



NETZE



Taktverdichtung Prignitz-Express

Vorstellung der Ausbauplanung
für den Abschnitt Kremmen – Beetz-Sommerfeld

20.11.2023 | Kremmen

Der folgende Ablauf ist heute für Sie vorgesehen

- 1. Einführung in die Ziele des Projektes i2030 und den Ausbau des PEX**
- 2. Ausbauplanung zwischen Kremmen und Beetz - Sommerfeld**
- 3. Planerische Randbedingungen**
- 4. Fragen und Diskussion**

Wir stehen Ihnen heute für alle Fragen zur Verfügung



- Kai Protzer - DB Netz AG, Projektleiter Prignitz-Express
- Manar Ebrahim - DB Station&Service AG, Projektleiterin Prignitz-Express
- Ole Grassow - DB Netz AG, Stakeholdermanagement und Projektkommunikation
- weitere Kolleginnen und Kollegen aus Projektsteuerung, Planung und Kommunikation

1. Einführung

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

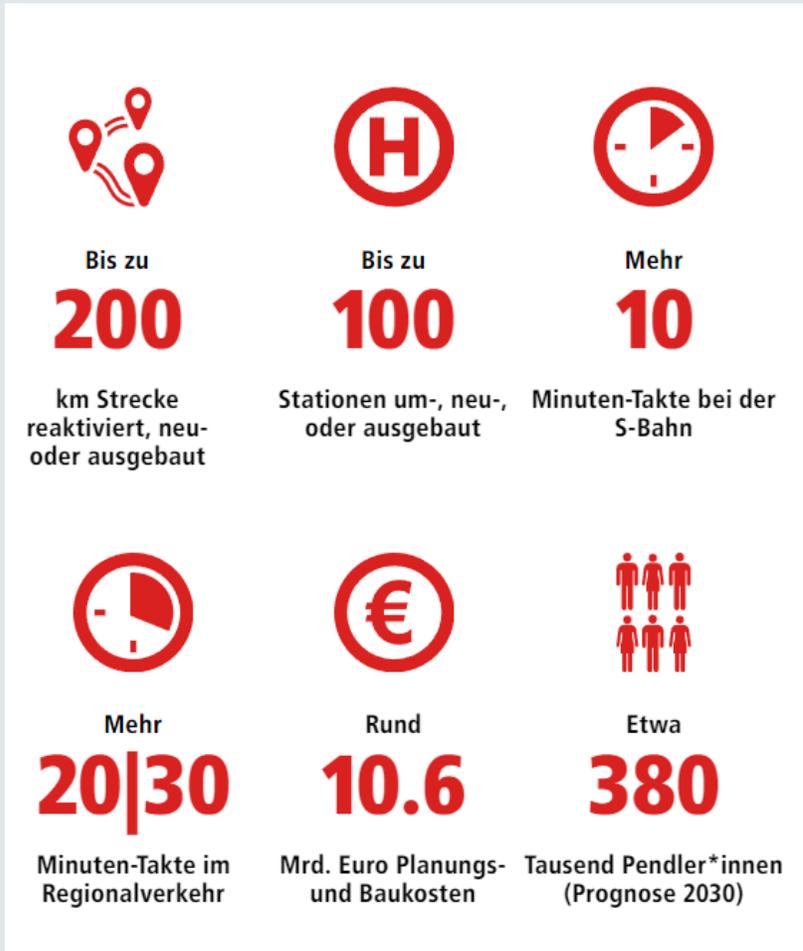
i2030 erleichtert Pendler*innen den Wechsel zur umweltfreundlichen Schiene

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



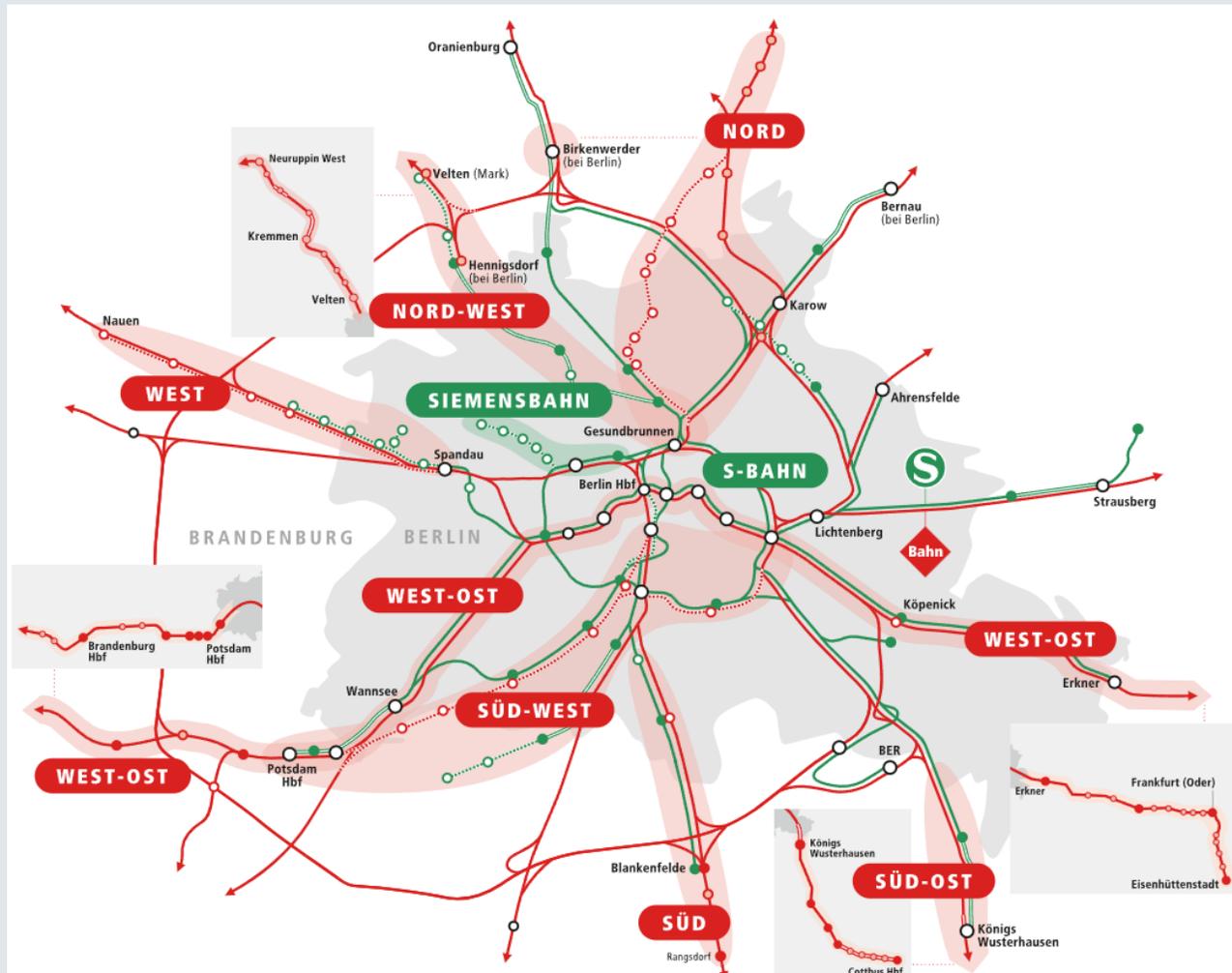
Grafik VBB

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



Grafik: VBB

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



Gratik 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**

Der Korridor Prignitz-Express / Velten wird mit vier Grundelementen ausgebaut

1. Ausbau des Abschnitts Velten – Neuruppin (RE6 + RB55) bis 2026
2. (Teil-) Elektrifizierung der Strecke Hennigsdorf – Wittenberge
3. Ausbau der S25 Schönholz – Hennigsdorf
4. Verlängerung der S25 nach Velten sowie Verlängerung der RB55 Richtung Berlin

Fokus heute



nördlich von Kremmen:
Strecke 6504

südlich von Kremmen:
Strecke 6183

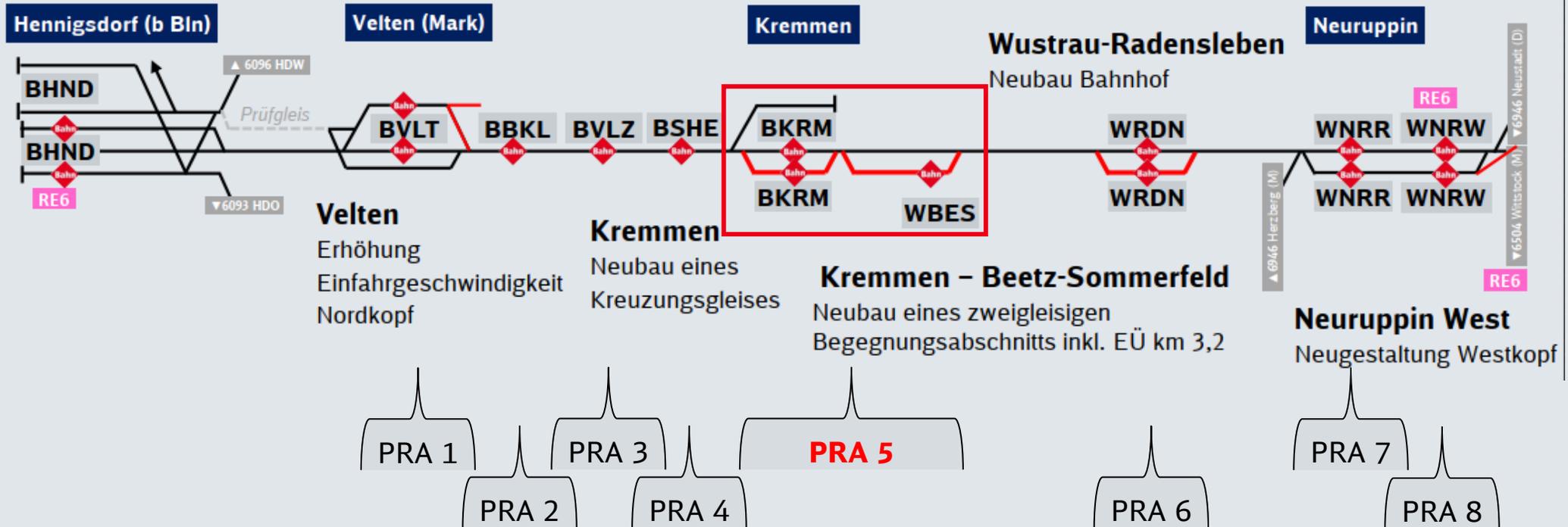
Mit der ersten Ausbaustufe werden wesentliche verkehrliche Ziele erreicht

- **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. Vorstellung der Ausbauplanung

Die geplanten Ausbaumaßnahmen werden in acht Planrechtsabschnitten (PRA) bearbeitet



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

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
- Verlängerung bzw. Neubau Bahnsteige an 9 Verkehrsstationen
- Neubau bzw. Ersatzneubau von 3 ESTW



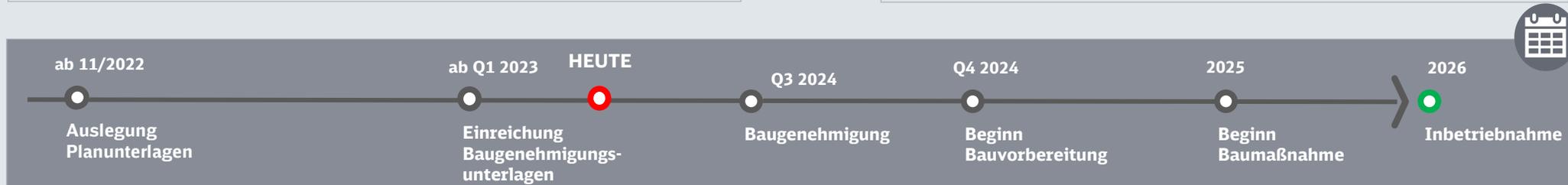
Bisher erreicht

- Erarbeitung der Entwurfsplanung
- Einreichung Baugenehmigungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt



Nächste Schritte

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



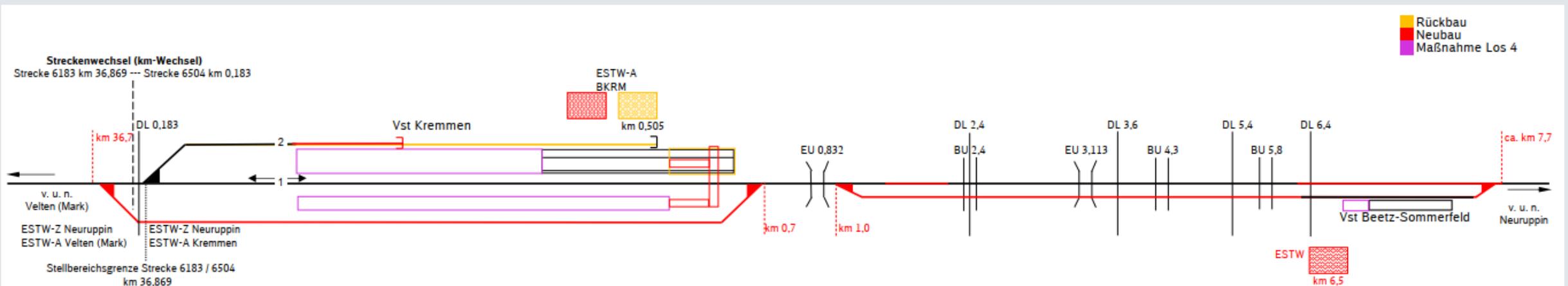
Planrechtsabschnitt 5

Kremmen bis Beetz-Sommerfeld

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
- Anpassung/Neubau Kabeltiefbau, bauzeitliche Kabeltrasse, Umverlegung bahnparalleler Wege und Gräben
- Erweiterung von 3 BÜ

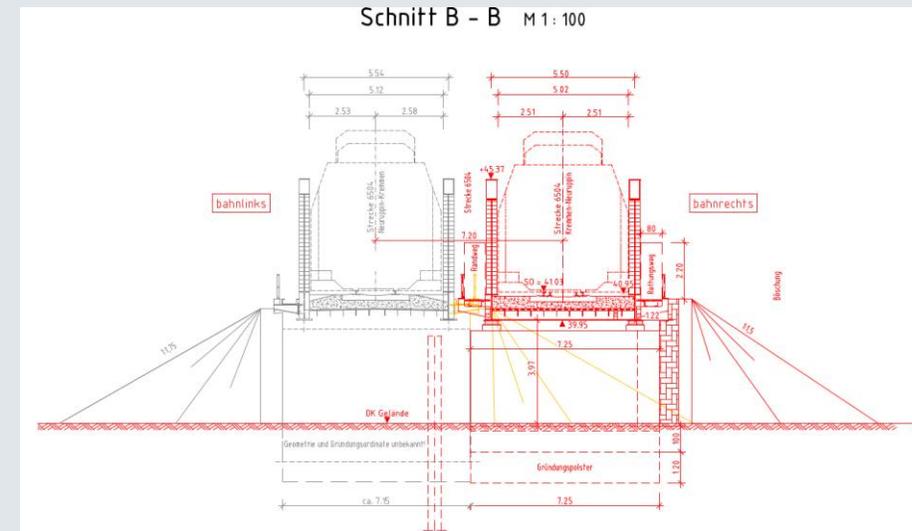
km 2,407	L 19 "Ruppiner Chaussee" (innerorts, starker Verkehr)
km 4,373	kommunale Straße „Lange Horst“ (innerorts, schwacher Verkehr)
km 5,888	kommunale Straße „Stege“ (innerorts, schwacher Verkehr)
- Errichtung ESTW Beetz-Sommerfeld und Ersatzneubau ESTW Kremmen
- Kremmen: Verlängerung vorh. Hausbahnsteig 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



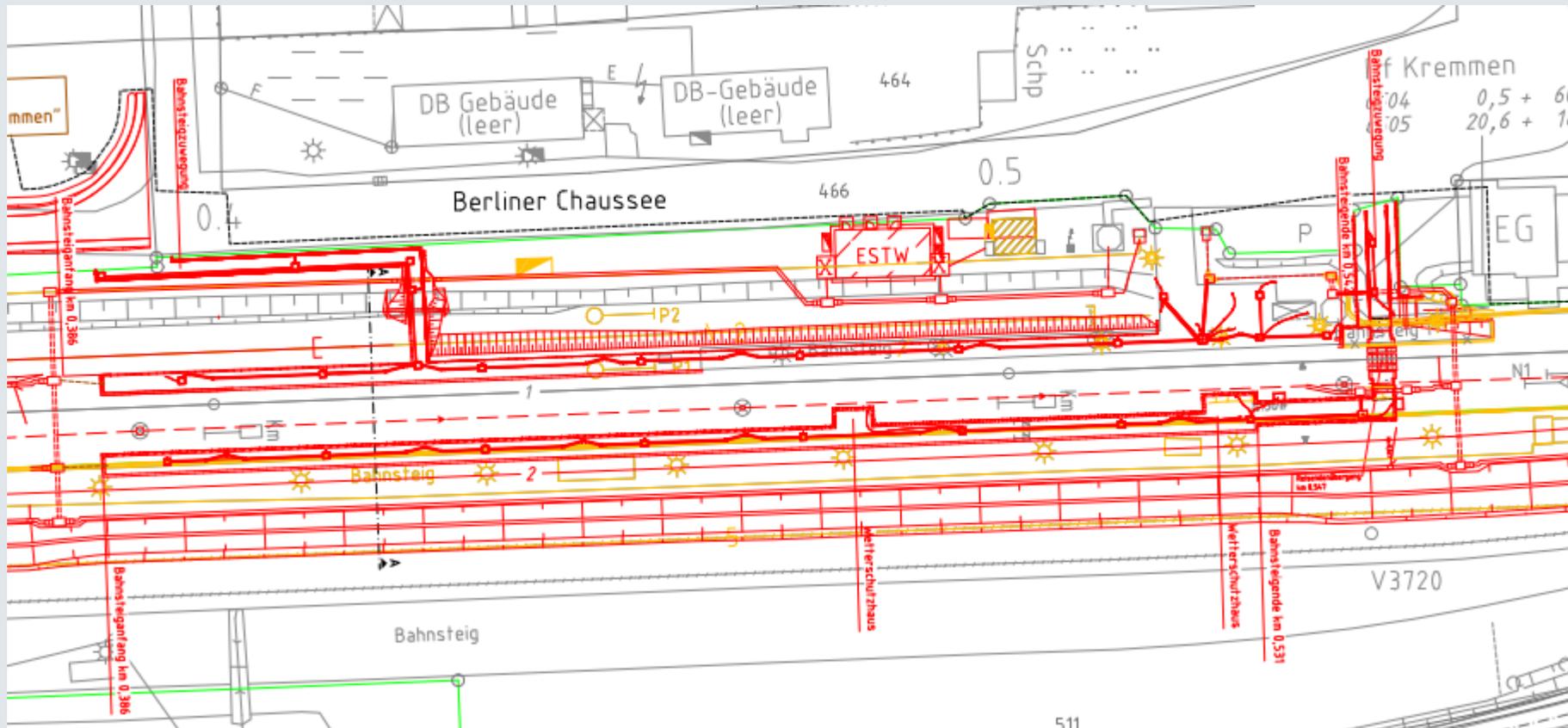
Weiterhin werden fünf Durchlässe als Ersatzneubau mit Verlängerung für das 2. Gleis errichtet. Die Festlegung der neuen Querschnitte ist in Abstimmung mit dem LfU und auf Basis eines hydrologischen Gutachtens erfolgt.

Planrechtsabschnitt 5

Kremmen bis Beetz-Sommerfeld

Bf Kremmen

- Verlängerung Hausbahnsteig (Nutzlänge 140 m) mit Herstellung einer zweiten Zuwegung zum Parkplatz
- Herstellung eines zweiten Bahnsteiges, Zugang über einen Reisendenüberweg

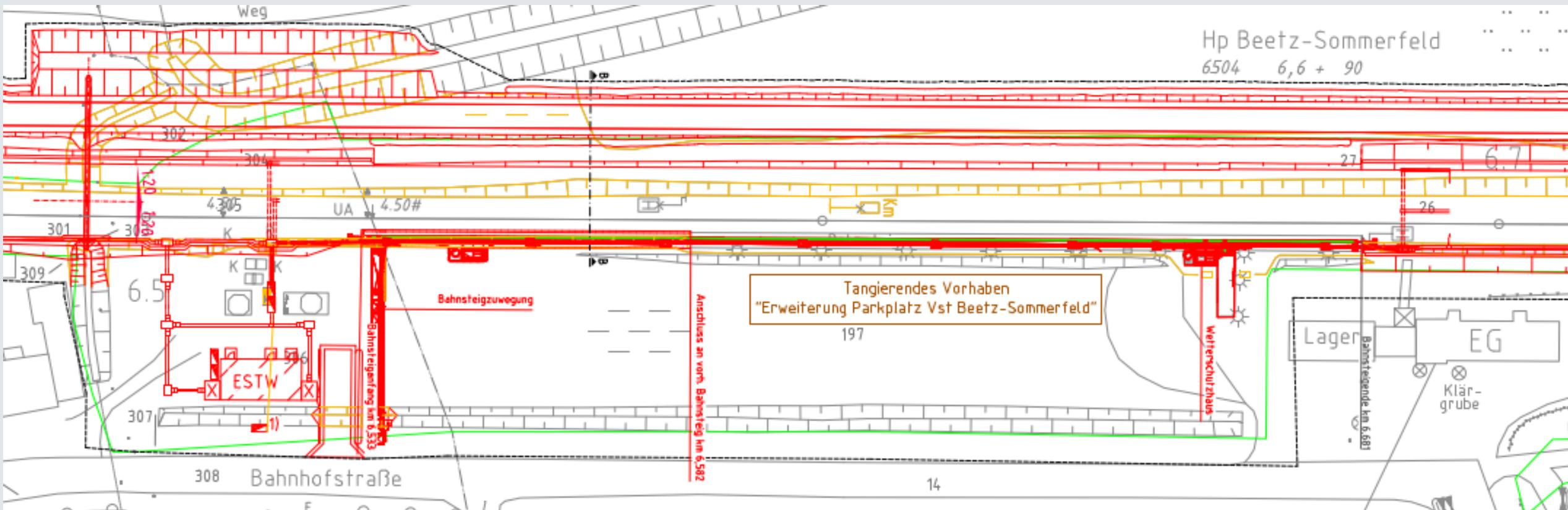


Planrechtsabschnitt 5

Kremmen bis Beetz-Sommerfeld

Bf Beetz-Sommerfeld

- Verlängerung des vorhandenen Bahnsteiges (Nutzlänge 140m) mit Herstellung einer zweiten Zuwegung am neuen Bahnsteiganfang

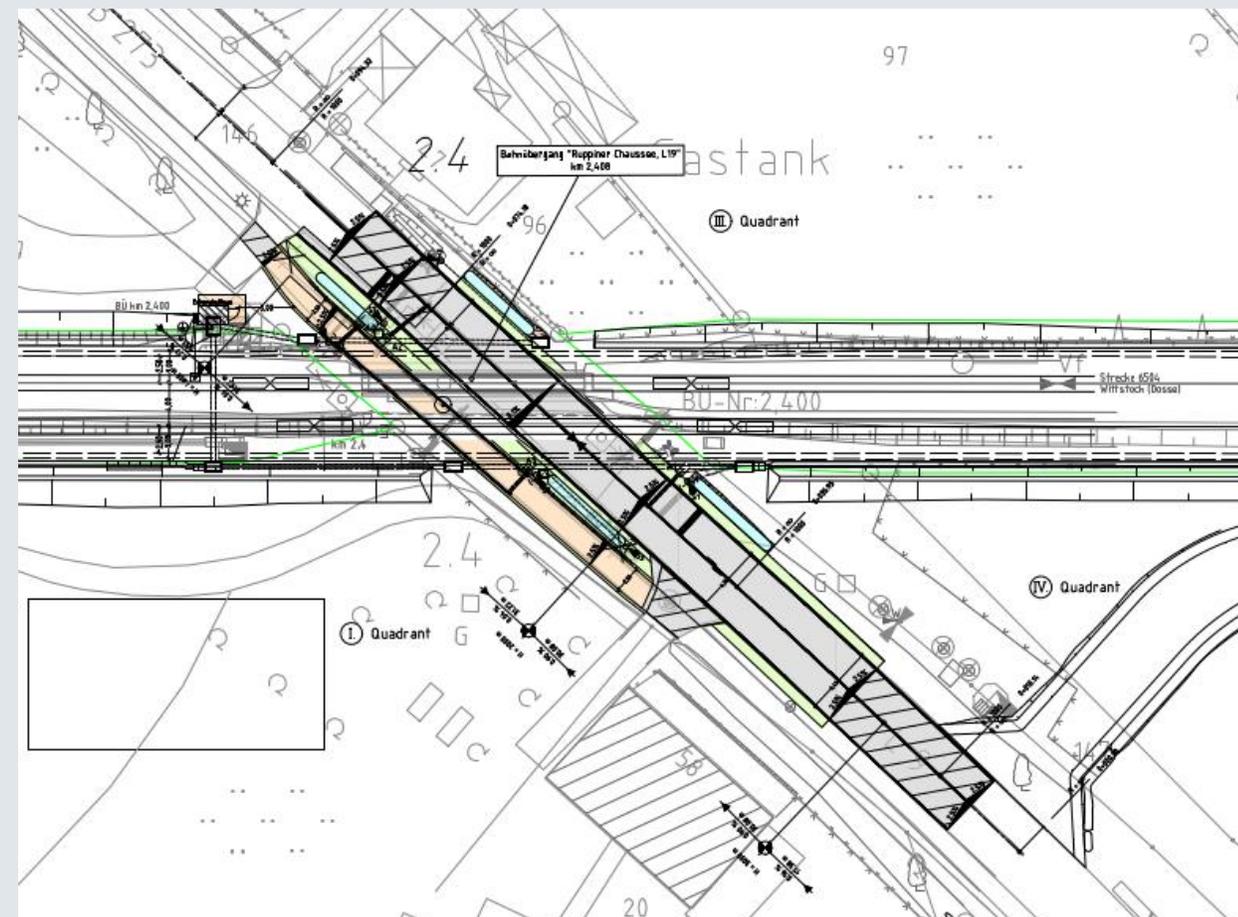


Planrechtsabschnitt 5

Kremmen bis Beetz-Sommerfeld

Bahnübergang „Ruppiner Chaussee“ (Bahn-km 2,4)

- Für das 2. Gleis wird der BÜ erweitert
- Straßenbreite wird beibehalten
- einseitiger Gehweg wird beibehalten
- Sperrzeiten (2025):
 - 5 Tage Vollsperrung
 - 24 Tage Einstreifige Verkehrsführung
- Alternative Wege / Umleitung: 38min, 34,1 km

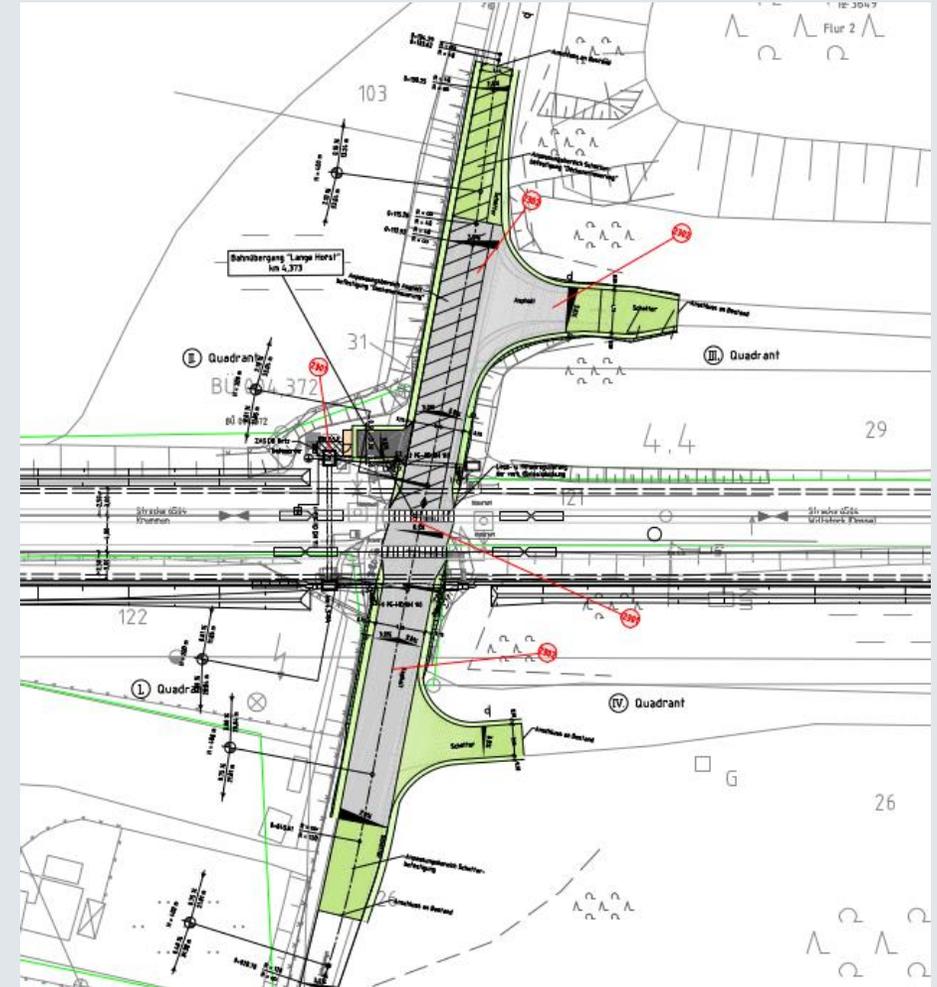


Planrechtsabschnitt 5

Kremmen bis Beetz-Sommerfeld

Bahnübergang „Lange Horst“ (Bahn-km 4,3)

- Für das 2. Gleis wird der BÜ erweitert
- Straßenbreite wird auf 27m Länge auf 5,55 m verbreitert (Begegnungsfall LKW/PKW)
- Anpassung der einmündenden Wege entspr. der erforderlichen Schleppkurven
- kein Gehweg vorhanden bzw. gefordert
- Sperrzeiten (2026):
 - 5 Tage Vollsperrung
 - 5 Tage Einstreifige Verkehrsführung

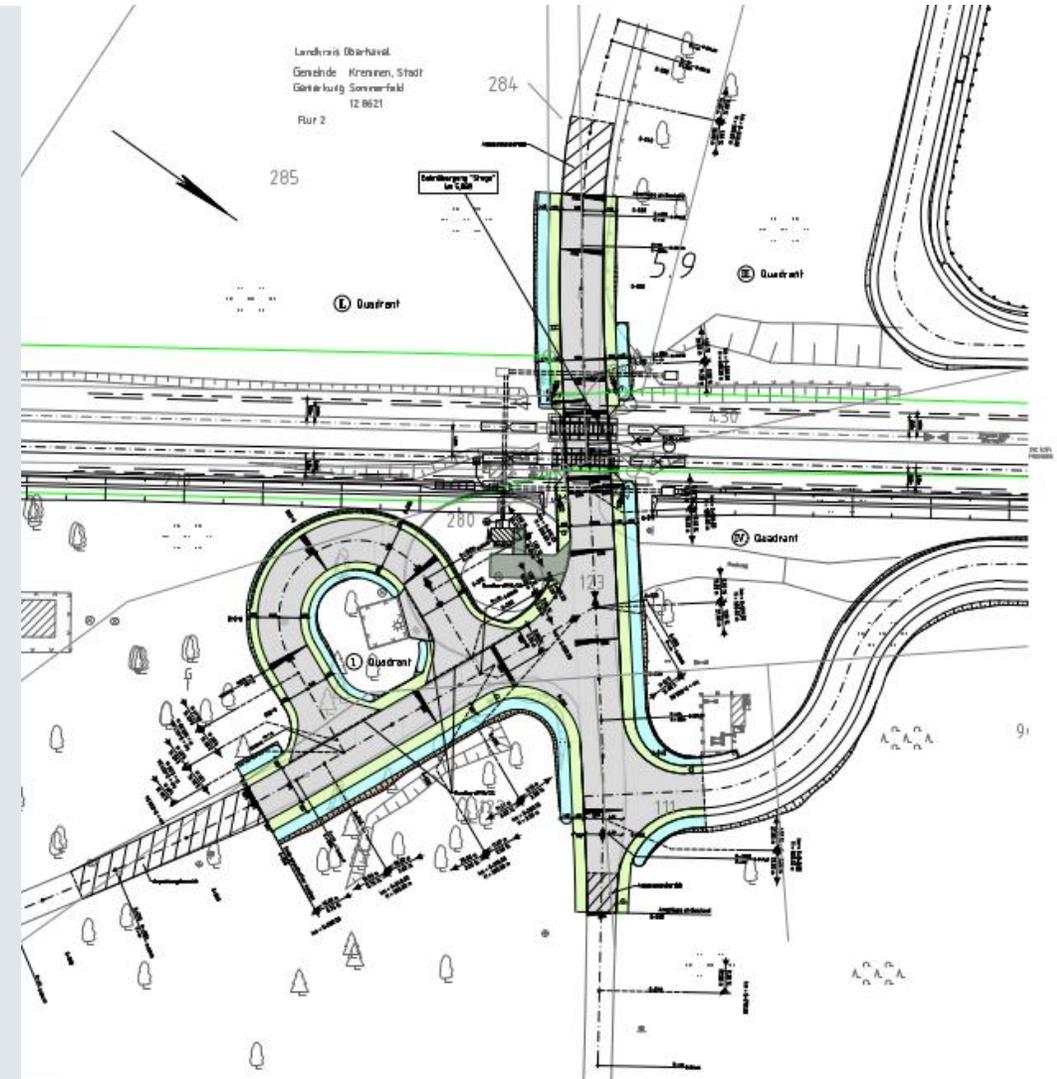


Planrechtsabschnitt 5

Kremmen bis Beetz-Sommerfeld

Bahnübergang „Stege“ (Bahn-km 5,8)

- Für das 2. Gleis wird der BÜ erweitert
- Straßenbreite wird auf 27m Länge auf 5,55 m verbreitert (Begegnungsfall LKW/PKW)
- Neugestaltung Anbindung „Fäkalannahmestation“
- Anpassung der einmündenden Wege entspr. der erforderlichen Schleppkurven
- kein Gehweg vorhanden bzw. gefordert
- Sperrzeiten (2026):
 - 5 Tage Vollsperrung
 - 5 Tage Einstreifige Verkehrsführung



3. Planerische Randbedingungen

Zu den wesentlichen planerischen Grundlagen gehören

- Das Genehmigungsverfahren im Überblick
- Umweltschutz, Denkmalschutz, Kampfmittelfreiheit
- Vogel- und Naturschutz
- Brand- und Katastrophenschutz
- Schallschutz
- Erschütterungsschutz
- Flächenbedarf – Grunderwerb
- Baulogistik

Das Genehmigungsverfahren im Überblick

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.

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.
- Umweltunterlagen UVP, LBP, AFB, FFH- und SPA-Verträglichkeitsprüfung sowie WRRL-Fachbeitrag sind Bestandteil der Planung.

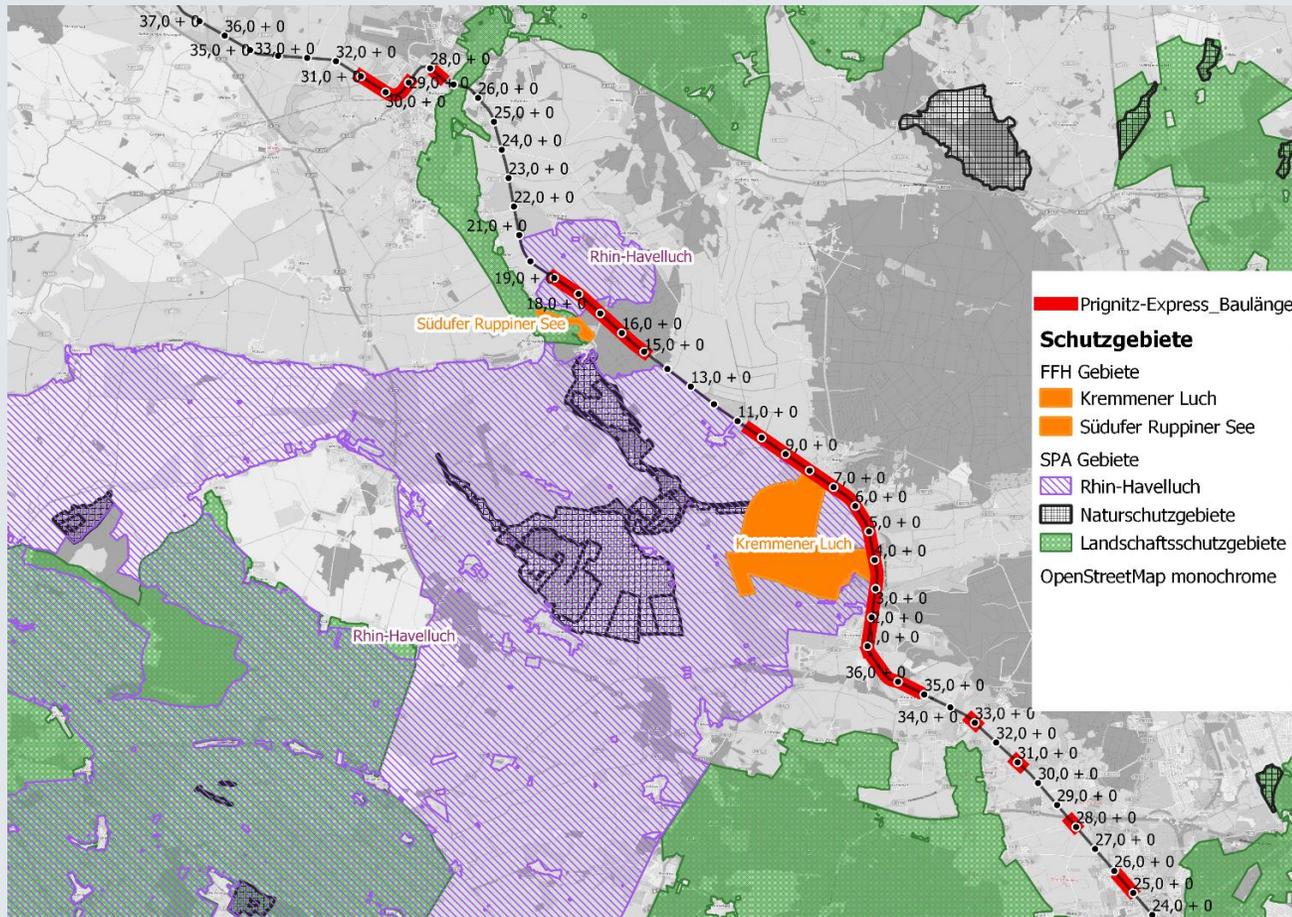
Denkmalschutz

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

Kampfmittelfreiheit:

- Kampfmittelfreiheit wurde bescheinigt

Die Strecke berührt verschiedene SPA- und FFH-Gebiete, dies wurde in der Planung berücksichtigt – in der Realisierung bleiben sie unberührt.



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)

Umwelt:

- Bauzeitenregelung:
 - Vegetationsbeseitigung nur vom 01.10. – 28.02.
 - Vogelbrutzeit nur vom 01.03. – 15.08.
 - Arbeiten in der Regel nur tagsüber (Schutz von Fledermaus, Otter, Wolf und Wildkatze)
 - Temporäre Umsiedlung von Zauneidechsen
- Reptilien- und Amphibienschutzzäune zur Abtrennung des Baufelds (5675 m Schutzzaun, 473 Fangeimer)
- Bodenschutz: Lagerung und Wiederverwendung von Oberboden
- Umweltfachliche Bauüberwachung:
 - Begleitung aller Baumaßnahmen
 - Besiedlungskontrolle

Kompensation:

- 3000 qm Ersatzlebensraum für die Zauneidechse
- Beteiligung am Flächenpool „Kremmener Luch“ über die Flächenagentur Brandenburg

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 auch komplett neue Zufahrten erforderlich



Zugang

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

Rettungsweg

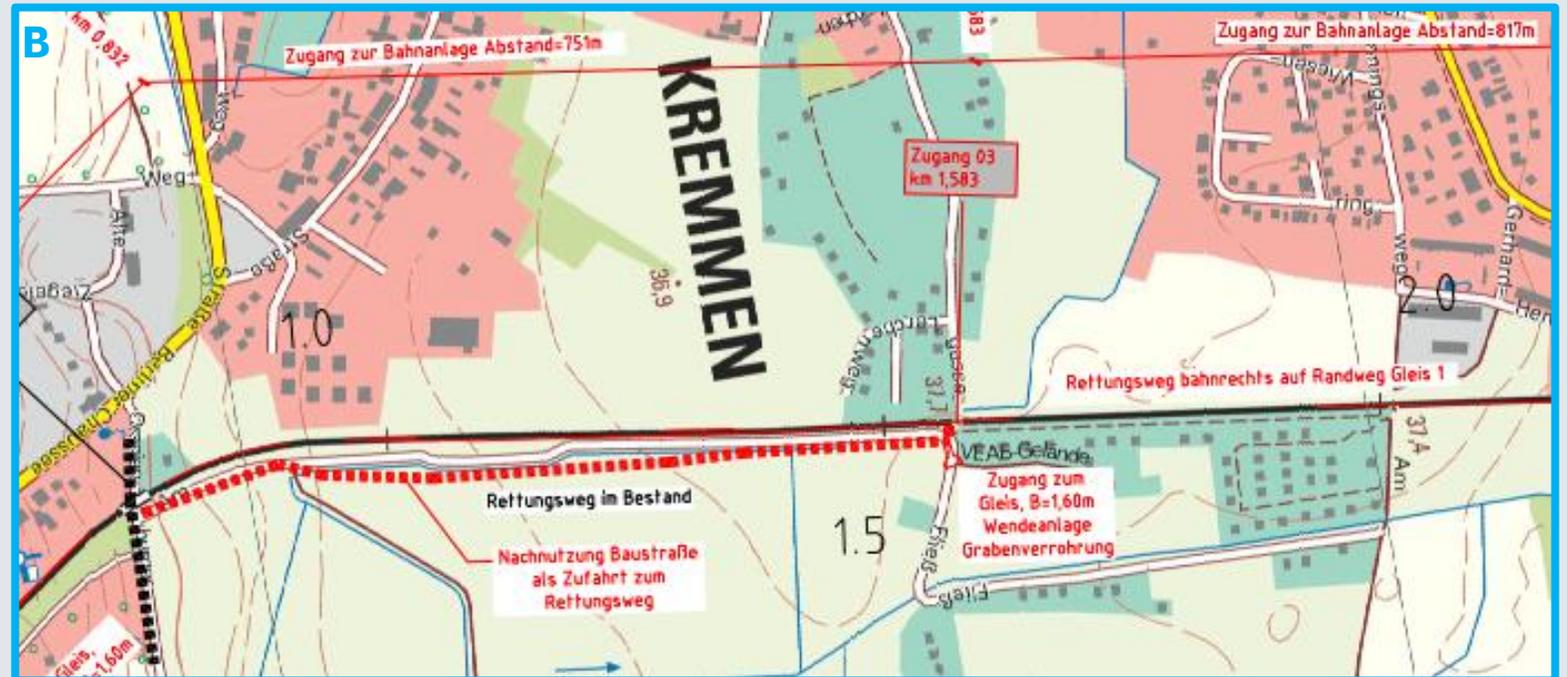
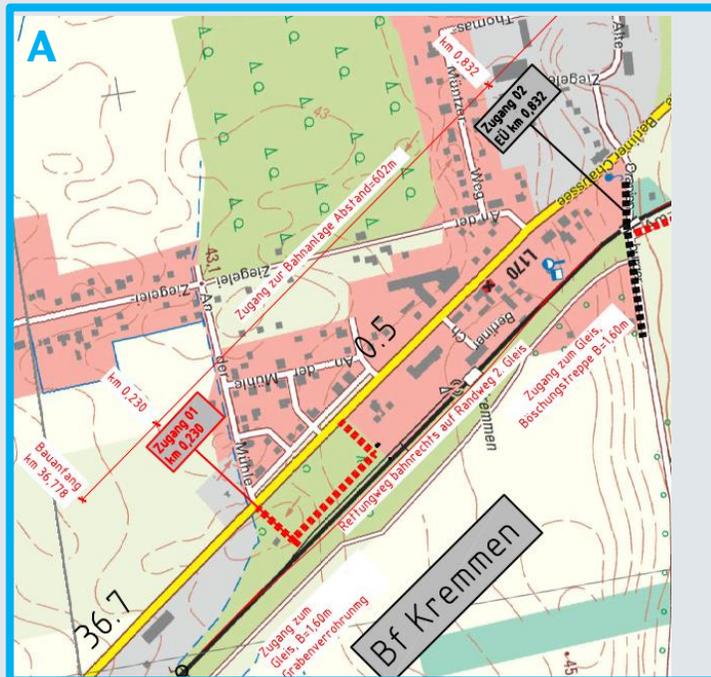
- Mindestbreite 0,80 m
- Mindesthöhe 2,20 m
- Einbauten nicht zulässig

Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes werden strikt beachtet

Der Rettungsweg verläuft auf dem Randweg des neuen Gleises

Die Zufahrten erfolgen über die vorh. Bahnübergänge bzw. durch Nachnutzung von Baustraßen

- Im Bf Kremmen ausgehend vom Parkplatz (Bahn-km 0,2)
- Ausgehend von der EÜ Oranienburger Weg (Bahn-km 0,8)
- wg. Überbauung durch 2. Gleis erfolgt die Umverlegung „Weg am Fließ“, Herstellung Wendeanlage (Bahn-km 1,5)

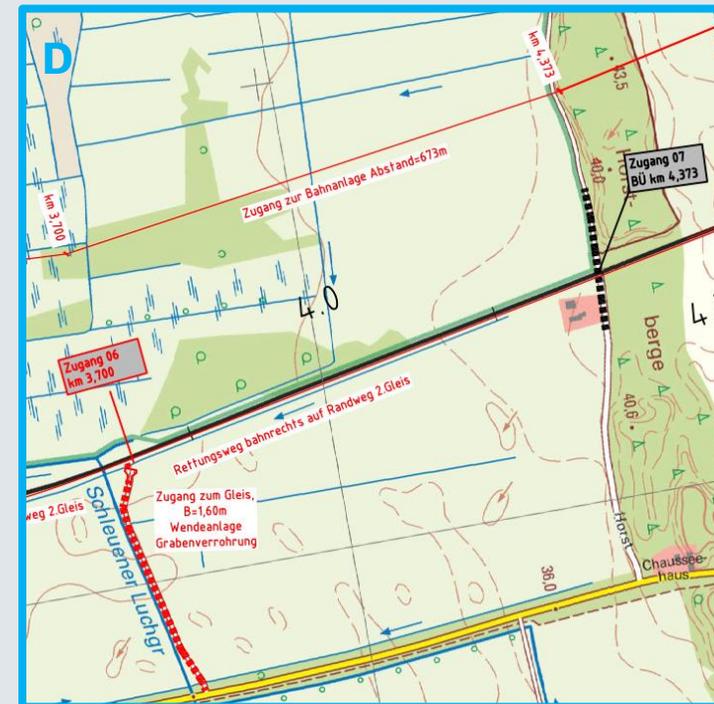
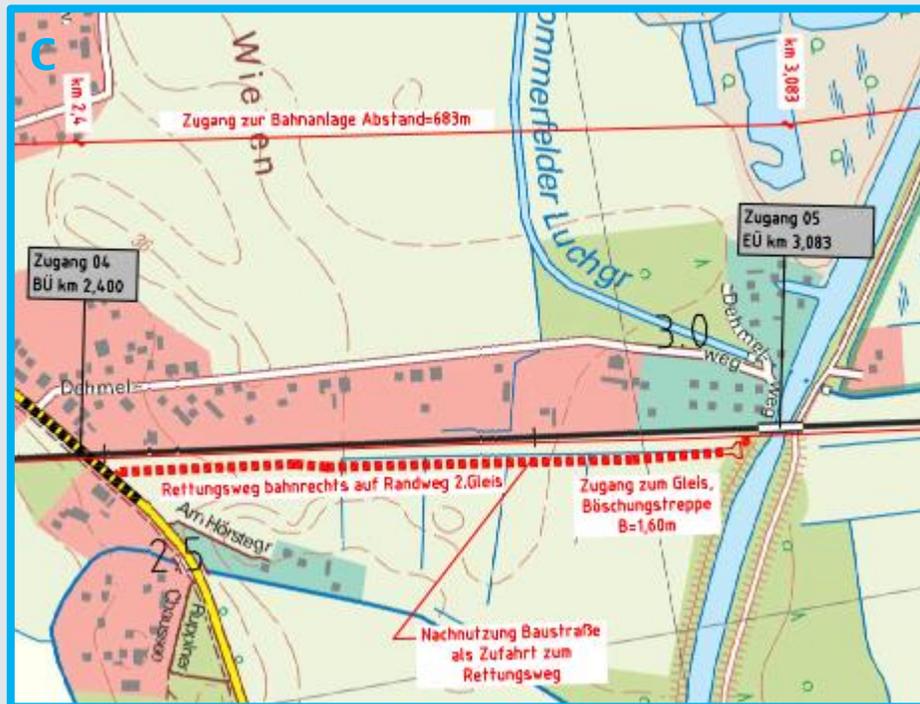


Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes werden strikt beachtet

Der Rettungsweg verläuft auf dem Randweg des neuen Gleises

Die Zufahrten erfolgen über die vorh. Bahnübergänge bzw. durch Nachnutzung von Baustraßen

- ausgehend vom BÜ „Ruppiner Chaussee“ (Bahn-km 2,4)
- Nutzung vorh. Weg ausgehend von der L19, Verbreiterung und Ausbau erforderlich (Bahn-km 3,7)
- Ausgehend vom BÜ „Lange Horst“ (Bahn-km 4,3)

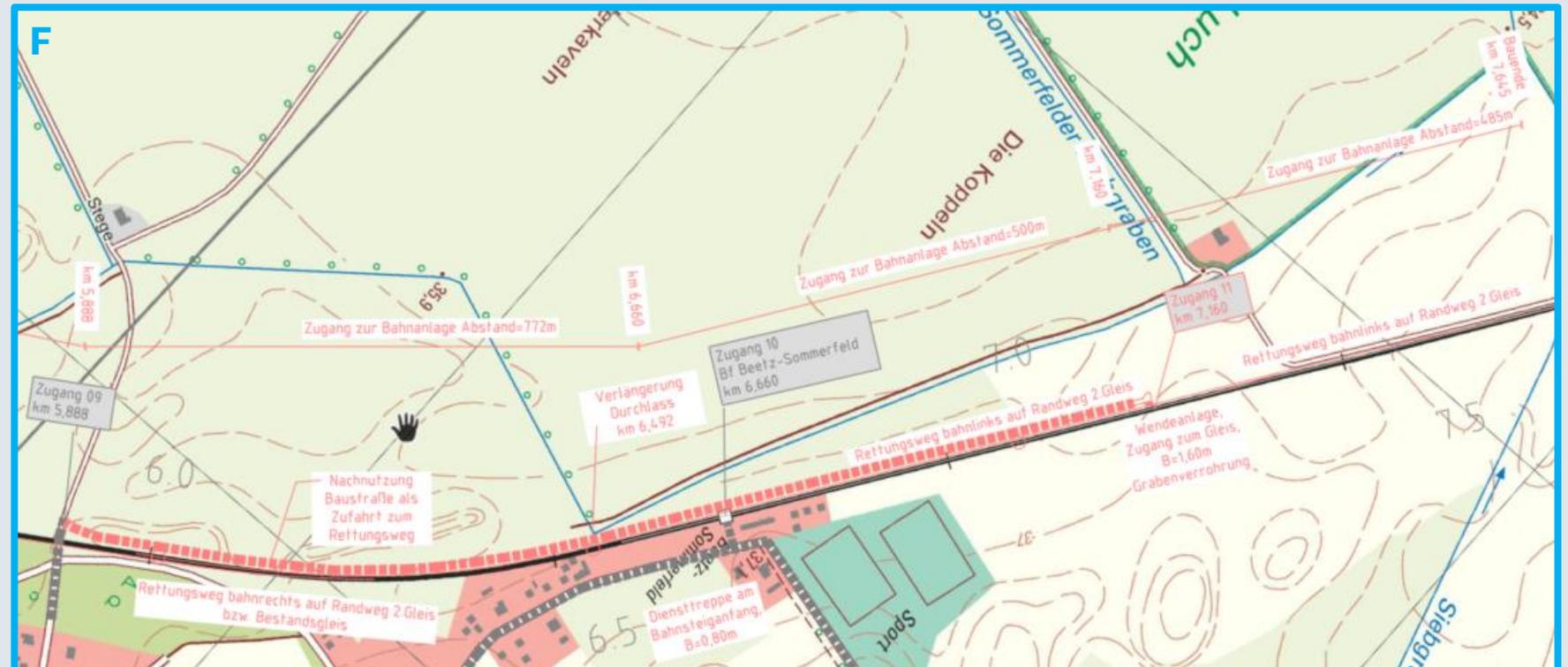


Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes werden strikt beachtet

Der Rettungsweg verläuft auf dem Randweg des neuen Gleises

Die Zufahrten erfolgen über die vorh. Bahnübergänge bzw. durch Nachnutzung von Baustraßen

- Neuer Weg ausgehend von L19 (Bahn-km 5,1)
- Zugänge im Bereich Beetz-Sommerfeld von Baustraße (Bahn-km 5,8; 6,6; 7,1)



Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor



Anspruch auf Schallschutz

- - Nein
- - Ja

Legende

- ▭ Gebäude Bestand
- Immissionsort mit Nr.
- Schiene Planung
- Bahnübergang
- Brücke

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0

Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor



Anspruch auf Schallschutz

- Nein
 - Ja

Legende

- Gebäude Bestand
- Immissionsort mit Nr.
- Schiene Planung
- Bahnübergang
- Brücke

Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor



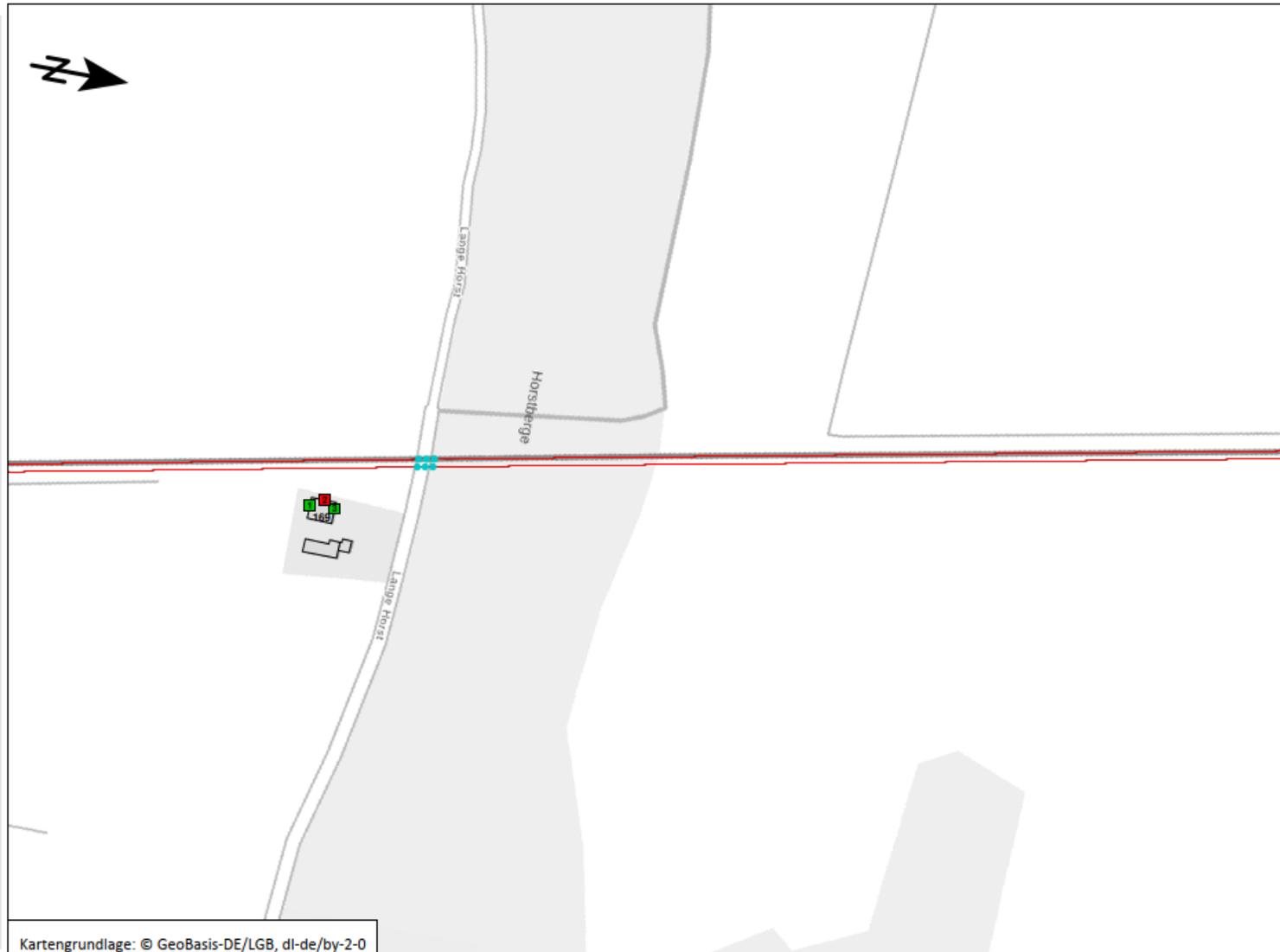
Anspruch auf Schallschutz

 - Nein
 - Ja

Legende

-  Gebäude Bestand
-  Immissionsort mit Nr.
-  Schiene Planung
-  Bahnübergang
-  Brücke

Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor



Anspruch auf Schallschutz

■ = Nein
■ = Ja

Legende

- Gebäude Bestand
- Immissionsort mit Nr.
- Schiene Planung
- Bahnübergang
- Brücke

Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor



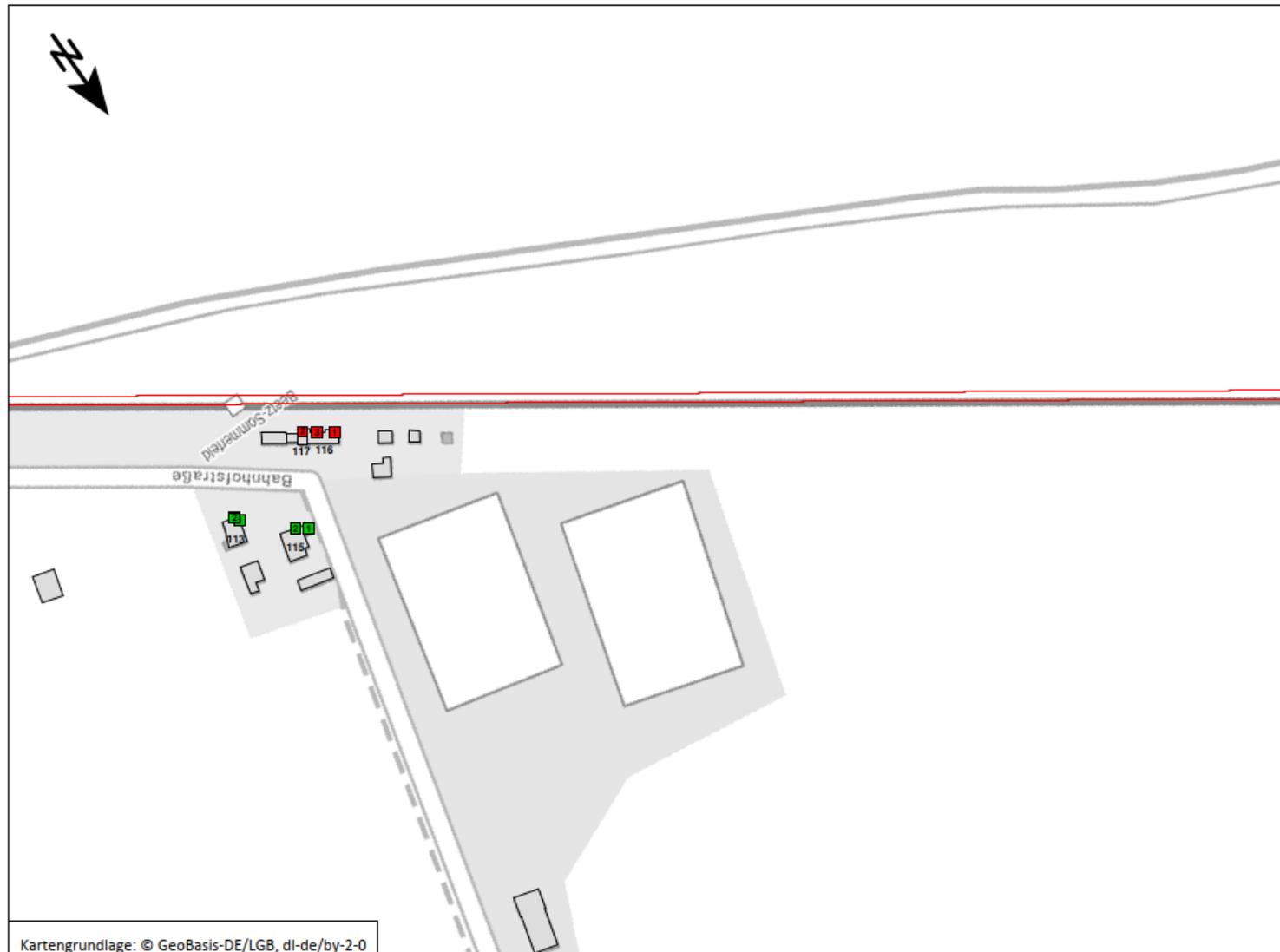
Anspruch auf Schallschutz

 - Nein
 - Ja

Legende

 Gebäude Bestand
 Immissionsort mit Nr.
 Schiene Planung
 Bahnübergang
 Brücke

Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor



Anspruch auf Schallschutz

■ - Nein
■ - Ja

Legende

- Gebäude Bestand
- Immissionsort mit Nr.
- Schiene Planung
- Bahnübergang
- Brücke

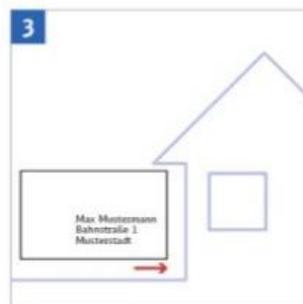
10 Schritte zum passiven Schallschutz



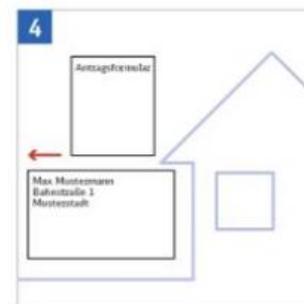
1 Auf Basis des schalltechnischen Gutachtens wird entschieden, welche aktiven und passiven Maßnahmen durchgeführt werden.



2 Jedes Gebäude entlang der Bahnstrecke wird schalltechnisch erfasst.



3 Die Bahn beauftragt einen Gutachter. Dieser informiert schriftlich Haus- und Wohnungseigentümer förderfähiger Wohneinheiten über die Fördermöglichkeit der passiven Maßnahmen.



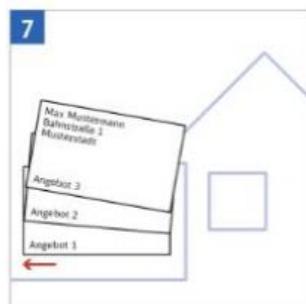
4 Der Eigentümer schickt das Gutachten ausgefüllt und fristgerecht zurück.



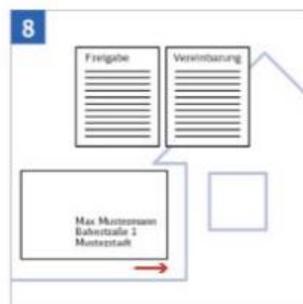
5 Der Gutachter prüft unter anderem die Fenster, um das vorhandene Schalldämmmaß zu berechnen.



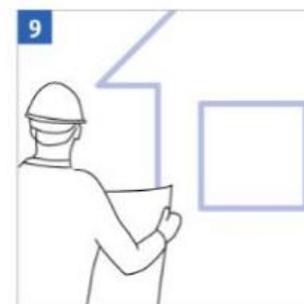
6 Der Gutachter legt dem Eigentümer seine Ergebnisse im Rahmen einer schalltechnischen Objektbeurteilung und mögliche Maßnahmenvorschläge vor.



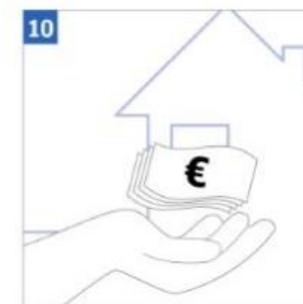
7 Entscheidet sich der Eigentümer für eine Maßnahme, holt der von der Bahn beauftragte Gutachter drei Angebote ein.



8 Der Gutachter schickt dem Eigentümer die Fördervereinbarung und Abtretungserklärung zur Erstattung der jeweiligen Kosten zu.



9 Nach der Umsetzung aller Maßnahmen wird die fördergerechte Montage durch den Gutachter überprüft.



10 Die entstandenen förderfähigen Kosten werden der Fachfirma anteilig vergütet.

Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor

Bauzeitlicher Lärmschutz:

- Nachtarbeit vermeiden und/ oder einschränken
 - Unvermeidbare Nachtarbeiten sind: durchgängig zu betreibende Bohrgeräte, Pumpen zur Wasserhaltung
- Beschränkung der Maschineneinsatzzeiten (max. 8 Stunden, teilweise 2,5 Stunden)
- Einsatz lärmärmer Bauverfahren
- Rechtzeitige und wiederkehrende Anwohnerinformation, ggf. Abstimmung sehr lärmintensiver Baumaßnahmen (z.B. Rammarbeiten)
- Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten als Ansprechpartner für die Anwohner
- Baubegleitende Messungen
- Aktiver Lärmschutz:
 - Nach Möglichkeit mobile Abschirmungen / Lärmschutzwände / abschirmende Bauzäune
 - Einsatz von Maschinen nach EG Richtlinie 2000/14/EG in Verbindung mit der 32. BImSchV (Stand der Technik bzgl. Lärmemissionen)

Für das Fachthema Schallschutz liegen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse vor

Bauzeitlicher Erschütterungsschutz:

- Einsatz von Maschinen/Geräte gemäß den Vorhaben im Gutachten
 - geeignete Frequenz, resonanzfreier An- und Auslauf (Vermeidung von Resonanzeffekten)
 - Einschränkungen bzgl. Leistung und Gewicht
- Information der Anwohner, vgl. Baulärm, zusätzlich Information über die Wirkung der Erschütterungen auf die Gebäude
- Gebäudegutachten (Beweissicherung) in Nahbereichen
- Baubegleitende Messungen in sensiblen Bereichen (z.B. Ruppiner Kanal)

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
- 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 (vorübergehend, dingliche Sicherung, dauerhaft)

Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

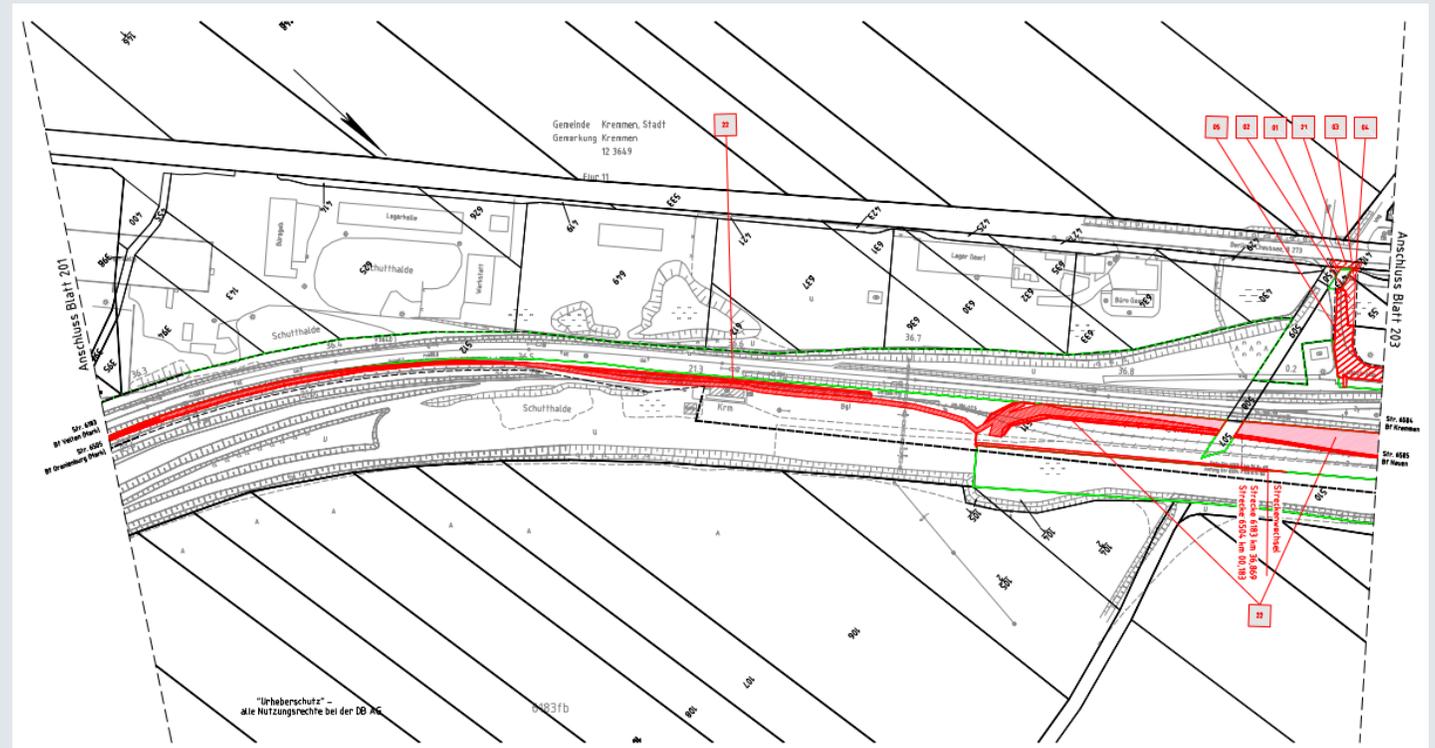
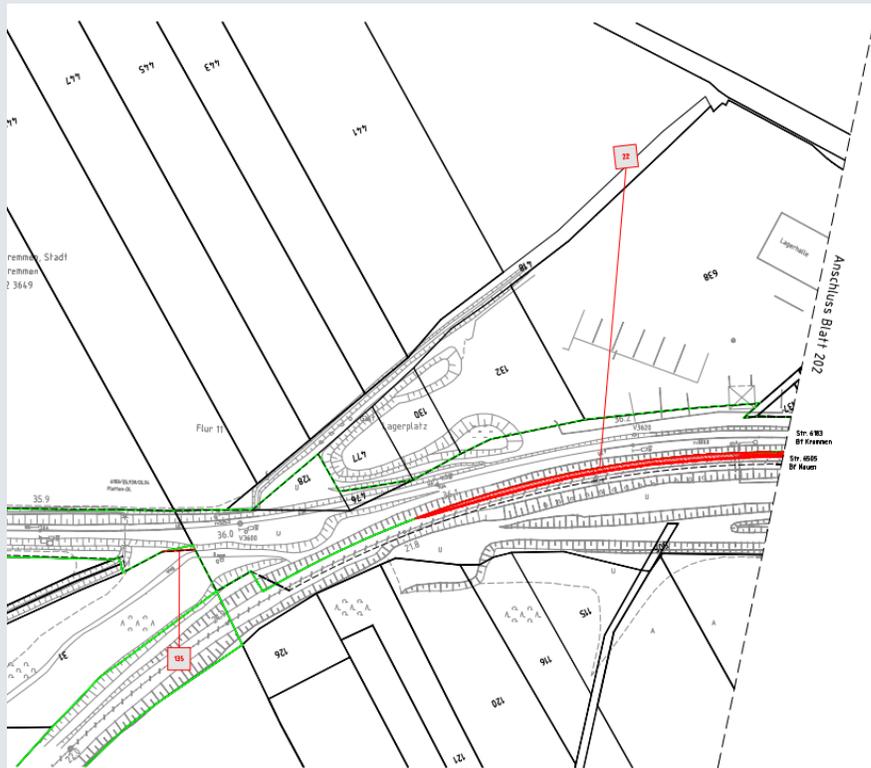
Flächeninanspruchnahme:

- **Vorübergehend:**
 - für Baustraßen und BE-Flächen und deren Wiederherstellung in den Ursprungszustand
- **Als dingliche Sicherung (dauerhaft):**
 - für Umweltmaßnahmen,
 - für Rettungswege
 - für Umverlegungen von Kabel und Leitungen Dritter
- **Erwerb (dauerhaft):**
 - für das neue Gleis inkl. Entwässerungsanlagen
 - für die Verbreiterung der Bahnübergänge

Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Bereich Bf Kremmen

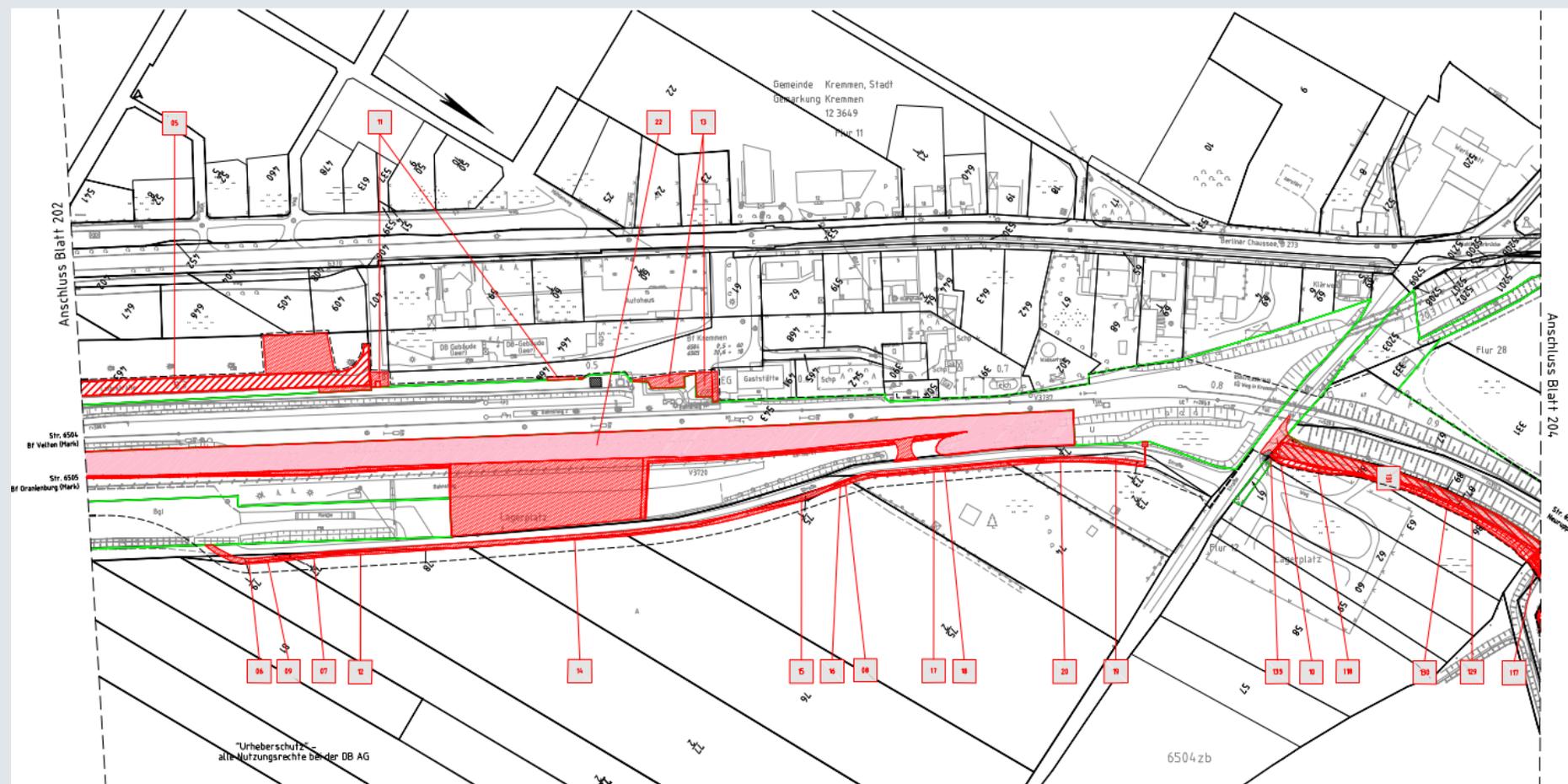
- **Dauerhafter Erwerb** für Erweiterungen des Bahnhofs Kremmen
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik, Baufeld und Kabeltiefbau



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Bereich Bf Kremmen

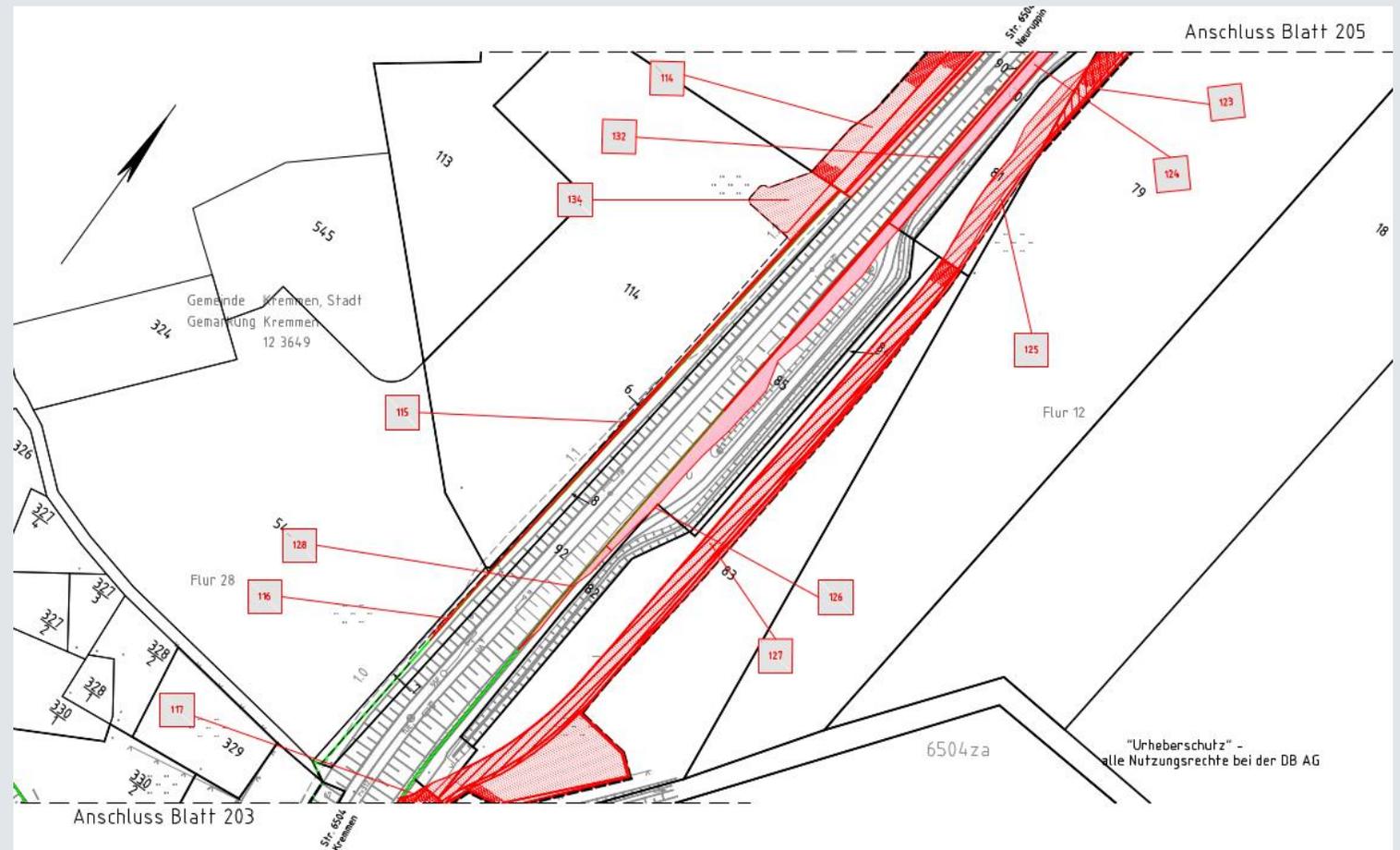
- **Dauerhafter Erwerb** für Erweiterung des Bahnhofs Kremmen
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Bauleistungen und Baufeld



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Begegnungsabschnitt Ortslage Kremmen

- **Dauerhafter Erwerb** für Dammverbreiterung und Bau des zweiten Gleises
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulegistik und LBP-Maßnahmen



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Begegnungsabschnitt Ortslage Kremmen

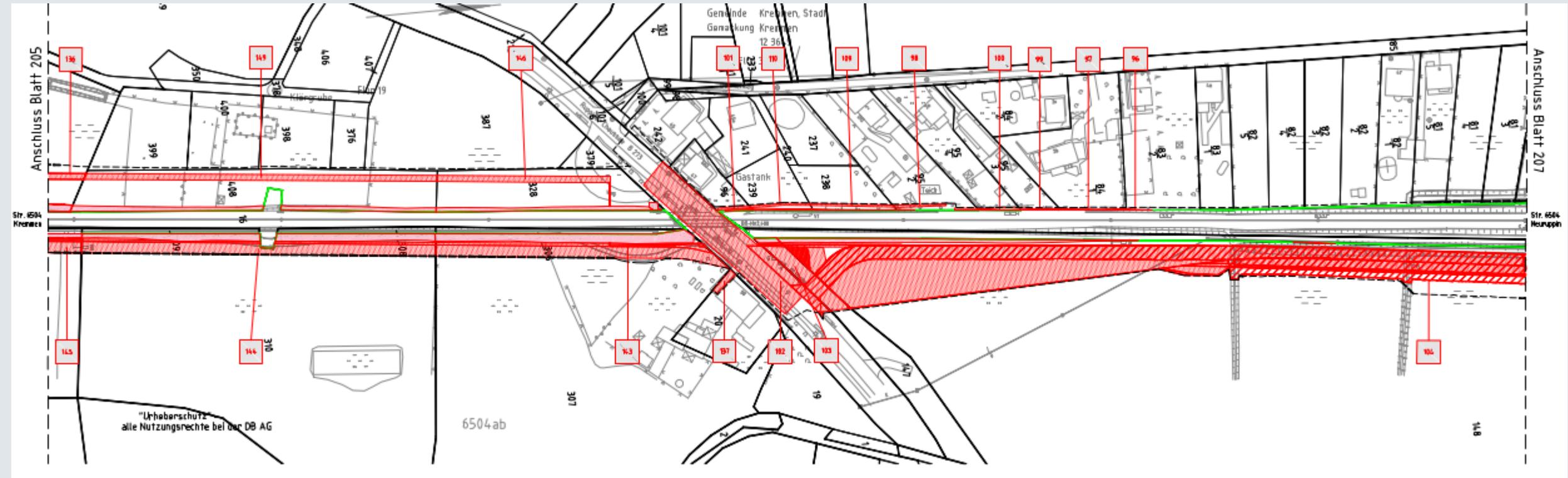
- **Dauerhafter Erwerb** für Dammerweiterung und Bau des zweiten Gleises
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Begegnungsabschnitt Ortslage Kremmen (Bereich BÜ Ruppiner Chaussee)

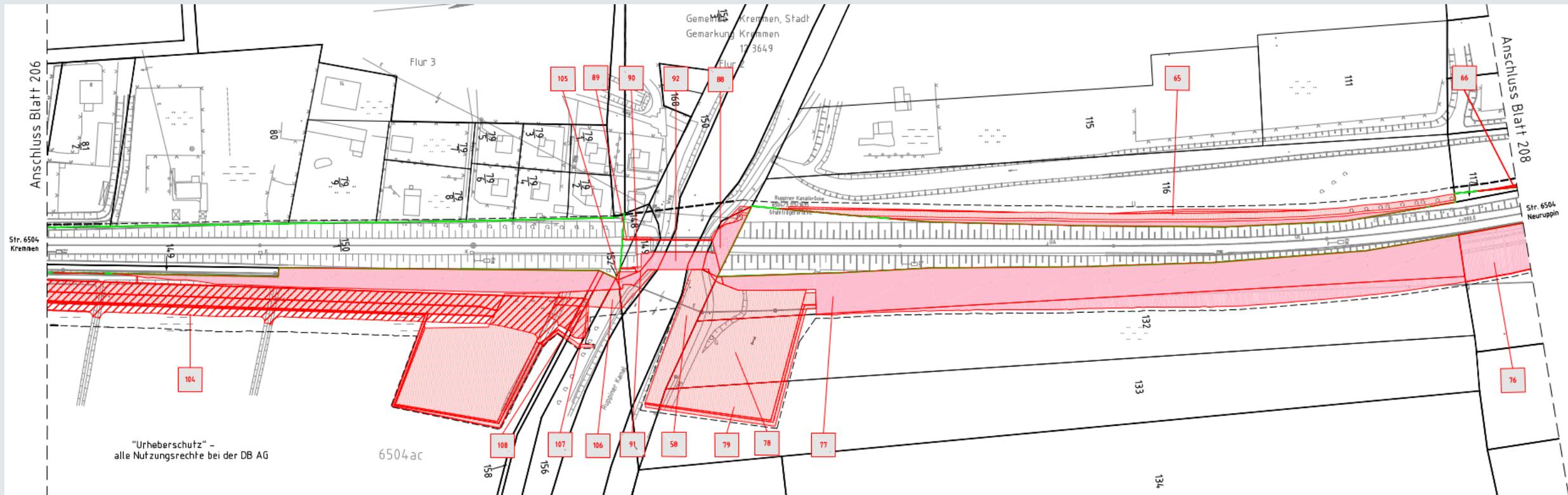
- **Dauerhafter Erwerb** für Dammerweiterung und Bau des zweiten Gleises
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Begegnungsabschnitt Bereich EÜ Ruppiner Kanal

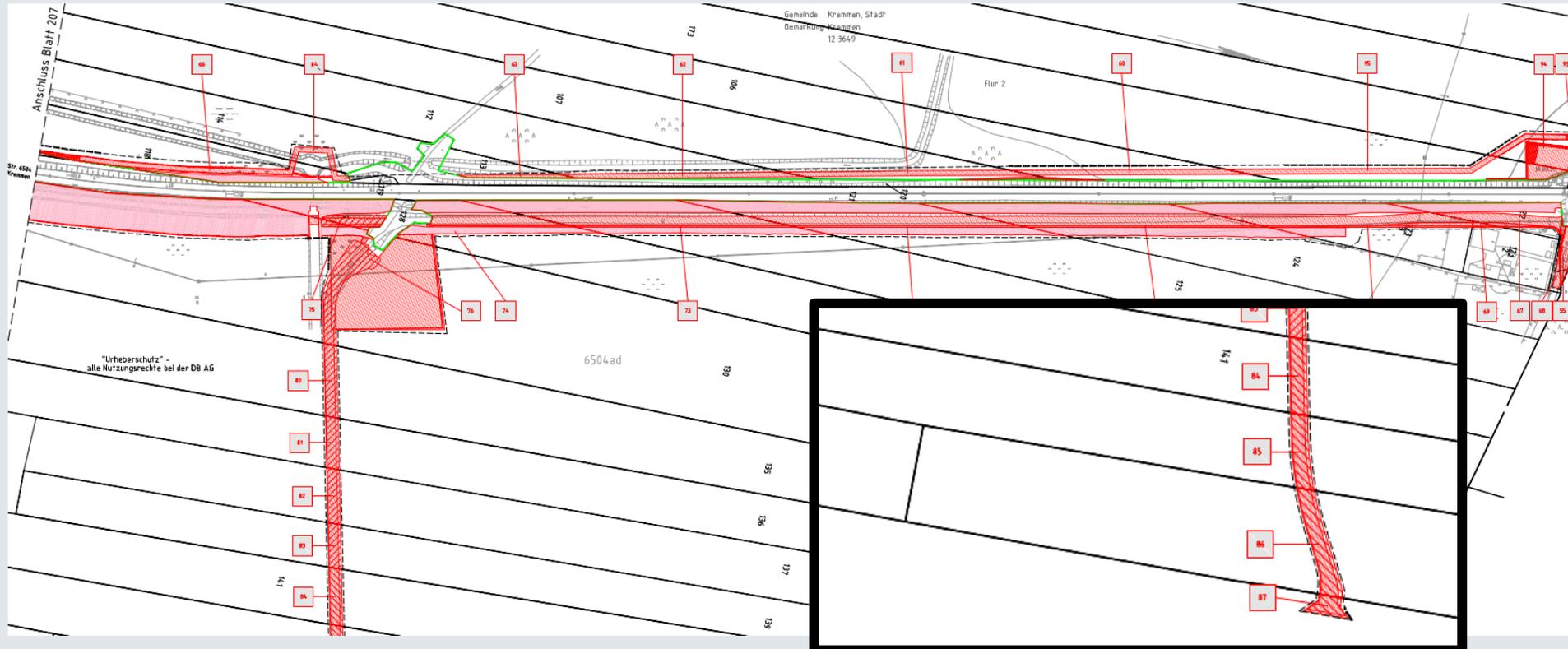
- **Dauerhafter Erwerb** für Dammerweiterung und Bau des zweiten Gleises, sowie die Errichtung der EÜ über den Ruppiner Kanal
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld (insbes. BE-Flächen für die Vormontage der EÜ)



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Begegnungsabschnitt Bereich DL km 3,6

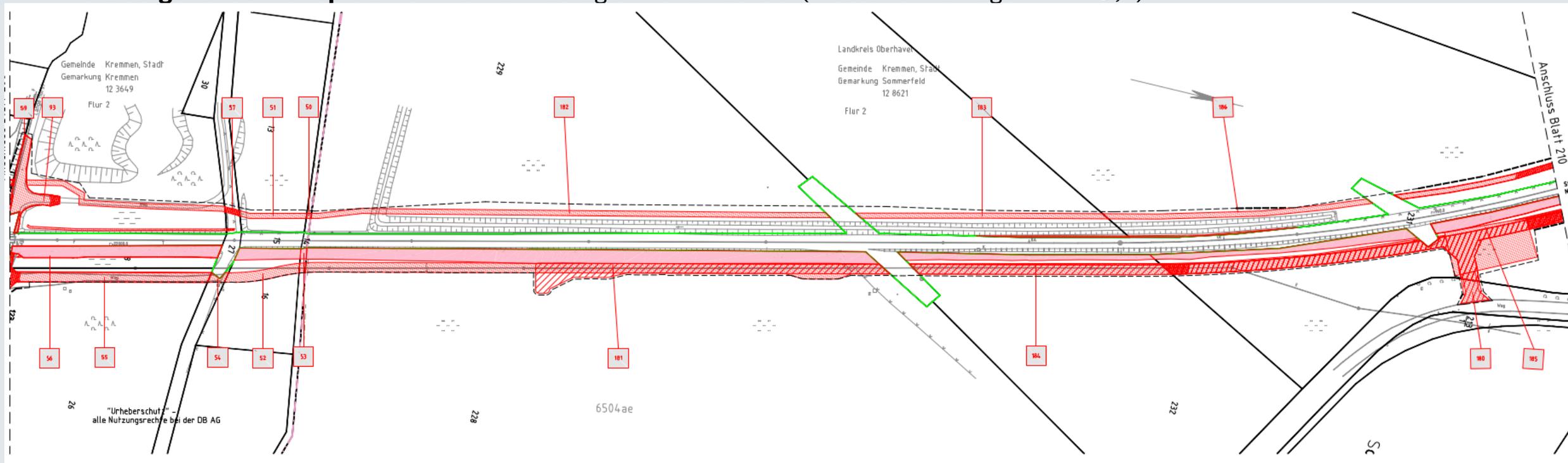
- **Dauerhafter Erwerb** für Dammerweiterung und Bau des zweiten Gleises
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld (inbes. BE-Fläche DL km km 3,6)



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Begegnungsabschnitt Bereich DL

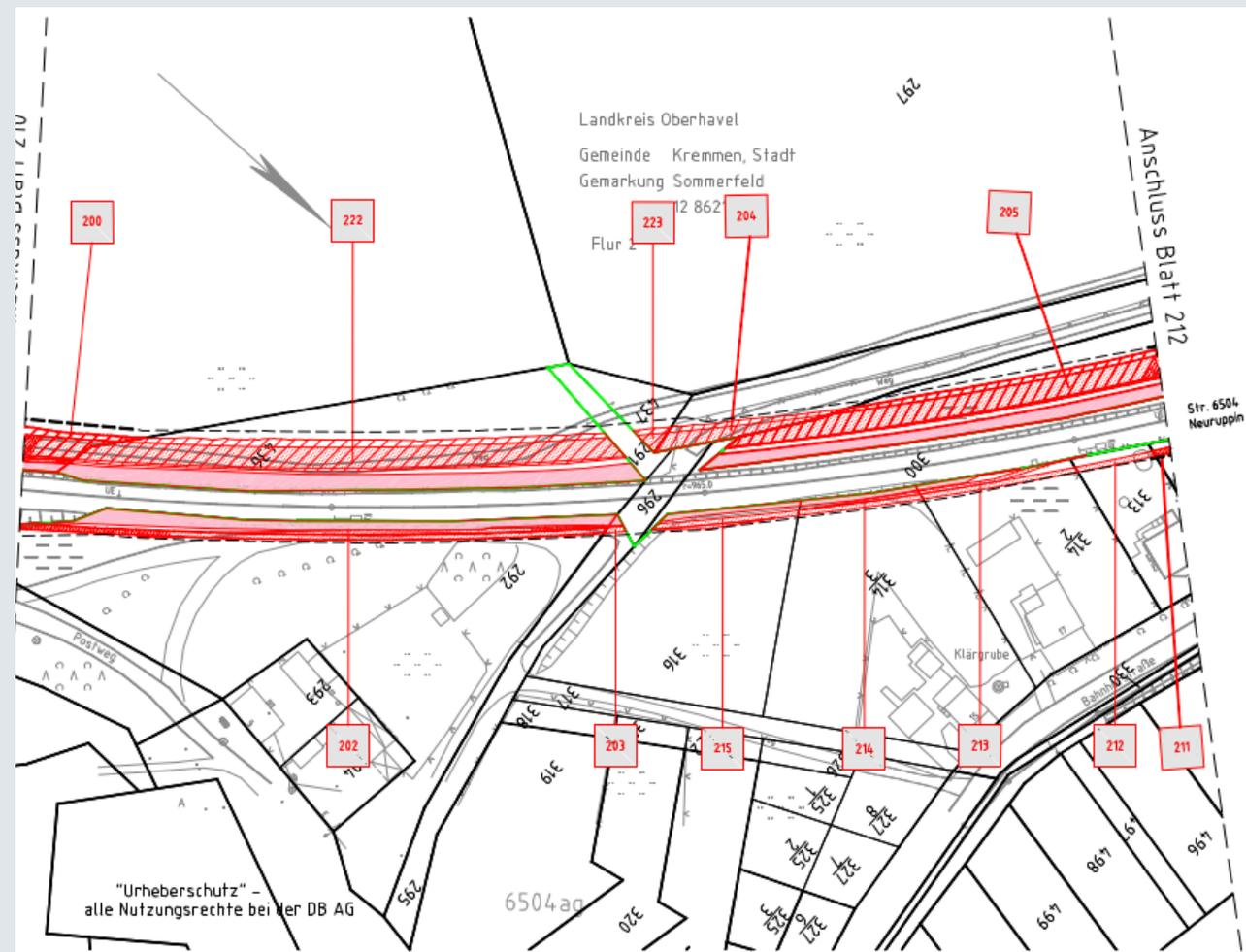
- **Dauerhafter Erwerb** für Dammerweiterung und Bau des zweiten Gleises
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld (inbes. Vormontage DL km 5,4)



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Begegnungsabschnitt Bereich Ortslage Sommerfeld und Durchlass km 6,4

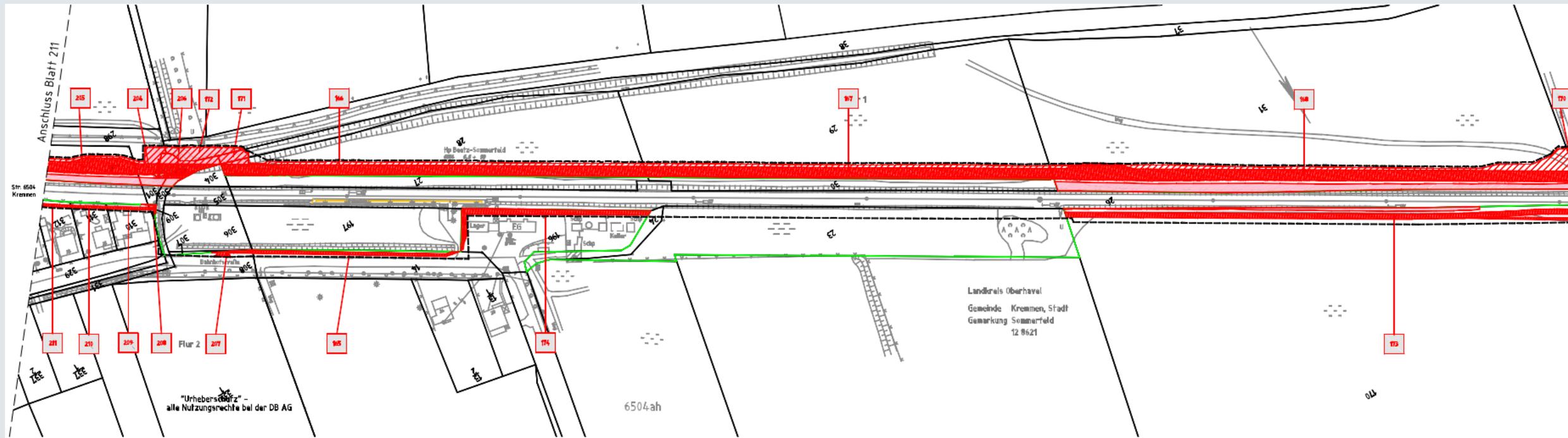
- **Dauerhafter Erwerb** für Dammerweiterung und Bau des zweiten Gleises
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Hp Beetz-Sommerfeld

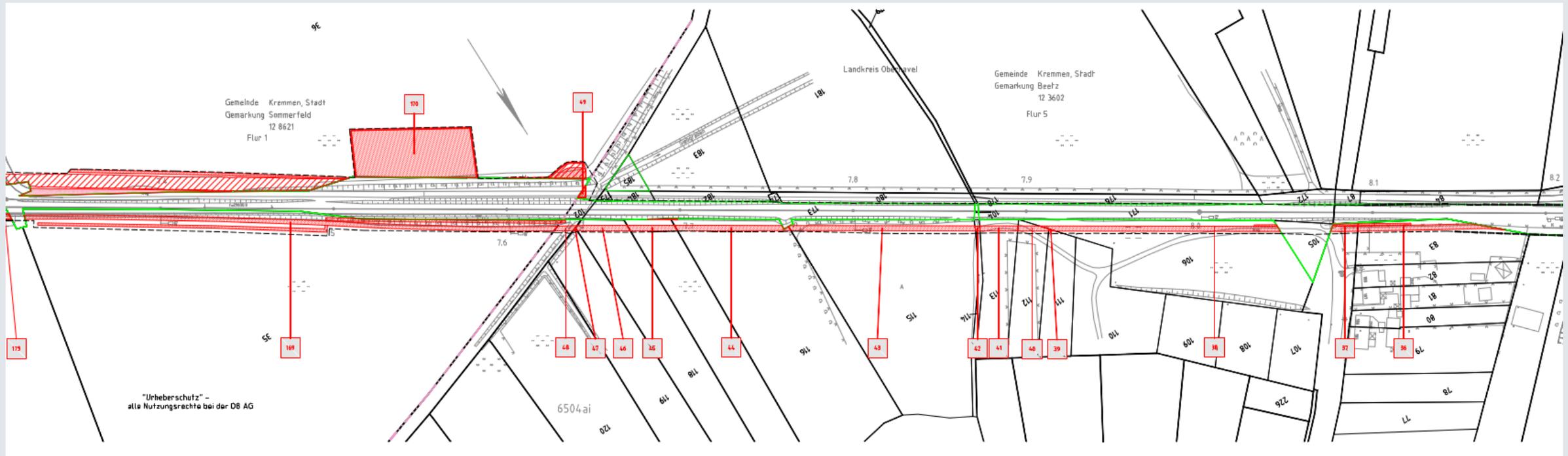
- **Dauerhafter Erwerb** für Dammerweiterung und Bau des zweiten Gleises, Erweiterung Entwässerungsanlagen
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

Bereich Ende des PRA

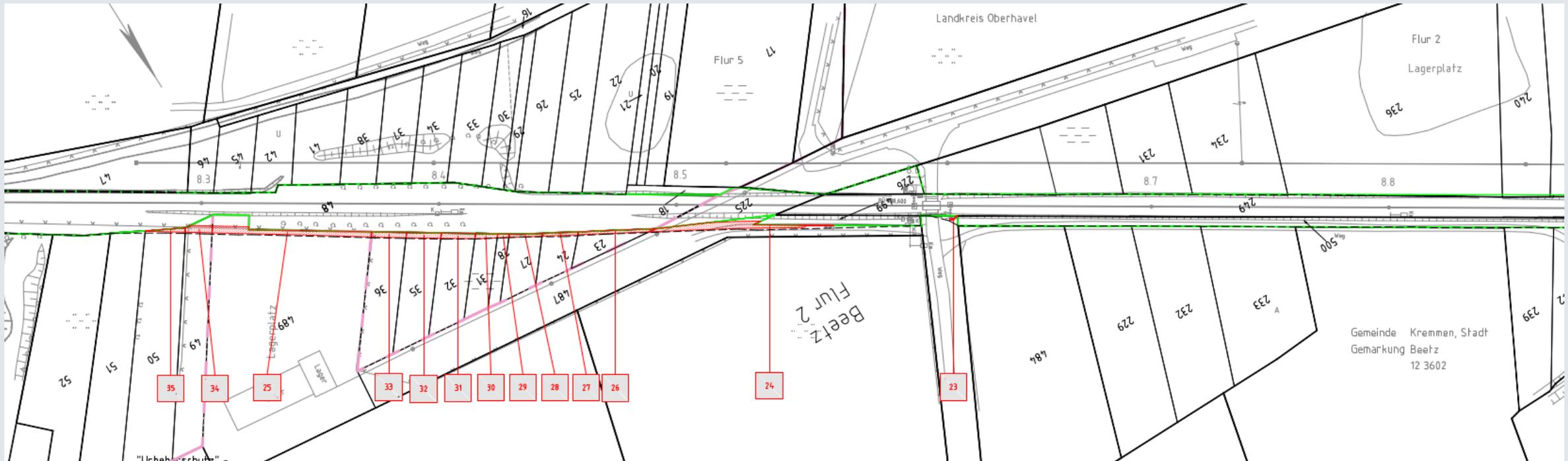
- **Dauerhafter Erwerb** für Dammerweiterung und Bau des zweiten Gleises
- **Dingliche Sicherung** für Brand- und Katastrophenschutz sowie LBP-Maßnahmen
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld



Der Streckenausbau ist mit zeitweisem und dauerhaftem Flächenbedarf verbunden

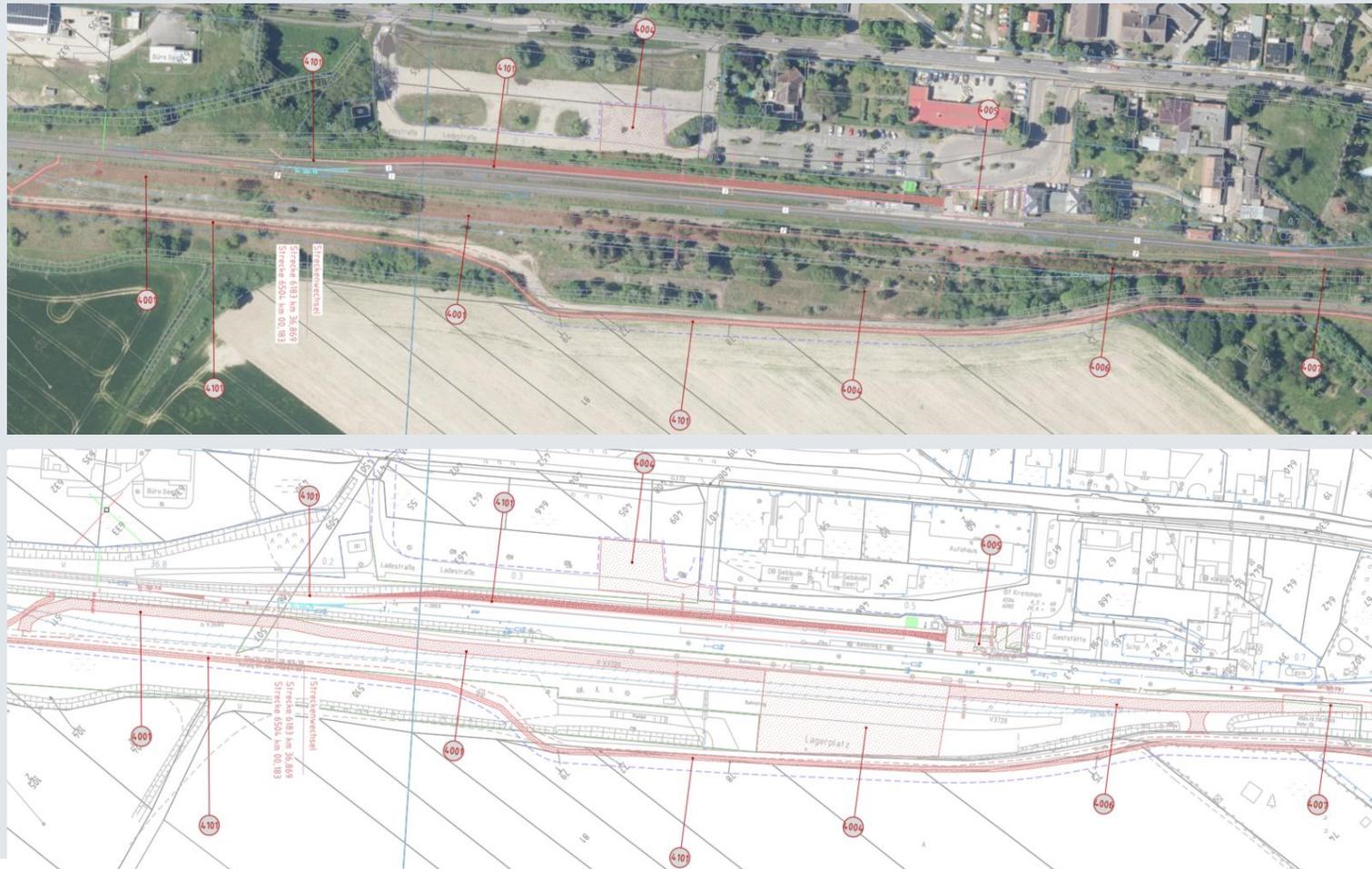
Bereich Ende des PRA

- **Dauerhafter Erwerb** in diesem Bereich nicht vorhanden
- **Dingliche Sicherung** für Kabeltiefbau
- **Vorübergehende Inanspruchnahmen** für Baulogistik und Baufeld



Bf Kremmen

- Bau des neuen zweiten Gleises und Bahnsteige



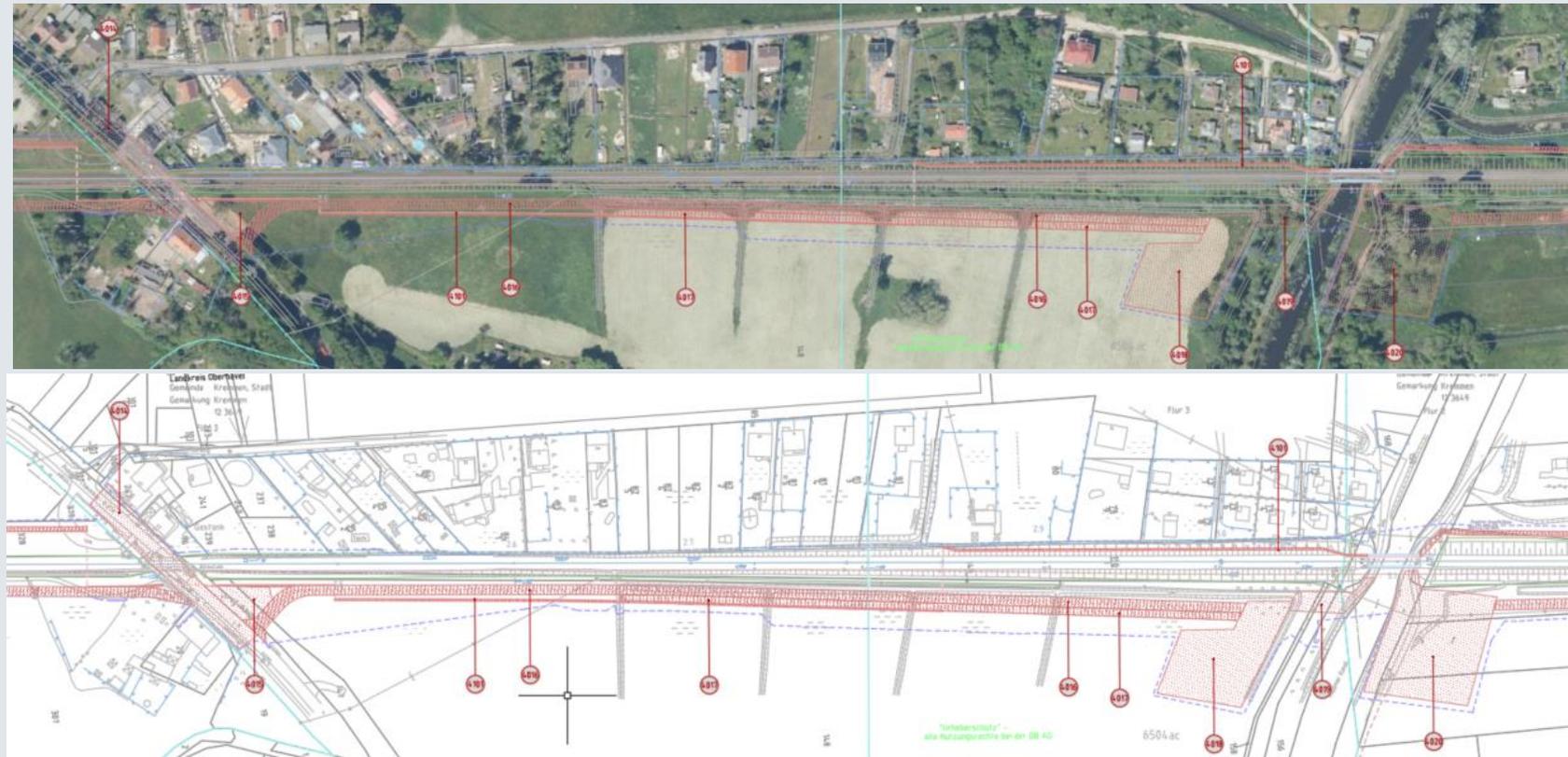
Abschnitt EÜ Oranienburger Weg bis BÜ Ruppiner Chaussee, Bau des zweiten Gleises:

- Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen



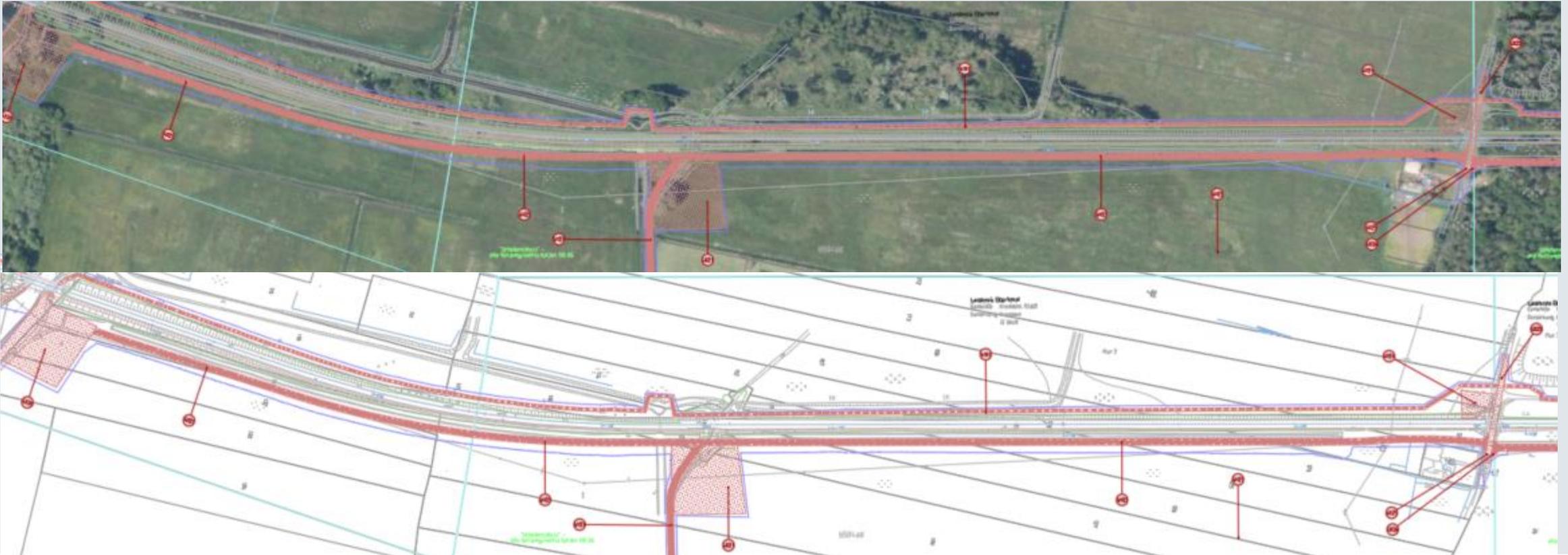
Abschnitt BÜ Ruppiner Chaussee bis EÜ Ruppiner Kanal: :

- Bau des zweiten Gleises,
- Dammverbreiterung,
- Baugrundverbesserung (Entfernen von organischen Schichten)
- Herstellung des zweiten Überbaus der EÜ Ruppiner Kanal, Flächen für Vormontage



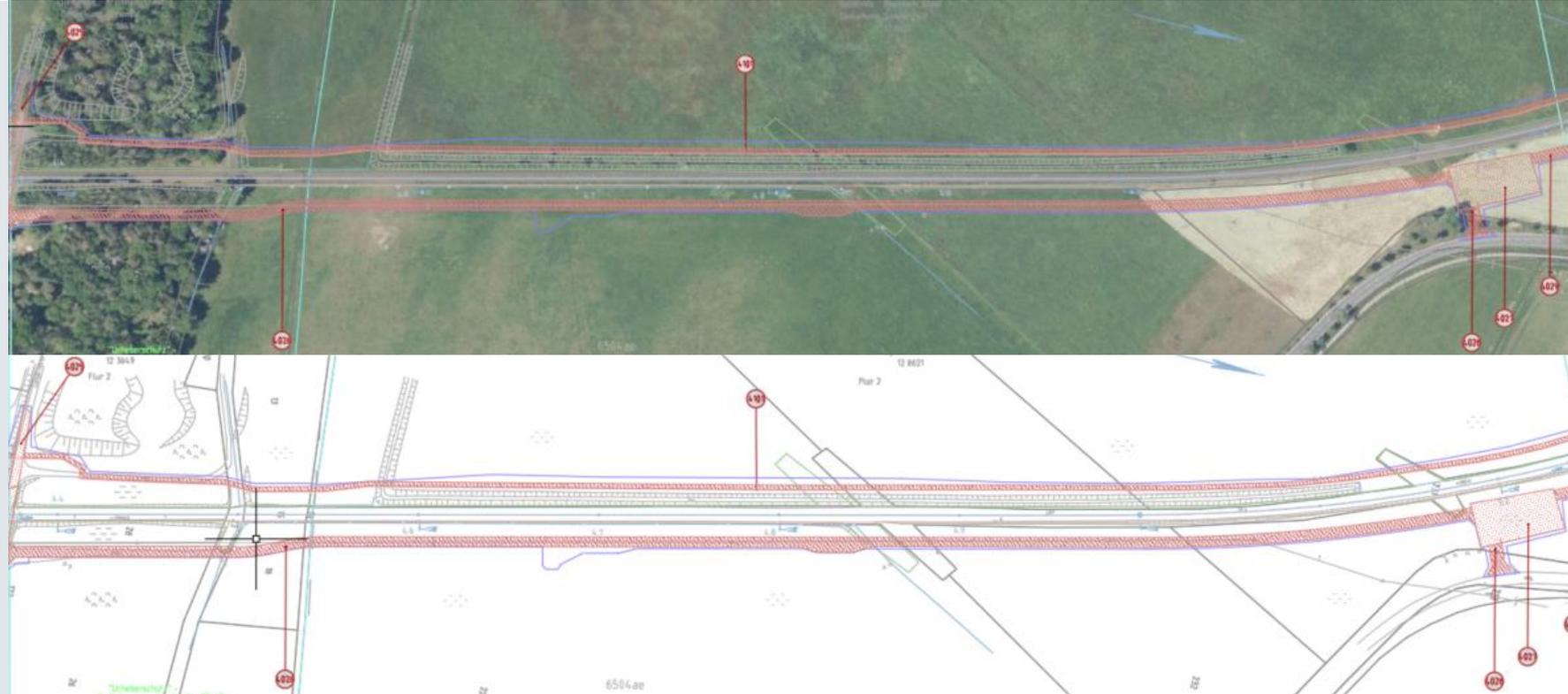
Abschnitt EÜ Ruppiner Kanal bis BÜ Lange Horst: :

- Bau des zweiten Gleises und Dammverbreiterung,
- Erneuerung und Verlängerung Durchlass km 3,6
- Weichschichtensanierung



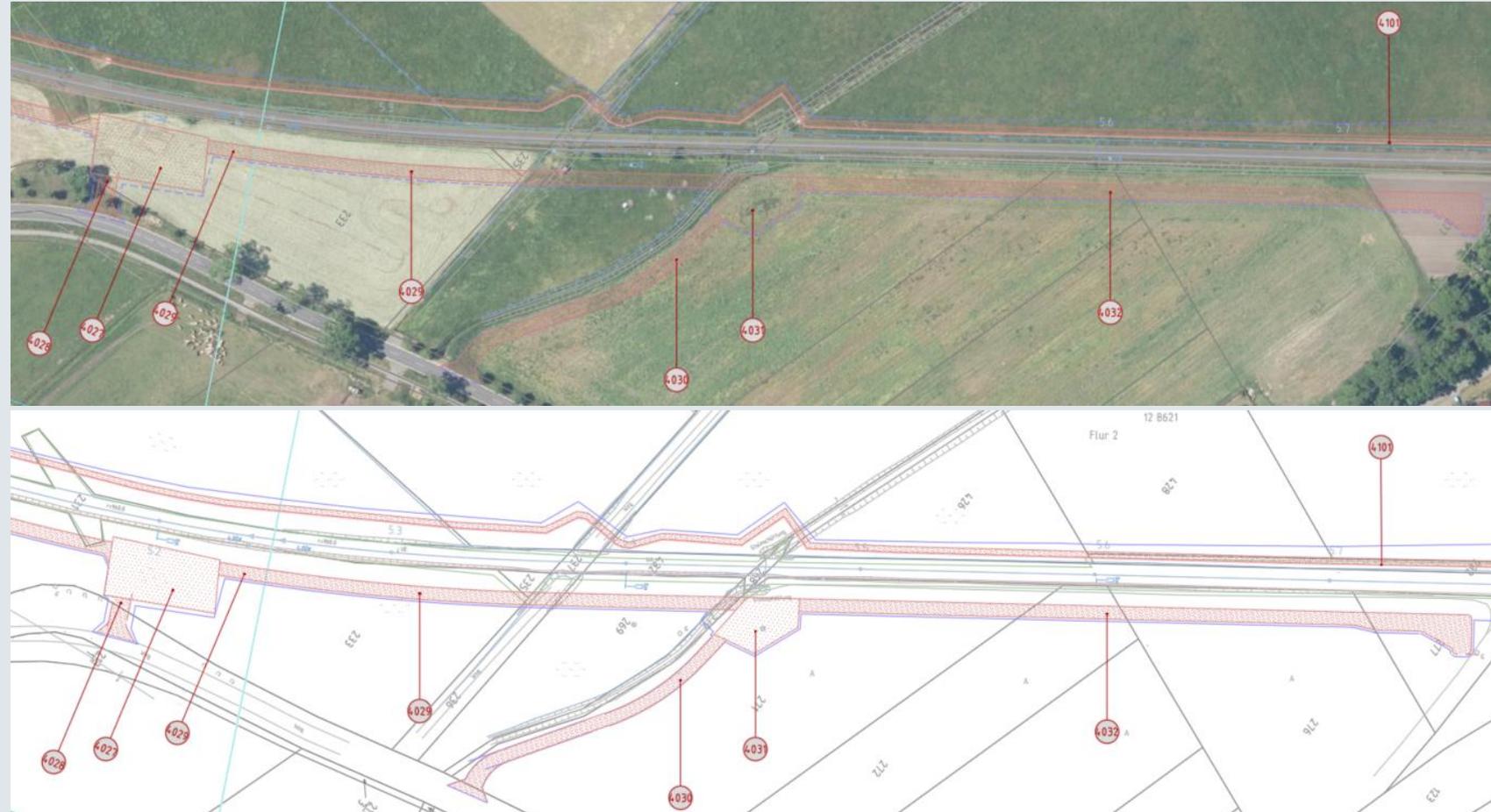
Abschnitt BÜ Lange Horst bis BE-Fläche km 5,2:

- Bau des zweiten Gleises
- Erneuerung und Verlängerung Durchlass km 5,4



Abschnitt BE-Fläche km 5,2 bis Durchlass km 5,4:

- Bau des zweiten Gleises
- Erneuerung und Verlängerung Durchlass km 5,4



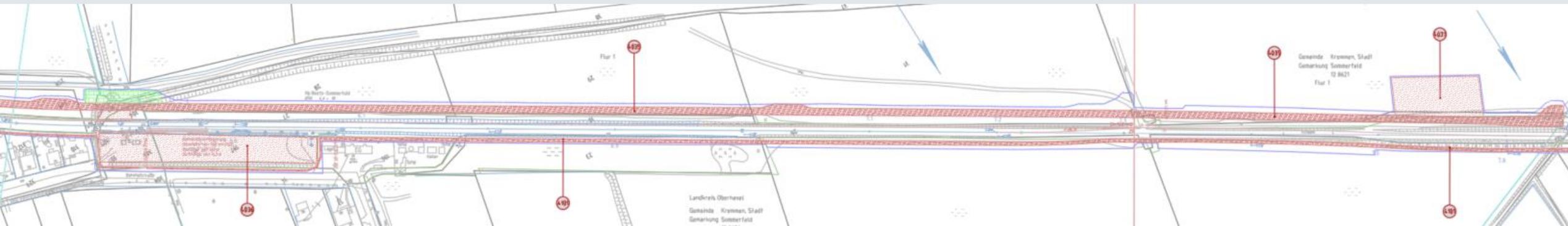
Abschnitt BÜ Stege bis Durchlass km 6,4:

- Bau des zweiten Gleises
- Erneuerung und Verlängerung Durchlass km 6,4



Abschnitt Bf Beetz-Sommerfeld bis Ende Begegnungsabschnitt:

- Bau des zweiten Gleises
- Bahnsteigneubau



4. Fragen und Diskussion

Weitere Informations- und Kontaktmöglichkeiten:

Bauinfoportal der DB Netze:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/pex-nord>

Kontakt, Anfragen etc. bei der DB:

bauprojekte.ost@deutschebahn.com

Information des VBB zu i2030, Korridor Nordwest (PEX):

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



DB NETZE