

Berliner Fahrgastverband IGEB

i2030 – Eine Chance für den Bahnverkehr, die genutzt werden muss!

Die berlin-brandenburgische Infrastruktur-offensive i2030 befindet sich noch in der Anfangsphase, doch Kritiker gibt es schon reichlich. Acht große Themenfelder, das sei gar nicht zu schaffen, schon gar nicht bis zum Jahr 2030. Andere monieren, dass Projekte wie der Ausbau der Ostbahn nicht enthalten seien. Wieder andere verweisen darauf, dass geplant werde, obwohl es für die Umsetzung noch keine gesicherte Finanzierung gebe.

All diese Kritikpunkte sind verständlich – und dennoch falsch.

Natürlich sind acht große Untersuchungspakete mit teilweise mehreren Varianten nicht alle bis 2030 zu planen und zu realisieren. Aber welche Maßnahme sich als schwierig oder gar undurchführbar erweist, wissen die Beteiligten erst, wenn sie angefangen haben und mindestens Zwischenergebnisse vorliegen.

Natürlich gibt es noch mehr Strecken mit Ausbaubedarf wie auch die Ostbahn. Aber um sich nicht zu übernehmen, mussten die Beteiligten sich eben auf acht Themenfelder beschränken – immerhin acht mit vielen Einzelprojekten.

Natürlich müssen alle Beteiligten noch viel Geld in die Hand nehmen, damit aus den Plänen Bauprojekte werden. Aber ein zentraler Fehler der Vergangenheit war es, erst gar nicht mit der Planung zu beginnen, weil man ja kein Geld für die Umsetzung habe. Dabei hat Brandenburg bei der Görlitzer Bahn erlebt, wie gut es ist, ein Schubladenprojekt zu haben, das bei unerwarteter Verfügbarkeit von Mitteln (damals Konjunkturförderung) kurzfristig realisiert werden kann.

Was wäre denn die Alternative zu i2030? Nach der Aufbruchsstimmung in den ersten Nachwendejahren wurde die Infrastruktur für den Regionalzugverkehr in Berlin und Brandenburg jahrelang oft bestenfalls gepflegt, teilweise auch zurückgebaut, und vor noch nicht allzu langer Zeit wurden sogar Strecken stillgelegt. Endlich, endlich haben die Länder Berlin und Brandenburg verstanden, dass der wachsende Verkehr in der wachsenden Metropolregion nicht länger durch immer neue und breitere Straßen zu bewältigen ist. Der Platz dafür ist einfach nicht da. Und weder Klimaschutz- noch Umwelt- und Gesundheitsziele sind mit wachsendem Autoverkehr zu verwirklichen. Es gibt somit keine Alternative zum „Massenverkehrsmittel“ Eisenbahn.

In dieser Situation haben Berlin und Brandenburg den Schalter umgelegt und setzen erstmals umfassend auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Denn der ist Voraussetzung, um mehr Züge fahren lassen zu können. Und die beiden Länder machen

das richtigerweise gemeinsam mit dem VBB und der Deutschen Bahn, zuständig für die Netzinfrastruktur. Dieses Quartett arbeitet nun gemeinsam intensiv an den acht Projekten für i2030.

Natürlich gab es auch schon wieder kritische Fragen, warum denn die beiden Länder die Planungskosten tragen? Die Antwort ist einfach: Weil das ganze Projekt andernfalls gar nicht zustande gekommen wäre. Im Übrigen können die beiden Länder als Zahler auch Druck machen, dass die i2030-Projekte bei der Deutschen Bahn mit dem nötigen Nachdruck bearbeitet werden. Denn die DB hat mehr Projekte als Planer und ist durch die Zahlungen der Länder natürlich verpflichtet, auch Leistungen zu erbringen – für i2030 und nicht andernorts.

Im Übrigen sollten sich alle, die die Zahlungen der beiden Länder für i2030 oder auch für den zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn beklagen, vergegenwärtigen, wie viele Millionen beide Bundesländer seit Jahren und noch für Jahre jeden Monat auf der BER-Flughafenbaustelle versenken.

Das Projekt i2030, beginnend mit dem griffigen Namen und der flankierenden Öffentlichkeitsarbeit (z. B. eigene Internetseite), ist gut, richtig und wichtig. Es setzt Zeichen für eine zielorientierte Zusammenarbeit über Struktur- und Raumgrenzen hinweg. Es ist richtig, dass am Anfang alle denkbaren Varianten auf den Prüfstand kommen, auch wenn die Liste der Varianten so lang wird, wie beim Teilprojekt Berlin-Spandau–Nauen (siehe Seite 11).

Ob i2030 auch am Ende ein erfolgreiches Projekt sein wird, hängt von den Entscheidungen nach den Untersuchungen ab. Bei keinem der acht Teilprojekte wird es nur Lösungen geben, die unstrittig sind, bei denen es neben Gewinnern nicht auch Verlierer gibt. Es bleibt allen Beteiligten nicht erspart,

schon bald Prioritäten zu setzen – und diese den Betroffenen gut zu erläutern. Andernfalls endet alles in einer Hängepartie, wie sie die Havelländer in Berlin und Brandenburg seit einem Vierteljahrhundert leidvoll erleben. Wenn im Rahmen von i2030 eine Entscheidung und Umsetzung beim Schienenausbau zwischen Spandau und Nauen gelingt, dann sollte auch alles andere gelingen.

i2030 kommt sehr spät, aber das muss alle umso mehr beflügeln, mit Hochdruck an den Untersuchungen, Planungen und Bauprojekten zu arbeiten. Um welche es geht, stellen wir Ihnen in diesem und im nächsten Heft vor.

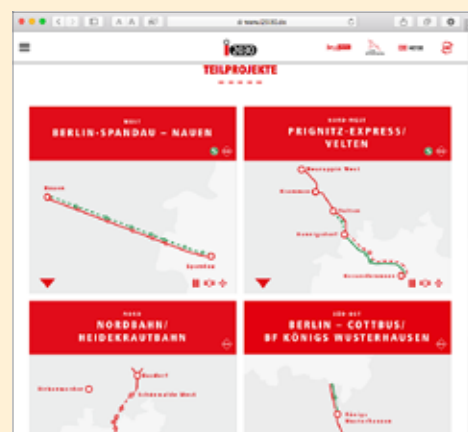


aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 5-6/2018
(6. Januar 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband

i2030 im Netz

Für alle, die zu den Themen um i2030 auf dem Laufenden bleiben möchten, hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg eine gesonderte Internetseite unter der Adresse www.i2030.de eingerichtet. Hier werden die Teilprojekte kurz und knapp vorgestellt, und es sollen stets aktuelle Informationen hinzukommen.



i2030.de