

030/2004

Stuttgart, den 29.01.2004

## Neue Förderrichtlinien nach GVFG:

## Palmer: Bankrotterklärung für den Klimaschutz

## Bahnen und Busse werden ausgebremst, der Straßenbau floriert

---

Als Bankrotterklärung für den Klimaschutz hat der verkehrs- und umweltpolitische Sprecher der Grünen im Landtag Boris Palmer den Entwurf für die neuen Förderrichtlinien nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezeichnet. Während Autofahrer und Billigflieger sich des Wohlwollens der Landesregierung sicher sein können, wird bei Bussen und Bahnen kräftig auf die Bremse getreten. Boris Palmer: „Ein Paradigmenwechsel mit gravierenden Folgen, unlogisch begründet. Das Land spart auf Kosten der Umwelt und der Kommunen. Gegen diese Planungen des Landes müssen sich die Kommunen und Verkehrsbetriebe jetzt zur Wehr setzen!“

Reichlich fließende Bundesmittel haben in den 90er Jahren dem öffentlichen Verkehr zu einer Renaissance verholfen. Die Fahrgastzahlen stiegen ebenso wie die Kilometerleistung. Damit will die Landesregierung jetzt Schluss machen: Das Land kehrt zu einer Bevorzugung der Straße zurück. Schon im letzten Jahr wurde der ÖPNV zur Sanierung des Landeshaushalts mit 45 Mio. Euro zur Ader gelassen; die Straße kam ungeschoren davon.

Der Entwurf der GVFG-Förderrichtlinien sieht nun eine weitere Verschlechterung vor. Die Zuschüsse für die Infrastruktur bei Landesprojekten sinken von 85 Prozent auf 75 Prozent. Für die großen Projekte ab 51 Mio. Euro im Bundesprogramm senkt das Land seine

Förderung von 85 auf 80 Prozent ab. Für die Kommunen heißt das: Bei Bundesprogrammprojekten steigen deren Kostenanteile um ein Drittel, beim Landesprogramm sogar um zwei Drittel. Dies bedeutet zum Beispiel für Heilbronn bei der Stadtbahn, die mit etwa 100 Mio. Euro veranschlagt ist, dass die kommunale Seite nicht 15 Mio. Euro selber aufbringen muss, sondern 20 Mio. Euro – ein Drittel mehr.

Bei Stadtbahnfahrzeugen soll die Förderung von 50 Prozent auf 35 Prozent sinken. Der Fördersatz für den kommunalen Straßenbau hingegen soll unverändert bei 70 Prozent bleiben. Palmer: „Verkehrsminister Müller hat die ökologische Maske abgelegt. Zum Vorschein kommt das wahre Gesicht – schwarz wie der Asphalt.“

Begründet wird die Änderung der Förderung mit dem angeblichen Antragsstau, durch den die einen alles bekämen und die anderen gar nichts mehr. Für Boris Palmer ein vorgeschobenes Argument: „Kein einziges Projekt im öffentlichen Nahverkehr hat in den letzten Jahren wegen Geldmangel ohne Zuschuss auskommen müssen.“ Außerdem sei das Argument unlogisch: „Beim Straßenbau gibt es einen erheblichen Antragsstau, wie wir alle wissen. Würde der Verkehrsminister seine Logik anwenden, müsste beim Straßenbau die Förderung umgestellt und gekürzt werden, nicht beim öffentlichen Verkehr. Tut Müller aber nicht und entlarvt damit seine Argumentation als vorgeschoben.“

Haushaltszwänge können es aber auch nicht sein, so Boris Palmer. 60 Prozent der Kürzungen im Haushalt trägt ohnehin der ÖPNV, und für ökologischen Unfug wie den Ausbau von Söllingen und damit Subventionierung der Billigfliegerei hat das Land 12 Mio. Euro im Säckel.

Für Boris Palmer ist das Ergebnis der verschlechterten Förderungsbedingungen für den öffentlichen Verkehr absehbar. „Bei der derzeitigen finanziellen Situation von Städten und Gemeinden bedeutet die geplante Erhöhung der Kosten eines Nahverkehrsprojekts für die Kommunen um 33% bzw. 67% faktisch das Ende des Ausbaus von Busverkehr und Straßenbahn. Das ist schlecht für die Kommunen, schlecht für die Mobilität in den Ballungsräumen und schlecht für die Umwelt. Minister Müller liefert sich selbst die Begründung für weitere Umschichtungen von Nahverkehrsmitteln zum Straßenbau, weil die Kommunen sich Förderanträge für Bus und Bahn gar nicht mehr leisten können.“