

■ Titelthema i2030

## Der Weg in die Zukunft will gut geplant sein

aus SIGNAL 05-06/2018 (Dezember 2018/Januar 2019), Seite 9-10 (Artikel-Nr: 10004178)  
 Berliner Fahrgastverband IGEB

**Die Mängel schreien zum Himmel, die Fahrgäste nach Beseitigung der Missstände. Dass das nicht von heute auf morgen geht, ist hinlänglich bekannt. Nachdem in den letzten zwanzig Jahren die Länder Berlin und Brandenburg in Sachen Nahverkehr allzu oft jeweils ihre eigenen Ziele verfolgten und infolgedessen nicht abgestimmte Planungen umsetzten oder in der Schublade verschwinden ließen, hat man mittlerweile eingesehen, dass nur ein gemeinsames Vorgehen den Nahverkehr in der Metropolregion Berlin/Brandenburg voranbringen kann.**

Die Länder, DB Netz und der VBB haben daher das Projekt i2030 aus der Taufe gehoben, um in Infrastrukturfragen des Schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) zusammenzuarbeiten. Primärziel ist dabei die Koordinierung und Finanzierung von Planungsleistungen bis hin zur Genehmigung, was angesichts des zunehmenden Aufwandes bisweilen ausufern kann. Zwei Jahre von der Idee bis zur Inbetriebnahme einer Eisenbahn wie Anno 1838 reichen heutzutage nicht mal mehr ansatzweise.

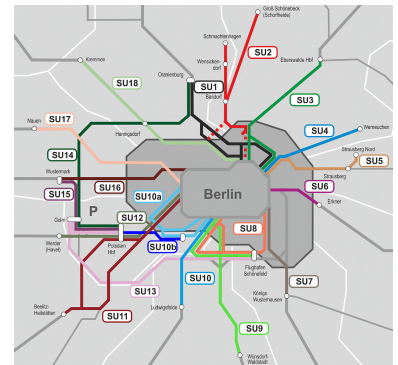
Die DB Netz AG führt die Planungsleistungen durch, während die Länder die Wege auf politischer Ebene bereiten und hauptsächlich die Projektgelder zur Verfügung stellen. 2018 waren das etwa sechs Millionen Euro, die Zukunft kann noch nicht beziffert werden. Der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg koordiniert und vermittelt zwischen den Beteiligten.

Die vier bilden auf Entscheidungsebene einen Lenkungskreis, in dem sich mindestens zweimal jährlich die Berliner Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Regine Günther, die Brandenburger Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung Kathrin Schneider, die VBB-Geschäftsführerin Susanne Henkel und der Vorstand für Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG Dirk Rompf zu Grundsatzthemen treffen.

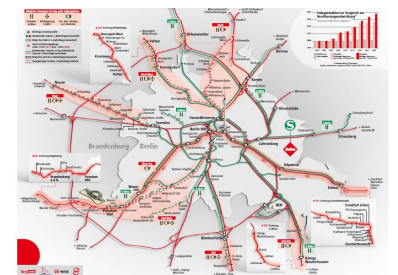
Die Koordinierung und Steuerung von i2030 übernimmt eine Projektarbeitsgruppe, in der Abteilungsleiter der Berliner Senatsverwaltungen sowie der Brandenburger Ministerien und Projektleiter von DB Netz, DB Station&Service, DB Energie sowie des VBB das operative Geschäft leiten. Die eigentliche Arbeit übernehmen auf Projektebene zehn Teilprojektgruppen.

Der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Berlin, Alexander Kaczmarek, hat bei Bedarf dann auch noch seine Finger mit im Spiel - und ist ein engagierter Verfechter dieses Projektes, zu erleben u. a. bei seinem Vortrag auf den Deutschen Schienenverkehrs-Wochen 2018 (siehe [www.igeb.org/SVW-Vortraege](http://www.igeb.org/SVW-Vortraege)).

Bevor es mit i2030 richtig los ging, wurden schon mehrere Studien und Voruntersuchungen zu neun Regional-Korridoren und achtzehn Stadt-Umland-Verkehrskorridoren durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Datenquellen ausgewertet, um zunächst je ein Verkehrsmodell daraus zu erstellen.



Zahlreiche Verkehrsbeziehungen zwischen Berlin und dem nahen Umland wurden in den Voruntersuchungen betrachtet. Acht davon wurden für i2030 ausgewählt. (Quelle: VBB GmbH)



i2030 auf einen Blick. Durch enge Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg, DB Netz und VBB soll es gelingen, diese acht i2030-Teilprojekte bis zur Baureife zu entwickeln und umzusetzen. Der gesteckte Horizont bis 2030 mag lang erscheinen, ist aber angesichts des Gesamtvolumens und heute üblicher Verfahrensdauer leider realistisch, teilweise sogar sehr ambitioniert. Andererseits müssen einige der Teilprojekte besonderer Umstände wegen deutlich vor 2030 realisiert werden. Mehr zu den einzelnen Teilprojekten erfahren Sie auf den folgenden Seiten und im SIGNAL 1/2019. (Grafik: VBB GmbH)

Unter anderem wurden betrachtet: die Bevölkerungsprognosen der Länder Berlin und Brandenburg, die Schul- und Gewerbestandorte sowie Einkaufs- und Tourismusziele, aber auch die Pendler- und Nachfragedaten und natürlich das bestehende SPNV/ÖPNV-Angebot.

Auf diesen Verkehrsmodellen basierend berechnete man die Verkehrsmodelle für die Zukunft im Jahre 2030 unter der Bedingung eines gleichbleibenden SPNV-Angebotes - den sogenannten Nullfall. Berücksichtigt wurden dabei aber schon Änderungen an der Infrastruktur, die bereits fest geplant oder in der Umsetzung sind, und auch strukturelle sowie demografische Entwicklungen in der Region.

Im nächsten Schritt wurden auf den jeweiligen Nullfall aufbauend weitere Entwicklungsszenarien untersucht, wie sich das Verkehrsverhalten verändern würde, wenn man strecken- bzw. linienbezogen Veränderungen an der Infrastruktur und/oder am Verkehrsangebot vornehmen würde. Da es für jede Stadt-Umland-Beziehung nicht nur jeweils eine Entwicklungsidee gab, musste entsprechend viel gerechnet werden. So entstanden über 71 Varianten sogenannter Mitfälle. Diese betrachtete man auf die veränderte Nachfragewirkung hin gegenüber den Nullfällen, schätzte die Kosten für Infrastruktur und Betrieb, verglich die Nachfrage und Kostenänderungen.

Aus den vielen Handlungsfeldern hat sich der Lenkungskreis im März 2018 auf acht Teilprojekte geeinigt, die man mit Nachdruck vorantreiben möchte (siehe Karte unten). Das soll natürlich nicht heißen, dass alle anderen Infrastrukturmaßnahmen auf Eis gelegt werden!

Die ausgewählten Projekte haben es in sich. Sie bergen Problemfelder, die oft medienwirksam diskutiert worden sind, viele Fahrgäste betreffen und zum Teil politischen Sprengstoff bergen. Diese Teilprojekte sind nach Himmelsrichtungen orientiert:

- TP West: die Strecke Berlin-Spandau-- Nauen
- TP Nord-West: der Prignitz-Express und die S-Bahn nach Velten
- TP Nord: die Heidekrautbahn und Abschnitte der Nordbahn
- TP Süd-Ost: die Strecke Lübbenau--Cottbus und der Bahnhof Königs Wusterhausen
- TP Süd: die Strecke Blankenfelde--Rangsdorf
- TP Süd-West: die Potsdamer Stammbahn und das Siedlungsgebiet Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf
- TP Ost-West: der RE 1 Magdeburg--Berlin--Eisenhüttenstadt
- TP S-Bahn: Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung im S-Bahn-Netz

Hinzu kommen noch zwei Teilprojekte, die sich mit der Bedarfsanalyse sowie mit der Investitionsstrategie und Finanzierung beschäftigen.

Die zentrale Aufgabe ist, die einzelnen Projektplanungen so schnell wie möglich zur Baureife zu entwickeln - allen Widerständen zum Trotz. Ob dann ein Spatenstich erfolgt und letztlich die Infrastrukturmaßnahme abgeschlossen werden kann, steht noch auf einem ganz anderen Blatt. Denn wenn es an die Umsetzung geht, geht es richtig ins Geld. Und damit kommt der Bund ins Spiel. Schließlich ist er für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich. Ob dieser jedoch wie gewünscht mitspielen wird, ist zwar noch fraglich, aber zumindest verhandelbar. Aber erfahrungsgemäß gibt

es immer wieder Zeiten, in denen aus verkehrspolitischen, umweltpolitischen oder wirtschaftspolitischen Gründen oder wegen nahender Wahlen Geld kurzfristig zur Verfügung gestellt wird. Und wer dann umsetzungsreife Projekte in der Schublade hat, kann Vorhaben realisieren, die zuvor bei jeder Haushaltsaufstellung chancenlos waren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004178>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten