6. Ist die Prüfung der Machbarkeit einer möglichen Verlängerung bis Berlin-Johannesstift geprüft, und wenn ja, was sind die wesentlichen Ergebnisse (insbesondere Abschätzung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG handelt es sich hierbei um die Eisenbahninfrastruktur der Havelländischen Eisenbahn AG. Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

7. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Taktverdichtung Velten – Neuruppin im Rahmen des Korridors Nord-West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Vorhaben befindet sich in der Lph 4 (Genehmigungsplanung).

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

239 Mio. EUR

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

GVFG

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Nach aktueller Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wird ein NKI >1 ausgewiesen.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Planrecht liegt überwiegend bestandskräftig vor. Ein letzter Beschluss wird Anfang 2026 erwartet.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Hierzu ist keine Angabe möglich.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Eine Finanzierung ist aktuell bis einschließlich Lph 4 vorhanden (Vertragspartner DB AG/ Land Brandenburg, Landesfinanzierung; Finanzierungsvertrag aus 12.2020).

8. Was ist das Ergebnis der Untersuchung der schnelleren Regionalverkehrseinbindung des Prignitz-Expresses in die Berliner Innenstadt über Spandau oder über Karower Kreuz (bitte genaue Maßnahmen benennen)?

Nach Auskunft der DB AG wurde für den Korridor Prignitz-Express zwischen der DB AG und den Ländern Berlin und Brandenburg ein Zielangebotskonzept abgestimmt. Es ist vorgesehen, Neuruppin sowohl Richtung Berlin-Spandau als auch über eine neu zu errichtende „Kurve Hohenschöpping“ Richtung Berlin-Gesundbrunnen anzubinden, über beide Wege jeweils einstündlich. Der Laufweg Neuruppin – Berlin-Gesundbrunnen weist dabei Fahrzeiten von knapp unter 1 Stunde auf.

9. Aus welchen genauen Gründen wird eine Einbindung des Regional-Expresses (RE) über die Veltener Bahn nicht weiterverfolgt (bitte, soweit vorliegend, alle Maßnahmen sowie Kosten für die Durchführung dieser Streckenführung nennen)?

Nach Auskunft der DB AG soll der Regionalverkehr von Neuruppin über das Karower Kreuz und nicht über eine Neubaustrecke Hennigsdorf – Berlin-Tegel

– Berlin-Gesundbrunnen in die Berliner Innenstadt eingebunden werden. Die Machbarkeit über das Karower Kreuz wurde nachgewiesen. Die Infrastruktur zur Herstellung des Laufwegs über das Karower Kreuz ist wesentlich kostengünstiger als die einer Neubaustrecke und umfasst neben der Kurve Hohen-schöpping eine zusätzliche Blockverdichtung auf dem Berliner Außenring.

10. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben S-Bahn-Ausbau: Schönholz – Hennigsdorf – Velten im Rahmen des Korridors Nord-West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt befindet sich derzeit in der Vorentwurfsplanung (Lph 2).

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Es gibt eine abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung für die Lph 1 und 2 zwischen der DB AG, den Ländern Berlin und Brandenburg. Hinsichtlich der Gesamtkosten des Projektes kann der Finanzierungspartner, in diesem Falle die Länder Berlin und Brandenburg, Auskunft geben.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Die Planungskosten werden durch Ländermittel finanziert. Nach derzeitigem Kenntnisstand planen die Länder Berlin und Brandenburg, eine GVFG-Finanzierung des Projektes anzustoßen. Die mit den Ländern abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung umfasst derzeit die Lph 1 und 2.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit des Projektes gemäß standardisierter Bewertung ist derzeit offen.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Es gibt aktuell keinen Termin für die Planfeststellung, da diese von einer noch abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung abhängt.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Es gilt auch hier die Antwort auf e).

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Es gibt eine abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung für die Lph 1 und 2 zwischen der DB AG, den Ländern Berlin und Brandenburg (Zeichnung der ursprünglichen Finanzierungsvereinbarung in 12/2022, Zeichnung Nachtrag in 04/2025).

- h) Welches Bedienkonzept wird für die Verlängerung der S-Bahn (S) nach Velten verfolgt, werden dafür separate Gleise vorgesehen, und wie ist dieses Vorgehen mit der geplanten Elektrifizierung für den Regionalverkehr vereinbar?

Hinsichtlich des Bedienkonzeptes ist für die S-Bahn zwischen Hennigsdorf und Velten ein separates Gleis geplant. Die Auskömmlichkeit dieser Eingleisigkeit für einen 20-Min.-Takt der S-Bahn wurde nachgewiesen. S-Bahn und Fernbahn sind damit technisch autark und eine Elektrifizierung der Fernbahn ist möglich.

- i) Auf welchen Abschnitten zwischen Tegel und Hennigsdorf sind zweigleisige Abschnitte geplant?

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung werden verschiedene Varianten untersucht. Die umfangreichste Variante sieht eine durchgehende Zweigleisigkeit vor. Eine Entscheidung wird im Zuge des Abschlusses der Vorplanung getroffen. Die Verschiebung des Bahnhofs wird im Projekt im Rahmen der Vorplanung mit untersucht.

- j) Wann ist die Verlegung des Bahnhofs Berlin Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik geplant?

Der S-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik soll im Rahmen des geplanten zweigleisigen Ausbaus der S25 an einen neuen Standort verlegt werden. Das Vorhaben zum S25-Ausbau befindet sich derzeit in der Vorplanung, die frühestens Ende 2027 abgeschlossen sein wird. In diesem Zusammenhang finden zurzeit Vermessungsarbeiten im Gleisbereich statt. Zum Realisierungszeitraum kann noch keine belastbare Aussage getroffen werden, da sich die Bauplanungsunterlage zum zweigleisigen Ausbau der S25 noch in Prüfung bei der Senatsverwaltung befindet.

11. Wird bei der möglicherweise neu zu bauenden Eisenbahnüberführung über die Ollenhauer Straße die mögliche Tramstrecke mitberücksichtigt, und wenn nein, bitte begründen?

Nach Auskunft der DB AG wird die Umsetzbarkeit einer Tramstrecke bei den Planungen berücksichtigt. Eine erste Abstimmung mit der Berlin Verkehrsbetriebe AöR (BVG) hat bereits stattgefunden.

12. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Elektrifizierung: Hennigsdorf – Wittenberge im Rahmen des Korridors Nord-West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt befindet sich derzeit in der Vorentwurfsplanung (Lph 2).

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Es gibt eine abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung für die Lph 1 bis 4 zwischen der DB AG und dem Land Brandenburg. Hinsichtlich der Gesamt-

kosten des Projektes kann der Finanzierungspartner, in diesem Falle das Land Brandenburg Auskunft geben.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Die Planungskosten werden durch Landesmittel finanziert. Nach derzeitigem Kenntnisstand plant das Land Brandenburg, eine GVFG-Finanzierung des Projektes anzustößen.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes ist mit einem $NKI > 1$ nach jetzigem Kenntnisstand gegeben.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Nach derzeitigen Grobterminplan soll die Planfeststellung des Vorhabens Ende 2032 vorliegen.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Da die mit dem Land abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung derzeit die Lph 1 bis 4 umfasst, gibt es noch keinen Termin für die Inbetriebnahme.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten)?

Es gibt eine abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung für die Lph 1 bis 4 zwischen der DB AG und dem Land Brandenburg (Zeichnung der ursprünglichen Finanzierungsvereinbarung in 01/2024, Zeichnung Nachtrag in 01/2025).

13. Was ist der Planungs- und Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Stammstrecke Heidekrautbahn im Rahmen des Korridors Heidekrautbahn für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Es handelt sich um die Eisenbahninfrastruktur der Niederbarnimer Eisenbahn-AG (NEB). Nach Kenntnis der Bundesregierung (Stand März 2025) wird folgendes aufgeführt:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Lph 1-2 abgeschlossen, Lph 3-4 in Durchführung

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

im aktuellen GVFG-Bundesprogramm sind Gesamtkosten in Höhe von 72 Mio. Euro gelistet

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

GVFG

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Wirtschaftlichkeit ist nach NKU mit einem $NKI > 1$ nachgewiesen

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Eine Aussage zum Termin der Planfeststellung liegt nicht vor.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Inbetriebnahme ist derzeit in 2028 geplant.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Ein Finanzierungsvertrag für die Lph 1-4 ist vorhanden, zudem sind für Voraufmaßnahmen Lph 5-9 mit dem Land Berlin vereinbart

14. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Einbindung Heidekrautbahn in die Nordbahn im Rahmen des Korridors Heidekrautbahn für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Die Lph 2 wurde abgeschlossen.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Aussagen zu den Gesamtkosten können derzeit noch nicht getroffen werden.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Das Projekt soll durch GVFG- und Landesmittel finanziert werden.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Wirtschaftlichkeit ist nach NKU mit einem $NKI > 1$ nachgewiesen

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Eine Aussage zum Planrecht kann derzeit noch nicht getroffen werden, da das Projekt bis einschließlich Lph 2 finanziert ist.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Aussagen zur Inbetriebnahme können derzeit noch nicht getroffen werden, da das Projekt bis einschließlich Lph 2 finanziert ist.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Es ist kein Finanzierungsvertrag über die Lph 2 hinaus vorhanden.

15. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand der Abstell- und Behandlungsanlagen von Deutsche Bahn (DB) Fernverkehr im Bahnhofsgebiet Schönholz?

Nach Auskunft der DB AG befindet sich das Projekt in der Planungsphase. Anforderungen aus dem Nahverkehrskonzept i2030 wurden eingearbeitet. Aktuell werden Voruntersuchungen durchgeführt, bauliche Maßnahmen sind bislang nicht erfolgt.

16. Wer finanziert den Bau der Abstell- und Behandlungsanlagen von DB Fernverkehr im Bahnhofsgebiet Schönholz in welcher Höhe?

Nach Auskunft der DB AG ist es geplant die Finanzierung des Projektes mit Eigenmitteln der DB Fernverkehr AG durchzuführen. Genaue Angaben zur Investitionshöhe können noch nicht gemacht werden.

17. Wer finanziert die Elektrifizierung sowie die weiteren Maßnahmen für den Abschnitt Gesundbrunnen – Schönholz in welcher Höhe?

Nach Auskunft der DB AG wird darunter die Elektrifizierung des Abschnittes, welcher im Rahmen der Eisenbahnüberführung (EÜ) Wollankstraße umgesetzt wird und somit eine Voraussetzung für die Nutzbarkeit/ Erreichbarkeit der Abstellanlage in Schönholz für elektrische Züge (ICE) ist verstanden. Die Erneuerung der EÜ Wollankstraße ist durch LuFV und Landesmittel finanziert. Aufgrund des aktuellen Projektstandes kann keine Aussage zu den Kosten getätigt werden.

18. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Lübbenau – Cottbus im Rahmen des Korridors Süd-Ost für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt befindet sich in der Ausführungsplanung, Lph 5.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Zum jetzigen Zeitpunkt ist keine Aussage zu den Gesamtkosten des Vorhabens möglich, da für das Projekt noch diverse Ausschreibungen und Vergaben durchzuführen sind.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Das Projekt ist Teil des Investitionsgesetz Kohleregionen und wird ab Lph 5 darüber finanziert.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung gemäß standardisierter Bewertung erfolgt im Rahmen der Projekte des Investitionsgesetz Kohleregionen nicht.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Seit Mai 2025 liegt das bestandskräftige Planrecht vor.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2027 geplant.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Die Baufinanzierungsvereinbarung wurde am 17.11.2023 schlussgezeichnet. Unterzeichner sind das Bundesministerium für Verkehr, das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGO AG (damals DB Netz AG und DB Station&Service AG) und DB Energie GmbH. Im laufenden Jahr 2025 wurde eine Anpassungsvereinbarung beantragt, deren Entsperrung durch das Bundesministerium der Finanzen noch nicht erfolgt ist.

19. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Königs Wusterhausen im Rahmen des Korridors Süd-Ost für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Auskunft der DB AG wird im Projekt i2030 der Umbau des Bahnhofs verfolgt, damit die verschiedenen Verkehre und Linien unabhängig voneinander fahren können. Der Umbau erfolgt stufenweise. Den Auftakt machte das Kehrgleis auf der Südseite (fertig). Bis 2026 folgt die Erweiterung des nördlichen Bereichs, um eine durchgehende Zweigleisigkeit für den Regionalverkehr zu schaffen. Danach soll mit weiteren Baumaßnahmen, wie zusätzlichen Oberleitungen und dem Einbau zusätzlicher Weichen der derzeit vorgesehene Umbau beendet.

Die folgenden Antworten beziehen sich auf den Nordkopf:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt KW Nordkopf: befindet sich derzeit in der Bauausführung und damit in Lph 8.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Aussagen zu den Gesamtkosten können derzeit noch nicht getroffen werden.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Das Projekt wird durch Landesmittel und GVFG finanziert.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Hierzu kann eine Auskunft nur durch das Land Brandenburg erfolgen.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Für das Projekt KW Nordkopf liegt bereits ein Planrechtsbeschluss vor.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2027 vorgesehen.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Es liegt eine Finanzierungsvereinbarung zur Realisierung einschließlich der Planung (Lph 1 – 9) des Teilvorhabens KW – Anpassung Nordkopf (gezeichnet 01/2023) zwischen dem Bund, dem Land Brandenburg und der DB AG vor.

20. Was umfasst den perspektivischen gesamthaften Umbau des Knotens Wittenberge, und bis wann ist diese Maßnahme vorgesehen?

Nach Auskunft der DB AG werden im Bereich Fahrweg in der aktuellen Sperrpause der Generalsanierung Hamburg - Berlin folgende Maßnahmen im Knoten Wittenberge umgesetzt:

- Verbesserung der Einfahrmöglichkeit in den Hafen Wittenberge per Zugfahrt aus Berlin
- Errichtung eines zusätzlichen(“fernverkehrslangen”) Bahnsteigs inkl. Anbindung am Gleis 7
- Schaffung einer sicherungstechnischen Gleisteilung von Gleis 3 und 7 für die Ermöglichung einer zeitgleichen beidseitigen Bedienung
- Schaffung einer zusätzlichen Weichenverbindung zur Ermöglichung von gleichzeitigen Fahrten von Gleis 6 Richtung Stendal und Einfahrten nach Gleis 4
- Schaffung zusätzlicher Weichenverbindungen zur Ermöglichung gleichzeitiger Fahrten von Gleis 7 Richtung Perleberg und aus Gleis 3 Richtung Hamburg

Die Verkehrsstation Wittenberge wird derzeit im Rahmen der Sanierung der Bahnstrecke Hamburg-Berlin ebenfalls umfassend saniert. Die Bahnsteige an den Gleisen 1-5 werden instandgesetzt und erhalten eine moderne Ausstattung (u. a. Sitzmöbel, Vitrinen, Abfall- und Streugutbehälter), neue digitale Anzeigen sowie eine energiesparende LED-Beleuchtung. Auch die Wegeleitung wird überarbeitet. Zusätzlich entsteht ein neuer Regional- und Fernbahnsteig mit 435 m Länge. Zusätzlich wird die Personenunterführung um ca. 22 Meter erweitert. Die Arbeiten sollen im April 2026 abgeschlossen sein.

21. Was ist das genaue Ergebnis der Untersuchung der Verlängerung der S-Bahn bis Rangsdorf (bitte alle Kosten- und Nutzenparameter angeben)?

Nach Auskunft der DB AG konnte die Wirtschaftlichkeit nach der Standardisierten Bewertung nicht nachgewiesen werden (< 0). Das Projekt wurde daher nach der Lph 2 beendet.

22. Sieht die Bundesregierung den Bedarf oder die Notwendigkeit zur Bewertung von Resilienz sowie Ausweichverbindungen bei Störungsge- schehen sowie Baufahrplänen im Rahmen der volkswirtschaftlichen Be- wertungsverfahren wie etwa der Standardisierten Bewertung oder dem BVWP-Bewertungsverfahren?

Die zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit im Rahmen des GVFG heranzie- hende Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung bietet die Mög- lichkeit, Aspekte der Netzresilienz bei auftretenden Störungen auf Schienenstrecken über die Quantifizierung des Nutzens nicht-ausfallender Fahrten dank al- ternativer Fahrtmöglichkeiten bzw. Fahrtrouten abzubilden.

23. Wieso erfolgt keine gesamthaftes Bewertung des Projekts „i2030“ mit einer einzigen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), wie das beispiels- weise bei Bedarfsplanprojekten durch die Projektbündel üblich ist?

Nach Auskunft der DB AG bezieht i2030 sich auf die Verbesserung des Ver- kehrsangebots in diversen Korridoren. Die Korridore werden in ihrer jeweiligen verkehrlichen Wirkung betrachtet, da sie untereinander teilweise nicht verfloch- ten sind. Daher kann eine Bündelung methodisch nicht valide berechnet wer- den.

24. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Pots- damer Stammbahn: Griebnitzsee – Potsdamer Platz im Rahmen des Kor- ridors Süd-West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeit- plan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt befindet sich in der Lph 2.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Fi- nanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die Vorplanungsergebnisse liegen noch nicht vor. Auf Basis der Grundlagener- mittlung sind 873 Mio. Euro für die Maßnahme kalkuliert.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Aktuell wird im Rahmen einer Standardisierten Bewertung geprüft, ob eine Fi- nanzierung aus dem GVFG möglich ist. Bewertungsergebnisse liegen bisher nicht vor.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Ein Termin kann aktuell nicht genannt werden, da eine Finanzierung über die Lph 2 hinaus noch erfolgen muss.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Es gilt die Antwort auf d).

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Die Finanzierung der aktuell laufenden Planung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB AG wurde 02.2023 vereinbart (Länderfinanzierung).

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

25. Was ist der aktuelle Stand bezüglich der Verkehrsstationen im Rahmen der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn?

Nach Auskunft der DB AG wurden die im Rahmen der Planung zu berücksichtigenden Verkehrsstationen zwischen der DB AG und den Ländern Berlin und Brandenburg abgestimmt. Die Verkehrsstationen werden gemeinsam mit der übrigen Infrastruktur beplant. Grundsätzlich sind folgende neue Stationen für den Regionalverkehr geplant: Dreiblinden (Europarc), Düppel-Kleinmachnow, Berlin-Zehlendorf, Rathaus Steglitz und Berlin-Schöneberg.

26. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Südlicher Berliner Innenring (einschließlich Tempelhofer Kurve) im Rahmen des Korridors Süd-West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Die Planung befindet sich in der Lph 2

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die Vorplanungsergebnisse liegen noch nicht vor. Auf Basis der Grundlagenermittlung sind 785 Mio. Euro für die Maßnahme kalkuliert.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Aktuell wird im Rahmen einer Standardisierten Bewertung geprüft, ob eine Finanzierung aus dem GVFG möglich ist. Bewertungsergebnisse liegen bisher nicht vor.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Ein Termin kann derzeit nicht genannt werden, da eine Finanzierung über die Lph 2 hinaus noch erfolgen muss

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Es gilt die Antwort auf d).

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Ein Finanzierungsvertrag der aktuell laufenden Planungen Lph 2 wurde zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB AG in 09.2023 abgeschlossen (Landesfinanzierung)

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Es werden die Varianten nahverkehrslang (= 220 m) und fernverkehrslang (= 420 m) untersucht/ beplant.

- h) Welche Bahnsteiglänge ist für den Bahnhof Südkreuz (Ringbahn, Regionalverkehr) geplant?

Hierzu kann eine Auskunft nur durch das Land Berlin erfolgen.

- i) Was ist der Stand bezüglich der Potenzialuntersuchungen für den geplanten Bahnhof Neukölln bzw. Hermannstraße (insbesondere bezüglich des größeren Fahrgastpotenzials)?

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist noch kein finaler Trassierungsentwurf erstellt bzw. freigegeben. Grundsätzlich ist die bestehende, sich in Betrieb befindliche Infrastruktur durch das Bauvorhaben Ertüchtigung Südlicher Berliner Innenring nicht ersatzlos zurückzubauen. Die DB AG stimmt sich weiterhin mit dem Land Berlin ab, um die verschiedenen infrastrukturellen Wünsche auf den zu Verfügung stehenden Flächen bestmöglich umzusetzen.

- j) Welche Änderungen am Spurplan der Güterbahnhöfe Tempelhof, Neukölln und Treptow sind beabsichtigt, und sind Rückbauten auf diesen Güterbahnhöfen geplant (wenn ja, bitte jeweils angeben, welche Anpassungen geplant sind)?

Die DB AG plant im Auftrag und in Partnerschaft mit dem Land Berlin. Für den Güterbahnhof Tempelhof ist im Bereich von Flächen Dritter (nicht DB AG zugehörig) durch das Land Berlin die Errichtung einer City-Logistik-Fläche in Prüfung.

- k) Sind die Flächen am Güterbahnhof Tempelhof planungsrechtlich insoweit gesichert, dass an diesem Standort perspektivisch eine Nutzung für den Schienengüterverkehr (z. B. KV-Terminal [KV = Kombinierter Verkehr]) möglich ist, und welche Vorsorge werden seitens der Deutschen Bahn AG für den Güterbahnhof Tempelhof getroffen?

27. Was ist der aktuelle Stand bezüglich der Verkehrsstationen im Rahmen der Elektrifizierung des südlichen Berliner Innenrings?

Nach Auskunft der DB AG wurden die im Rahmen der Planung zu berücksichtigenden Verkehrsstationen zwischen der DB AG und den Ländern Berlin und Brandenburg abgestimmt. Untersucht wird die Errichtung von Bahnsteigen in Berlin Südkreuz (Ringbahnebene) sowie in Berlin Hermannstraße oder alternativ Berlin-Neukölln. Die Regionalbahnsteige in Berlin Ostkreuz (Ringbahnebene) werden auf eine Verlängerung für eine Nutzlänge von zukünftig 220 m untersucht.

28. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben S25 Süd: Teltow Stadt – Stahnsdorf im Rahmen des Korridors Süd-West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt befindet sich in der Lph 3.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die Entwurfsplanungsergebnisse liegen noch nicht vor. Auf Basis der Ergebnisse der Vorplanung sind für den Abschnitt Berlin Südende – Lichterfelde Ost 156 Mio. Euro und für den Abschnitt Teltow Stadt – Stahnsdorf (Sputendorfer Straße) 458 Mio. Euro kalkuliert.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

GVFG

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Wirtschaftlichkeit ist nach aktueller NKU mit einem $NKI > 1$ gegeben.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Es wird angestrebt, Ende 2029, Anfang 2030 die erforderlichen Planrechtsverfahren abzuschließen.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Ein Termin kann gegenwärtig nicht genannt werden, da eine Finanzierung ab Lph 5 noch erfolgen muss.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Ein Finanzierungsvertrag zur Finanzierung der Lph 3 und 4 wurde zwischen der DB AG und den Ländern Berlin und Brandenburg in 12.2023 abgeschlossen.

29. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Verlängerung der Bahnsteige an den relevanten Verkehrsstationen entlang der Linie RE 1 im Rahmen des Korridors Süd-West für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Im Rahmen der Betriebsstufe 1 wurden für die Betriebsaufnahme im Netz Elbe-Spree Betriebsstufe 1 (Fahrplanwechsel 12/2022) Bahnsteige an sechs Stationen auf eine Nutzlänge von 170 m (für 6-teilige Züge) verlängert: Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen, Jacobsdorf und Pillgram. Außerdem wurden am Bahnhof Berlin Friedrichstraße Blindenleitstreifen angepasst. In den Betriebsstufen 2 und 3 wurden und werden Bahnsteige auf eine Nutzlänge von 220 m verlängert (für 8-teilige Züge). Die neun Verkehrsstationen der Betriebsstufe 2 befinden sich in unterschiedlichen Lph, zwischen Lph 4 und bereits fertiggestellt. Die Bahnsteige liegen in Götz, Groß Kreutz, Potsdam Park Sanssouci, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen, Jacobsdorf, Pillgram und Ziltendorf. In Betriebsstufe 3 sind Verlängerungen an den drei Stationen Wusterwitz, Kirchmöser und Kraftwerk Finkenheerd vorgesehen, diese befinden sich in Lph 1.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

133 Mio. Euro für Betriebsstufe 1+2; 80 Mio. Euro für Betriebsstufe 3

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

GVFG

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Wirtschaftlichkeit der Betriebsstufen 1+2 sind mit einem NKI >1 nachgewiesen.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

2027 (die planrechtsbehafteten Maßnahmen der Betriebsstufe 2)

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Betriebsstufe 1 in Betrieb, Betriebsstufe 2 sukzessive bis 2029; Betriebsstufe 3 offen, da eine Finanzierung über Lph 1 hinaus noch erfolgen muss.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Hierzu wurden verschiedene Verträge und Nachträge zwischen DB AG und Land Brandenburg abgeschlossen.

30. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Siemensbahn für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt befindet sich aktuell in der Lph 3-4.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Der aktuelle Gesamtumfang beläuft sich auf etwa 900 Mio. EUR

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Das Projekt wird durch GVFG- und Landesmittel finanziert.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird durch den Berliner Senat erstellt.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Der Planfeststellungsbeschluss PA 1.1 wird im Herbst 2026 erwartet.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Die Inbetriebnahme erfolgt vsl. Dezember 2029.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Finanzierungsvereinbarung Lph 1-2 (gez. 06/2019), Finanzierungsvereinbarung Lph 2-4 (gez. 10/2020), Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) vorgezogene Maßnahmen (12/2023), RuFV Bauhauptleistungen (vsl. in 2026)

31. Ergeben sich durch den in Planung befindlichen Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke (Autobahn 100 [A 100]) für die Reaktivierung der Siemensbahn Abhängigkeiten, die den geplanten Inbetriebnahmetermin der Siemensbahn im Jahr 2029 gefährden, und wenn ja, welche?

Nein.

32. Ist es zutreffend, dass die DEGES als Vorhabenträgerin des Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke (A 100) Flächen der Siemensbahn bauzeitlich beanspruchen will, wenn ja, um welche Flächen handelt es sich dabei (genaue Lage der Flurstücke im Verlauf der Siemensbahn), und für welchen Zweck will die DEGES die Flächen nutzen?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes werden für das Vorhaben Rudolf-Wissell-Brücke vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen für die Errichtung und Nutzung von Baustraßen und Baustelleneinrichtungen (u. a.

Lager- und Montageflächen, Kranstandorte, Zuwegungen, Flächen für den Abbruch der vorhandenen Brücke) benötigt. Die Flächen liegen im Wesentlichen unterhalb und westlich der Rudolf-Wissell-Brücke.

33. Für welchen Zeitraum ist nach Kenntnis der Bundesregierung nach aktuellem Zeitplan der DEGES eine bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen der Siemensbahn vorgesehen, und welche Alternativen hat die DEGES nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Zusammenhang geprüft?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes ist der Beginn der bauzeitlichen Inanspruchnahme abhängig vom Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, denn erst im Anschluss daran werden die Bauleistungen zum Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke ausgeschrieben und beginnen. Die bauzeitliche Inanspruchnahme der Flächen der Siemensbahn erfolgt nach Auskunft der DEGES in zwei Phasen des Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke: 1,5 Jahre bzw. 4,5- 5 Jahre nach erzieltem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss.

Im Ergebnis der von der DEGES geprüften Alternativen der bauzeitlichen Umsetzung (u. a Lösungen über den Fürstenbrunner Weg, über den Nonnendamm und eine temporäre Spreequerung im Norden) sind Baustelleneinrichtungsflächen unter den vorhandenen und geplanten Brückenbauwerken sowie in deren nahen Umfeld und Zuwegungen zu diesen Flächen zwingend erforderlich.

34. Wie hat sich die DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin der Reaktivierung der Siemensbahn im laufenden Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke in dieser Angelegenheit geäußert?

Nach Auskunft der DB AG hat sich die DB InfraGO AG im Rahmen der Maßnahme der DEGES sowohl in Erörterungsterminen als auch in verschiedenen Abstimmungsterminen eingebracht.

35. Zeichnet sich zwischen der DB InfraGO und der DEGES eine einvernehmliche Lösung ab, sodass die Siemensbahn wie geplant 2029 in Betrieb gehen kann, und wenn nein, bis wann soll eine Lösung gefunden werden bzw. welche Auswirkungen hat der Konflikt auf den Inbetriebnahmetermin der Siemensbahn?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes finden parallel zu den laufenden Planfeststellungsverfahren für die jeweiligen Vorhaben Abstimmungen zwischen DEGES und DB InfraGO statt. Nach Auskunft der DB AG wurde in mehreren Abstimmungsterminen zwischen den Beteiligten eine Lösung erzielt, die die Realisierung beider Projekte ermöglicht.

36. Welches Ergebnis hat in dieser Frage der Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke im April 2025 gebracht?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes wurde der Planfeststellungsantrag für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke knapp ein Jahr vor dem der Reaktivierung Siemensbahn gestellt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 35 verwiesen.

37. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Planfeststellungsbeschluss für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes strebt die DEGES nach aktuellem Stand den Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2027 an.

38. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell Brücke (A 100) für den Neubau eines Rad- und Fußwegs zu erweitern?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes besteht dem Radverkehrsplan des Landes Berlin zufolge kein Bedarf für eine zusätzliche Radverkehrsführung im Zuge der Rudolf-Wissell-Brücke. Das Land Berlin hat im Zuge der Planungen keinen Bedarf angemeldet.

39. Wie sieht der aktualisierte Zeitplan zur Reaktivierung der Siemensbahn aus?

Nach Auskunft der DB AG soll im Herbst 2026 das Planfeststellungsverfahren PA 1.1 abgeschlossen sein. Ende 2026 soll der Baubeginn der bauvorbereitenden Maßnahmen erfolgen. Die Inbetriebnahme der Strecke ist für Dezember 2029 vorgesehen.

40. Wie soll das in der Fahrplanuntersuchung im Rahmen der Metropolraumstudie abgeleitete Vorhaben zusätzliches Gleis im Abschnitt zwischen Berlin-Spandau und dem Berliner Innenring inklusive Blockverdichtung bis Moabit umgesetzt werden, insbesondere in Bezug auf

- die Finanzierungshöhe des Projekts,
- den Umsetzungszeitraum des Projekts, und
- die geplante Zuordnung des Projekts in eine Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.)?

41. Wie soll das in der Fahrplanuntersuchung im Rahmen der Metropolraumstudie abgeleitete Vorhaben Erweiterung der Infrastruktur am Bahnhof Berlin Jungfernheide umgesetzt werden, insbesondere in Bezug auf

- die genauen Maßnahmen des Projekts,
- die Finanzierungshöhe des Projekts,
- den Umsetzungszeitraum des Projekts, und
- die geplante Zuordnung des Projekts in eine Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.)?

Die Fragen 40 und 41 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurde die Machbarkeit eines Ausbaus der Strecke mittels einer Trassierungsstudie untersucht und mögliche Lösungen nachgewiesen. Im BSWAG ist der Ausbau des „Knotens Berlin“ im potenziellen Bedarf platziert. Die Ergebnisse der Fahrplanuntersuchung und technischen Machbarkeitsuntersuchung können in die weitere Betrachtung zum Knoten Berlin eingebracht werden.

42. Was ist das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zum zusätzlichen Kehrgleis am Bahnhof Berlin Gesundbrunnen, und welche Maßnahmen werden hier weiterverfolgt?

Nach Auskunft der DB AG konnte die technische Machbarkeit zur Errichtung eines Kehrgleises nachgewiesen werden. Die mögliche Umsetzung ist abhängig von einer weiteren Finanzierung und ist erst mit Erneuerung der Stellwerkstechnik möglich.

43. Was ist das Ergebnis der Machbarkeitsstudie für Gleisteilungen, Blockverdichtungen und zusätzliche Fahrmöglichkeiten im Nord-Süd-Tunnel, und welche Maßnahmen werden hier weiterverfolgt?

Nach Auskunft der DB AG konnte die technische Machbarkeit für die zusätzlichen Blocksignale, Gleisteilungen und Weichenverbindungen nachgewiesen werden.

44. Welche weiteren Infrastrukturmaßnahmen wurden aus der Metropolstudie abgeleitet?

Nach Auskunft der DB AG wurden bisher keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet.

45. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Weichenverbindung Hauptbahnhof Berlin für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Die Lph 3 ist für die S-Bahn Weichenverbindung im Hauptbahnhof Berlin abgeschlossen.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Aussagen zu den Gesamtkosten können derzeit noch nicht getroffen werden.

- c) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Das Projekt wird durch GVFG- und Landesmittel finanziert.

- d) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird durch das Land Berlin erstellt.

- e) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Das Projekt ist planrechtsfrei.

- f) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Aussagen zur Inbetriebnahme können derzeit noch nicht getroffen werden, da das Projekt bis einschließlich Lph 3 finanziert ist.

- g) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Es gilt Antwort f).

46. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Sammelvereinbarung S-Bahn Tranche 1 für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) die beinhalteten Projekte (bitte auflisten),
- b) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),
- c) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,
- d) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Projekt	Lph	NKU	Planfeststellung
Werkstattanbindung (WA) Fredersdorf	3	Laut GVFG-Kriterien nicht förderfähig	2027
WA Hennigsdorf	3	Laut GVFG-Kriterien nicht förderfähig	2027
Nahverkehrstangente Wartenberg – Schönerlinder Str. inkl. WA	2	NKI > 1	Nur bis Lph 2 finanziert
WA Waßmannsdorf	2	Laut GVFG-Kriterien nicht förderfähig	2028
Abstell- und Behandlungsanlage (ABA) Schönholz	3	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2028
ABA Südkreuz	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2029
ABA Lichterfelde West	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2029
ABA Bundesplatz	3	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2027
Zugbildungsanlage (ZBA) Tempelhof	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2029
Zweigleisigkeit Hoppegarten – Strausberg	2	In Bearbeitung	Nur bis Lph 2 finanziert

- c) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die geschätzten Gesamtkosten der SV S-Bahn Tranche 1 belaufen sich auf ca. 94,9 Mio. Euro.

- d) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Alle förderfähigen Projekte werden der GVFG-Finanzierung zugeordnet.

- g) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Alle Projekte sind derzeit nicht über die Lph 4 hinaus finanziert, daher sind Inbetriebnahme-Termine offen.

- h) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Alle Projekte der 1. Tranche sind Teil der Sammelvereinbarung "Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes", welche zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB AG im Februar 2021 gezeichnet wurde.

47. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Sammelvereinbarung S-Bahn Tranche 2 für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) die beinhalteten Projekte (bitte auflisten),
- b) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),
- e) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,
- f) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Projekt	Lph	NKU	Planfeststellung
ABA Beusselstraße/Westhafen	4	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2026
Zweigleisiger Ausbau Buch – Bernau	2	In Bearbeitung	2032
ABA Frohnau	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2028
Umwandlung Hp Westkreuz (Ringbahn) in einen Bahnhof	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2031
ABA Waidmannslust	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2027
ABA Marzahn	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2028
ZBA Nordbahnhof	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	Nur bis Lph 2 finanziert
Dritte Bahnsteigkante Halensee	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2031
Dritte Bahnsteigkante Westend	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2032
Verkehrsstation Kamenzer Damm	1	NKI > 1	Nur bis Lph 2 finanziert
ABA Hundekehle	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	2028

- c) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die geschätzten Gesamtkosten der SV S-Bahn Tranche 2 belaufen sich auf ca. 40,6 Mio. Euro.

- d) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Alle förderfähigen Projekte werden der GVFG-Finanzierung zugeordnet.

- g) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Alle Projekte sind derzeit nicht über die Lph 4 hinaus finanziert, daher sind Inbetriebnahme-Termine offen.

- h) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Alle Projekte der 2. Tranche sind Teil der Sammelvereinbarung "Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes", welche zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg, sowie der DB AG im Februar 2021 gezeichnet wurde.

48. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Sammelvereinbarung S-Bahn Tranche 3 für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) die beinhalteten Projekte (bitte auflisten),
- b) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),
- e) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,
- f) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Projekt	Lph	NKU	Planfeststellung
Streckenausbau Frohnau – Oranienburg	2	NKI > 1	Nur bis Lph 2 finanziert
ABA Ahrensfelde	2	Förderfähigkeit nach GVFG noch zu klären	Nur bis Lph 2 finanziert
Kapazitätserhöhung Ostring	2	offen	Nur bis Lph 2 finanziert
Kapazitätserhöhung Südring	1	offen	Nur bis Lph 2 finanziert
Kapazitätserhöhung Nordkreuz	1	offen	Nur bis Lph 2 finanziert
Kapazitätserhöhung Ostkreuz – Erkner	1	offen	Nur bis Lph 2 finanziert

- c) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die geschätzten Gesamtkosten der SV S-Bahn Tranche 3 belaufen sich auf ca. 24,4 Mio. Euro.

- d) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Alle förderfähigen Projekte werden der GVFG-Finanzierung zugeordnet.

- g) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Alle Projekte sind derzeit nicht über die Lph 4 hinaus finanziert, daher sind Inbetriebnahme-Termine offen.

- h) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Alle Projekte der 3. Tranche sind Teil der Sammelvereinbarung "Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes", welche zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB AG im Februar 2021 gezeichnet wurde.

49. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben S 75 Wartenberg-Karower Kreuz für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) die beinhalteten Projekte (bitte auflisten),

Baustufe I (Bucher Straße bis Schönerlinder Straße inkl. Werkstattanbindung und Anbindung an die Nord-Süd-Achse), Baustufe II (Wartenberg bis Sellheimbrücke inkl. Blockverdichtung von Wartenberg bis Springpfuhl), Baustufe III (Sellheimbrücke bis Bucher Straße inkl. Turmbahnhof Karower Kreuz)

- b) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt befindet sich aktuell in der Lph 2.

- c) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die Finanzierung der Lph 1 bis 2; für Baustufe II bis Lph 4 ist gesichert; Aussagen zu den Gesamtkosten können derzeit noch nicht getroffen werden.

- d) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

Das Projekt wird durch GVFG- und Landesmittel finanziert.

- e) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird durch das Land Berlin erstellt.

- f) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Planfeststellungsbeschlüsse werden wie folgt angestrebt: Baustufe I – 2034, Baustufe II – 2032, Baustufe III – 2036

- g) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Die Inbetriebnahmen erfolgen vsl. ab Mitte der 2030er Jahre.

- h) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Das Projekt ist Teil der Sammelvereinbarung "Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes", welche zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB AG im Februar 2021 gezeichnet wurde.

50. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei der Errichtung des Turmbahnhofs Karower Kreuz bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

Nach Angaben der DB AG liegt jeweils der folgende Stand vor:

- a) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

Das Projekt befindet sich aktuell in der Lph 2.

- b) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

Die Finanzierung der Lph 1 bis 2 ist gesichert; Aussagen zu den Gesamtkosten können derzeit noch nicht getroffen werden.

- c) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

Der Planfeststellungsbeschluss ist angestrebt für 2036

- d) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und

Die Inbetriebnahme erfolgt vsl. 2040.

- e) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Das Projekt ist Teil der Sammelvereinbarung "Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes", welche zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB AG im Februar 2021 gezeichnet wurde.

51. Was ist der Planungs- bzw. Umsetzungsstand bei dem Vorhaben Betriebsstabilisierung Ringbahn für das Projekt „i2030“ bezüglich Kosten sowie Zeitplan, insbesondere bezogen auf

- a) die beinhalteten Projekte (bitte auflisten),

- b) den aktuellen Planungsstand (bitte Leistungsphase angeben),

- c) die aktuell geschätzten Gesamtkosten (bitte auch nach Anteilen der Finanzierung der Projektpartner aufgliedern),

- d) die Zuordnung des Projekts in die Förderungskategorie (BVWP, GVFG etc.),

- e) die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß Standardisierter Bewertung,

- f) den Termin der Planfeststellung des Vorhabens,

- g) die aktuell geplante Inbetriebnahme, und
- h) die ggf. unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen (bitte jeweils mit Datum, beteiligten Akteuren sowie jeweiliger Finanzierungshöhe auflisten; für die Gesamtfrage ggf. in Unterprojekte aufteilen, sofern sich die zeitlichen Inbetriebnahmen unterscheiden)?

Nach Auskunft der DB AG gibt es unter i2030 kein Projekt, das diesen Titel trägt. Wesentliche Elemente mit Bezug zur Ringbahn sind in der Sammelvereinbarung S-Bahn, Tranche 3 enthalten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 48 verwiesen.

52. Was ist das Ergebnis für die Machbarkeit von Express-S-Bahnen, und auf welchen Strecken soll dieses Modell angewendet werden (bitte angeben, welche Infrastruktur dafür erforderlich ist)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Prüfung der technischen Machbarkeit noch in Bearbeitung. Die Umsetzung eines Expresszugkonzeptes soll im Korridor Westkreuz – Spandau – Falkensee / Falkenseer Chaussee Anwendung finden.

53. Was ist das Ergebnis bei der Betrachtung von Bau- und Störungsfällen für die Aufrechterhaltung des 10-min-Takts der S-Bahn in Berlin, und welche Infrastrukturmaßnahmen wurden abgeleitet (bitte auch Projektstand sowie Finanzierungsquellen angeben)?

Nach Auskunft der DB AG wurde eine fahrplanerische Bewertung der Strecken innerhalb der Grenzen der Ringbahn durchgeführt und untersucht, welche zusätzliche Infrastruktur benötigt wird, um bei eingleisiger Betriebsführung einen 10-min-Takt zu ermöglichen. Daran schließend wurde mit der Bewertung der Umsetzbarkeit begonnen:

- Trapez westlich Zoologischer Garten – technische Umsetzbarkeit nicht gegeben, daher Maßnahmen verworfen
- Trapez westlich Hauptbahnhof – Projektstand siehe Frage 45
- Trapez östlich Gesundbrunnen – aktuell Lph 0/1
- Trapez westlich Greifswalder Str. – aktuell Lph 0/1
- Trapez nördlich Frankfurter Allee – Umsetzung im Zusammenhang EÜ Gürtelstr.
- Trapez nördlich Sonnenallee – steht in Konkurrenz zu Trapez südlich Treptower Park (Ziel: Resilienz operativer Betriebsführung)
- Trapez Treptower Park – aktuell Lph 0/1
- Trapez westlich Hermannstraße – aktuell Lph 0/1
- Trapez nordwestlich Hohenzollerndamm – aktuell Lph 0/1
- Trapez nördlich Westkreuz – steht in Konkurrenz zu möglicher 3. Bahnsteigkante Messe Nord, daher aktuell bis Entscheidung zur 3. Bahnsteigkante kein Projektaufschwung
- Dreigleisiger Bf Jungfernheide (wird im Projekt Siemensbahn realisiert)
- Dreigleisiger Bf Westhafen (wird im Projekt Siemensbahn realisiert)
- Wv südlich Bornholmer Str. – aktuell Lph 0/1
- Trapez nördlich Humboldthain – aktuell Lph 2 (steht im Zusammenhang mit Zugbildungsanlage Nordbahnhof – Projektstop)

- Trapez zwischen Friedrichstraße und Brandenburger Tor (wird im Zuge S21 2. BA realisiert)
- Trapez nördlich Yorckstraße (Großgörschenstr.) (wird im Zuge S21 BA 3a realisiert)

54. Wird im Rahmen der Überarbeitung des Deutschlandtakts eine Reaktivierung der Nordbahn erwähnt bzw. untersucht, welches Angebot ist daraufhin geplant, und welche möglichen Halte werden untersucht (bitte alle notwendigen Infrastrukturmaßnahmen aufführen)?

Die Fortschreibung des Zielfahrplans soll vsl. Mitte 2026 abgeschlossen sein..

55. Welche weiteren Infrastrukturmaßnahmen neben den genannten Projekten von „i2030“ sind im Bereich der Metropole Berlin vorgesehen?

Neben den Projekten von „i2030“ sind im Bereich der Metropole Berlin nachstehende Infrastrukturvorhaben des Schienenpersonennahverkehrs im aktuellen GVFG-Bundesprogramm 2025 – 2029 enthalten:

- S-Bahn, S 21
- S-Bahn, Bahnhof Ostkreuz
- S-Bahn, Lückenschluss (Lichtenrade) - Blankenfelde, Bf Blankenfelde

56. Wie soll durch „i2030“ und weitere Maßnahmen im Raum Berlin der Bezirk Berlin-Reinickendorf an den Regionalverkehr angebunden werden?

Die DB AG begleitet die Aktivitäten zur Einbindung der Heidekrautbahn nach Berlin Gesundbrunnen. Weitere Projekte bestehen im Raum Reinickendorf nicht.