

Verkehr – Bundesrat verlangt Fortführung von Bundeszuschüssen für große kommunale Nahverkehrsprojekte. Grüne Mandatsträger wittern neue Chance

Neue Hoffnung für Regionalstadtbahn



Mit den Unterschriften von Grünen aus Bund, Land, Region und Kommune: (von links) Chris Kühn, Christoph Joachim, Daniel Lede Abal, Thomas Poreski, Beate Müller-Gemmeke und Markus Goller. FOTO: SCHREIER

TÜBINGEN/REUTLINGEN. Die Chancen für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb haben sich durch eine Bundesratsinitiative wieder verbessert. So sehen es jedenfalls die Grünen. »Wir gehen davon aus, dass es eine Frage des ›Wann‹ und nicht des ›Ob‹ ist«, sagt der Reutlinger Grünen- Kreisrat Christoph Joachim. Grund für die aufkeimende Hoffnung ist der Bundesrat, der die Verlängerung des Bundesförderprogramms für große kommunale Nahverkehrsprojekte verlangt. Bislang beteiligt sich der Bund an den Kosten großer kommunaler Nahverkehrsprojekte mit 60 Prozent. Land und Kommune übernehmen jeweils 20 Prozent. Das Projekt Regionalstadtbahn war zuletzt auf das Modul 1, die Elektrifizierung der Ammertalbahn, zusammenschmolzen, weil nur dieses sich bis 2019 realisieren lässt, bevor im Bund das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GFVG) ausläuft. »Die Regionen können es nicht bezahlen«, sagt die Bundestagsabgeordnete Beate Müller-Gemmeke. Der Landtagsabgeordnete Daniel Lede Abal pflichtet bei: »Das steht und fällt mit den Mitteln des Bundes.«

Appell unterzeichnet

Die Bundesratsinitiative wurde von Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein- Westfalen parteiübergreifend angestoßen und verlangt eine Fortsetzung des Förderprogramms in gleicher Höhe bis zum Jahr 2039. Diese Chance wollen Mandatsträger der Grünen aus allen politischen Ebenen nutzen. Bundes- und Landtagsabgeordnete, Kreis- und Stadträte sowie der Tübinger Oberbürgermeister unterzeichneten deshalb bei einer Regionalkonferenz zur Stadtbahn Neckar-Alb einen Appell, der das ausgebremste Projekt voranbringen soll. Sie fordern die Gründung einer Planungsgesellschaft und die Finanzierung der Planungskosten, eine antragsreife Planung der einzelnen Module des Gesamtprojekts sowie die Konkretisierung der Kosten des Moduls 1. Um die Chancen für die Stadtbahn weiter zu erhöhen, muss die Region bereit sein, wenn die Mittel verfügbar sind, sagt der Landtagsabgeordnete Thomas Poreski. Die Region dürfe nicht noch einmal ohne Pläne dastehen, wenn sich neue Finanzierungsfenster öffnen. Christoph Joachim verweist auf ein Verkehrsprojekt in Heilbronn. Dort seien vorab schon Gleise gekauft worden. Die Heilbronner hätten damit die Priorität des Projekts erhöht. Beim Reutlinger Scheibengipfeltunnel habe der Kauf von Grundstücken zur frühen Zuteilung von Fördermitteln beigetragen. Allerdings muss die Region selbst für die Planungskosten aufkommen. Sie werden weder vom Bund noch vom Land bezuschusst. Laut Daniel Lede Abal hat das Land Baden-Württemberg bereits zugesagt, die Finanzierung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb mit 20 Prozent zu bezuschussen, wenn auch der Bund sich beteiligt. Rechtsverbindlich ist diese Zusage jedoch noch nicht. »Es liegt an uns, die Voraussetzungen dafür zu schaffen«, so Lede Abal.

Notfalls als Wahlkampfthema

Die Grünen haben keinen Zweifel, dass die Bundesratsinitiative auch den Bundestag passieren wird. Der Beschluss sei überparteilich gefasst worden. Auch andere Regionen brauchten Planungssicherheit. Zudem betreffe das Gesetz nicht den aktuellen Bundeshaushalt. Berlin habe

die Chance, das Gesetz noch in dieser Legislaturperiode zu verabschieden und das Thema aus dem Bundestagswahlkampf herauszuhalten, sagt der Tübinger Bundestagskandidat Chris Kühn. »Wenn nicht, werden wir es zum Wahlkampfthema machen.« (msc)