



Roderich Kiesewetter
Mitglied des Deutschen Bundestages
Wahlkreis Aalen-Heidenheim

Pressemitteilung

Zum Artikel: Zweites Gleis für die Brenzbahn

Die Anmeldung durch das Land Baden-Württemberg ist bisher nicht erfolgt!

Roderich Kiesewetter nimmt Stellung zu den Forderungen bzgl. der Brenzbahn

Berlin, 18.08.2017

Bezug:

Anlagen:

Roderich Kiesewetter, MdB

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Büro: Paul-Löbe-Haus

Raum: 6.038

Telefon: +49 30 227-77594

Fax: +49 30 227-76594

roderich.kiesewetter@bundestag.de

Die Grünen fordern, die Brenzbahn in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Das wäre ein Rückschritt. Damit würden sich die Planungen zum Brenzbahnausbau noch um ein Vielfaches verzögern, ein zweites Gleis würde in noch weitere Ferne rücken. Der nächste Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird erst ab 2030 aufgestellt werden. Der aktuell gültige BVWP ist die Grundlage der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Er wurde gesetzlich in den vom Bundestag verabschiedeten Ausbaugesetzen verankert und ist nachträglich nicht veränderbar. Verlangt man also eine Aufnahme im BVWP, so kann damit nur der nächste anstehende gemeint sein, der für den Zeitraum nach 2030 folgt. Das würde also sämtliche Planungen um ein Vielfaches verzögern!

Zumal die Brenzbahn als Nahverkehrsmaßnahme nicht in den BVWP gehört. Ich habe diese Finanzierungsmöglichkeit zwar vor einigen Jahren selbst ebenfalls vorgeschlagen, zwischenzeitlich jedoch dazugelernt, denn der BVWP fokussiert sich auf Maßnahmen des Fern- und Güterverkehrs. Mit der Brenzbahn als Fern- und Güterverkehrsstrecke hieße das, den Güterverkehr in das enge obere Brenztal zu ziehen. Gerade im nördlichen sehr eng geschnittenen Tal von Kocher und Brenz, in Unterkochen, Oberkochen, Königsbronn und Schnaitheim würde die Bevölkerung durch den Güterverkehr zwischen 22 und vier Uhr morgens schwer in Mitleidenschaft gezogen werden. Das kann nicht ernsthaft von den Grünen gewollt sein!

Der BVWP stellt überdies nur eine von mehreren Finanzierungsmöglichkeiten dar. Nahverkehrsmaßnahmen werden ohnehin primär über Nahverkehrsmittel finanziert. Die Verantwortung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) liegt bei den Ländern. Dies beinhaltet Planung, Organisation und Finanzierung. Dies schließt auch den Nahverkehr ein, der als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Eisenbahnstrecken erbracht wird. Zu-



ständig für den geplanten 2-gleisigen Ausbau der Brenzbahn ist also in erster Linie das Land Baden-Württemberg.

Nun beklagen die Grünen, der Bund würde seiner Verantwortung für die Schieneninfrastruktur besonders im ländlichen Raum nicht nachkommen. Dem widerspreche ich entschieden:

1. Wer sich an die Veranstaltung am 13. September 2014 mit Verkehrsminister Hermann zurückerinnert, der weiß, dass dieser seine Zusage zur anteiligen Finanzierung des Ausbaus der Brenzbahn mit dem Jahr 2019 verknüpfte, also in Abhängigkeit einer Einigung bei den Regionalisierungsmitteln und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Aus diesen Töpfen wollte der Verkehrsminister den Ausbau ja auch finanzieren. Es erschließt sich mir nun nicht, warum seine eigene Parteifreunde nun eine andere Finanzierung fordern, was sämtliche Planungen um ein Vielfaches verzögern würden.
2. Auch die HZ lobte damals: „Reinhardts gemeinsamer Coup mit dem Verkehrsminister, den Ausbau über Gemeindeförderungen und Nahverkehrsmittel anzugehen, hat die üblichen, Vollzug verhindernden Schuldzuweisungen zwischen Stuttgart und Berlin elegant umschifft...“
3. Der Bund hat zwischenzeitlich sehr wohl geliefert! 2015 hat der Bund eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel von 7,4 auf 8 Milliarden Euro und zudem eine künftige jährliche Erhöhung um 1,8 Prozent beschlossen. Gemäß dem Länderschlüssel wächst damit der Anteil Baden-Württembergs von 10,44 Prozent auf 12,37 Prozent. Gleichfalls hat der Bund beim GVFG geliefert: Die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) werden ungekürzt über das Jahr 2019 hinaus fortgeführt. Der eigene Verkehrsminister Hermann schreibt hierzu: „Mit diesem Gesetz als Grundlage können wir nun wieder langfristig planen und unserer Aufgabe als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs nachkommen.“
4. Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) fördert der Bund Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Hieraus können Investitionen in den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken des ÖPNV anteilig finanziert werden, soweit die Fördervoraussetzungen erfüllt werden. Die Vorhaben sind beschränkt auf solche, die zuwendungsfähige Kosten von mehr als 50 Mio. € aufweisen und in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen. Auch wegen der nun wesentlich erhöhten Ausbaukosten der Brenz-



bahn ist eine Finanzierung mit Hilfe von Bundesmitteln des GVFG denkbar. Dies bestätigte mir auch der Konzernbevollmächtigte der Bahn für das Land Baden-Württemberg, Sven Hantel beim Gespräch am 7. Juli 2017.

Die Länder bestimmen in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den SPNV die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV selbst und vereinbaren mit den Aufgabenträgern, in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt.

Deshalb ist eines zwingend erforderlich: Das Land Baden-Württemberg und somit der grüne Verkehrsminister muss den Brenzbahnausbau zur anteiligen Finanzierung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms anmelden. Diese Anmeldung ist bisher aber nicht erfolgt!

Eigene Versäumnisse dem Bund in die Schuhe zu schieben ist durchsichtig und macht diese Aktion der Grünen unglaubwürdig.

Zuvorderst geht es den Bürgerinnen und Bürgern entlang der Brenzbahn ohnehin doch darum, dass die Brenzbahn verlässlich und pünktlich fährt und zwar sofort! Das habe ich beim Gespräch mit Sven Hantel sowie mittels mehrerer Schreiben angemahnt. Zusätzlich ist es zu begrüßen, dass es ab 2019 im Stundentakt nach Ulm geht und zudem Neufahrzeuge eingesetzt werden sollen. Bei den Planungen des Brenzbahnausbaus wäre es hilfreicher, die Region, die Brenzbahn-Kommunen und das Land, welches gerne die Bundesmittel einsetzen darf, würden zusammenarbeiten, als einen falschen Sündenbock zu suchen und das Vertrauen in die Politik zu schwächen.