

Einschätzung der Ausbauplanungen Spandau – Nauen

1. Analyse und Bewertung bisher bekannter Untersuchungen und Äußerungen

Erste NKU-Erstbewertung vom 07.02.2023

mit separater Betrachtung einer S-Bahn bis **Finkenkrug** durch Intraplan Consult

- „Ausblick: Perspektivisch kann das Angebot des Regionalverkehrs an der Station Finkenkrug im Rahmen des weiteren Ausbaus der Strecke und Einführung des Deutschlandtaktes auf 4 Züge pro Stunde erhöht werden. Damit wird ein Bedienungsangebot geschaffen, das dem hier unterstellten 10-Minuten-Takt der S-Bahn nahezu gleichwertig ist, bei gleichzeitig schnelleren Fahrzeiten nach Spandau und in die übrigen Bezirke Berlins.“
- » Die Verlängerung nach Finkenkrug sorgt für ca. 1 400 Fahrgäste/Werktag mehr auf dem verdichteten Abschnitt Falkensee - Finkenkrug.
- » Diese setzen sich aus intern verlagerten ÖV-Fahrten (vom Regional- und Busverkehr ca. 1.100 Fahrten/Werktag) und Neuverkehr von ca. 300 Fahrten/Werktag zusammen.“
- Die Verlagerung vom Regionalverkehr wird mit 350 angegeben.
- So bringt der dichtere Regionalverkehrs-Takt in Finkenkrug über Tausend Fahrgäste in die Bahn.

Zweite NKU vom 23.05.2023

mit gemeinsamer Betrachtung der S-Bahn-Äste nach Falkensee und ins Falkenhagener Feld („Doppelpack“)

- Nutzen-Kosten-Verhältnis 1,53.
- Die Feinerschließung von Spandau West durch eine **S-Bahn ins Falkenhagener Feld** hat ein sehr großes Nutzen-Kosten-Verhältnis (2,56) und sollte gebaut werden.
- Eine S-Bahn nach Falkensee hat – für sich genommen – ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,66, trotz höherer absoluter prognostizierter Passagierzahlen. Das erklärt sich dadurch, dass – außer am Klosterbuschweg – in erster Linie eine Verdrängung vom Regionalverkehr in die S-Bahn angenommen wird.
- 9.400 mehr Reisende in der S-Bahn hinter Seegefild/Albrechtshof, dafür 6.900 weniger im Regionalverkehr (der dort nicht mehr halten soll), im Saldo + 2.500
- 14.900 mehr Reisende in der S-Bahn hinter Klosterbuschweg. Somit kommen dort 5.500 hinzu.
- Die 5.500 Reisenden, die dort in eine S-Bahn steigen sollen, würden auch den Regionalverkehr, wenn er denn dort hielte, nutzen.

Maximalvariante 4+2 kaum realistisch

- 4 Wechselstrom- und 2 Gleichstromgleise für Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr („4+2“) sind nur mit extrem hohen Kosten baubar (u.a. viele Schallschutzwände) und führen zu vielen massiven Eingriffen in fremdes Eigentum.
- Bei 4 Wechselstromgleisen zwischen Spandau und Falkensee besteht für den Bund kein Interesse an dem Bau einer zusätzlichen S-Bahn. Die Finanzierung des Bundes fließt bereits in die 4 Wechselstromgleise, die aus Sicht des Bundes für den Deutschland-Takt klar ausreichen.
- Pro Stunde 6 S-Bahnen, 3 Regionalbahnen und 2 Regionalexpresslinien sind für eine Stadt der Größe Falkensees ein Überangebot. Nur Potsdam und Spandau haben ein ähnliches Angebot, aber mit 190.000 Einwohnern in Potsdam und etwa 200.000 Einwohnern in Spandau (ohne die Ortsteile Kladow, Gatow, Haselhorst und Siemensstadt). Das sind in beiden Fällen mehr als viermal so viel wie in Falkensee (45.620 Einwohner mit

Stand 12. April 2024; würden alle Grundstücke mit Baurecht voll ausgebaut werden, kämen lediglich 8.500 Einwohner hinzu).

- Vermutung: Auf Dauer wird das Land Brandenburg diese Leistungen für Falkensee nicht bestellen können. → Es drohen Abbestellungen von Regionalverkehrsleistungen.

Variante „2+2“ (Fern-/Regionalbahn und S-Bahn)

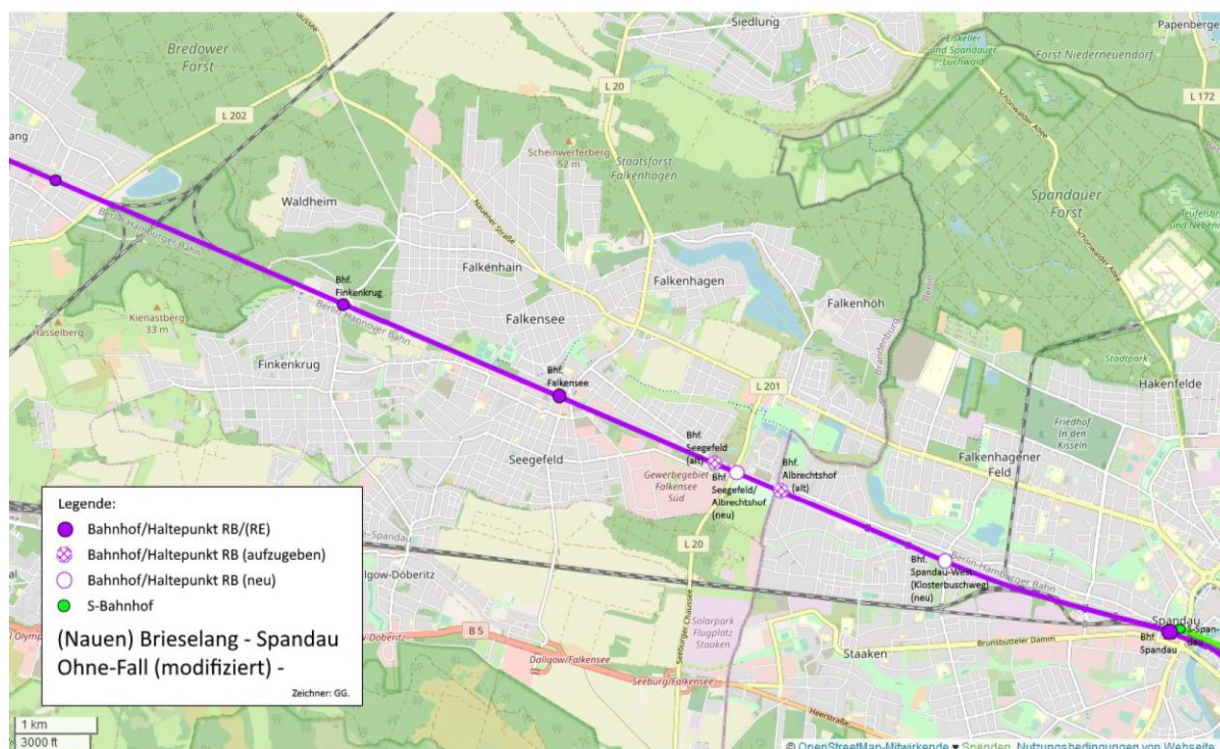
- 2+2 bewirkt, dass sich Fern- und Regionalverkehr zwischen Falkensee und Spandau nur 2 Gleise teilen würden.
- Das vermindert Spielräume vom geplanten Deutschlandtakt und macht eine gleichmäßige Taktung des Regionalverkehrs sehr viel schwieriger oder unmöglich.
- Verspäteter Fernverkehr hätte – wie bereits heute – stärkere Auswirkungen auf den Regionalverkehr.
- Sowohl für den Fernverkehr als auch für den Regionalverkehr ist 2+2 eine deutlich schlechtere Variante als 4+0.

Aus einem Sachstandbericht des MIL mit Stand Dezember 2024

„In der laufenden Vorplanung wird das Gleislayout 4+2 als Vorzugsvariante betrachtet. Da die Finanzierung der baulichen Umsetzung derzeit noch nicht geklärt ist, werden in der Vorplanung die Gleislayouts 4+2 sowie 4+0 betrachtet und auch 2+2 für den Fall, dass der Bund sehr spät oder gar nicht im Rahmen der Bedarfsplanmaßnahme Berlin-Spandau – Nauen – Neustadt (Dosse) fördern würde, sodass die Länder eine S-Bahn im Rahmen GVFG ggf. auch ohne Fernbahnausbau realisieren lassen könnten.“

Haltepunkte Albrechtshof und Seefeld

Beim Umbau für den bereits vom Bund beschlossenen und 100%ig zu finanzierenden Deutschlandtakt (4 Gleise mit Oberleitung anstelle von 2) müssen die Haltepunkte Albrechtshof und Seefeld neu gebaut werden. Man kann sie genau dort wieder bauen, wo sie jetzt sind, aber man kann die Haltepunkte auch gleichmäßiger aufteilen, z.B. wie nachstehend abgebildet. Zum Nulltarif, denn der Bund zahlt den Wiederaufbau der Haltepunkte; und er würde diese auch anderswo setzen, wenn die Länder das so wollten.



Auswirkungen auf Falkensee

- Weitere Varianten wie dichter Regionalverkehr, möglicher Regionalverkehrshalt am Klosterbuschweg und gleichmäßiger Abstand der Haltepunkte wurden in der Planung bislang nicht untersucht. Das BSBB fordert, diese Varianten ebenfalls nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung zu untersuchen.
- Ein Wegfall der Regionalverkehrsverbindungen in Seegefeld und Albrechtshof würde nicht dazu führen, dass alle Reisenden in die dann dort haltende, viel langsamere S-Bahn stiegen. Ein Teil des Aufkommens würde sich in die noch in Falkensee verkehrenden Regionalverkehrszüge verlagern (ggf. noch schlimmer: in den MIV)! Dieser Effekt fehlt in der NKU-Erstbetrachtung.
- Die Stadtplanung Falkensees käme durcheinander: Ansturm auf verbleibende Regionalverbindungen im Bahnhof Falkensee, keine umsteigefreie Verbindung zwischen Finkenkrug und Seegefeld (Hallenbad), neuer P&R-Platz in Seegefeld nicht für Regionalverkehrsreisende nutzbar, die ihrerseits dann das Stadtzentrum mit P&R überlasten.

Von der Express-S-Bahn bleibt nicht viel übrig

- Die letzte Fahrplankonstruktion von DB InfraGo zeigt: Die einzig fahrbare Express S-Bahn kann aus Fahrplangründen maximal nur 3 Halte zwischen Spandau und Westkreuz auslassen (wovon einer dieser Halte an der Charlottenburger Chaussee noch gar nicht gebaut ist).
- Das führt zu einer geringen Einsparung von 2 Minuten und 30 Sekunden. Und das nur unter der Voraussetzung, dass die S-Bahn 100 km/h fahren kann. Hierfür gibt es noch keine Genehmigung.
- Aus der Bewertung von DB Netz, September 2022: „Expresszugkonzepte nicht mehr sinnvoll (max. 2-3 Halte können ausgelassen werden)“.
- Dies dürfte den NKU-Wert für den S-Bahn-Ast nach Falkensee weiter absinken lassen.
- Andererseits wurden mögliche Zugfolge-Verdichtungen auf der Regionalbahn (durch sehr kurze Blockabschnitte mit ETCS) noch nicht berücksichtigt. Ebenso nicht die mögliche Weiterführung einer Linie über den südlichen Berliner Innenring (oder bis zu dessen Elektrifizierung nur bis Westkreuz).

S-Bahn nach Falkensee wirtschaftlich nicht sinnvoll

- Wenn die NKU einen Wert für Falkensee von unter 1 ergibt, ist dieser S-Bahn-Arm wirtschaftlich nicht sinnvoll.
- Der andere Arm der S-Bahn ins Falkenhagener Feld ist nicht von ihm abhängig, im Gegenteil: Der eingleisige S-Bahn-Abschnitt an der Dallgower Straße in Spandau wäre bei nur *einem* S-Bahn-Arm stabiler befahrbar. Die „Bewertung 4 Zuggruppen in eingleisigem Abschnitt“ von DB Netz, September 2022, sagt über zwei S-Bahn-Äste aus: Es „wird die Infrastruktur bis an ihre Leistungsfähigkeit ausgelastet. Erholungsphasen sind nicht möglich“.

Wenn ein dichter Regionalbahntakt möglich ist, ist eine parallel fahrende S-Bahn weitgehend unnötig. Und zugleich sehr viel teurer.

- Längere Regionalbahnsteige sind bereits jetzt überall auf der Strecke geplant. Damit sind höhere Kapazitäten als mit einer S-Bahn möglich.
- Regionalzüge sind über Jungfernheide sehr viel schneller am Berliner Hauptbahnhof. Diese offensichtliche Tatsache fiel bei i2030-Reisezeitvergleichen stets unter den Tisch.

Aus dem i2030-Newsletter 1/2026

„Die Vorplanung ist weit fortgeschritten, aktuell werden ergänzende Untersuchungen weiterer Varianten mit anderen Gleislayouts durchgeführt.“

Strecke Spandau (a) – Nauen (e)

Kernergebnisse der Fahrwegkapazitätsbetrachtung / Betriebssimulation Var. C1/C1.3 vom 26.04.2024

- „Das Angebotskonzept gemäß i2030 sieht zwischen Spandau und Nauen (Strecke 6100) im SPNV keine mengenmäßige Mehrung gegenüber [den 3 Zugpaaren/Stunde Regionalverkehr im] Netz-Elbe-Spree (ab 12/2022) vor, sondern eine Anpassung der Taktstruktur, der Fahrlagen und der Haltekonzeption. Zusammen mit dem SPFV, welcher gegenüber dem Fpl 2022 / dem D-Takt leicht erhöht unterstellt wird, ergeben sich im Fahrplan Konflikte, welche durch eine Trennung / Entmischung der Verkehre aufgelöst werden können.“
- Die Planung des Landes Brandenburg ist unzureichend. Um den Bedarf qualitätsgerecht abzudecken, sind 4 Zp/h im glatten 15-min-Takt notwendig.
- „Die Auslastung der zwei Gleise je Richtung ist mit in Summe rd. 8 Zügen/h vergleichsweise niedrig. Die Notwendigkeit zum viergleisigen Ausbau der Strecke 6100 bzw. der Trennung von SPFV und SPNV lässt sich daher kapazitativ nicht begründen, sondern nur mit dem konkreten Angebots- und Fahrplankonzept (im SPNV).“
- „Die unterstellte viergleisige Infrastruktur beinhaltet umfangreiche Änderungen des Bestands insbesondere in Nauen, Brieselang, dem Falkenhagener Kreuz sowie im Bereich der angestrebten Verlängerung der S-Bahninfrastruktur von Spandau bis Falkensee / Finkenkrug. Insbesondere baubetriebliche Folgen sind intensiv zu prüfen.“
- „Für den SPFV und den SPNV ... sind keine besonderen Risiken erkennbar, die Betriebsqualität liegt im optimalen Bereich.“
- „Aus Sicht I.NBF 241 sind eine Weiterentwicklung von Infrastrukturmängeln, LST und insbesondere räumlicher Lösung im Kontext des Angebots-/Fahrplankonzepts geboten.“
- Die gewählte räumliche Lösung mit Schnellfahrgeleisen außen und Regionalgleisen innen ist – außer im Bahnhof Nauen – unzweckmäßig, weil sich die Fahrwege von Fern- und Regionalverkehr untereinander und am Falkenhagener Kreuz mit dem Güterverkehr kreuzen und die vorhandenen Seitenbahnsteige in Falkensee und Brieselang nicht weitergenutzt werden können.
- „Optionale Umsetzung der S-Bahn-Verlängerungen Spandau – Falkenseer Chaussee / Finkenkrug, um neben der verkehrlichen Neuerschließung auch ausgewählte Verkehrshalte an der Strecke 6100 auf die S-Bahn verlagern und Fahrzeiten kürzen zu können.“

Die Aussagen zur S-Bahn nach Falkensee sind der Aufgabenstellung geschuldet und nicht mehr aktuell.

Knotenbereich Spandau

Kernergebnisse der Fahrwegkapazitätsbetrachtung / Betriebssimulation Var. C1/C1.3 vom 26.04.2024

- „Der Ausbau des Bahnhofs Spandau von vier auf sechs Bahnsteiggleise für die Fernbahn ist zwingend geboten (vgl. auch EBWU K18024 vom 13.06.2019). Die konkret unterstellte Infrastruktur ermöglicht jedoch nur eine eingeschränkte Flexibilität der Gleise 7/8 sowie Nutzlänge und somit keine kapazitätsoptimale Nutzung der zusätzlichen Bahnsteigkanten. Es verbleiben (hohe) Verspätungsanstiege in Spandau und eine Überlastung der Bahnsteiggleise, insbesondere Richtung Ost-West.“
Die Idee, in südlicher asymmetrischer Seitenlage zwei Bahnsteiggleise mit nur 220 m Länge anzuordnen, war von vornherein abwegig. Dass das nicht funktioniert, war auch ohne EBWU zu erkennen. Die Untersuchung dieser Variante war Zeit- und Ressourcenverschwendung.
- „Zusätzliche Überwerfungsbauwerke Spandau Westkopf und Ostkopf sind aus kapazitativer und betrieblicher Sicht zwingend erforderlich, um neue parallele, kreuzungsfreie Fahrmöglichkeiten herzustellen. Die spurplantechnische Ausgestaltung ist aber abhängig von der notwendigen weiteren Kapazitätssteigerung und muss im Bereich Ostkopf eine Aufwärtskompatibilität zu einem perspektivischen viergleisigen Ausbau Richtung Jungfernheide (– Berlin Hbf) berücksichtigen.“ Ja.

- „Eine kapazitätsoptimale und robuste Spurplankonzeption für den Bereich Spandau erfordert sechs SPFV-lange, flexibel erreichbare Bahnsteigkanten möglichst im Richtungsbetrieb und kreuzungsfreie, parallele Fahrwege im West- und Ostkopf.“ Volle Zustimmung.
- „Die zusätzlichen Fahrbeziehungen im Bereich Nennhauser Damm sind zwingend erforderlich. Die konkrete Ausgestaltung des Spurplans ist abhängig von der Nutzungsstrategie und dem ggf. zweigleisigen Ausbau der Strecke 6179 über Spandau Gbf sowie der Spurplangestaltung im Bereich Spandau im Allgemeinen.“ Ja.
- „Die Entlastung des inneren Knotens Berlin von durchlaufendem SGV mittels (Wieder-) Aufbau der Verbindungskurve 6102 im Kreuz Wustermark (vgl. auch EBWU S19014 vom 04.03.2020) ist Grundvoraussetzung einer Engpassauflösung auch im Knotenbereich Spandau.“ Ja.

Östlich von Spandau

Auszug aus den Kernergebnissen der Fahrwegkapazitätsbetrachtung / Betriebssimulation
Var. C1/C1.3 vom 26.04.2024

- „Die Strecke Spandau – Berlin Hbf zeigt ... weiterhin (hohe) infrastrukturbezogene Behinderungen und Verspätungsanstiege.“
- „Ein engpassauflösender Spurplan muss als Gesamtkonzept Hbf – Spandau weiterentwickelt werden. ... umfängliche Betrachtung des Abschnitts über Jungfernheide bis Berlin Hbf, um die Aufwärtskompatibilität zu einem viergleisigen Zielzustand ohne kreuzende Fahrwege in den Hauptverkehrsströmen sicherzustellen und somit den Engpass aufzulösen.“
- „Die Priorität für eine bedarfsgerechte und robuste Engpassauflösung muss auf dem Knoten Spandau sowie der Strecke von/nach Berlin Hauptbahnhof liegen.“
- „Herbeiführung einer Entscheidung zur LST-Planung auch in einer Variante ETCS L2oS, um insbesondere im Bereich Spandau die Chancen einer ETCS L2oS-Ausstattung auch trassierungstechnisch optimal auszuschöpfen als auch die klaren Nachteile / Risiken einer Doppelausrüstung vermeiden zu können.“

2. Schlussfolgerungen für die weitere Ausbauplanung

Grundsätze

Aus der vorstehenden Analyse der bekannten Untersuchungsergebnisse und den Einschätzungen von DB InfraGO lassen sich folgende Grundsätze für die weiteren Planungen ableiten.

Hervorzuheben ist die übereinstimmende Ansicht, dass es

- **keine S-Bahn nach Falkensee** geben soll.
- Übereinstimmung besteht außerdem darin, dass
- an der Hackbuschstraße eine **Regionalbahnstation Spandau West** eingerichtet wird
 - die Stationen Albrechtshof und Seegefeld zusammengelegt werden und
 - die **Schnellfahrgeleise** von Spandau bis vor Nauen **innen** liegen sollen.

Das BSBB-Koordinierungsteam befürwortet – gestützt auf das gute NKU-Ergebnis – den S-Bahn-Ast ins Falkenhagener Feld, weil damit Umsteigezwänge verringert, die Reisezeit ins Stadtzentrum reduziert und der Verkehrsknoten Spandau bahn- und busseitig entlastet wird; der Straßenbahn bleibt die ebenfalls wichtige Verkehrsrelation Falkenhagener Feld – Ortsteilzentrum Spandau mit Feinerschließung.

Einzelheiten

- Für den Fernverkehr wird gemäß Deutschlandtakt 30-min-Takt vorausgesetzt, für den **Regionalverkehr 15-min-Takt** gefordert, eventuelle weitere Regionalzüge außerhalb dieses Rasters.

- Auf der Lehrter Bahn besteht zwischen Wustermark und Spandau und der Verbindung Golm – Spandau Bedarf für glatte 30-min-Takte, zwischen Elstal und Spandau auf einen ebenso glatten 15-min-Takt überlagert.
- In der Verbindung Spandau – Falkensee – Hennigsdorf reicht bei der derzeitigen Siedlungsstruktur ein 60-min-Takt.
- Der Ast Spandau – Nauen eignet sich in Weiterführung durch den Nord-Süd-Tunnel zum BER gut für das anzustrebende Produkt **Regio-S-Bahn**; ob als Pilot, hängt von der zeitlichen Entwicklung ab.
- Das Linienkonzept sollte auch Linien zum südlichen Innenring, der im Gleichklang zu elektrifizieren ist, beinhalten.
- Die Station **Spandau West** liegt an der **Hackbuschstraße** fußläufig näher und direkter am dicht bewohnten Neubaugebiet Spektefeld als eine am Klosterbuschweg. Der freie Raum beiderseits der Hackbuschstraße zwischen Seegefelder Weg und Hamburger Bahn und nordwestlich der Straßenkreuzung ist deutlich größer als am Klosterbuschweg, sodass sich sowohl eine Regionalbahnstation mit Zugängen als auch eine Straßenbahndienststelle dort platzmäßig besser unterbringen lassen. Das Zielkonzept des Bündnisses Pro Straßenbahn sieht die Straßenbahnbindung aus der Mitte der Neubausiedlung zur Hackbuschstraße vor. Das südlich der Hamburger Bahn liegende Siedlungsgebiet ist beidseitig der Hackbuschstraße größer als das einseitig östlich vom Klosterbuschweg liegende Siedlungsgebiet. Die nordöstlich eines Standorts Klosterbuschweg gelegene Bebauung ist von einer S-Bahn-Station Seegefelder Weg/Seegefelder Straße an der Strecke ins Falkenhagener Feld genauso gut erreichbar.
- Die künftige zusammengefasste Verkehrsstation **Seegefeld/Albrechtshof** muss aus mehreren Richtungen etwa gleichermaßen gut erreichbar sein: von den künftigen Bushaltestellen, vom vorhandenen P&R-Parkplatz südlich der Hamburger Bahn an der Seeburger Chaussee, vom Hallenschwimmbad nordwestlich der Straßenkreuzung Seegefelder Straße/Seeburger Straße und aus dem Siedlungsgebiet Albrechtshof beiderseits der Hamburger Bahn. Sie muss also einige hundert Meter westlich der heutigen Station Albrechtshof, aber östlich der Seeburger Chaussee errichtet werden mit Ostausgängen Richtung Albrechtshof und Westausgängen auf der Westseite der Seeburger Chaussee, jeweils zur Nordseite und zur Südseite der Bahn. Dass die neue Station – anders als Albrechtshof – im Tarifgebiet C liegt, betrifft nur Gelegenheitsfahrer, denn die Pendler besitzen überwiegend ein Deutschlandticket.
- Alle **Regionalbahnsteige** müssen **220 m lang** sein.
- Im Bahnhof **Spandau** ist vor allem im Nahverkehr **bahnsteiggleiches Umsteigen** für die häufigsten Umsteigeverbindungen (Nauen/Wustermark/Golm – Gesundbrunnen/Nord-Süd-Verbindung/südlicher Innenring/Stadtbahn) und im Ausnahme- oder Störungsfall der problemlose Gleiswechsel erforderlich.
- Zur Erzielung guter Betriebsstabilität bei diesem dichten Zugprogramm – zu berücksichtigen sind auch Güterzüge z.B. von/nach HuL/Westhafen – ist die Zweigleisigkeit der Lehrter Stammbahn von Staaken nach Spandau wiederherzustellen.
- Sowohl auf der Stadtbahn und in der Nord-Süd-Verbindung als auch im Raum Spandau ist eine Mindestzugfolgezeit von etwa 1,5 min zu erreichen, damit Fahrplantrassen im Abstand von 2 bis 3 min ermöglicht werden. Dafür sind sehr kurze Blockabschnitte bis herab zu 30 m erforderlich, vor allem in den Einfahr- und Ausfahrbereichen und an den Bahnsteigen. Diese lassen sich mit ETCS ohne ortsfeste Signale beherrschen.

Gleisanordnung und Gleisnutzung

Bahnhof Spandau

- 2 Bahnsteiggleise S-Bahn wie bisher
- 6 Bahnsteiggleise 400 m lang im Richtungsbetrieb
- Regelnutzung der 4 äußeren Bahnsteiggleise Regionalverkehr
- Regelnutzung der 2 inneren Bahnsteiggleise Fernverkehr
- Fahrmöglichkeiten von allen Streckengleisen zu allen Bahnsteiggleisen
- Niveaufreie symmetrische Ausfädelung am Westkopf

S-Bahn Spandau – Falkenhagener Feld

- Soweit möglich zweigleisig, im engen Abschnitt eingleisig
- Haltepunkt Nauener Straße eingleisig

Spandau – Falkensee

- Soweit möglich, mindestens ab Dyrotzer Straße, 4 Streckengleise
- Im kurzen engen Abschnitt wenn nötig nur 3 flexibel nutzbare Gleise
- Richtungsbetrieb Fernverkehr innen, Regionalverkehr außen
- Güterverkehr nur Quell- und Zielverkehr für Berliner Stadtgebiet
- Güterverkehr muss je nach Fahrplanlage alle Gleise nutzen können
- Neuer Bahnhof Spandau West an der Hackbuschstraße mit 2 Außenbahnsteigen an den äußeren Regionalgleisen
- Weichenverbindungen zwischen allen 4 Gleisen am Ostkopf Spandau West
- Kein Haltepunkt Albrechtshof
- Haltepunkt Seegefild östlich der Seeburger Chaussee mit 2 Außenbahnsteigen an den äußeren Gleisen, mit Ostzugängen Richtung Albrechtshof und Westzugängen zum P&R-Parkplatz und zum Hallenschwimmbad.

Falkensee – Falkenhagener Kreuz

- Richtungsbetrieb Fernverkehr innen, Regionalverkehr außen
- Bahnhof Falkensee mit 2 Außenbahnsteigen an den äußeren Regionalgleisen
- Weichenverbindungen zwischen allen 4 Gleisen an beiden Bahnhofsköpfen
- Haltepunkt Finkenkrug mit 2 Außenbahnsteigen an den äußeren Regionalgleisen

Falkenhagener Kreuz

- Oben 2 Gleise Außenring wie bisher, unten 4 Gleise im Richtungsbetrieb
- Nordostkurve eingleisig mit Weichen von beiden äußeren Regionalgleisen zu beiden BAR-Gleisen
- Prüfen, ob 2. Gleis für die Richtung Falkenhagen – Falkensee mit Überwerfungsbauwerk nötig und möglich ist; Platz freihalten für eventuelle spätere Nachrüstung
- Nordwestkurve für die Richtung Falkenhagen – Brieselang eingleisig mit Weichen von beiden BAR-Gleisen zu mindestens 2 Gleisen der Hamburger Bahn
- Gleisschleife für die Richtung Brieselang – Falkenhagen im Südost-Quadranten ähnlich der DB-Netz-Planung

Brieselang

- 4 Gleise im Richtungsbetrieb wie östlich des Falkenhagener Kreuzes
- 2 Außenbahnsteige an den äußeren Regionalgleisen
- Wartegleis für Güterzüge ähnlich der DB-Netz-Planung zwischen den ostwärts führenden Gleisen
- Weichenverbindungen an beiden Bahnhofsköpfen

Brieselang – Nauen

- An geeigneter Stelle Überwerfung der beiden inneren mit den beiden äußeren Gleisen
- Ab hier Ferngleise außen, Regionalgleise innen

Nauen

- Innen 4 Bahnsteiggleise Regionalverkehr, am Ostkopf erreichbar von allen Streckengleisen
- Ferngleise führen außen herum
- Fahrmöglichkeiten von den Bahnsteiggleisen Richtung Wittenberge
- Mehrere Wendegleise westlich der Bahnsteige
- Weitere Gleise entsprechend DB-Netz-Planung

3. Zusammenfassung

In Anbetracht der Tatsachen, dass

- finanzielle (Landes-)Mittel effizient eingesetzt werden sollten,
- Enteignungskonflikte entlang der Bahnstrecke vermieden werden sollten,
- der Bund für Kosten des Neubaus von vier Wechselstromgleisen sowie der Verkehrsstationen zwischen Spandau und Nauen im Rahmen des Deutschlandtaktes vollständig aufkommen würde,
- Pendler stets schnellere Verbindungen mit weniger Zwischenhalten bevorzugen,
- Regionalzüge zwischen Falkensee und Spandau nicht den Fernverkehr beeinträchtigen sollten und
- verspätete Fernzüge so wenig wie möglich den Regionalverkehr beeinträchtigen sollen,

sehen wir als **Vorzugsvariante**:

- den **15-min-Regionalverkehrstakt** zwischen Spandau und Nauen
- den dazu passenden **viergleisigen Ausbau mit Wechselstrom-Oberleitung**
- Bahnhof Spandau mit sechs 400 m langen Bahnsteigen im Richtungsbetrieb, flexibel nutzbar
- einen neuen Bahnhof Spandau West an der Hackbuschstraße,
- einen neuen Haltepunkt Seegefild östlich der Seeburger Chaussee
- die Gleichstrom-S-Bahn Spandau – Falkenhagener Feld.

Die weiteren Untersuchungen und Planungen sollen sich darauf ausrichten.