

Wirtschaft

Der Bund spart am Nahverkehr

Berlin hatte zusätzliche Millionen für Bus und Bahn in Aussicht gestellt – daraus wird nun doch nichts

Berlin – Das Statistische Bundesamt vermeldete gerade einen neuen Rekord: Fast 11,4 Milliarden Menschen stiegen vergangenes Jahr in öffentliche Verkehrsmittel – so viele wie nie zuvor. Und es könnten noch mehr werden. Fast die Hälfte der Autofahrer, die mit dem Wagen zur Arbeit kommen, kann sich einer aktuellen Studie des Umweltministeriums zufolge vorstellen, auf Busse und Bahnen umzusteigen.

In den Städten löst das derzeit allerdings mehr Sorgen als Freude aus. Denn beim Zuzug der Bevölkerung hält die Infrastruktur vielerorts nicht mit. Dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zufolge bräuchten Kommunen etwa vier Milliarden Euro mehr, um ihre Nahverkehrssysteme etwa mit zusätzlichen Linien wieder flott zu bekommen. Die Bundesregierung gestand gravierende Probleme ein und kündigte schon vor Monaten an, Abhilfe zu schaffen. In Zukunft solle mehr Geld aus Berlin in den Nahverkehr fließen. Doch eine erhoffte Finanzspritze bleibt aus.

Für Frust bei Stadtplanern und Verkehrsexperten sorgt derzeit ein regelrechtes Wortungetüm: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Noch im November hatte der zuständige Staatssekretär im Verkehrsministerium, Enak Ferlemann, unter Verweis auf die steigenden Nutzerzahlen im Nahverkehr auch höhere GVFG-Zahlungen in Aussicht gestellt. Der Betrag von derzeit etwa 330 Millionen Euro, den der Bund jährlich für Großprojekte im Rahmen des GVFG zur Verfügung stellt, solle aufgestockt werden. Inoffiziell war die Rede von 70 Millionen Euro mehr. Keine Riesensumme und trotzdem eine fast historische Zäsur in der deutschen Verkehrspolitik: Denn seit 1997 hat der Bund diese Zahlungen für den Nahverkehr nicht erhöht.

Doch nun wird klar: Die Wende bleibt aus. Berlin wird die Mittel nun doch nicht erhöhen. Die Bundesregierung friert die Mittel stattdessen sogar auf Jahre hin ein. Aus dem Paket von Grundgesetzänderungen, das die Regierung zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen vorgelegt hat, geht hervor, dass die Mittel bis 2025 nicht erhöht werden können. Dort ist die Förderhöhe von 332 Millionen Euro festgeschrieben. Änderungen sind erst in acht Jahren möglich. Dann könnte die Zahlung sogar ganz eingestellt werden. Dabei hatte das Verkehrsministerium noch Ende 2016 erklärt, das Programm, das eigentlich 2019 auslaufen sollte, werde dauerhaft fortgeführt. „Die Umsetzung dieses Beschlusses wird derzeit regierungintern abgestimmt“, hieß es damals.

Die Opposition rechnet mit spürbaren Folgen im ganzen Land. Denn den geplanten Zahlungen des Bundes von 2,3 Milliarden Euro bis 2025 stünden schon jetzt geplante Projekte mit Bundesbeteiligung von 6,4 Milliarden Euro gegenüber, warnen die Grünen. „Die Finanzierung des Infrastrukturausbaus für S-Bahnen und Stadtbahnen ist für viele Projekte in Deutschland nicht gesichert“, sagt Verkehrsexperte Stephan Kühn. Die Grünen sehen etwa den Ausbau von S-Bahnstrecken in Hamburg, Köln, dem Rhein-Main-Gebiet und München in Gefahr.

Beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen wächst der Ärger. Denn auch die sogenannten Regionalisierungsmittel, ein weiterer Topf für den Betrieb des regionalen Schienenverkehrs, sind bereits verplant, Sonderprojekte wie der Ausbau lokaler Trassen deshalb kaum noch möglich. VDV-Präsident Jürgen Fenske warnt vor Engpässen im Nahverkehr. „Schon heute ist das GVFG-Bundesprogramm zwanzigfach überzeichnet.“ Durch das Einfrieren der Mittel für weitere acht Jahre könnten wichtige Ausbauprojekte im ÖPNV nicht realisiert werden. „Das ist das Gegenteil einer Verkehrswende“, klagt Fenske. Dabei müsse für den von der Politik festgelegten CO₂-Rückgang im Verkehrssektor dringend mehr in den Ausbau und in die Modernisierung des Nahverkehrs investiert werden. Der Bund sieht seine Pflicht erfüllt. „Die Sicherstellung des öffentlichen Nahverkehrs ist grundsätzlich Aufgabe der Länder“, heißt es aus dem Verkehrsministerium. Die Bundesregierung unterstütze die Länder mit erheblichen Finanzmitteln. Seiten 4 und 7 Markus Balsler

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 13. April 2017, Seite 17