

Geldsegen für den Nahverkehr im Land



Von **Christopher Ziedler**
Mo, 27. Januar 2020
Deutschland

BZ-Plus | Zwei Novellen, die der Bundestag diese Woche verabschiedet, bringen dem Südwesten Milliarden.

BERLIN. Dröger Name, große Wirkung: Hinter den Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes, die der Bundestag am Donnerstag mit den Stimmen der Regierungskoalition beschließen will, verbirgt sich die größte Finanzspritze für den öffentlichen Personennahverkehr in der Geschichte der Republik. "Diese massive Mittelaufstockung ist erforderlich, um die ambitionierten Klimaziele im Verkehr zu erreichen", sagte Verkehrsstaatssekretär Steffen Bilger (CDU) der BZ: "Die Länder sind nun gefordert, schnell etwas daraus zu machen."

Über eine 2019 beschlossene Grundgesetzänderung kann der Bund Ländern und Kommunen künftig mehr Geld für Ausbau, Betrieb und Erhalt der lokalen wie regionalen Verkehrsinfrastruktur überweisen. Gut 8,6 Milliarden Euro im Jahr erhielten die Länder zuletzt an Regionalisierungsmitteln, mit denen sie vor allem Züge der Deutschen Bahn und anderer Betreiber fahren lassen. Bis 2023 gibt es 1,2 Milliarden Euro zusätzlich, bis 2031 sollen es insgesamt 5,2 Milliarden Euro mehr sein. Davon entfallen auf Baden-Württemberg gut elf Prozent.

Noch größer fällt die Steigerung beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus. Die sogenannten GVFG-Mittel beliefen sich zuletzt auf 332 Millionen Euro. Mit der Gesetzesänderung verdoppelt sich der Betrag 2020, vom nächsten Jahr an fließt – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – eine Milliarde Euro in die Länderetats. Ab 2025 – dieser Teil des Klimapakets der Regierung wird mit dem Bundestagsbeschluss ebenfalls Gesetz – steigt der Betrag auf zwei Milliarden Euro zuzüglich einer jährlichen Steigerungsrate von 1,8 Prozent. Somit stehen in diesem Jahrzehnt rund 15 Milliarden Euro bereit.

Zudem werden die Förderkriterien erweitert und vereinfacht: Geld vom Bund gibt es künftig auch für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken oder neue Haltestellen entlang bestehender Trassen. Der Anteil des Bundes wird zudem von maximal 60 auf 75 Prozent erhöht, der zudem bei mehr Projekten zum Tragen kommt – weil nicht mehr ein Mindestvolumen von 50 Millionen, sondern zehn Millionen Euro dafür nötig ist.

Im Südwesten ist die Freude besonders groß, da keiner sonst diese Töpfe so erfolgreich anzapft – da bereits 2012 langfristig Etatmittel für den Eigenanteil des Landes zur Seite gelegt wurden und die Kommunen relativ gut dastehen. "Baden-Württemberg profitiert bisher erheblich von den GVFG-Mitteln", so Bilger, "zuletzt floss etwa ein Drittel der bundesweit zur Verfügung stehenden Mittel hierher."

Der grüne Landesverkehrsminister Winfried Hermann nennt die höhere Förderung überfällig, weil gerade in ländlichen Regionen Baden-Württembergs ein erheblicher Nachholbedarf bestehe, "insbesondere bei Elektrifizierung, Modernisierung und Ausbau von Schienenstrecken". Drei Projekte könnten nach Angaben des Stuttgarter Ministeriums besonders profitieren: die Hochrheinbahn von Singen nach Basel, die teilweise noch eingleisig und noch nicht elektrifiziert ist; die länderübergreifende S-Bahn im Raum Ulm/Neu-Ulm sowie die Nahverkehrsanbindung Neckar-Alb von Stuttgart nach Reutlingen und darüber hinaus.

Ressort: **Deutschland**

Veröffentlicht in der gedruckten Ausgabe der BZ vom Mo, 27. Januar 2020:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: **PDF-Version herunterladen**

Kommentare

Bitte legen Sie zunächst ein Kommentarprofil an, um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu können.

[Jetzt Profil anlegen](#)