

Infrastruktur

Finanzierung wichtiger Verkehrsprojekte wackelt

Quer durch die Republik haben die Pläne des Bundesverkehrsministeriums, wichtige Infrastrukturvorhaben von der Prioritätenliste zu nehmen, für Wirbel gesorgt. Auch in Baden-Württemberg. Politiker und Wirtschaft kritisieren die Streichung von Verkehrsprojekten im Südwesten vehement.

Von Wolfgang Leja

STUTTGART. Noch vor fünf Jahren hatte der Bund diese Projekte im Visier. Jetzt sind sie im Entwurf des Investitionsrahmenplans für die Jahre 2011 bis 2015 nicht mehr zu finden. Die Rede ist von Vorhaben, die auch den Südwesten betreffen. Etwa die Zugstrecke von Ulm über Friedrichshafen nach Lindau (Südbahn). Eine der wenigen nicht elektrifizierten zweigleisigen Hauptbahnen in Deutschland, für die seit Jahren eine Elektrifizierung und ein Ausbau gefordert wird. Damit könnte Potenzial für den Güterverkehr erschlossen und eventuell auch wieder mehr Fernzüge auf die Strecke gebracht werden. Empört erklärte der Biberacher Landrat Heiko Schmid (FW), dass der Interessenverband Südbahn einen Protestbrief an die Bundeskanzlerin schicken werde.

Zwei Milliarden Euro für Bahnstrecke von Mannheim nach Frankfurt

Widerstand kündigt sich auch gegen die Streichungspläne für die Bahnstrecke an, die Mannheim mit Frankfurt verbinden soll. Auch sie ist offenbar nicht mehr im Investitionsplan des Bundes aufgeführt. Auf der 85 Kilometer langen Trasse sollen die Züge künftig mit Tempo 300 fahren. Dafür waren bislang rund zwei Milliarden Euro angesetzt. Gestrichen scheint ferner der Ausbau des Bahnknotens in Mannheim. „Sowohl die Neubaustrecke als auch der Ausbau des Knotenpunkts sind essenzielle Vorhaben, von de-



Schienenverkehrsvorhaben wie der Ausbau des Bahnknotens in Mannheim und die Elektrifizierung der Südbahn haben beim Bund derzeit nicht mehr oberste Priorität. FOTO: SPN/01

Investitionsrahmenplan zeigt Prioritäten auf

Der Investitionsrahmenplan ist ein verkehrsträgerübergreifender Fünfjahresplan für die Infrastrukturinvestitionen des Bundes in die drei klassischen Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. Er konkretisiert die Bauvorhaben des Bundes. Mit dem Plan erfolgt bereits eine Priorisierung von Verkehrsprojekten des Bundes.

Rund 25 Milliarden Euro hat Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) für das Jahr 2012 für sein Ressort zur Verfügung. Ein minimales Plus von 0,4 Prozent. Zu wenig, um alle dringenden Vorhaben und die vielen Pläne zur Verbesserung der Infrastruktur umzusetzen. Angesichts knapper Mittel gab Ramsauer die Devise „Erhalt vor Neubau“ aus.

nen der künftige Erfolg der Metropolregion abhängt“, protestierten der Verband Metropolregion Rhein-Neckar und Mannheims Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD) in einer Stellungnahme.

Thomas Möller, der Hauptgeschäftsführer des Verbands Bauwirtschaft Nordbaden, appellierte an die Bundesregierung, die „dringend benötigten Bahnprojekte in der Metropolregion Rhein-Neckar nicht weiter zu verzögern. Städte wie Mannheim und Heidelberg investieren mithilfe privater Investoren in die Bahnhofsviertel. Der langfristige Erfolg dieser Projekte setzt

allerdings voraus, dass Investitionen auch an anderer Stelle fortgeführt werden“, mahnt Möller.

Im Südwesten haben die Kürzungspläne einen empfindlichen Nerv getroffen. Beim Bundesverkehrsministerium versucht man, die Wogen indes wieder zu glätten. Es würden weiterhin die Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege gelten, heißt es dort. Zur Umsetzung dieser Planungen erstellt das Ministerium sogenannte Investitionsrahmenpläne mit einer Geltungsdauer von fünf Jahren. Bei dem von der Süddeutschen Zeitung zitierten

Entwurf zum Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 (IRP) handelt es sich laut Aussage von Ingo Strater, Sprecher im Bundesverkehrsministerium, „um einen noch nicht abgestimmten Arbeitsentwurf. Inhalte werden sich noch ändern“, teilte Strater dem Staatsanzeiger mit.

Substanzerhaltende Maßnahmen sollen Vorrang haben

Doch sein Chef, Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), scheint das schon weiter. Bei den Etatberatungen im Bundestag am vergangenen Freitag hatte er ausdrücklich davon gesprochen, substanzerhaltenden Maßnahmen Priorität vor Neubaumaßnahmen einzuräumen. „Meine Devise bei knappen Mitteln heißt Erhalt vor Neubau“, sagte Ramsauer. Damit ist klar: Nicht alle gewünschten Wasserstraßen-, Autobahn- und Schienenprojekte werden realisiert.

„Was hier zitiert wurde, ist nicht nur eine Projektskizze, das sind wohl schon konkrete Überlegungen aus dem Ministerium“, fürchtet auch die SPD-Bundestagsabgeord-

nete Ute Kumpfaus Stuttgart, die im Verkehrsausschuss des Bundestags sitzt. Sie sieht die Bundesregierung in der Pflicht, die Zusagen und auch Absprachen, die für Südbahn und Mannheim gemacht wurden, einzuhalten. „Es hat lange gedauert, bis diese Projekte in die Bedarfsplanung aufgenommen wurden. Jetzt müssen wir als Südwestler dafür kämpfen, dass diese Mittel in den Süden fließen“, sagt sie. Jahrelang habe man zugunsten der neuen Bundesländer zurückstecken müssen. „Jetzt sind wir dran. Die Infrastrukturprojekte, die tatsächlich als notwendig festgestellt wurden, müssen realisiert werden.“

Ob sich der Bund aus bislang geplanten Vorhaben zurückziehen kann, ist auch für den Ulmer Oberbürgermeister Ivo Gönner (SPD) fraglich. Im Falle der Südbahn weist er darauf, dass sich Bund und Land die Kosten von 140 Millionen Euro für den Ausbau teilen wollten. „Ich gehe davon aus, dass die Verabredung eingehalten wird“, sagte Gönner. „Wenn der Bund das rausnimmt, werden wir denen auf Dach steigen.“