

Infobrief 2021 (II. Quartal)

Planungs- und Umsetzungsprozess



i 2030

**Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg**

Foto Deutsche Bahn,
Nadine Fuhop



Kofinanziert von der
Fazilität „Connecting Europe“
der Europäischen Union



DB NETZE

BERLIN 


**LAND
BRANDENBURG**

Planungs- und Umsetzungsprozess

Gemeinsam planen die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Projekt i2030 den Ausbau der Schieneninfrastruktur der kommenden Jahre in unserer Region. Das Ziel: mehr und bessere Schienenverbindungen für die Menschen, die hier leben.

Die Planungen in den i2030-Korridoren haben Fahrt aufgenommen. Erfahrungswerte lassen uns jetzt die notwendigen Zeiträume für Planungen, Genehmigungen und Bauen abschätzen. Wie bei vielen großen Infrastrukturvorhaben ist dabei stets mit Unwägbarkeiten und Risiken zu rechnen.

Die Planung und Umsetzung neuer Eisenbahninfrastruktur ist ein komplexer Prozess, sowohl was die Planungen, Finanzierung und Kommunikation anbelangt. Einen Überblick der gesetzlich notwendigen Planungsschritte bietet die Grafik im Infobrief auf Seite 4.

Das Projekt i2030 ist in den letzten Monaten insgesamt gut vorangekommen. Die Zielvarianten sind für nahezu alle Teilmaßnahmen festgelegt und die vertiefenden Planungen durch Finanzierungsvereinbarungen für den Großteil der Korridore abgesichert oder in Verhandlung.

Inwieweit die in der folgenden Tabelle benannten zeitlichen Zielvorstellungen tatsächlich erreicht werden können, hängt von mehreren Rahmenbedingungen ab. Zu den wichtigen Einflussfaktoren gehören:

- Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel seitens der Länder, des Bundes und weiterer Mittelgeber für die einzelnen Planungsschritte im erforderlichen Umfang und in entsprechenden Zeiträumen.
- Erteilung notwendiger planrechtlicher Genehmigungen und Wirtschaftlichkeitsnachweise für die Umsetzung der Vorhaben. Insbesondere bei der Baufinanzierung der Vorhaben sind die Länder auf eine Förderung durch den Bund angewiesen.
- Einhaltung der in den Zeitketten unterstellten Planungszeiträume – inklusive Anzahl und Umfang notwendiger Überprüfungsschleifen im Planungsprozess.

Durch die genannten Einflussfaktoren können in den teilweise noch frühen Projektphasen lediglich Voraussagen zu den Zeitketten für die Planung und Umsetzung benannt werden. Gleichwohl wurden zwischen den i2030-Partnern Meilensteintermine für die einzelnen Korridormaßnahmen verabredet (vgl. Tabellen auf Seite 5 und 6). Hierbei wird von den in der Praxis üblichen Zeiträumen für Planungsphasen im Eisenbahnbau ausgegangen, die vom tatsächlichen Projektverlauf jedoch abweichen können.

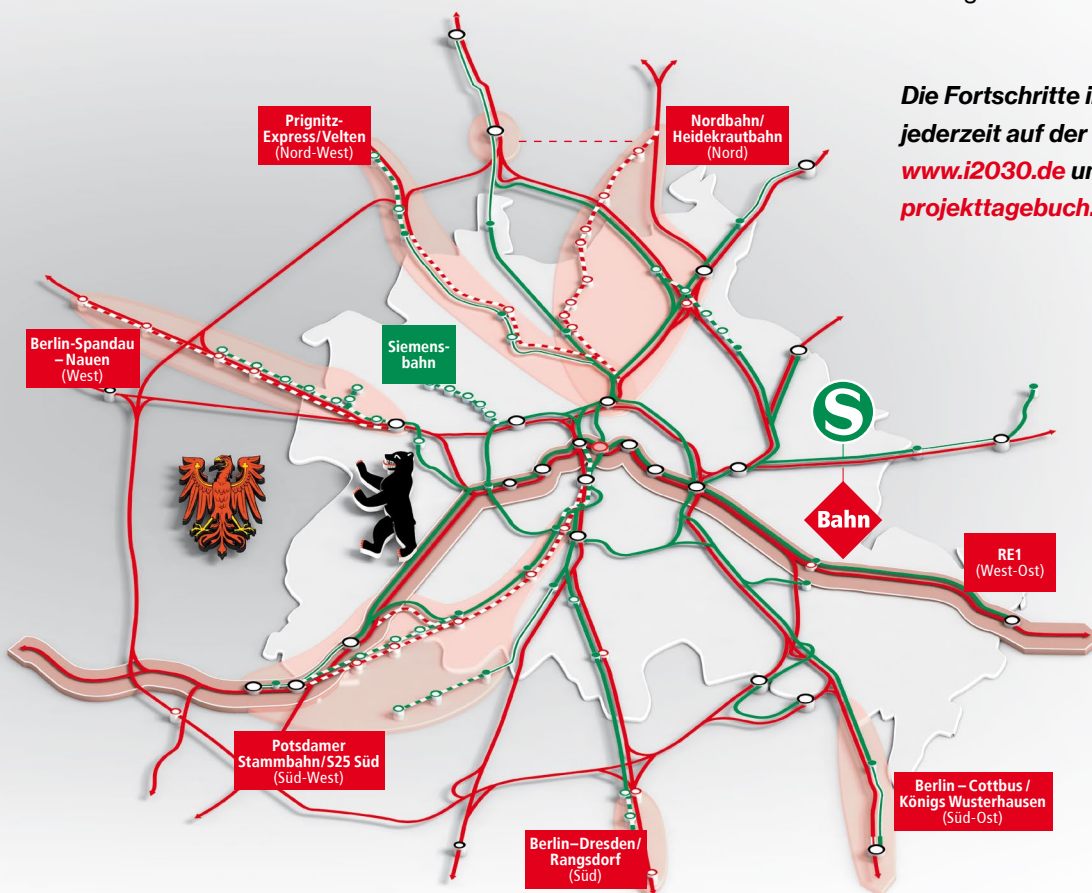
Aufgrund der gemeinsamen und integrierten Planung aller Projektpartner werden gute Chancen gesehen bereits in wenigen Jahren – bis Mitte der 20er Jahre – einige Maßnahmen, wie u.a. die Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn-Stammstrecke, Bahnsteigverlängerungen entlang des RE1 oder den Streckenausbau für einen 30-Minuten-Takt zwischen Velten und Neuruppin fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen. Das für einen flexibleren Einsatz von Zügen nötige Kehrgleis am Bahnhof Königs Wusterhausen befindet sich im Bau und wird bis Ende des Jahres 2021 fertiggestellt.

Gleichzeitig können wir nach derzeitigem Stand im Zeitraum bis Mitte der 20er Jahre mit dem Bau weiterer Vorhaben beginnen, so dass diverse Projektfertigstellungen nacheinander erfolgen können. Sobald die Planungen weiter vorangeschritten sind und die Baufinanzierung gesichert ist, können verlässliche Aussagen über den Zeithorizont der konkreten Inbetriebnahmen getroffen werden.

Die Fortschritte in den Planungen können jederzeit auf der Projektwebsite

www.i2030.de und dem Projekttagbuch

projekttagbuch.i2030.de mitverfolgt werden.



Das Infrastrukturprojekt i2030

So planen wir den
Schieneninfrastrukturausbau



Einteilung in Phasen Grundsätzliche Machbarkeit (Leistungsphase 0), Vorbereitung einer Maßnahme (Leistungsphase 1-3), Förmliches Verfahren (Leistungsphase 4) bis zur Realisierung (ab Leistungsphase 5) (grafische Klammer)



© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 5-2021

Tabelle 1: Zeitliche Zielvorstellungen für den Beginn der im Planungs- und Umsetzungsprozess zu bewältigenden Leistungsphasen für die i2030-Maßnahmen



Grundlagen- Ermittlung	Planungs- Phase	Genehmigungs- Phase	Ausführungs- Phase	Zielstellung Inbetriebnahme
				

Berlin-Spandau – Nauen (West)					
			Ab 2026	Ab 2029	Mitte/Ende 2030er Jahre

Prignitz-Express/Velten (Nord-West)					
Schönholz - Hennigsdorf		Ab 2021	Ab 2026	Ab 2029	Mitte 2030er Jahre
Hennigsdorf - Velten		Ab 2021	Ab 2025	Ab 2028	Ende 2031
Velten - Neuruppin			Ab 2022	Ab 2023	2026

Nordbahn/Heidekrautbahn (Nord)					
Nordbahn		Ab 2021	Ab 2024	Ab 2027	2030
Heidekrautbahn				Ab 2021	2024
Birkenwerder		Ab 2023	Ab 2026	Ab 2028	2030

Berlin-Dresden/Rangsdorf (Süd)					
			Ab 2024	Ab 2026	2028

RE1 (West-Ost)					
1. Betriebsstufe			Ausführung ab 2022		Ende 2022
2. Betriebsstufe		 (bis Mitte 2023)	Ab 2023	Ab 2025 bis Ende 2025	sukzessive ab 2025 - 2028

Berlin – Cottbus / Königs Wusterhausen (Süd-Ost)					
Berlin – Cottbus				Ab 2023	2027
Kehrgleis Königs Wusterhausen					Ende 2021 fertiggestellt
Königs Wusterhausen Nordkopf				Ab 2023	2025

Potsdamer Stambahn/S25 Süd (Süd-West)					
Potsdamer Stambahn*		Ab 2022	abhängig von Systementscheid	abhängig von Systementscheid	abhängig von Systementscheid
S25 Süd		Ab 2021	Ab 2026	Ab 2028	2032

Siemensbahn					
			Ab 2024	Ab 2025	2029

 = abgeschlossen  = laufend

© VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH 5-2021

Tabelle 2: Zeitliche Zielvorstellungen für den Beginn der im Planungs- und Umsetzungsprozess zu bewältigenden Leistungsphasen für das i2030-Maßnahmenpaket für Verbesserungen bei der Berliner S-Bahn



Grundlagen-Ermittlung	Planungs-Phase	Genehmigungs-Phase	Ausführungs-Phase	Zielstellung Inbetriebnahme

Berliner S-Bahn					
1. Tranche**			sukzessive ab 2023		sukzessive ab 2025
2. Tranche ff.***		sukzessive ab 2021	k.A.	k.A.	k.A.
Weichenverbindung Hauptbahnhof			Ab 2022	Ab 2023	2025

= abgeschlossen = laufend

© VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH 5-2021

- * Im Korridor Potsdamer Stammbahn richtet sich der weitere Verlauf des Planungsprozesses danach, ob ein Systementscheid zugunsten der S-Bahnvariante oder der Regionalverkehrs-Variante getroffen wird.
- ** Das Maßnahmenpaket S-Bahn umfasst rund 35 Einzelmaßnahmen, die in den nächsten Jahren geplant und umgesetzt werden sollen. Für eine erste Tranche von Maßnahmen zum Ausbau der Abstell- und Werkstattkapazitäten wurde die Grundlagenermittlung bereits abgeschlossen. Für diese Tranche ist bereits die Finanzierung der Planungsleistung für die Vorplanung (Lph 2) durch die Länder Berlin und Brandenburg abgesichert worden. Im Hinblick auf die Ausschreibung der S-Bahn-Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn sowie der damit verbundenen Angebotserweiterung und Vergrößerung der Fahrzeugflotte ist die Errichtung von zusätzlichen Abstellkapazitäten und die Anbindung potenziell zusätzlicher Werkstattstandorte von vorrangiger Bedeutung.
- *** Alle für das S-Bahnnetz definierten Maßnahmen haben für die Kapazitätserweiterung sowie Stabilität und Pünktlichkeit des S-Bahn-Betriebs eine hohe Bedeutung und dementsprechend hohe Priorität. Die Aufnahme konkreter Planungen (Lph 2 ff.) wird aufgrund des Umfangs der Einzelmaßnahmen in mehrere Tranchen gestaffelt. Gegenwärtig verhandeln die Länder und die DB Netz AG über den Zuschnitt der 2. Tranche. In dem Zusammenhang werden auch die Zielstellungen für die Zeitplanung der entsprechenden Maßnahmen abgestimmt.

IMPRESSUM

Herausgeber: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin, Telefon (030) 25 41 41 41

In Kooperation mit den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB Netz AG

V.i.S.d.P.: Geschäftsführerin Susanne Henckel
Bildnachweis: Deutsche Bahn, Nadine Furhop

Redaktionsschluss: Mai 2021

Der Inhalt dieser Veröffentlichung liegt in der alleinigen Verantwortung des VBB und spiegelt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wider.