

Im Landtag von
Baden-Württemberg

Die **Grünen** Bündnis⁹⁰

Fahrt in schwarze Zukunft

Die Regierung spart für Tunnel in Stuttgart, das Land schaut in die Röhre

Pressekonferenz

Donnerstag, 19.5.2005

**MdL Boris Palmer, verkehrspolitischer
Sprecher**

Fahrt in schwarze Zukunft

Die Regierung spart für Tunnel in Stuttgart, das Land schaut in die Röhre

Der öffentliche Nahverkehr muss seit zwei Jahren mit teilweise drastisch gekürzten Mitteln zu Recht kommen. Die so genannten Koch-Steinbrück-Beschlüsse und Einsparungen der Landesregierung haben die finanziellen Bedingungen verschlechtert. In Baden-Württemberg kommt erschwerend hinzu, dass die Zuschüsse für Investitionsmaßnahmen ausbleiben. Auch wenn die Regierung es bestreitet, ist das Projekt Stuttgart 21 die Hauptursache dieser Misere.

Trotz Zuschusskürzungen ist der GVFG-Topf leer

Zuschüsse für Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs verteilt das Land nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Zu unterscheiden ist hierbei zwischen dem Bundesprogramm für Maßnahmen über 51,1 Millionen Euro und dem Landesprogramm für kleinere und mittlere Maßnahmen. In diesem Topf standen im Durchschnitt der letzten Jahre rund 60 Millionen Euro per anno zur Verfügung. Daran wird sich voraussichtlich nichts Wesentliches verändern. Die Koch-Steinbrück-Beschlüsse wirken sich hier lediglich mit einmalig 0,6% Kürzung aus.

Im Jahr 2004 hat das Land die Förderbedingungen für Projekte nach dem GVFG bereits erheblich verschlechtert. Die Kommunen müssen seither 25% statt bis dahin 15% der zuschussfähigen Kosten aus eigener Tasche begleichen. Überdies gab das Verkehrsministerium bekannt, es werde keine so genannten Unbedenklichkeitsbescheinigungen mehr erstellen. Diese sind Voraussetzungen für den Beginn einer Baumaßnahme und eine eventuelle Zwischenfinanzierung der Zuschüsse durch die Kommune oder ein Verkehrsunternehmen.

Im Jahr 2005 ist es faktisch zu einem Stopp für Zuschussanträge gekommen. Das Umwelt- und Verkehrsministerium teilte in einem Schreiben vom 27.04.2005 mit, dass für Neubauvorhaben, die noch nicht bewilligt sind, vor dem Jahr 2010 keine Zuschüsse zur Verfügung stehen. Doch auch für die bereits bewilligten Projekte fließen Zuschüsse nur verspätet und spärlich.

Diese Entwicklung ist bei weitgehend konstant bleibenden Mitteln und einem erhöhten Eigenanteil der Kommunen nicht zu verstehen. Als Erklärung kommt daher nur ein verstärkter Mittelabfluss an anderer Stelle in Betracht. Spätestens hier kommt das Projekt Stuttgart 21 ins Spiel.

Stuttgart baut Tunnel – der Rest des Landes blickt in die Röhre

Für das Prestigeprojekt des Schienenverkehrs greift die Landesregierung tief in die Tasche. Weil der Bund eine Übernahme von Stuttgart 21 in das GVFG-Bundesprogramm ablehnt, hat die Landesregierung sich verpflichtet, aus dem GVFG-Landesprogramm 255 Millionen Euro in die Tunnelröhren zu stecken. Auf eine Bauzeit von acht Jahren entspricht dies rund 30 Millionen Euro pro Jahr. Die Hälfte der verfügbaren Mittel wäre also in einem einzigen Projekt gebunden. Die Bahn würde diese gigantischen Beträge nicht vorfinanzieren. Sie müssten daher entgegen der heutigen Praxis sofort ausgezahlt werden. Da die Landesregierung in ihrer mittelfristigen Finanzplanung einen Baubeginn 2006 unterstellt, muss sie im GVFG-Landesprogramm entsprechend auf die Bremse treten.

Die Landesregierung bestreitet zwar bis heute einen kausalen Zusammenhang zwischen ihren drastischen Einsparmaßnahmen im ÖPNV und Stuttgart 21, die Zahlen belegen aber das Gegenteil: Ganz eindeutig frisst Stuttgart 21 die Nahverkehrsmittel des Landes wie ein großes schwarzes Loch. Der Bau des Stuttgarter Tiefbahnhofs ist nur um den Preis einer krassen Benachteiligung aller übrigen Landesteile zu haben.

Für den Schienenverkehr im Land wirkt sich Stuttgart 21 auch bei einem weiteren Finanzierungsweg drastisch aus. Für Strecken der DB stehen nach dem Schienenwegeausbaugesetz und der Sammelvereinbarung der Länder mit dem Bund pro Jahr rund 25 Millionen Euro für Baden-Württemberg zur Verfügung. Für Stuttgart 21 hat die Landesregierung Zusagen über 179 Millionen Euro aus diesem Finanzierungstopf gemacht. Diese Mittel müssten demnach für sieben Jahre komplett für Stuttgart 21 eingesetzt werden.

Faktischer Investitionsstopp bei Nahverkehrsprojekten im Land

An konkreten Beispielen im Land wird mittlerweile deutlich, was die Zuschusspolitik des Landes bewirken wird.

Beispiel Karlsruhe

Es gibt derzeit vier innerstädtische Straßenbahn-Investitionsprojekte, die nach dem Landesprogramm gefördert werden sollen. Für den Umbau der Straßenbahnstrecke nach Rintheim und die dringende Erweiterung des Betriebshofs fehlen die Bewilligungsbescheide. Das viel gelobte Karlsruher Modell wird finanziell ausgetrocknet.

Wegen des verzögerten Geldflusses hat Albtal-Verkehrsgesellschaft mittlerweile den Bau einer Straßenbahnbrücke über die L 564 in Waldbronn-Busenbach unterbrochen. Der Brückenbaukörper wurde fertiggestellt, die Ausstattung der Brücke mit Gleisen und Oberleitung wurde aber zurückgestellt, bis die beantragten Landeszuschüsse auch ausgezahlt werden. Die Straßenbahn quert die Straße weiter auf ihren alten Gleisen. Vorläufig kann die Brücke als „Mappus-Torso“ und Lehrstück für verfehlte Förderpolitik besichtigt werden.

Beispiel Freiburg

Alle noch nicht begonnen Schienenprojekte sind bis mindestens 2008 zurück gestellt. Das betrifft unter anderem die Stadtbahn-Anbindung der Messe und die Verlängerungen in Littenweiler sowie in Zähringen und nach Gundelfingen. Die S-Bahn nach Breisach wird zwar für den 30-Minuten-Takt ausgebaut, der vorgesehene Umbau des Bahnhofs Gottenheim ist jedoch auf unbestimmte Zeit wegen fehlender Zuschussperspektiven verfrachtet. Durch den Umbau des Bahnhofs könnten umstiegsfreie Bahnverbindungen von Freiburg in alle hinter Gottenheim gelegenen Orte angeboten werden (Zugflügelung in Gottenheim). Nun bleibt es doch beim Umsteigen in Gottenheim mit den damit verbundenen Zeit- und Fahrgastpotenzialverlusten.

Beispiel Tübingen

In Tübingen haben Entscheidungen der Landes- und Stadtpolitik in kurzer Zeit eine sehr große Verkehrsnachfrage in unmittelbarer Nähe zur Schiene geschaffen. Das Regierungspräsidium wächst durch die Verwaltungsreform, der Landkreis baut ein neues Landratsamt, die Sparkasse eine neue Verwaltungszentrale,

Landespolizeidirektion und Arbeitsagentur sind schon da, neben dem Freibad ist eine neue Großsporthalle mit Spielen der Basketball-Bundesliga eröffnet worden. All diese Einrichtungen liegen im Radius von 500m um einen zu bauenden Haltepunkt.

Stadt, Landkreis und DB haben großes Interesse an dem Haltepunkt dokumentiert und sich bereit erklärt, für ihren Anteil der Finanzierung zu sorgen. Nur das Land weigert sich, GVFG-Zuschüsse in Aussicht zu stellen. Vor 2010 seien keine Mittel verfügbar, eine Unbedenklichkeitsbescheinigung werde nicht ausgestellt. Damit scheitert ein Projekt, dass der Schiene ein Potenzial von annähernd 3000 Werk tätigen erschließen könnte.

Weitere Beispiele finden sich fast im ganzen Land. In Ulm steht der Neubau einer Straßenbahnstrecke nach Böfingen auf der Kippe. Die Zabergäu-Bahn wird mangels Zuschüssen auf absehbare Zeit nicht reaktiviert und ins Stadtbahnnetz der Region Heilbronn integriert werden. Die S-Bahn Rhein-Neckar wird nicht nach Aglasterhausen verlängert.

Die Auswirkungen des Mittelabfluss im Bundesschienenwegeausbauprogramm sind weniger klar, weil die Planungen der DB nicht so leicht wie die Anträge von Kommunen einzusehen sind. Ein Beispiel für ein Projekt, das wegen Stuttgart 21 auf den St. Nimmerleinstag verschoben werden müsste, ist der Ausbau der Strecke Freiburg-Donaueschingen-Tübingen für Neigezüge. Diese Maßnahme des Integralen Taktfahrplans war eigentlich für die kommenden Jahre anvisiert, kann ohne Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz aber keinesfalls in Angriff genommen werden.

Wie die drei Affen: Nichts sehen, nichts hören, nichts sagen

Die Landesregierung schweigt am liebsten über die Probleme der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs und die Auswirkungen des Projekts Stuttgart 21 auf den Rest des Landes. Ex-Minister-Mappus antwortete in der Landtagsdrucksache 13/3983 auf die Frage *„Wie sollen die für „Stuttgart 21“ eingeplanten Mittel im Falle des Scheiterns des Projektes verwendet werden und welcher Betrag stünde gegebenenfalls zur Disposition?“* lapidar mit dem Satz: *„ Das Ministerium für Umwelt und Verkehr geht davon aus, dass das Projekt „Stuttgart 21“ realisiert wird. Daher stellt sich diese Frage nicht.“* Für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel stellt sich diese Frage sehr wohl. Es ist bezeichnend, dass die Landesregierung sich dieser

Alternativendiskussion nicht stellen will. Es gilt das Motto der drei Affen: Nichts sehen, nichts hören, nichts sagen.

Stuttgart 21 – das schwarze Loch des Nahverkehrs

Für die Grünen steht fest: Stuttgart 21 ist das schwarze Loch des Nahverkehrs in Baden-Württemberg. Es saugt Nahverkehrsmittel in der astronomischen Höhe von 500 Millionen Euro ab. Jeder zweite Euro aus dem Topf für Nahverkehrsverbesserungen in den Gemeinden wird in Stuttgart 21 gesteckt. Die Regierung baut Tunnel in Stuttgart und der Rest des Landes schaut in die Röhre.

Die Landesregierung hat bereits die Fördersätze für Nahverkehrsprojekte verringert. Trotzdem reicht das Geld wegen Stuttgart 21 nicht mehr aus. Neue Maßnahmen haben bis 2010 keine Aussicht mehr auf Zuschüsse. Auf der Strecke bleiben viele kleine und mittlere Projekte zur Verbesserung des Nahverkehrs, die viel sinnvoller sind als Stuttgart 21.

Stuttgart 21 ist aus vielen Gründen ein höchst zweifelhaftes Projekt. Mittlerweile zeigt sich deutlich, dass Stuttgart 21 ein Problem für den Nahverkehr im ganzen Land ist. Es wird Zeit, dass sich die betroffenen Regionen in Stuttgart Gehör verschaffen. In Zeiten knapper Kassen, muss das Geld dort ausgegeben werden, wo es den größten Nutzen stiftet. Die Fraktion der Grünen setzt deshalb auf eine Modernisierung des Nahverkehrs im ganzen Land und auf das Ende der Tunnelphantasien in Stuttgart.