

Antrag 225/I/2018**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Umsetzung des Entwicklungskonzeptes i2030 beschleunigen!****1 Mehr und besseren SPNV für die Erreichbarkeit von Zentrum und Umland**

2

3
4 Der Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin befürwortet die Ziele der von den Ländern Berlin und Brandenburg mit der DB AG geschlossenen „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ vom 5 Oktober 2017. Er sieht darin einen Meilenstein zur Umsetzung des gemeinsamen Beschlusses “Schienenverkehr zwischen Berlin und Brandenburg” mit dem AK Verkehr der SPD Brandenburg vom 25.01.2017 zur Verbesserung der SPNV-Anbindung in der Hauptstadtregion. Für alle acht untersuchten Projekte sind der schnelle Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Ausweitung des Zugangebots erforderlich.

16

17
18 Vor diesem Hintergrund ist in den Untersuchungen vor allem zügig das „Wie und Wann“ festzulegen, nicht erneut über das „Ob“ bzw. ein „Entweder/Oder“ zu streiten. Die Berliner Umlandgemeinden benötigen rasch verbindliche Zusagen für die Verbesserung der Schienenanbindung mit Berlin. Dazu gehört eine klare Umsetzungsstrategie mit nachvollziehbaren Zeitabläufen und Perspektiven für die einzelnen Strecken. Der Mehrverkehr auf der Schiene braucht auch langfristig genug Kapazitäten durch ausreichende Infrastruktur. Schnelle und langsamere Verkehre sind zu entflechten, um eine hohe Betriebsqualität und Fahrplanstabilität zu erreichen.

29

30
31 In diesem Sinne sollen die schneller realisierbaren Projekte oder Verbesserungen zügig umgesetzt und beworben werden. Eine Planung mit einer Vielzahl von Prüfvarianten ist zu vermeiden. Stattdessen müssen die Projekte schnellstmöglich entscheidungs- und bewilligungsreif sein. Das bedeutet kurze Planungsvorläufe, die Einleitung von Genehmigungsverfahren mit zeitnaher Bürger*innenbeteiligung, sowie die Erstellung von Nutzen-Kosten-Berechnungen, auch um die vom Bund in Kürze bereitgestellten zusätzlichen GVFG-Mittel erhalten zu können.

41

42
43 Durch eine frühzeitige Abstimmung und Koordinierung ist zudem sicherzustellen, dass die Umsetzung vor allem in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erfolgt und alle Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 abgeschlossen sind. Das kann auch bedeuten, dass die Realisierung machbarer Zwischenabschnitte einem optimalen

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****Mehr und besseren SPNV für die Erreichbarkeit von Zentrum und Umland**

Die SPD Berlin befürwortet die Ziele der von den Ländern Berlin und Brandenburg mit der DB AG geschlossenen „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ vom Oktober 2017 **und** sieht darin einen Meilenstein zur Umsetzung des gemeinsamen Beschlusses “Schienenverkehr zwischen Berlin und Brandenburg” mit dem AK Verkehr der SPD Brandenburg vom 25.01.2017 zur Verbesserung der SPNV-Anbindung in der Hauptstadtregion. Für alle acht untersuchten Projekte sind der schnelle Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Ausweitung des Zugangebots erforderlich.

Vor diesem Hintergrund ist in den Untersuchungen vor allem zügig das „Wie und Wann“ festzulegen, nicht erneut über das „Ob“ bzw. ein „Entweder/Oder“ zu streiten. Die Berliner Umlandgemeinden benötigen rasch verbindliche Zusagen für die Verbesserung der Schienenanbindung mit Berlin. Dazu gehört eine klare Umsetzungsstrategie mit nachvollziehbaren Zeitabläufen und Perspektiven für die einzelnen Strecken. Der Mehrverkehr auf der Schiene braucht auch langfristig genug Kapazitäten durch ausreichende Infrastruktur. Schnelle und langsamere Verkehre sind zu entflechten, um eine hohe Betriebsqualität und Fahrplanstabilität zu erreichen.

In diesem Sinne sollen die schneller realisierbaren Projekte oder Verbesserungen zügig umgesetzt und beworben werden. Eine Planung mit einer Vielzahl von Prüfvarianten ist zu vermeiden. Stattdessen müssen die Projekte schnellstmöglich entscheidungs- und bewilligungsreif sein. Das bedeutet kurze Planungsvorläufe, die Einleitung von Genehmigungsverfahren mit zeitnaher Bürger*innenbeteiligung, sowie die Erstellung von Nutzen-Kosten-Berechnungen, auch um die vom Bund in Kürze bereitgestellten zusätzlichen GVFG-Mittel erhalten zu können.

Durch eine frühzeitige Abstimmung und Koordinierung ist zudem sicherzustellen, dass die Umsetzung vor allem in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erfolgt und alle Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 abgeschlossen sind. Das kann auch bedeuten, dass die Realisierung machbarer Zwischenabschnitte einem optimalen Endausbauzustand vorzuziehen ist, sofern dieser zu

49 len Endausbauzustand vorzuziehen ist, sofern dieser zu
50 einem um Jahre verschobenen Baubeginn führen könnte.

51

52 Diese Angebots- und Netzerweiterungen sowie die Ziel-
53 setzung beim Klima- und Umweltschutz erfordern, dass
54 die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel
55 durch beide Bundesländer nur noch für den SPNV ein-
56 gesetzt werden. Beide Bundesländer sollen darüber hin-
57 aus "reine" Landeshaushaltsmittel zur Bestellung von
58 SPNV-Leistungen zur Verfügung stellen und sich gegen-
59 über der Bundesregierung für eine Erhöhung der Regiona-
60 lisierungsmittel einsetzen.

61

62 Zur gemeinsamen und abgestimmten Finanzierung von
63 Investitionen in die Schieneninfrastruktur (einschließlich
64 der Vorplanungen) und der Bestellung von Zugleistun-
65 gen müssen Berlin und Brandenburg frühzeitig verbind-
66 liche Vereinbarungen treffen, mit denen auch vom ein-
67 geübten, aber nicht immer zweckmäßigen Territorialprin-
68 zip abgewichen werden kann. Dadurch soll erreicht wer-
69 den, dass bei Vorliegen der Planungsreife auch schon die
70 Bestellung und Finanzierung der länderübergreifenden
71 Fahrleistungen des SPNV geklärt sind und es zu keinen
72 weiteren Verzögerungen einzelner Projekte und Strecken
73 kommt.

einem um Jahre verschobenen Baubeginn führen könnte.

Diese Angebots- und Netzerweiterungen sowie die Ziel-
setzung beim Klima- und Umweltschutz erfordern, dass
die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel
durch beide Bundesländer nur noch für den SPNV ein-
gesetzt werden. Beide Bundesländer sollen darüber hin-
aus "reine" Landeshaushaltsmittel zur Bestellung von
SPNV-Leistungen zur Verfügung stellen und sich gegen-
über der Bundesregierung für eine Erhöhung der Regiona-
lisierungsmittel einsetzen.

Zur gemeinsamen und abgestimmten Finanzierung von
Investitionen in die Schieneninfrastruktur (einschließlich
der Vorplanungen) und der Bestellung von Zugleistun-
gen müssen Berlin und Brandenburg frühzeitig verbind-
liche Vereinbarungen treffen, mit denen auch vom ein-
geübten, aber nicht immer zweckmäßigen Territorialprin-
zip abgewichen werden kann. Dadurch soll erreicht wer-
den, dass bei Vorliegen der Planungsreife auch schon die
Bestellung und Finanzierung der länderübergreifenden
Fahrleistungen des SPNV geklärt sind und es zu keinen
weiteren Verzögerungen einzelner Projekte und Strecken
kommt.