



Bilanz fünf Jahre grün-rote Verkehrspolitik in Baden-Württemberg

und

Skizze einer alternativen Verkehrspolitik für eine neue Landtagsfraktion der Partei DIE LINKE

– Kurzfassung –

Dr. Winfried Wolf

Berlin und Stuttgart, 2. März 2016

Herausgeber:

DIE LINKE. Landesverband Baden-Württemberg

Bernhard Strasdeit, Geschäftsführer

Marienstr. 3a

70178 Stuttgart

Fünf Jahre grün-rote Verkehrspolitik in Baden-Württemberg: Bilanz & Alternativen

Dr. Winfried Wolf // Berlin und Stuttgart, 2. März 2016

ZWÖLF THESEN

1. Allgemeine Bilanz

Vor der Landtagswahl am 13. März 2016 steht auch die Verkehrspolitik in Baden-Württemberg, die von einem Minister mit grünem Parteibuch verantwortet wird, auf dem Prüfstand. Ziel dieser Verkehrspolitik war es erklärtermaßen, aus Baden-Württemberg „eine Pionierregion für nachhaltige Mobilität“ zu machen. Auch bei Berücksichtigung der relativ kurzen Zeit von einer Legislaturperiode und der Abhängigkeit von EU- und bundesweiter Entwicklung gelangen wir zu der Bilanz: Eine Trendwende im Sinn einer ökologischen, nachhaltigen und sozialen Verkehrspolitik ist Grün-Rot nicht gelungen. Der Pkw-Verkehr, der Güterverkehr mit schweren Lkw und der Flugverkehr – und damit die Verkehrsarten, die Mensch, Klima und Umwelt am stärksten belasten – wuchsen in Baden-Württemberg im vergangenen Jahrfünft deutlich. Die Zahl von Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr wächst wieder. Die Autolobby hat auch diese Landesregierung unter Kontrolle.

Anzuerkennende Fortschritte gab es im Bereich des Schienennahverkehrs. Kaum etwas wurde allerdings unternommen, um ein Programm zur Reaktivierung von Strecken und zur Elektrifizierung umzusetzen und diese gemeinsam mit Bahn, Bund und anderen Playern im Land wie VCD, Pro Bahn und BUND anzugehen.

Der entscheidende Minuspunkt von Grün-Rot ist der Verrat an den Wählerinnen und Wählern in Sachen Stuttgart 21. Rudolf Pfleiderer ist zuzustimmen, wenn er bilanzierte: „Die GRÜNEN vergaßen [bei Stuttgart 21] ihren Sachverstand und ihren Wählerauftrag und liefen zur Gegenseite über.“

2. Wer Straßen ausbaut, wird Straßenverkehr ernten

Zum ersten Mal seit einem Jahrzehnt gibt es seit 2010 bundesweit einen deutlichen Anstieg des Straßenverkehrs, zum ersten Mal seit einem Vierteljahrhundert kommt es bundesweit zu einem Anstieg der Straßenverkehrsoffer (bei den Schwerverletzten seit 2010, bei den Toten seit 2014/15). Eine vergleichbare, negative Entwicklung gab es auch in Baden-Württemberg. Dabei handelt es sich, wir betonen das ausdrücklich, primär um einen Bundestrend. Es gibt jedoch zwei Aspekte, weswegen wir dies auch in einer Bilanz von Grün-Rot in Baden-Württemberg kritisch hervorheben: *Erstens* rühmt sich Grün-Rot „die Haushaltsmittel für die Sanierung der Landstraßen und Brücken auf 120 Millionen Euro im Jahr erhöht und damit *fast verdoppelt*“ zu haben. *Zweitens* lässt Grün-Rot in der „Zwischenbilanz“ an mehreren Stellen den Eindruck entstehen, dass es einen entgegengesetzten Prozess geben würde, u.a. wird behauptet „Die Zeiten der ständig wachsenden Verkehrszahlen nähern sich [...] langsam dem Ende.“ Insbesondere stellt sich Grün-Rot nicht der Tatsache, dass erstmals seit 1973 die Zahl der Menschen, die im Straßenverkehr schwer verletzt werden, deutlich ansteigen. Stattdessen heißt es im „Zwischenbericht“, die „Landesregierung verfolgt systematisch das Ziel einer höheren Verkehrssicherheit“ und strebt „als Meilenstein auf dem Weg zur ‚Vision Zero‘ die Reduzierung der Zahl der Unfalltoten um 40 Prozent bis 2020 an.“

3. Wachsende Klimabelastung und die falsche grüne Liebe für Elektro-Autos

Die Klimabelastung sollte für ein grün geführtes Verkehrsministerium Top-Thema sein. In der „Zwischenbilanz“ wird irreführend geschrieben, dass der CO₂-Ausstoß *je Auto deutlich rückläufig sei (was im übrigen auch nach den jüngeren Enthüllungen nicht zutrifft)*. Tatsächlich vermeldete das Statistische Landesamt Mitte 2015, dass zum ersten Mal seit 2009 die „CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs wieder ansteigen“.

Als Alternative zum Verkehr mit konventionellen Pkw propagiert die Landesregierung Elektroautos und fördert den Ausbau der entsprechenden Infrastruktur. Sie ignoriert dabei seriöse Studien (Öko-Institut; UPI Heidelberg; Umweltbundesamt), die belegen, dass die Ökobilanz eines Elektro-Pkw nicht besser ist als die eines Benzin- oder Diesel-Pkw. Belastbare Statistiken belegen, dass Elektroautos Zweit- und Drittwagen sind und dass mit der Verbreitung von Elektroautos ein drastischer Rückgang der ÖPNV-Nutzung verbunden ist. Grün-Rot propagiert damit eine spezifische Mobilität für eine gut situierte Mittelschicht.

4. Wachsender Flugverkehr – fortgesetzte Subventionierung der Luftfahrt auch durch das Land

Seit 2010 wächst der Flugverkehr im Land wieder deutlich. 2016 sollen in Stuttgart 11 Millionen Fluggäste erreicht werden (2010: 9,2 Mio). Die Pläne der Vorgänger-Landesregierungen zur *Verdoppelung* der Fluggäste in Stuttgart auf 20 Millionen Fluggäste im Jahr sind weiter gültig. Trotz der hohen Fluggastzahl verbuchte selbst der Stuttgarter Flughafen 2015 einen Verlust – aufgrund der Quersubventionierung für S21. Die übrigen zwei relevanten Regionalflughäfen im Land (Karlsruhe und Friedrichshafen) sind strukturell defizitär. Es gibt seitens Grün-keine Anstrengungen, den Flugverkehr zu begrenzen oder, wie angekündigt, die Subventionierung desselben einzustellen. Stattdessen hielt der Landesverkehrsminister im Januar 2016 ein Plädoyer dafür, dass der tägliche Linienflug Stuttgart – Abu Dhabi erhalten bleibt. Tatsächlich entwickelt sich der Flugverkehr zum Klimakiller Nr. 1; Fluglärm bringt für die Bevölkerung inzwischen vergleichbar große Belastungen mit sich wie der Straßenverkehr.

5. Fortschritte Schieneninfrastrukturprojekten – Stillstand bei Streckenreaktivierungen

Zu begrüßen sind die Fortschritte, die es beim Ausbau der drei wichtigen Schienenverbindungen Südbahn, Gäubahn und Rheintalbahn gab, was insbesondere im Fall der Südbahn durch ein besonderes finanzielles Entgegenkommen des Landes gegenüber Bund und Bahn ermöglicht wurde. Offensichtlich sitzen bei diesen Projekten die Bremser bei der DB und im Bundesverkehrsministerium.

So gut wie keine Fortschritte wurden in den vergangenen fünf Jahren bei der Reaktivierung von Strecken, bei dem erforderlichen Ausbau eingleisiger Strecken zu zweigleisigen und bei der Elektrifizierungen einzelner Strecken und Abschnitte gemacht. Zwei detaillierte Listen, die der Landesverband des VCD vorlegte und einzelne Vorstöße seitens Pro Bahn blieben faktisch unbeachtet (siehe Anhänge).

6. Fortschritt beim Schienenpersonennahverkehr – warum keine Landesgesellschaft für Betrieb?

Grundsätzlich zu begrüßen ist der Abschluss eines neuen SPNV-Vertrags im Großraum Stuttgart. Der dabei deutlich niedrigere Preis, der im Vergleich zum vorausgegangenen Vertrag erzielt wird, unterstreicht ein weiteres Mal: Land und Fahrgäste leisteten durch die überhöhten SPNV-Preise je Zug-km eine S21-Kofinanzierung in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro. Fraglich ist, ob die Entscheidung, den preiswertesten Anbieter, DB Regio, vom Verfahren auszuschließen, „zwingend“ war; wir sind auch skeptisch hinsichtlich der Performance und bezüglich des sozialen Profils der beiden

ausgewählten privaten Betreiber Go-Ahead und Abellio. Mit der – richtigen – Entscheidung zur Schaffung eines Pools landeseigener Schienenfahrzeuge (Gründung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge) wurde ein weiterer Schritt in eine Richtung zur Übernahme öffentlicher Verantwortung im SPNV unternommen. Damit erweist sich jedoch die Grundstruktur des SPNV mit Ausschreibungen und immer neuem Betreiberwechsel noch mehr als bislang als unnötig und unproduktiv. Wir plädieren für kreative Schritte in die Richtung, auch den SPNV-Betrieb in öffentlicher Verantwortung durchzuführen – durchaus in Form dezentraler und bürgernaher Betreibergesellschaften. Es ist nicht nachvollziehbar, warum unter den Bedingungen, dass so gut wie alle Risiken bei der öffentlichen Hand liegen und bis zu 75 Prozent der Erlöse und der Kosten von der öffentlichen Hand (Regionalisierungsgelder und langfristige Kapitalkosten des Schienenfahrzeugparks) kommen, dennoch private Betreiber, dann noch oft fragwürdige aus dem Ausland, den SPNV des Landes betreiben.

7. Bei Stuttgart 21 Verrat am Wählerwillen – vor Landtagswahl neue Chance zum S21-Ausstieg

Mit Verweis auf die Volksabstimmung stellt Grün-Rot fest: *„Die Landesregierung unterstützt [seit dem Referendum] die Umsetzung von Stuttgart 21 in konstruktiv-kritischer Weise.“* Völlig unberücksichtigt und unerwähnt bleibt dabei, dass *erstens* die Grundlagen für die Volksabstimmung entfallen sind, dass *zweitens* S21 einen Schwarzbau darstellt (Verstoß gegen AEG und BBO) und dass *drittens* der allgemeine Auftrag der Landesregierung, Schaden vom Volk abzuwehren“ (Landesverfassung Artikel 45) Grün-Rot dazu verpflichtet, Stuttgart 21 zu stoppen, da mit S21 zehn und mehr Milliarden Euro an Steuergeldern dafür ausgegeben werden, die Kapazität eines gut funktionierenden Bahnknotens drastisch zu reduzieren.

All dies wird von Grün-Rot nicht nur nicht berücksichtigt. Die „konstruktiv-kritische“ Begleitung bei der Umsetzung von S21 geht soweit, dass sich der Landesverkehrsminister das folgende Eigenlob ausspricht: *„Unter maßgeblicher Mitwirkung von Verkehrsminister Hermann haben sich die Projektpartner im März 2015 auf ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit [der S21-Anbindung] im Flughafenbereich verständigt.“* Das stellt insofern auch nach den selbst zugesprochenen Maßstäben einen Tabubruch dar, weil damit das Land erstmals über die früheren Zusagen hinaus eine zusätzliche Kofinanzierung bei S21 übernimmt.

Seit Anfang 2016 und damit pünktlich zur Landtagswahl gibt es zwei Dokumente, die einen Ausstieg bei Stuttgart 21 erneut dringend nahelegen: (1) Der Bundesrechnungshof gab zu erkennen, dass der neue Prüfbericht zu den S21 vorliegt und in Bälde dem Bundestag bekannt gemacht wird. Damit dürfte ein neuer Kostensprung bei Stuttgart 21 kundgetan werden. (2) Die Verkehrsberatungsgesellschaft Vieregg Rössler legte eine neue Studie vor, die verdeutlicht: Wer Anfang 2016 bei S21 aussteigt und den Kopfbahnhof modernisiert, spart knapp 6 Milliarden Euro.

8. Alternative mit Kosten in der Höhe wie ein S21-Ausstieg an Einsparungen mit sich bringt

Eine verantwortungsvolle – den Anforderungen von Klimaveränderung und Umweltzerstörung Rechnung tragende – Politik zu betreiben, heißt, eine *tatsächliche Verkehrswende herbeizuführen*. Konkret erfordert dies, jeglichen weiteren Straßenbau und Straßenausbau zu stoppen, jegliche Subventionierung des Flugverkehrs zu beenden, konkrete Schritte zur Reduktion des Straßenverkehrs und der Luftfahrt zu unternehmen und ein umfassendes Investitionsprogramm zur Förderung der „grünen Verkehrsarten“, zu Fuß gehen, Fahrrad fahren und ÖPNV – umzusetzen.

Hinsichtlich des Ausbaus der Schiene wählen wir als Ausgangspunkt exemplarisch die Summe von 7,9 Milliarden Euro, die laut aktueller Studie von Vieregg-Rössler (2016) bei einem Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 gespart werden kann. Für diese Gesamtsumme eingesparte Steuergelder schla-

gen wir einzelne Maßnahmen vor, die in der Summe ebenso viel kosten wie die Ersparnis mit dem S21-Ausstieg und die Millionen Fahrgäste erhebliche Vorteile bringen.

9. Ausstieg bei S21 und kreativer Umbau des Kopfbahnhofs

Am Anfang des Alternativprogramms steht der Hauptbahnhof in der Landeshauptstadt mit dem Ausstieg aus S21, mit der Wiedererrichtung des Bonatzgebäudes auf Basis eines Architekturwettbewerbs und mit der Optimierung des Kopfbahnhofs. Wir halten dabei die Vorschläge aus dem jüngsten Vieregg-Rössler-Gutachten für überzeugend, wonach die gewaltige Baugrube für S21 umgewandelt werden sollte, sodass auf dieser Ebene die sechsspurige Straße, die bisher zwischen dem Bahnhof und Königsstraße auf dem Arnulf Klett-Platz – dann in einem Tunnel – verläuft. Damit könnten die Aushebungsarbeiten kreativ umgewidmet werden. Gleichzeitig würde das ursprüngliche Ensemble des Hauptbahnhofs als Eingangstor zur Stadt, wie es auch von Bonatz selbst gedacht und wie es jahrzehntelang existierte, mit einer großen, direkt vor dem Bahnhofsgebäude beginnenden Fußgängerzone wieder hergestellt.

10. Deutlicher Streckenausbau und umfassende Elektrifizierung

Das gegenwärtige Schienennetz in Baden-Württemberg ist nur zwei Drittel zu groß wie es zwischen den Weltkriegen und bis Mitte der 1950er Jahre einmal war. Es existieren erhebliche Lücken – und Dutzende konkrete Vorschläge, wie diese Lücken geschlossen werden können bzw. wie eingleisige Streckenabschnitte zu Zweigleisigkeit auszubauen sind. Gleichzeitig sind aktuell nur rund 70 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert, was mit erheblichen Synergieverlusten, Zusatzkosten und Komfortverlusten für die Fahrgäste verbunden ist. Vorgeschlagen wird ein Programm zum umfassenden Ausbau des Schienennetzes, das in Zusammenarbeit mit VCD, Pro Bahn und Umweltverbänden zu konkretisieren ist.

11. Bahnhöfe – Stopp dem Verkauf und Verfall: für ein Revitalisierungsprojekt Bahnhöfe im Land

Eine Standardfloskel von Topleuten der Bahn und Verkehrspolitikern lautet, die Bahnhöfe seien „die Visitenkarte vieler Städte und Ort“. Die Floskel spricht der Realität Hohn: Bahnhöfe sind in aller Regel unwirtliche Orte geworden. Als Folge der neoliberalen Bahnreform wurde das System Schiene zunehmend zu einem Immobilien-Spekulationsgeschäft: im Großen bei Stuttgart 21, im Kleinen bei den Bahnhöfen vor Ort. Vorgeschlagen wird ein umfassendes Projekt „Bahnhöfe Baden-Württemberg“, an dessen Ausgangspunkt der Stopp jeden weiteren Bahnhofsverkaufs und in dessen Zentrum eine Revitalisierung und Neudefinition von Bahnhöfen als Kommunikationorte, Mobilitätszentralen, aber auch als klassische Dienstleister für den Schienenverkehr stehen.

12. Einzelprojekte für nachhaltige Verkehrspolitik und sanften Tourismus

Das Programm wird abgerundet durch eine – durch Initiativen vor Ort zu erweiternde und zu konkretisierende – Reihe von Einzelprojekten, die systematisch zu fördern sind. Dazu zählen verschiedene, teilweise bereits konkret betriebene Stadtbahn-Projekte und Vorhaben, die für sanften Tourismus stehen – wie beispielsweise die Wiederbelebung des „Kleber-Express-Zugs“ oder die Verwirklichung einer Bodensee-S-Bahn.

Das Ziel, aus Baden-Württemberg eine *Pionierregion für nachhaltige Mobilität* zu machen, war richtig, auch wenn es von Grün-Rot bislang verfehlt wurde. Das hier in Thesenform zusammengefasste Papier zur Bilanz der grün-roten Verkehrspolitik greift diese Zielsetzung auf und konkretisiert sie mit Vorschlägen für ein Projekt „Bahnsinniges Baden-Württemberg“.