

„300 Millionen mehr für Verkehr“

Umwelt- und Verkehrsministerin Gönner über Schlaglöcher, Südbahn und Umweltzonen

Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner fordert von Berlin eine Verdoppelung der Gelder für den Straßenbau in Baden-Württemberg. Die CDU-Politikerin über das liebe Geld, Schlaglöcher und Stuttgart 21.

ANDREAS BÖHME
ROLAND MUSCHEL

Ministerpräsident Mappus hat nach dem „Aufbau Ost“ einen „Ausbau Südwest“ gefordert. Wie wollen Sie den Bund zum Umdenken bewegen?
TANJA 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.

Wie viel fordern Sie konkret?
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.

Zur Ertüchtigung der Verkehrswege soll auch der Alaufstieg beitragen, dessen Finanzierung und Bau seit Jahren auf Eis liegen. Wann soll die Strecke realisiert werden?
GÖNNER: Der Alaufstieg ist einer der neuralgischen Punkte, wenn es um die Ertüchtigung der wichtigen Strecke Frankfurt-Stuttgart-München Richtung Salzburg oder Mailand geht. Das Problem ist, dass einerseits die Idee eines privaten Betreibermodells wohl nicht trägt und andererseits das Projekt nicht im Rahmen der normalen Zuschüsse realisiert werden kann. Da wir den Alaufstieg dringend brauchen, muss über eine Sonderfinanzierung nachgedacht werden.

Die Planungszeiten erinnern an Stuttgart 21.
GÖNNER: Lange Planungszeiten sind eine generelle Schwierigkeit großer Infrastrukturprojekte. Bevor ich jetzt einen Termin ankündige, möchte ich erst einmal mit dem Bund reden. Beim Alaufstieg ist

aber offensichtlich, dass es sinnvoll wäre, parallel zur ICE-Neubaustrecke nach Ulm zu beginnen.

Der Zustand der Landstraßen war schon vor dem Winter schlecht. Gibt es Pläne für ein Sonderprogramm?
GÖNNER: Die Finanzlage ist bekanntermaßen 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.

Und wieviel Geld fehlt dem Südwesen für die Schiene?
GÖNNER: Der gesamte Infrastrukturbereich in Baden-Württemberg wie in ganz Deutschland könnte viel mehr Geld gebrauchen.

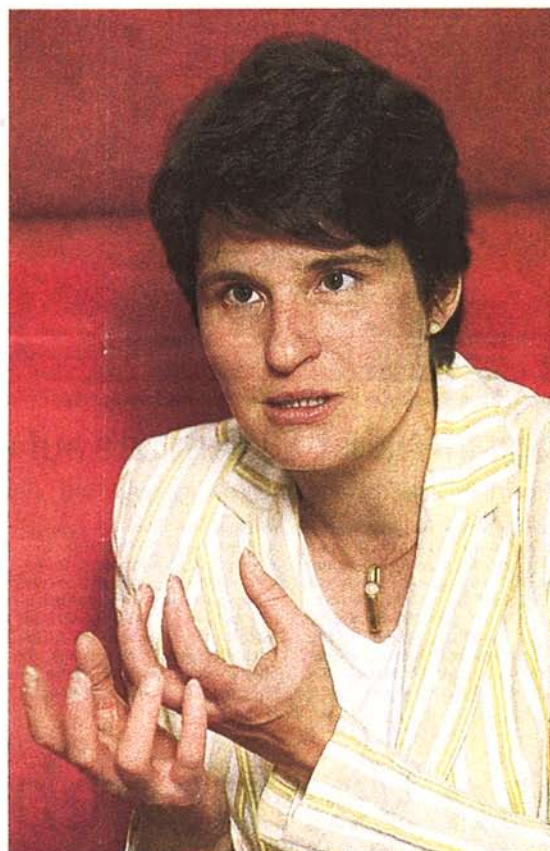
Bei der Elektrifizierung der Südbahn von Ulm nach Lindau zahlt das Land die Planung, aber die Bahn finanziert den Bau nicht. Muss die Region mit einer weiteren Verzögerung rechnen?
GÖNNER: Es wäre verfrüht, dies zu sagen. Es muss uns gelingen, über unsere Vertreter in der Bundesregierung wie die Ulmer Ministerin Annette Schavan deutlich zu machen, wie wichtig die Südbahn für die Region wie für die Bahn ist. Wir müssen auch Koalitionen über Landesgrenzen hinweg schließen, um beim Bundesverkehrsminister erfolgreich zu sein.

Nicht nur der Südbahn fehlt der Strom...

GÖNNER: Das Thema Elektrifizierung, auch am Hochrhein oder zwischen Tübingen und Sigmaringen, wird uns über die nächsten Jahrzehnte begleiten. Das ist eine Herausforderung. Für uns zählt dabei die Südbahn zu den Schwerpunkten, das muss man dem Bund noch mal deutlich machen.

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. In Baden-Württemberg aber werden vom Bau der Neubaustrecke auch die Südbahn und die Gäubahn von Stuttgart nach Singen zusätzlich aufgewertet. Diesen Gesamtzusammenhang muss man deutlich machen.

Gehen Sie weiter davon aus, dass die Tieflegung des Stuttgarter Bahnhofes und die ICE-Neubaustrecke nach Ulm zusammengehören und



Ministerin Tanja Gönner: Das Land braucht vom Bund mehr Geld für den Ausbau der Verkehrswege. Foto: dpa

zusammen fertig werden?
GÖNNER: Ich bin fest überzeugt, dass das machbar ist. Dafür ist die Landesregierung auch immer eingetreten, denn nur dann sind Auslastung und Wirtschaftlichkeit opti-

mal. Das liegt ja auch im Interesse der Bahn.

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

Die Gewinnerin der Kabinettsbildung

Bis vor kurzem hat Tanja Gönner (CDU) das relativ kleine Umweltressort des Landes geleitet. Die 40-Jährige hat ihre Arbeit so gut gemacht, dass sie zeitweise auch als mögliche Bundesumweltministerin im Gespräch war. Wie Kanzlerin Angela Merkel hält auch der neue Ministerpräsident Stefan Mappus große Stücke auf die gebürtige Sigmaringerin. In seinem Kabinett spielt Gönner deshalb eine zentrale

Rolle: In ihrem neu zugeschnittenen Ressort ist sie nun verantwortlich für „Umwelt, Naturschutz und Verkehr“. Der Bereich Naturschutz war zuvor beim Agrarministerium angesiedelt und der Verkehr beim Innenministerium. Gönner kommt – im Gegensatz zu anderen, auch kleineren Ressorts – ohne Staatssekretär aus. Mit Bernhard Bauer weiß sie aber einen starken Antschef an ihrer Seite.

Für die Landespolitik entdeckt hatte Tanja Gönner der damalige Ministerpräsident Erwin Teufel. Die Anwältin war 2002 zunächst in den Bundestag eingezogen, bevor Teufel die junge Politikerin 2004 als Sozialministerin nach Stuttgart holte. Unter Nachfolger Günther Oettinger wurde sie 2005 Umweltministerin. Gönner ist Kreisvorsitzende der CDU Sigmaringen und Mitglied des CDU-Bundesvorstands. rol

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

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 in grundsätzlichen Fragen nicht mehr zusammenfinden, wäre es hilfreich, wenn beide Seiten verbal ab-rüsten.

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

GÖNNER: Ich freue mich für jedes Land, das ohne Umweltzone auskommt. Das zeigt, dass es dort wenig Verkehr gibt. Das bestätigt mich auch in meiner Forderung nach mehr Mitteln für die baden-württembergische Verkehrsinfrastruktur. 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.

Die Messstation am Neckartor, die von Ihrem Ministerbüro zu sehen ist, ist bundesweiter Spitzenreiter.

GÖNNER: Am Neckartor kulminieren die Probleme, die zu erhöhten Feinstaubwerten führen: schlechte Durchlüftung, viel Verkehr, mehrspurige Straße. Deshalb werden wir hier die Werte nicht so schnell einhalten können wie in den übrigen Umweltzonen – trotz Fahrverbots für Laster und trotz Vorziehen des Ausschlusses von Autos mit roter Umweltplakette.

Schaffen Sie es überhaupt?

GÖNNER: Selbst am Neckartor wollen wir beim Feinstaub die EU-Vorgaben bis in drei, vier Jahren einhalten können. Gegenüber 2006 sind die Messwerte bereits um etwa 30 Prozent zurückgegangen. Im übrigen haben wir elf Aktionspläne bei der EU eingereicht, davon sind zehn weitgehend akzeptiert worden, und in Stuttgart haben wir nachgebessert. Dagegen hat Brüssel gegen 21 von 27 Mitgliedsländern finanziell schmerzhaftes Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet – Deutschland ist nicht dabei.