

„Wir zahlen nicht alle Mehrkosten“^{BZ 13.3.}

BZ-INTERVIEW mit der neuen Verkehrsministerin Tanja Gönner

STUTTGART. Bis vor kurzem war Tanja Gönner (CDU) Umweltministerin. Im Kabinett von Stefan Mappus ist die 40-Jährige nun auch noch für Naturschutz und Verkehr zuständig. Andreas Böhme und Roland Muschel sprachen mit ihr über Schlaglöcher, Umweltzonen und Lärmschutz an der Rheinschiene.

BZ: Frau Gönner, Ministerpräsident Mappus hat nach dem „Aufbau Ost“ einen „Ausbau Südwest“ gefordert. Wie wollen Sie den Bund zum Umdenken bewegen?

Gönner: Wir müssen den Bund überzeugen, dass die bisherige Mittelverteilung nach Quoten überholt ist. Baden-Württemberg hat, wenn man das Verkehrsaufkommen als Referenzwert nimmt, großen Nachholbedarf. Nach dem üblichen Verteilungsschlüssel stehen uns eigentlich 12,8 Prozent der Bundesmittel zu. Durch den Aufbau Ost war die Quote in den letzten Jahren deutlich niedriger. Dabei bräuchten wir viel mehr Geld – wir sind schließlich ein großes Transitland.

BZ: Wie viel fordern Sie?

Gönner: Wir bräuchten statt der 300 Millionen Euro, die uns der Bund derzeit pro Jahr für den Straßenbau zugesteht, zwischen 500 und 650 Millionen Euro. Das wäre angesichts der Belastung gerecht. Der Bund und die anderen Länder müssen ein Interesse daran haben, dass die Verkehrswege in Baden-Württemberg funktionieren und nicht verstopft sind. Auch Transporter aus Sachsen oder Thüringen erreichen über Baden-Württemberg ihre Ziele in Italien, Frankreich, Österreich oder Spanien.

BZ: Der Zustand der Landstraßen war schon vor dem Winter schlecht. Gibt es Pläne für ein Sonderprogramm?

Gönner: Die Finanzlage ist bekannter-

maßen schwierig. Wir müssen daher schauen, ob wir uns ein Sonderprogramm leisten können. Klar ist, dass wir einen Schwerpunkt auf den Erhalt der bestehenden Straßen legen. Nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre dürften sich die Winterschäden allein im Bereich der Landesstraßen auf mindestens fünf bis zehn Millionen Euro summieren. Bis etwa Ende April werden wir klarer sehen.

BZ: Und wie viel Geld fehlt dem Südwesten für die Schiene?

Gönner: Der gesamte Infrastrukturbereich im Land wie in ganz Deutschland könnte viel mehr Geld gebrauchen.

BZ: Stuttgart 21 bindet Milliarden. Wie begegnen Sie der Furcht, dieses Geld könnte andernorts im Land fehlen?

Gönner: Mit objektiven Argumenten. Wenn die Gelder des Bundes nicht Stuttgart 21 zugute kommen, fließen sie in Bahnprojekte anderer Bundesländer.

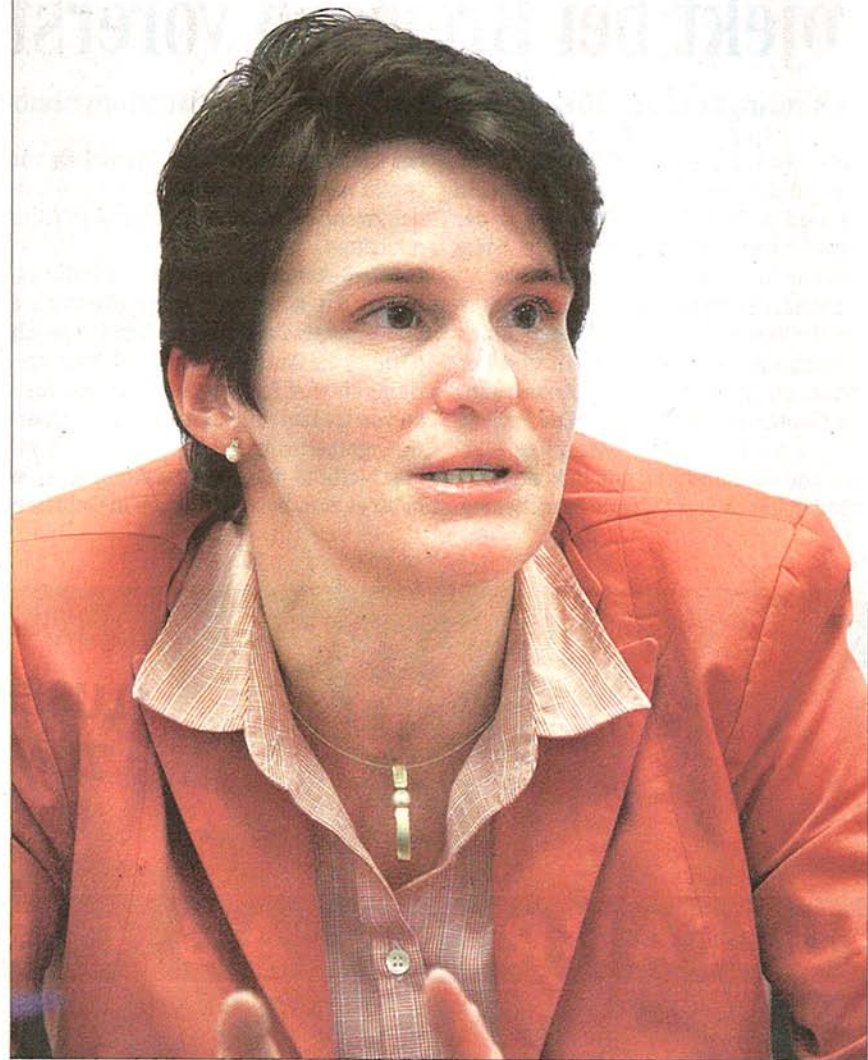
BZ: Die Proteste gegen Stuttgart 21 flauen nicht ab. Wie können Sie die Akzeptanz erhöhen?

Gönner: Ich habe großes Verständnis für die Emotionalität der Debatte. Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung waren immer umstritten. Ich versuche, die Auseinandersetzung sachlich zu führen und deutlich zu machen, wie wichtig das Projekt für die Zukunft ist – gerade unter Umweltsichtspunkten.

BZ: Sehen Sie die Möglichkeit, die Bürger jetzt noch zu beteiligen?

Gönner: Wir können die Bürger formal nicht so beteiligen, wie es sich die Gegner wünschen. Da setzt uns das Recht enge Grenzen. Aber auch wenn Gegner und Befürworter nicht mehr zusammenfinden, wäre es hilfreich, wenn beide Seiten verbal abrüsten.

BZ: Mappus hat in der Regierungserklä-



Fordert bis zu 350 Millionen Euro vom Bund: Tanja Gönner FOTO: GRABHERR

rung Landeszuschüsse für den Lärmschutz an der Rheinschiene versprochen. Können Sie etwas konkreter werden?

Gönner: Nein. Aber das wichtige Signal an die Region ist, dass das Land bereit ist, sich zu beteiligen, wenn der Lärmschutz über die rechtlichen Vorgaben hinausgeht. Aber wir übernehmen nicht die volle Finanzierung der Mehrkosten. Die Strecke ist für die Bahn besonders wirtschaftlich, die darf man nicht aus der Verantwortung entlassen. Und der Bund hat internationale Verträge mit der Schweiz über den Ausbau einzuhalten. In diesem Dreieck müssen wir verhandeln. Konkreter kann man dort noch nicht werden.

BZ: Für Aufregung sorgen auch die Umweltzonen. Baden-Württemberg hat besonders viele, andere Bundesländer haben gar keine. Haben Sie überreagiert?

Gönner: Ich freue mich für jedes Land, das ohne Umweltzone auskommt. Das zeigt, dass es dort wenig Verkehr gibt. Die Kritik, wir wären beim Kampf gegen Feinstaub übers Ziel hinausgeschossen oder im Gegenteil zu lasch, halte ich für falsch. Die bisherigen Gerichtsurteile bestätigen unser Vorgehen. Wir sehen jetzt auch die ersten Erfolge der Umweltzonen. Ich bin überzeugt, dass die Messwerte in den nächsten Jahren weiter nach unten gehen werden.