



Beate Müller-Gemmeke

Mitglied des Deutschen Bundestages

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Sprecherin für Arbeitnehmerrechte

Beate Müller-Gemmeke · Gartenstraße 18 · 72764 Reutlingen

Berlin

Beate Müller-Gemmeke
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel: (030) 227 - 73041
Fax: (030) 227 - 76041
beate.mueller-gemmeke@bundestag.de

Wahlkreis

Beate Müller-Gemmeke
Gartenstraße 18
72764 Reutlingen
Tel: (07121) 9092411
Fax: (07121) 9943186
beate.mueller-gemmeke@wk.bundestag.de

Reutlingen, 14.03.2012

Sonderinfobrief:

Finanzierung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Liebe Mitglieder und Interessierte,
liebe Grüne KommunalpolitikerInnen,

wie ihr vermutlich der Presse entnommen habt, wird das von uns Grünen engagiert geforderte Projekt der Regionalstadtbahn Neckar-Alb derzeit durch eine Änderung in den Finanzierungsbestimmungen in Frage gestellt. Ich möchte euch daher kurz einen Überblick über die Problematik geben, euch einen aktuellen Antrag der Bundestagsfraktion zur Kenntnis übersenden und euch über mein Handeln informieren.

Auslaufen der GVFG-Fördermittel bis 2019

In der gemeinsamen Föderalismuskommission von Bundesrat und Bundestag ist beschlossen worden, dass es künftig keine Mischfinanzierungen mehr zwischen Bund und Ländern geben soll. In diesem Zug wurden die bisherigen Finanzhilfen des Gemeindeverkehrsfinanzierungs-gesetzes (GVFG) bis 2019 zum Auslaufmodell erklärt. Bislang gewährt der Bund den Ländern nach dem GVFG Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Darunter fallen Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und für den kommunalen Straßenbau. Für ÖPNV-Projekte mit Kosten von mehr als 50 Mio. Euro hat der Bund ein eigenes bundesweites Programm. Es umfasst derzeit etwa 330 Mio. Euro pro Jahr. Für die anderen ÖPNV-Projekte und den kommunalen Straßenbau stellt der Bund den Ländern jährlich bis 2013 etwa 1,3 Mrd. Euro zur Verfügung.

Im Zuge der Föderalismusreform wurden die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im so genannten „Entflechtungsgesetz“ neu geregelt. Die Verantwortung für die Projekte außerhalb des Bundesprogramms ging auf die Länder über. Das Entflechtungsgesetz regelt auch, dass

- a) der Bund längstens bis Ende 2019 Mittel an die Länder Mittel verteilt,
- b) bis Ende 2013 überprüft wird, ob die Zahlungen notwendig sind und
- c) ab 2014 die Zweckbindung für Investitionen in den Verkehrsbereich entfällt.

Die Grünen haben diese Entwicklung sehr differenziert begleitet. Einerseits ist eine sichere und stetige Finanzierung des ÖPNV für uns zentral. Andererseits haben aber die GVFG-Mittel wie andere Investitionszuschüsse für Kommunen teilweise wie süßes Gift gewirkt. Insbesondere im kommunalen Straßenbau haben die Regelungen zu einer ineffizienten Mittelverwendung geführt, die wir kritisiert haben. Auch im Schienenverkehr wurden die GVFG-Mittel von den Ländern nicht immer effizient

verwendet – das traurige Stichwort Stuttgart 21 (zu einem Teil auch aus GVFG-Mitteln finanziert) soll hier genügen.

Planungsunsicherheit für das Projekt Regionalstadtbahn

Für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb ergibt sich aus den Regelungen zum Auslaufen der GVFG-Mittel allem Anschein nach ein handfestes Übergangsproblem. Sowohl die Machbarkeitsstudie (2004) als auch die Standardisierte Bewertung (2010) liegen mittlerweile vor und machen das Projekt Regionalstadtbahn prinzipiell förderfähig. Die veranschlagten Planungskosten belaufen sich auf 10 Mio. € und die Gesamtkosten auf rund 560 Mio. (in Preisen von 2006). Rund 20 % dieser Summe müssen Städte und Gemeinden stemmen, den Rest nach bisheriger Förderpraxis Bund und Land. Die Planer gehen davon aus, dass das Projekt unbedingt so bald als möglich begonnen werden sollte, aber keinesfalls bis 2019 abgeschlossen sein wird. Projekte, die mit GVFG-Förderung finanziert werden sollen, müssen aber bis Ende 2019 nicht nur komplett fertig gestellt, sondern auch abgerechnet sein. Im schlimmsten Falle müssten bereits erhaltene Fördermittel zurückgezahlt werden.

Dieses Problem ist erst kürzlich öffentlich bekannt geworden. Am 29.02. berichtete der Reutlinger General-Anzeiger, dass die Finanzierung der Regionalstadtbahn für die Zeit nach 2020 gefährdet sei. Landrat Reumann sagte dort: „selbstverständlich stehen wir hinter dem Vorhaben, aber wenn wir keine belastbaren Aussagen aus Berlin und Stuttgart bekommen, dann liegt das Projekt auf Eis“. Am 07.03. zitierte die Stuttgarter Zeitung den Landesverkehrsminister Winfried Hermann mit den Worten: „es ist ein schwerwiegendes Hindernis, dass es für das sogenannte Entflechtungsgesetz bisher keinen Ersatz gibt“. Damit sei „leider unklar, wie der Bund in den kommenden Jahren seinen Anteil am Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs leisten will“ und weiter „eine Folgeregelung wird von Kommunen und Ländern zwar gefordert, steht jedoch noch aus“.

Konkret geht es jetzt darum, dass die Kreise und Gemeinden der Region eine feste Zusage vom Bundesverkehrsministerium erhalten, dass die bis 2019 gewährte Förderung nicht zurückgefordert wird, wenn das Projekt bis dahin nicht abgeschlossen ist. Ohne diese Zusage müssten Kreis und Kommunen ins Risiko gehen und womöglich als Folge die Planung nicht aufnehmen. Ich habe mich mit einem Brief an Bundesverkehrsminister Ramsauer gewandt, in dem ich ihn auffordere, den Sachverhalt zu klären. Zudem haben wir kürzlich einen Antrag in den Bundestag eingebracht, in dem wir eine Verstärkung der Finanzhilfen bis 31. Dezember 2019 fordern. Für den Zeitraum ab 2019 fordern wir die Einrichtung einer Bund-Länder-Kommission zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung.

Für mich ist klar: Das Zukunftsprojekt Regionalstadtbahn muss bald auf die Schiene gesetzt werden und darf nicht an den Stolperfallen des deutschen Finanzföderalismus scheitern.

Mit grünen Grüßen

eure

Beate Müller-Gemmeke