



Bilanz fünf Jahre grün-rote Verkehrspolitik in Baden-Württemberg

und

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

– Langfassung –

Dr. Winfried Wolf

Berlin und Stuttgart, 2. März 2016

Herausgeber:

DIE LINKE. Landesverband Baden-Württemberg

Bernhard Strasdeit, Geschäftsführer

Marienstr. 3a

70178 Stuttgart

Bilanz fünf Jahre grün-rote Verkehrspolitik in Baden-Württemberg und die Skizze einer alternativen Verkehrspolitik für eine neue Landtagsfraktion der Partei DIE LINKE

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

INHALT

1. Allgemein	1
2. Bilanz Straße: Erstmals seit langer Zeit gibt es im Südweststaat wieder mehr Pkw-Verkehr, einen wachsenden Schwerlastverkehr und eine steigende Zahl von Menschen, die im Straßenverkehr schwer verletzt wurden	3
3. Klimabelastung und die Liebe von Grün-Rot für Elektro-Autos	6
4. Bilanz Flugverkehr: massiv steigender Luftverkehr und eine fortgesetzt hohe Subventionierung dieser besonders zerstörerischen Verkehrsform aus öffentlichen Mitteln	8
5. Bilanz Schiene	13
5.1. Schieneninfrastruktur	13
6. Stuttgart 21 – der grüne Verrat am Wählerwillen und der aktuelle Stand hinsichtlich eines Ausstiegs aus dem Projekt	22
7. Projekt bahnsinniges Baden-Württemberg	27
7.1. Stuttgart Kopfbahnhof 21	28
7.2. Erweiterung und Ausbau des Schienennetzes	29
7.3. Elektrifizierung	29
7.4. Programm zur Bahnhofssanierung in Baden-Württemberg	30
7.5. Finanztopf für Einzelprojekte	34

ANHÄNGE

- Liste Schienennetz Baden-Württemberg Privatbahnen (Andreas Kleber)
- Vorschläge und Liste für Elektrifizierung Baden-Württemberg VCD Baden-Württemberg August 2012
- Vorschläge und Liste ÖPNV-Projekte Baden-Württemberg VCG Baden-Württemberg Oktober 2012

1. Allgemein

Vor der Landtagswahl am 13. März 2016 steht auch die Verkehrspolitik im Bundesland Baden-Württemberg auf dem Prüfstand. Fünf Jahre lang regierte Grün-Rot, fünf Jahre lang wurde die Verkehrspolitik von einem Grünen-Minister verantwortet. Fünf Jahre lang gab es die Chance, grüne Verkehrspolitik in einem der größten Bundesländer zu gestalten.

Eine Bilanz dieser Politik muss selbstverständlich *drei wesentliche Einschränkungen* berücksichtigen:

- *Erstens* ist Verkehrspolitik in Baden-Württemberg Teil der gesamtdeutschen (und der EU-) Politik; die Spielräume für eine eigenständige Politik haben aus diesem Grund deutliche Grenzen. Allerdings ist Baden-Württemberg nach Fläche und Bevölkerung das drittgrößte Bundesland und nach dem Pro-Kopf-Einkommen eine besonders reiche Region, was die Handlungsmöglichkeiten wiederum größer sein lässt.
- *Zweitens* gibt es eine jahrzehntelange Vorgeschichte bei den gegebenen Verkehrsverhältnissen, die ebenfalls von erheblichem Einfluss ist, zumal die verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen jahrzehntelange Abschreibungszeiträume kennen und nicht von heute auf morgen neu geschaffen werden können.
- *Drittens* sind auch fünf Jahre ein beschränkter Zeitraum.

Auch wenn wir diesen Einschränkungen Rechnung tragen, so gelangen wir doch zu der folgenden Bilanz:

Ein wirklicher Neuanfang und 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. Teilweise wurde dabei sogar eine Stagnationsphase beendet, die es bei diesen im vorausgegangenen Jahrzehnt gab. Schuld daran hat nicht die Landesregierung; dies geht vor allem auf die passable Konjunktur und auf bundesweite Effekte zurück. Kritisch zu sehen ist jedoch, dass Grün-Rot so tut, als gebe es auch hier eine Trendwende oder Anzeichen für eine solche. Das Gegenteil ist der Fall.

Grün-Rot hat vor der Autolobby, die im Südweststaat mit den Konzernzentralen von Daimler, Porsche und Bosch besonders stark vertreten ist, politisch kapituliert. In den Worten des Stuttgarter Umweltaktivisten Rudolf Pfeleiderer:

„Kurz nach der gewonnenen Wahl 2011 sagte Kretschmann noch: 'Weniger Autos sind natürlich besser als mehr'. [...] Kretschmann wurde zurechtgestutzt und hat sich inzwischen vor der Autolobby flach auf den Boden geworfen. Er fordert von Berlin mehr Geld für Autobahnen und Bundesstraßen und bezeichnet Straßen als Lebensadern.“¹

Bei der Schiene gibt es eine gespaltene Bilanz: Im Schienennahverkehr hat Grün-Rot den vorausgegangenen positiven Trend fortsetzen können. Keine größeren Fortschritte gibt es hinsichtlich der Reaktivierung aufgegebener Strecken und Bahnhöfe. Das Engagement der Landesregierung zugunsten wichtiger größerer Schienenprojekte wie Elektrifizierung der Südbahn, Ausbau von Gäubahn und Rheintalbahn ist erkennbar, könnte allerdings deutlich größer sein.

¹ Rudolf Pfeleiderer, Baden-Württemberg: Grüne machen schwarze Verkehrspolitik“, in: mobilogisch!, 1/2016.

Richtiggehend Verrat an den Wählerinnen und Wählern begingen die Grünen bei Stuttgart 21 und im Fall der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Sie wurden gewählt, um den Protest der Bewegung von den Straßen und Plätzen in den Landtag zu tragen und diesem in der Regierung *durch konkretes Handeln Ausdruck und Wirkung* zu verschaffen. Das fand nicht statt. Auch hier ist Rudolf Pfeleiderer zuzustimmen, der bilanzierte:

„Minister Hermann hatte noch vor der Volksabstimmung gesagt, er würde die Verantwortung für das Projekt abgeben, falls die Volksabstimmung verloren ginge. Aber dazu kam es nicht. Die Verantwortung für das Projekt blieb bei Minister Hermann. Die GRÜNEN hätten die Koalition mit der SPD kündigen können und die Regierungsgeschäfte an CDU und SPD abtreten können. Aber so viel Größe wäre zu viel verlangt gewesen. Die GRÜNEN lösten das Dilemma, indem sie ihren Sachverstand und ihren Wählerauftrag vergaßen und zur Gegenseite überliefen.“²

Im Folgenden unsere Bilanz zu den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsbereichen.³

² Ebenda.

³ Es ist sicher unzureichend, wenn im Folgenden nur kurz auf den Schwerlastverkehr und wenn nicht auf die Binnenschifffahrt eingegangen wird. Eine solche ergänzende Bilanz wird nachgeliefert werden.

2. Bilanz Straße: Erstmals seit langer Zeit gibt es im Südweststaat wieder mehr Pkw-Verkehr, einen wachsenden Schwerlastverkehr und eine steigende Zahl von Menschen, die im Straßenverkehr schwer verletzt wurden

In der „Zwischenbilanz“ des Landesverkehrsministeriums, verfasst von Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur, und Gisela Splett, Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, heißt es:

„Baden-Württemberg ist durch ein gut ausgebautes Straßennetz hervorragend erschlossen. Die Zeiten der ständig wachsenden Verkehrszahlen nähern sich, auch demographisch bedingt, langsam dem Ende. Zukünftig werden Bahnen und Busse [...] größere Anteile des Verkehrsaufkommens übernehmen müssen.“⁴

Richtig ist: Die Länge des überörtlichen Straßennetzes in Baden-Württemberg lag 2014 bei 27.425 Kilometern. Davon entfallen 1054 Km auf das Autobahnnetz. Damit hat sich allein das Autobahnnetz im Zeitraum 1955 bis 2014 von 300 km auf 1054 km mehr als verdreifacht. Auch nach der Wende von 1990 wuchs es nochmals um knapp 8 Prozent – von 978 auf 1054 km.⁵

Nun wuchs in jüngerer Zeit das Straßennetz rein quantitativ – hinsichtlich der Gesamtlänge der Kilometer – *nicht* mehr. Das war jedoch bereits seit rund einem Jahrzehnt der Fall.

Allerdings wurde und wird dieses Netz ständig *ausgebaut und optimiert* – auch unter Grün-Rot. Ausdrücklich heißt es in der „Zwischenbilanz“:

„Die Landesregierung hat die Haushaltsmittel für die Sanierung der Landstraßen und Brücken auf 120 Millionen Euro im Jahr erhöht und damit fast verdoppelt. [...] Seit Mai 2013 werden auf einigen Autobahnabschnitten zu den Hauptverkehrszeiten die Seitenstreifen freigegeben. Dadurch kann [...] die Leistungsfähigkeit dieser Streckenabschnitte erhöht werden.“⁶

Wenige Wochen vor der Wahl wird dann in der „Stuttgarter Zeitung“ hervorgehoben, dass „Bund und Land so viel Geld wie nie zuvor in Baden-Württembergs Straßen investiert haben.“ Es sei auch keineswegs nur um Ausbau und Erhalt gegangen, es seien unter Grün-Rot „doch eine Reihe neuer Straßen in Angriff genommen“ worden.⁷ In mehreren Wahlkampfauftritten rühmte sich auch Winfried Hermann eines solchen Straßenbauengagements.

Für die bereits zitierte Aussage in der „Zwischenbilanz“, wonach die wachsenden Verkehrszahlen im Straßenverkehr sich „langsam dem Ende nähern“ würden, gibt es keinen einzigen statistischen Beleg.

Im Gegenteil: Belegen lässt sich, dass in jüngerer Zeit der Straßenverkehr – und zwar derjenige mit Pkw ebenso wie derjenige mit schweren Lkw – wieder *deutlich zunimmt*. Was sicherlich primär auf Außenwirkungen (noch gute Konjunktur; schlechte Performance des Schienengüterverkehrs und

⁴ W. Hermann / G. Splett, *Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität – Zwischenbilanz 2015 und Perspektiven*, herausgegeben vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart 2015, S.8.

⁵ 2013 hatten die Bundesautobahnen auf Baden-Württembergischen Gebiet noch eine Länge von 1.067 km; seit 2014 sind es mit 1054 km 13 km weniger. Da auch die Bundesstraßen deutlich schrumpften (von 4.390 auf 4.367 km) und sich die Länge der Landstraßen unwesentlich erhöhte (von 9.909 auf 9.016 km), ist der Fernstraßenschwund höchst wunderlich. Hätte Grün-Rot Straßen abgebaut und begrünt, hätte Guido Wolf ein solches Rollback zweifellos auf großen Plakatwänden vermeldet.

⁶ A.a.O., Seiten 8 und 10. Hervorgehoben von W.W.

⁷ Michael Petersen, „Landesregierung im Check: Verkehrspolitik“, in: *Stuttgarter Zeitung* vom 12. Februar 2016.

hier der DB AG-Tochter Schenker Rail) zurückzuführen ist, was jedoch zumindest *auch* ein Resultat des fortgesetzten und unter Grün-Rot nach eigenem Bekunden nochmals verstärkten Ausbaus bzw. der Optimierung des bestehenden, gewaltigen Straßennetzes ist.

Interessanterweise wird damit ausgerechnet unter Grün-Rot eine längere Phase mit stagnierenden Verkehrszahlen beendet. Konkret: Nach Angaben des Statistischen Amtes des Landes Baden-Württemberg lagen die Jahresfahrleistungen mit Pkw 2004 bei 79.191 Millionen Kilometern. Bis 2010 verblieb diese Leistung auf weitgehend dem gleichen Niveau (2010: 80.126 Millionen km). 2014 sind es dann 84.172 Millionen km oder 5 Prozent mehr als 2010.

Beim Verkehr mit „schweren Nutzfahrzeugen und Bussen“ gab es zwischen dem Jahr 2000 und 2009 formal sogar einen gewissen *Rückgang* von 6.889 Mio. auf 6.793 Mio. km. Im letzten Jahr vor Grün-Rot waren es 7.045 Mio. km und damit fast ebensoviel wie im Jahr 2000. 2014 sind es dann bereits 7.246 Mio. km. Damit kam es im Zeitraum 2010 bis 2014 zu einer Steigerung des Schwerlastverkehrs von drei Prozent.⁸

In ziemlicher Verdrehung dieser realen Entwicklung heißt es stattdessen in der „Zwischenbilanz“ aus dem Hause Winfried Hermann: „Der Lkw-Verkehr auf der Straße ist *bis vor wenigen Jahren stark* gestiegen.“⁹ Tatsächlich ist er zwischen 2000 bis 2009 leicht gesunken – und er steigt seit 2010 erstmals seit einem knappen Jahrzehnt erneut.

Die Angaben für die *gesamten* Fahrleistungen im Straßenverkehr – also Pkw, Lkw und Busse – lauten nach derselben landeseigenen Quelle wie folgt: Im Jahr 2004 wurde ein Rekord erreicht von 91.010 Millionen Kfz-Kilometern. Diese Zahl lag 2010 fast ebenso hoch (91.796 Mio. km), weswegen damals viele davon sprachen (oder sich erhofften), das schädliche Wachstum des Straßenverkehrs sei zu Ende. Doch im statistisch zuletzt ausgewiesenen Jahr 2014 sind es dann 96.435 Millionen Kilometer oder 5,1 Prozent mehr als 2010.

Deutlich mehr Schwerverletzte und erstmals seit Jahrzehnten auch wieder mehr Tote im Straßenverkehr

Die Bilanz bei den *Straßenverkehrsunfällen* ist ebenfalls negativ. Auch hier gibt es diese verstörende Situation, dass es ausgerechnet unter den zwei Vorgängerregierungen zu Verbesserungen kam, wohingegen sich das Bild in jüngerer Zeit erneut verdüstert.

Seit 2003 und bis 2009 ging die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Personen, der Getöteten und der Schwerverletzten, zurück. Im Zeitraum 2010 bis 2014 sank die Zahl der im Straßenverkehr des Landes Getöteten erfreulicherweise nochmals (von 494 im Jahr 2010 auf 466 im Jahr 2014). Wir hatten im längerfristigen Rückblick, einen Anstieg der Zahl der Straßenverkehrstoten bis 1972 auf damals 2919 Straßenverkehrstote. Ab dem Jahr darauf – Stichworte: Ölkrise und autofreie Sonntage – ging es deutlich und kontinuierlich zurück – bis zum vorletzten Jahr 2014.

2015 allerdings gab es erstmals wieder einen deutlichen Anstieg – von 466 auf 483 Straßenverkehrstote oder um 3,6 Prozent.

Die Zahl der verunglückten Personen stieg im gleichen Zeitraum ebenfalls erstmals wieder an – und war deutlich von 45.175 im Jahr 2010 auf 47.914 2014. Insbesondere wuchs die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten wieder deutlich – von 8.436 im Jahr 2010 auf 9.537 im

⁸ Alle Angaben nach: Statistisches Jahrbuch Baden-Württemberg 2014.

⁹ A.a.O., S. 17.

Jahr 2014 oder um 13,7 Prozent.¹⁰ 2015 blieb es bei den Schwerverletzten weitgehend bei diesem Niveau (9.506 Schwerverletzte). Auch hier gab es bis 2010 einen Rückgang – ähnlich wie bei den Straßenverkehrstoten seit Mitte der 1970er Jahre. Erst seit 2010 gibt es den neuerlichen Anstieg.

In der Zwischenbilanz findet sich zur *tatsächlichen* Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle kein Wort. Stattdessen heißt es dort: „Die Landesregierung verfolgt systematisch das *Ziel* einer höheren Verkehrssicherheit [gemeint ist: *Straßenverkehrssicherheit*; W.W.]. Das Land strebt als Meilenstein auf dem Weg zur ‚Vision Zero‘ (einem Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte) – die Reduzierung der Zahl der Unfalltoten um 40 Prozent bis 2020 an (ausgehend von den Unfallzahlen 2010).“¹¹ Und wenn Innenminister Reinhold Gall bei der Vorstellung der Unfallbilanz 2015 sagte, man dürfe „bei den Anstrengungen für die Verkehrssicherheit nicht nachlassen“, so klingt dies verharmlosend angesichts der Trendwende, die es hier und auch auf Bundesebene zu geben scheint.¹²

Dass die Zahl der Straßenverkehrstoten über ein Vierteljahrhundert hinweg rückläufig war, ist eine Tatsache, hat jedoch auch höchst spezifische Ursachen wie die ständig verbesserte und technisch hoch gerüstete Unfallhilfe und das hoch entwickelte Rettungswesen, gepaart mit dem Beibehalten der Definition, wonach ein Mensch nur dann als „Straßenverkehrstoter“ gezählt wird, wenn er 30 Tage nach einem Straßenverkehrsunfall an den Folgen dieses Unfalls stirbt. Es gibt jedes Jahr eine größere Zahl Menschen, die nach dieser definitorischen 30-Tage-Frist in Folge eines Straßenverkehrsunfalls den Tod finden, was dann jedoch nicht mehr als „Tod im Straßenverkehr“ statistisch erfasst wird. Diese Zahl vergrößerte sich in den letzten Jahrzehnten aufgrund der erheblich verbesserten Unfallchirurgie und des erwähnten deutlich optimierten Rettungswesens.

Hier sei ein weiteres Mal und fairerweise darauf hingewiesen: Die Entwicklung in Baden-Württemberg bei den Fahrleistungen auf den Straßen und bei der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle folgt einem *bundesweiten Trend*. Die beschriebene Wende bei allen genannten Indikatoren findet weitgehend auch auf Bundesebene statt. So stieg auf Bundesebene die Zahl der Straßenverkehrstoten bereits im Jahr 2014 erstmals seit Jahrzehnten um 1,1 Prozent auf 3377 an. Auch 2015 gab es einen Anstieg – diesmal sogar mit einer fast doppelt so großen Wachstumsrate, um 2 Prozent – auf nunmehr 3450 im Straßenverkehr Getötete.

Im „Zwischenbericht“ hätten die Verfasserin und der Verfasser und auf der erwähnten Pressekonferenz im Februar 2016 hätte der Landesinnenminister auf diese Bundestrends verweisen können. Das taten sie nicht. Teilweise suggerieren sie ein Bild, das die tatsächliche Entwicklung verzerrt und ins Gegenteil verkehrt. Das hat offensichtlich damit zu tun, dass der im Vorwort erwähnte Anspruch, „Pionierregion“ für nachhaltigen Verkehr zu sein oder werden zu wollen, zur Ideologie wird und wie eine Monstranz vor der Grün-Roten Regierungsprozession getragen wird.

¹⁰ Auch die Zahl der Leichtverletzten stieg, wenn auch unwesentlich (um 0,5 %). Straßenverkehrsunfälle selbst gab es 2010 275.410 – 2014 waren es 294.238 (Alle Angaben nach: *Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2015*).

¹¹ A.a.O., S. 18. Hervorhebung im Zitat von W.W.

¹² Pressekonferenz und Pressemitteilung des Innenministeriums vom 19. Februar 2016.

3. Klimabelastung und die Liebe von Grün-Rot für Elektro-Autos

In der „Zwischenbilanz“ taucht das Thema CO² seltsamerweise nur im Zusammenhang mit Elektroautos und mit dem CO²-Ausstoß *je Auto* auf.

Dort wird der „durchschnittliche CO²-Ausstoß der Landesflotte in g pro km“ für den Zeitraum 2011 bis 2014 genannt – und ein Rückgang von 148,1 g pro km auf 131,9 g/km behauptet.

Nun wurde im Rahmen des VW-Diesel-Skandals das deutlich, was jeder durchschnittliche Pkw-Fahrer eigentlich weiß: *Alle* Kraftstoffverbrauchsangaben, auch die bei konventionellen (Benzin-) Pkw, sind manipuliert. Sie werden systematisch zu niedrig angegeben. Dabei hat der Grad der Manipulation von Jahr zu Jahr zugenommen. Nach Angaben des *International Council on Clean Transportation (ICCT)*, das Umweltinstitut, das auch den VW-Diesel-Skandal aufgedeckt hat, lag im Jahr 2002 die entsprechende Differenz bei 7 Prozent; das heißt, der reale Verbrauch – und damit auch die realen CO²-Emissionen – lagen um 7 Prozent höher als von den Autoherstellern angegeben. 2014 lag diese Differenz bereits bei 40 Prozent oder dem Sechsfachen.¹³

Bereits rein methodisch macht eine Aussage über den CO²-Ausstoß „je Pkw und km“ wenig Sinn. Entscheidend ist offensichtlich der *gesamte* CO²-Ausstoß des Straßenverkehrs in Baden-Württemberg. Hinzu kommt der hohe Grad an Manipulation der offiziellen Kraftstoffverbrauchsweite, den das Landesverkehrsministerium zum Zeitpunkt der Abfassung der „Zwischenbilanz“ noch nicht in Gänze gekannt haben dürfte, der aber grundsätzlich kein Geheimnis war.

Auch das Statistische Landesamt in Stuttgart weiß von einem Anstieg der das Klima belastenden Kohlendioxid-Emissionen zu berichten. So heißt es in einer Pressemitteilung des Statistischen Landesamtes vom 12. Juni 2015:

„Nach einem Anstieg bis 1999/2000 waren die CO²-Emissionen des Straßenverkehrs im Land bis 2009 kontinuierlich fast auf das Niveau des Jahres 1999 zurückgegangen. Seither aber muss wieder ein leicht steigender Trend registriert werden.“

Hier stellen sich zwei Fragen. Die erste lautet: Was heißt das, wenn ausgerechnet in Zeiten eines grünen Landesverkehrsministers der Trend zum Rückgang der für das Klima entscheidenden Kohlendioxidemissionen umgekehrt wird und es zu einem Anstieg kommt? Die zweite lautet: Warum verschweigt Grün-Rot, dass es diese Entwicklung gibt? Warum wird im „Zwischenbericht“ aus dem Jahr 2015 unterstellt, man sei auf einem guten Weg und der verkehrsbedingte CO²-Ausstoß sei wie geplant rückläufig?¹⁴

Elektro-Autos stehen im grün-roten Zwischenbericht an vorderster Stelle. Sie werden von der grün-roten Landesregierung gefördert – so durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bereits im Vorwort wird festgestellt:

„Wenn wir über nachhaltige Mobilität reden, dann meinen wir damit Elektroautos und weitere umweltfreundliche Antriebe ...“

¹³ White Paper, From Laboratory to Road. A 2015 Update of official and “real world” fuel consumption and CO₂-values for passenger cars in Europe; siehe: www.theicct.org; zusammengefasst dargestellt bei: *Lunapark*21, Heft 32, 2015, “Quartalslüge”, Seiten 4/5.

¹⁴ In dem Zwischenbericht heißt es auf Seite 7: „Das Land hat in seinem Klimaschutzgesetz konkrete Ziele zur Minderung des CO₂-Ausstosses im Verkehr festgeschrieben [...] Bis 2020 sollen [...] die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 mindestens um ein Viertel geringer ausfallen.“

Das entspricht den vielfachen Liebeserklärungen der Landesregierung für diese Pkw. Damit haben wir nun die große Einheitsfront von CDU/CSU, SPD, Grüne und Autoindustrie, die alle begeistert für Elektro-Autos werben und dafür Steuermilliarden locker machen.

Hier fehlen Zeit und Raum, um die grundsätzliche Kritik an Elektro-Pkw vorzutragen. Klar ist jedoch: Diese Form der motorisierten Mobilität ist für die Umwelt und das Klima nicht weniger schädigend als die normale Pkw-Mobilität. Wenn der gesamte Zyklus eines Elektro-Pkw betrachtet wird, dann liegt der CO²-Ausstoß bei Elektro-Pkw auf alle Fälle auf dem gleichen Niveau wie im Fall eines konventionell – mit Benzin oder Diesel betriebenen – Autos. Von der Mobilität mittels Elektro-Pkw geht keinerlei positive Wirkung auf den Prozess der Erwärmung der Erdatmosphäre aus – im Gegenteil. Das zeigen Studien von Institutionen, auf die sich bei anderen Themen insbesondere die Grüne Partei gerne beruft, so auf solche des Umweltbundesamtes und es Umweltprognose-Instituts in Heidelberg (UPI).¹⁵ Elektro-Pkw sind integraler Bestandteil des zerstörerischen Einflusses auf das Klima.

Einleuchtend ist auch: Der Flächenbedarf eines Elektro-Pkw ist ebenso groß wie der eines Benziners oder eines Diesel-Autos. Und ein Auto erfordert vier Mal mehr Fläche als bei der Mobilität mit Straßenbahn oder Bus benötigt wird. Wenn alle in Stuttgart verkehrenden Pkw Elektro-Pkw wären, dann gäbe es den gleichen Stau wie derzeit. Die Stellplatz-Knappheit wäre nochmals größer, weil man zusätzlich zu den normalen Stellplätzen ein paar tausend Plätze mit „Ladestationen“ benötigen würde (aktuell sind es allein in Stuttgart bereits 300). Und weil – so die Bilanz der zitierten Studien – mehr als zwei Drittel aller Elektroautos Zweit- und Drittwagen sind.

Die begrenzte Einsatzfähigkeit von Elektroautos wird auch im „Zwischenbericht“, wenn auch ungewollt, hervorgehoben, so wenn es dort heißt:

„Elektrofahrzeuge sind auch bei begrenzter Reichweite alltagstauglich, denn der größte Teil der Alltagswege im Pkw-Verkehr findet auf Distanzen unter 30 Kilometern statt. [...] Grundlegende Voraussetzung ist ein Netz von Elektrotankstellen, sogenannten Ladestationen. Deshalb fördert das Land den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Rund 400 Ladesäulen stehen bereits in Baden-Württemberg, 300 davon im Großraum Stuttgart.“

Damit wird an eine spezifische Klientel appelliert: Haltet euch ein Elektro-Auto für den Stadtverkehr bzw. für die „Alltagswege“.

Wir fragen: Und was ist bei Freizeitfahrten über größere Distanzen hinweg oder bei Fahrten in den Urlaub?

Im Grunde geht es bei E-Pkw um die Mobilität der neuen, begüterten grünen Mittel-Klasse: In der City ist man mit schick im einem Elektro-Pkw für 25.000 bis 30.000 Euro unterwegs. Das ist dann aber in der Regel der Zweit- (wenn nicht gar der Drittwagen). Für die längeren Strecken – im Urlaub, bei Geschäftswegen usw. – gibt es den normalen konventionellen Pkw (oder ein Hybrid-Auto, das im Übrigen noch teurer ist und das 30 bis 50 Prozent mehr Gewicht als ein normaler Mittelklassewagen auf die Waage bringt).

¹⁵ Siehe die „OPTUM“-Studie des Öko-Instituts von 2012 und die Studie „Ökologische Folgen von Elektroautos“ des Umwelt- und Prognose-Instituts (UPI) 2015 (http://www.upi-institut.de/UPI79_Elektroautos.pdf)

4. Bilanz Flugverkehr: massiv steigender Luftverkehr und eine fortgesetzt hohe Subventionierung dieser besonders zerstörerischen Verkehrsform aus öffentlichen Mitteln

Zum Flugverkehr heißt es in der „Zwischenbilanz“:

„In einer globalisierten Welt kommt dem Flugverkehr große Bedeutung zu. Seine Wachstumsraten stellen jedoch ein großes Problem bei der Bekämpfung des Klimawandels dar. Hinzu kommt, dass die Bevölkerung zu Recht erwartet, wirksam vor Lärmbelastigungen geschützt zu werden. Der Flugverkehr muss umwelt- und klimaverträglicher werden.“

Als Maßnahmen, wie dies erreicht werden könnte, wird darauf verwiesen, dass

„die Flughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen (haben) in den vergangenen Jahren ihre Start- und Landeentgelte deutlich stärker zugunsten leiserer Flugzeuge gespreizt. Die Flughäfen Stuttgart und Karlsruhe/Baden-Baden berücksichtigen bei der Spreizung neuerdings auch den Schadstoffausstoß der Flugzeuge.“

Auch bei der Zwischenbilanz für diesen Verkehrsträger fehlen die konkreten Angaben zu seiner tatsächlichen Entwicklung. Grundsätzlich zeichnen den Flugverkehr *drei Dinge* aus:

- Er wächst so schnell wie keine andere motorisierte Verkehrsart.
- Er wird hinsichtlich Klimaschädlichkeit und Lärmbelastigung von keiner anderen Verkehrsart übertroffen.
- Er wird enorm subventioniert.

Thema Wachstum Luftverkehr: Das Wachstum sei am Beispiel der drei großen Airports in Baden-Württemberg Stuttgarter Airports konkretisiert. 1968 überstieg die Zahl der Fluggäste in Stuttgart erstmals die Zahl von 1 Million, 1972 waren es 2 Millionen und 1985 drei Millionen. 2010 9,2 Millionen und 2015 10,5 Millionen. Für 2016 wird erstmals eine Zahl von mehr als 11 Millionen Fluggästen erwartet.

Nach den Plänen der alten (CDU-geführten) Landesregierung und des Bundes soll die Zahl der Fluggäste in Stuttgart auf 15 bis 20 Millionen bis zum Jahr 2025 gesteigert werden. Ausdrücklich dient auch die Anbindung des Flughafens an den Schienenpersonenfernverkehr, wie er mit Stuttgart 21 vorgesehen ist, der Zielsetzung, mindestens *zusätzlich eine Million Fluggäste für den Flugverkehr* zu gewinnen. Wir zitieren weiter unten im Abschnitt zu Stuttgart 21 die Zwischenbericht-Aussage, wonach Verkehrsminister Hermann konstruktiv dazu beitrug, die Probleme der S21-Verbindung zum Flughafen „konstruktiv-kritisch“ zu lösen.

Untersucht man die Struktur der Flüge, die in Stuttgart starten und landen, so ergibt sich: Mehr als 40 Prozent aller Flüge liegen im Entfernungsbereich bis zu 600 km Distanz. Es handelt sich also um Reisen, die sich ideal zur Verlagerung auf die Schiene eignen würden. Doch anstatt die Hochgeschwindigkeitsverkehre mit der Eisenbahn dafür einzusetzen, Flüge in Schienenfahrten zu verwandeln, wird mit Stuttgart 21 die Schiene als Zubringer zum Flugzeug, also zur Verlagerung von der Schiene in das Flugzeug eingesetzt.¹⁶

¹⁶ Die folgenden Auswertungen zum Vergleich: Im Fall des größten deutschen Flughafens, demjenigen in Frankfurt/M., liegen 30 Prozent aller Flüge unter 500 km, 17 Prozent unter 400 km Distanz; 9 Prozent haben sogar nur eine Entfernung von weniger als 300 km aufzuweisen. Bei dem mittelgroßen Airport Bremen liegen 50 Prozent aller Flüge im Entfernungsbereich unter 500 km. Siehe Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen der Fraktion DIE LINKE, Drucksachen DS 17/9016 und DS 17/9458.

Das Land Baden-Württemberg verfügt neben dem Flughafen Stuttgart in Karlsruhe und Friedrichshafen noch über zwei größere Flughäfen. Beide erhielten erst nach der Wende und in den 1990er Jahren Relevanz. Beide sind militärischen Ursprungs.

Den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden gibt es erst seit Mitte der 1990er Jahre. Er entstand nach der Wende durch die Umwandlung eines Militärflugplatzes, auf dem lange Zeit kanadische Luftstreitkräfte stationiert waren, in einen zivilen Airport.¹⁷ Bis 2002 waren es noch weniger als 200.000 Fluggäste im Jahr. Dann gab es eine förmliche Explosion: 2008 wurden mit 1,2 Millionen Fluggästen das Fünffache des Niveaus von 2002 gezählt. 2015 liegt das Niveau etwas niedriger.

Der Flughafen in Friedrichshafen ist der drittgrößte des Landes. Auch er ist militärischen Ursprungs; dort war bis 1992 französische Luftwaffe stationiert. Erst ab Mitte der 1990er Jahre gab es auf diesem Flughafen ein nennenswertes Verkehrsaufkommen. 2008 wurde mit 650.000 Fluggästen das bisherige Rekordniveau erreicht. 2016 werden es aus Gründen, die unten dargelegt werden, weniger als 500.000 Fluggäste sein.

Bei den beiden Regionalairports Karlsruhe und Friedrichshafen liegen die durchschnittlichen Entfernungen je Flug nochmals deutlich niedriger als bei dem Stuttgarter Airport; rund 50 Prozent aller Flüge haben weniger als 500 Kilometer Flugdistanz. Es böte sich also hier mehr als anderswo an, die entsprechenden Verkehre aus der Luft auf die Schiene zu verlagern. Doch es findet der umgekehrte Prozess statt. Die Südbahn (die Bahnverbindung zwischen Ulm und Friedrichshafen) wird seit Jahrzehnten nicht elektrifiziert und damit nicht beschleunigt (siehe dazu weiter unten). Gleichzeitig richtete die Deutsche Bahn AG 1997 einen eigenen Halt am Friedrichshafener Airport ein, womit die Attraktivität des Flughafens deutlich gesteigert wird und Verbindungen vom Airport in Zentrum der Stadt bzw. zur Messe Friedrichshafen bzw. aus der Region zum Abheben auf dem Airport optimiert werden.

Thema Klima und Fluglärm: „Fliegen ist die energieintensivste Art sich fortzubewegen [...] Schon bei einem Urlaubsflug nach Mallorca verursacht jeder Fluggast fast so große Klimaschäden wie durch ein Jahr Autofahren, selbst dann, wenn man die günstigsten Annahmen für den Flugverkehr einsetzt (niedrigster Treibstoffverbrauch, volle Besetzung). [...] Der Flugverkehr entwickelt sich zum Klimakiller Nummer eins unter den Verkehrsträgern.“ Dieser Charakterisierung durch den VCD Baden-Württemberg ist nichts hinzuzufügen.¹⁸

Unter diesen Bedingungen ist es besonders fatal, dass ausgerechnet der Flugverkehr die Verkehrsart mit den größten Wachstumsraten und der massivsten Unterstützung durch Steuergelder ist.

Die Feststellung im „Zwischenbericht“, wonach der Flugverkehr „umwelt- und klimaverträglich“ werden müsse, ist vor diesem Hintergrund völlig unzureichend. Das Mindeste, was zu sagen wäre, ist, dass jeder weitere Anstieg des Flugverkehrs gestoppt werden muss, dass mit einer Verlagerung des Flugverkehrs auf die Schiene zu beginnen ist und dass jegliche Subventionierung des Flugverkehrs mit Landesmitteln gestoppt wird. Vergleichbares findet sich nicht im „Zwischenbericht“.

¹⁷ Die beiden kleinen zivilen Airports Oos (bei Baden-Baden) und Karlsruhe-Forchheim wurden 1997 bzw. 2000 geschlossen und deren Fluggast-Potentiale zum Airport Karlsruhe/Baden-Baden verlagert. Beide Airports zusammen zählten jedoch nur einige zehntausend Fluggäste pro Jahr.

¹⁸ Statement zuletzt aktualisiert am 7. Mai 2014; Website www.vcd-bw.de

Das Thema „Fluglärm“ taucht in der „Zwischenbilanz“ von Hermann/Splett dort auf, wo es am wenigsten wehtut und wo man am besten ablenken kann. Dort heißt es:

„Im Fall des Flughafens Zürich belastet das Streitthema Fluglärm sogar erheblich die deutsch-schweizerischen Beziehungen.“

Fast 30 Prozent des gesamten einseitigen „Zwischenbilanz“-Abschnitts zum Thema „Flugverkehr“ sind dem Fluglärm gewidmet, der von den Landeanflügen und Starts auf dem Züricher Flughafen ausgeht, der in den Regionen westlicher Bodensee und Hochrhein auch für die deutsche Bevölkerung eine Belastung darstellt.

Obleich zeitweilig die Zahl der Flugbewegungen (Zahl der Starts und Landungen) aufgrund größerer Flugzeuge und besserer Sitzplatzausnutzung rückläufig war und obgleich moderne Passagierflugzeuge geringere Lärmemissionen haben als ältere, sah sich die „Stuttgarter Zeitung“ jüngst zu der Schlagzeile veranlasst: „Proteste gegen Fluglärm reißen nicht ab“.¹⁹ In dem Artikel wird der Fluglärmgegner Curt Günther von der Vaihinger BI Flughafen-Stuttgart mit den Worten zitiert: „Nichts von all dem, was wir gefordert haben, findet sich im Lärmaktionsplan wieder“. Die BI stellt fest, dass der Flugkorridor „ohne Not um mehrere Kilometer verbreitert“ wurde, sodass Maschinen inzwischen direkt über Vaihingen hinwegdonnern. Die lärmabhängigen Start- und Landentgelte seien so verändert worden, dass wieder lautere Maschinen begünstigt werden würden. Dies erfolge, „um nicht noch mehr Billig-Airlines zu verlieren.“

Thema Subventionen: Der Stuttgarter Flughafen ist rein betriebswirtschaftlich gesehen und im operativen Geschäft inzwischen gewinnbringend. Allerdings erst nach Jahrzehnten mit massiven Subventionen. Und auch heute kippt die rein betriebswirtschaftliche Bilanz des größten baden-württembergischen Airports immer wieder schnell ins Defizitäre – so wegen Stuttgart 21. So heißt es hinsichtlich der 2015er Bilanz: „Zwar dürfte das operative Ergebnis (der Flughafen-Betreiberesellschaft; W.W.) gestiegen sein. Zahlen aus dem Budget für das Bahnprojekt Stuttgart 21 werden den Flughafen aber ins Minus ziehen.“²⁰

Auch hier wieder das Dauerthema Stuttgart 21, das dem Stuttgarter Airport sogar im Jahr 2015 ein Defizit beschert.

Die Flughäfen Karlsruhe und Friedrichshafen werden in jedem Fall Jahr für Jahr mit öffentlichen Geldern am Leben gehalten.

Der Airport Karlsruhe/Baden-Baden befindet sich mehrheitlich – wenn auch auf verschlungenen Pfaden – in Landeseigentum.²¹ Dieser Flughafen, der zunächst von einem privaten Konsortium betrieben wurde, hat bereits eine satte Insolvenz hinter sich, bei der knapp 100 Millionen Euro vernichtet wurden. Der Flughafen schreibt seither überwiegend rote Zahlen. Das Passagieraufkommen lag bis 2007 unter der 1-Million-Grenze, stieg kurzzeitig (2011/2012) auf 1,3 Millionen, um seither wieder auf rund eine Million zu sinken. Generell gilt nach einer Studie der Deutschen Bahn ein Flughafen, der nicht drei Millionen Passagiere aufweist, als unrentabel. Pro Jahr und zumin-

¹⁹ Jörg Nauke, „Proteste gegen Fluglärm reißen nicht ab“, in: *Stuttgarter Zeitung* vom 18. Juli 2014.

²⁰ *Die Welt* vom 7. Januar 2016.

²¹ Der Betreiber des Airports, die Baden-Airpark GmbH, ist zu 66,6 Prozent eine Tochtergesellschaft der Flughafen Stuttgart GmbH, die wiederum zu 35 Prozent der Stadt Stuttgart und zu 65 Prozent dem Land Baden-Württemberg gehört.

dest bis einschließlich 2015 schoss das Land Baden-Württemberg beim Baden-Airport 5,85 Millionen Euro zu.²²

Der Flughafen in Friedrichshafen, auch als Bodensee-Airport bezeichnet, hat im Zeitraum 2002 bis 2014 rund 20 Millionen Euro Verluste eingefahren. Allein im Jahr 2011 war eine Finanzspritze von 11 Millionen Euro fällig. Ende 2015 ging die österreichische Billigairline Intersky bankrott. Sie war für den Bodensee-Airport die wichtigste Regionalfluggesellschaft und stand für knapp 20 Prozent des gesamten Flugverkehrsaufkommens. Bereits ohne Intersky-Pleite war das Passagieraufkommen seit 2007 rückläufig (2007: 658.100 Fluggäste; 2015: 558.418 Fluggäste). 2016 werden es in Folge der Intersky-Pleite deutlich weniger als 500.000 Fluggäste sein. Die Kapazität des Airports ist allerdings auf das Dreifache – auf 1,5 Millionen Fluggäste pro Jahr – ausgelegt. Die nicht ausgelasteten Kapazitäten müssen mitfinanziert werden.

Ende 2015 musste die Betreibergesellschaft – erneut als Folge der Intersky-Pleite – die Eigentümer um Hilfe ersuchen. Ein neues Sonderdarlehen in Höhe von 3,5 Millionen Euro wurde gewährt – obgleich sich der Airport vor allem im Eigentum lokaler öffentlicher Institutionen befindet und das Land nur einen Minderheitsanteil von 5,74 Prozent hält, beteiligte sich das Land an dem Sonderkredit mit 200.000 Euro.

In der „Zwischenbilanz“ schreiben Winfried Hermann und Gisela Splett: „Der Luftverkehr muss seine Kosten selbst erwirtschaften.“²³ Die Aussage ist unwahr. Die Gesellschaft zahlt in Deutschland Jahr für Jahr mehrere Milliarden Euro an Subventionsgeldern für den Flugverkehr – vor allem für die externen Kosten des Flugverkehrs (Lärmschäden, Klimabelastung usw.). Die größte Subventionierung des Flugverkehrs erfolgt dadurch, dass Kerosin komplett steuerbefreit ist. Es fließen aber auch auf Ebene des Landes Baden-Württemberg Jahr für Jahr einige Millionen Euro an öffentlichen Mitteln in den Betrieb, Ausbau und Unterhalt der drei größeren Airports, in die zwei mittelgroßen Regionalflughäfen Mannheim und Memmingen und in weitere 16 „Verkehrslandeplätze“.²⁴ Erstellt man eine überschlägige Bilanz der bislang zur Kenntnis gebrachten Verluste der aufgeführten Flughäfen im Land, dann lässt sich verallgemeinernd sagen: Allein im letzten Jahrzehnt flossen mehr als 150 Millionen Euro an öffentlichen Geldern (vom Land und den Kommunen) in diese Flughäfen – die externen Kosten nicht berücksichtigt. Damit hätte man nach dem früheren Stand der Kalkulation der Deutschen Bahn AG bereits die gesamte Südbahn von Ulm bis Lindau elektrifizieren können.

Kommt es zu Einbrüchen im Flugverkehr, so ist sich auch Baden-Württembergs Grüner Verkehrsminister Winfried Hermann nicht zu schade, aktiv den Flugverkehr zu unterstützen. Als Anfang 2016 beim Stuttgarter Flughafen der Linienflug Stuttgart – Abu Dhabi, ausgeführt von Air Berlin, wegfallen sollte, sprach sich Minister Hermann beim Neujahrsempfang der Flughafengesellschaft ausdrücklich für den Erhalt dieser Verbindung aus. Hermann versprach, „die Landesregierung werde alles tun, damit man ab Stuttgart einen besseren Direktzugang“ zu anderen Flughäfen in der Welt habe.²⁵ Dieser „Direktzugang im Flugverkehr“ in alle Welt im Allgemeinen und der tägliche Linienflug Stuttgart – Abu Dhabi im Besonderen wird von Grün-Rot als eine Art Kul-

²² Angaben nach: *Stuttgarter Zeitung* vom 28. April 2013

²³ A.a.O., S. 24.

²⁴ Die *Stuttgarter Zeitung* brachte auf ihrer Internet-Seite *stuttgarter-zeitung.de* am 28. April 2013 einen umfassenden Bericht über die „Flughäfen im Land“. Zusätzlich genannt wurde noch der „Black Forest Airport“ in Lahr (Ortenau-Kreis). Am Mannheimer Airport (Rhein-Neckar-Flugplatz GmbH) ist das Land mit 25 Prozent beteiligt. Allein hier liegen die (gesamten) Verluste jährlich bei rund 1 Million Euro.

²⁵ Josef Schunder, „Letzte Bemühungen um Abu-Dhabi Flug“, in: *Stuttgarter Nachrichten.de* vom 8. Januar 2016.

turgut gesehen und verteidigt; hier gilt das Reinhard-May-Motto „Über den Wolken muss die Freiheit ja grenzenlos sein...“ Zum gleichen Zeitpunkt sagt Boris Palmer, hinsichtlich grüner Prominenz die Nr. 2 in Baden-Württemberg: „Wir müssen die unkontrollierte Einwanderung beenden [...] *Wir* entscheiden, wer reinkommt.“²⁶

Es gibt dabei durchaus einen inneren Zusammenhang zwischen der Freiheit, die sich Grün-Rot beim Flugverkehr herausnimmt, und dem Thema Flüchtlinge: Der Flugverkehr emittiert, wie beschrieben, je Flugkilometer wesentlich mehr klimaschädigende Gase als der Straßenverkehr. Er trägt damit in besonderem Maß zur Klimaerwärmung bei, was in nicht zu ferner Zukunft Hunderttausende Klimaflüchtlingen „produzieren“ könnte.

²⁶ In: *Der Spiegel* 7/2016.

5. Bilanz Schiene

5.1. Schieneninfrastruktur

In dem Text „Zwischenbilanz“ des Landesverkehrsministeriums heißt es: „Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist eines der wichtigsten verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung.“ Von einer Netzerweiterung ist nichts zu finden. „Ausbau“ meint, so dieser Text: „Die überlasteten Hauptverbindungen müssen erweitert“; das „restliche Netz“ müsse „modernisiert“ werden. In diesem Zusammenhang wird ohne Wertung festgestellt: „Das Land finanziert die Neubaustrecke Stuttgart – Wendlingen – Ulm in Höhe von 950 Millionen Euro mit“.

Zum Thema „stillgelegte Strecken“ finden sich zwei Sätze in der „Zwischenbilanz“: Erstens der Hinweis: „Das Land beteiligt sich finanziell an [...] der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn Calw – Weil der Stadt.“ Und zweitens die Feststellung: „Das Land fördert *den Erhalt* stillgelegter Schienenstrecken mit Zukunftspotenzial“.²⁷ Damit wird Verkehrsminister Winfried Hermann der Wirklichkeit des Abbaus der Schienenwege und der Notwendigkeit einer zukunftsfähigen Schienenpolitik nicht gerecht. Auch wenn in mehreren Passagen des „Zwischenberichts“ darauf verwiesen wird, dass der Bund und die Deutsche Bahn AG letzten Endes für das Schienennetz verantwortlich sind, so müsste doch die gesamte Situation der Schiene im Südweststaat kritisch bilanziert werden.

Tatsächlich fand der allgemeine Abbau der Schiene, den es in Westdeutschland bis 1990 gab und der sich nach 1990 – mit der deutschen Einheit – fortsetzte, auch in Baden-Württemberg statt. Allein seit der Bahnreform von 1994 und bis Ende 2010 wurde das bundesdeutsche Schienennetz von 44.000 auf 36.000 km abgebaut. Nicht anders im Südweststaat: Auf dem Gebiet des heutigen Bundeslandes Baden-Württemberg gab es 1950 noch ein Schienennetz von 5150 km Länge (Bahnnetz mit regelmäßigem Personenverkehr). 1970 waren es bereits weniger als 4500 km, 1980 weniger als 4000 km. Um 1990 waren es noch 3850 km. Aktuell liegt die Netzlänge weiterhin unterhalb von 4000 km – trotz des Baus der Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart. Laut „Zwischenbericht“ sind es 3.338 km Schienennetz, die zum Bereich der Deutschen Bahn AG zählen. Hinzu kommen rund 400 km Streckennetz, das sich im Eigentum von Privatbahnen befindet (siehe Liste im Anhang).

Allerdings erfolgten in Baden-Württemberg seit 1994 auch erfreuliche Reaktivierungen von gut einem Dutzend Strecken mit einer Gesamtlänge von rund 185 Kilometern. Zusätzlich gab es den Neubau von Schienenstrecken mit einer Gesamtlänge von weiteren 45 Kilometern. Damit wurde der geschilderte massive Netzabbau von knapp 1500 km wieder um rund 225 Netzkilometer auf nunmehr immer noch rund 1200 Kilometer realen Abbau reduziert.²⁸

²⁷ Alle Zitate aus „Zwischenbilanz“, a.a.O., S. 11.

²⁸ Streckenreaktivierungen seit 1994 wie folgt: : 1996 Schönbuchbahn Dettenhausen – Böblingen, 1997 Radolfzell – Stockach („Seehäse“), 1999 Laupheim West – Laupheim Stadt, Metzingen – Bad Urach und Entringen – Herrenberg, 2001 Eyach – Hechingen (für den Wochenendverkehr), 2003 Hüfingen – Bräunlingen und Immendingen – Zollhaus-Blumberg, 2004 Schelklingen – Gammertingen (für den Schüler und Ausflugsverkehr) und Balingen (Württ) – Schönbach (für Sonntags- und Ausflugsverkehr), 2009 Altshausen – Pfullendorf (für Sommer- Wochenend- und Sonderverkehr), 2010 Roßberg – Bad Wurzach (Sommer-Wochenend und Sonderverkehr), und 2012 Rudersberg – Oberndorf (als Verlängerung der Wieslaufalbahn). Die Neubaustrecken wie folgt: Im Jahr 1994 Stuttgart Vaihingen – Filderstadt, im Jahr 2000 Ottersweier-Offenburg (als Teil der ABS Karlsruhe – Offenburg), 2001 Stuttgart Flughafen – Stuttgart Filderstadt (als Teil der S-Bahn Stuttgart) und 2012 Schliengen – Eimeldingen (im Rahmen des Ausbaus des Rheintalbahn Katzenbergtunnel). Alle Angaben nach Andreas Kleber „Bahnstrecken im Vergleich“, in: Bernhard Knierim / Winfried Wolf, *Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform*, Stuttgart 2014, Seiten 214ff.

Somit lässt sich feststellen: Das aktuelle Schienennetz in Baden-Württemberg entspricht auch heute noch nur 75 Prozent des Netzes, das es Mitte der 1920er Jahre oder nach dem Zweiten Weltkrieg gab. Rund ein Viertel dieses Netzes wurde abgebaut.

Um die Bedeutung des tatsächlichen Abbaus der Schiene zu verstehen, sind hier *drei Ergänzungen* erforderlich. *Erstens* wurde in der gleichen Zeit die Länge des überörtlichen Straßennetzes mehr als verdoppelt und dabei die Länge des Autobahnnetzes in Baden-Württemberg – wie beschrieben – mehr als verdreifacht. *Zweitens* gibt es den folgenden fatalen, gegenläufigen Prozess: Während die Kapazität der Straßen je Straßennetzkilometer immer größer wird (in Form von *breiteren* Straßen, von Straßen mit mehr als zwei Fahrbahnen usw.), wird die Kapazität je Kilometer Schiene kontinuierlich reduziert: So kam es seit Anfang der 1990er Jahre zur Herausnahme von rund der Hälfte der Weichen, zum Abbau von Ausweichgleisen, zur Reduktion von zwei Drittel aller Gleisanschlüsse (Industriegleise) und zur Schließung von Hunderten Bahnhöfen. Und *drittens* gab es den ebenfalls bereits beschriebenen massiven Ausbau des Flugverkehrs mit dem Entstehen von drei neuen, großen regionalen Airports (Friedrichshafen, Karlsruhe/Baden-Baden und Memmingen). Wobei die Flugverkehre, die von diesen vier erwähnten baden-württembergischen Airports abgewickelt werden, meist in direkter Konkurrenz zum Schienenpersonenfernverkehr stehen. Tatsächlich ist der Schienenfernverkehr seit 2001 rückläufig; sein Anteil am gesamten Verkehr ging sogar deutlich zurück.

Drei größere Schienenprojekte: Rheintalbahn, Südbahn und Gäubahn

In Baden-Württemberg gibt es – neben Stuttgart 21 und neben der Hochgeschwindigkeitsstrecke über die Schwäbische Alb – drei größere Schienenprojekte: die Rheintalbahn, die Gäubahn und die Südbahn. Alle drei zeichnen sich dadurch aus, dass sie seit Jahrzehnten umgesetzt hätten werden sollen und es sich auch Anfang 2016 nicht abzeichnet, wann sie realisiert sein werden.

Rheintalbahn

Während der Schlichtung zu S21, im Jahr 2000, veranstaltete Bahnchef Grube eine Art Goodwill-Tour ins Rheintal und erklärte dort, der Ausbau der Rheintalbahn sei gewährleistet. Auch werde man dort so weit wie möglich die Forderungen der Bürgerinnen und Bürger (u.a. nach Lärmschutz und Untertunnelungen) berücksichtigen. Ausdrücklich sagte der Bahnchef: „Schließlich wollen wir kein zweites Stuttgart 21.“

Tatsächlich steht der Ausbau der Rheintalbahn seit zwei Jahrzehnten auf dem Programm von Schienen-Investitionen. Er ist von großer Bedeutung für den Alpen querenden Schienengüterverkehr und als Zulaufstrecke für die Neue Eisenbahn-Alpen-Traversale (NEAT), die in der Schweiz auf Drängen der EU realisiert wird (u.a. Lötschbergtunnel und Gotthard-Basis-Tunnel). Doch die Investitionen auf deutscher Seite haben einen Rückstand von eineinhalb Jahrzehnten. Vor allem gibt es seit vielen Jahren die berechtigten Forderungen der Bevölkerung im Rheintal u.a. nach Lärmschutz und Untertunnelungen.

Im „Zwischenbericht“ aus dem Jahr 2015 wird zu diesem Thema festgehalten:

„Um den zügigen Ausbau der Rheintalbahn menschen- und umweltfreundlich umzusetzen, haben sich Land und Bund auf die Umsetzung der Bürgertrasse im Markgräflerland und auf die Optimierung der Güterumfahrung Freiburg verständigt. Das Land trägt bis zu 125 Millionen Euro und damit die Hälfte der Mehrkosten.“

Ende Januar 2016 beschloss der Bundestag, 1,5 Milliarden Euro an zusätzlichen Mitteln für Lärmschutz – vor allem Tunnelbauten – bei der Realisierung dieser Strecke zur Verfügung zu stellen. Die offiziellen Kosten des Gesamtprojekts erreichen damit 8 Milliarden Euro.

Damit findet ein erheblicher Teil der Forderungen der Initiativen vor Ort („MUT“ und „IG BOHR“) Berücksichtigung, womit sich auch zeigt: Widerstand lohnt! An einigen Orten gibt es allerdings anhaltende Proteste (so wehren sich die Gemeinden Auggen und Müllheim gegen „Monsterwände“ mit bis zu neun Metern Höhe und fordern ihrerseits einen Streckenbau in Tieflage.) Bedenklich sind die extrem langen Zeiträume, die laut Deutsche Bahn die Umsetzung der lärmreduzierenden Maßnahmen in Anspruch nehmen soll. Ein zentraler Baustein der Rheintalbahn, der Tunnel Offenburg, soll laut DB AG erst im Jahr 2035 fertiggestellt sein.

Ein Aspekt, der in der Diskussion kaum bedacht wird, betrifft die *Güterverkehrsinflation*. Der massive Ausbau der Schiene wird nämlich nicht dazu dienen, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Es geht vielmehr darum, den erwarteten *zusätzlichen* Güterverkehr teilweise auf der massiv ausgebauten Schiene abzuwickeln. Insgesamt gehen die Bundesregierung, die Deutsche Bahn, die EU und die Schweiz davon aus, dass der Güterverkehr auf dieser Verbindung um 50 und mehr Prozent wächst. Dieses Wachstum hat wenig mit einem höheren Lebensstandard oder mit größerer Lebensqualität zu tun – eher im Gegenteil. Es wird für Zehntausende Menschen entlang der Strecke in jedem Fall erheblich mehr Lärmemissionen geben.

Der Güterverkehr auf allen Verkehrsträgern – vor allem auf Schiene und Straße – wächst, weil die Arbeitsteilung und die wirtschaftliche Vernetzung auf globaler Ebene immer dichter werden und gleichzeitig – auch als Resultat der Globalisierung – die regionalen Wirtschaftsstrukturen immer stärker unter die Räder geraten. Es handelt sich hierum eine zerstörerische – die Umwelt, die Menschen und das Klima belastende – Entwicklung.

Diese kann natürlich nicht durch die Landesregierung gestoppt werden. Insofern war der Widerstand gegen die ursprünglichen Lärmtrassen völlig berechtigt; die LINKE unterstützte vor Ort und im Bundestag diese Proteste.

Es ist jedoch sinnvoll und wichtig, die Themen Güterverkehrsinflation und Transportintensität hervorzuheben und auf der Ebene von Bundesrat und Bundestag dahingehend initiativ zu werden, den inflationären Anstieg des Güterverkehrs und die ständig größere Transportintensität zu stoppen.²⁹

Gäubahn

Im „Zwischenbericht“ wird festgestellt: „Das Land übernimmt die Planungskosten zum Ausbau der Gäubahn Stuttgart – Singen.“ In einer aktuellen Pressemitteilung des Landesverkehrsministeriums heißt es dann:

²⁹ Unter dem Begriff Transportintensität wird die Summe aller Transportkilometer, die in einer Ware (einem Gut) von ein- und derselben Qualität stecken, verstanden. Diese Transportintensität nimmt ständig zu – aufgrund der allgemeinen Tendenzen der Globalisierung, vor allem aber aufgrund der massiven Subventionierung aller Transportarten. Indem die Transportkosten in einer Ware kaum mehr eine Rolle spielen, verschärft sich die weltweite Konkurrenz und regionale Produkte verlieren zunehmend ihre Wettbewerbsfähigkeit. In einer Flasche Wein aus Chile stecken z.B. weniger als 10 Cent Transportkosten. Dieser Wein tritt dann in Konkurrenz z.B. mit einem Gutedel aus dem Marktgräflerland oder einem Trollinger aus Württemberg. Siehe ausführlich: Winfried Wolf, *Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns*, Wien 2009, S. 272ff.

„Ab Dezember 2017 wird die Deutsche Bahn auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich stündlich Verbindungen mit modernen Doppelstock-Intercity anbieten. Auch Kunden des Regionalverkehrs werden davon profitieren, denn zukünftig können sie zwischen Stuttgart und Singen die IC-Züge mit Fahrkarten des Nahverkehrs ohne Aufpreis nutzen. [...] Wesentlicher Bestandteil des neuen Angebotskonzepts ist eine Takt- und Tarifintegration der Fernverkehrsleistungen in das Nahverkehrsangebot. Dabei wird ab Dezember 2017 zwischen Stuttgart und Singen der stündliche Fernverkehr die heute alle zwei Stunden verkehrenden RE-Züge ersetzen. Damit verkehren auf der Strecke Stuttgart – Singen – Zürich zukünftig ungefähr doppelt so viele IC-Züge wie heute. [...] Die Fahrtzeit der IC-Züge zwischen Stuttgart und Zürich wird bei etwa drei Stunden bleiben.“³⁰

Richtig ist, dass sich auf dieser wichtigen Verbindung etwas tut. Und ohne Zweifel ist das angeführte neue Verkehrskonzept, mit dem auf der Gäubahn, Fern- und Nahverkehr wieder zusammengebracht werden sollen, sinnvoll. Kann man doch bisher mit einer Fahrkarte des Nahverkehrs der DB (C-Tarif) nicht mal gegen Aufpreis den IC nutzen. Mit dieser tariflichen Integration ist grundsätzlich mit einer stärkeren Nachfrage auf der Gäubahn zu rechnen.

Wie so oft, lohnt ein Blick in frühere Fahrpläne, um festzustellen, dass es hier ein bisschen auch um ein „Zurück in die Zukunft“ geht. Einen solchen Blick sollte auch der Spitzenkandidat der CDU, Guido Wolf, riskieren, der sich im Wahlkampf in die Brust warf und erklärte, man werde als CDU „alle Kräfte dafür einsetzen“, dass es „endlich zum Ausbau der Gäubahn“ komme. Schließlich trug die CDU eineinhalb Jahrzehnte die Verantwortung dafür, dass ein gültiger internationaler Vertrag zum Ausbau der Gäubahn systematisch verletzt und nicht eingehalten wurde.

Tatsächlich benötigte man vor 15 Jahren auf der Verbindung Stuttgart – Zürich 2 Stunden und 45 Minuten.³¹ Aktuell sind es drei Stunden. Und auch Ende 2017 sollen es noch „etwa drei Stunden“ sein. Erst durch erhebliche – und durchaus grundsätzlich notwendige – Ausbaumaßnahmen, deren Ende nicht abzusehen und deren Finanzierung nicht gesichert sind, könnten es einmal 2 Stunden und 15 Minuten sein. In der zitierten Pressemitteilung nennt Minister Hermann dieses Ziel und verweist dabei auf den „Vertrag von Lugano“.

Man muss hier *drei Dinge* hinzufügen: Erstens, dass der Vertrag von Lugano 1996 abgeschlossen und dass in diesem festgelegt wurde: Die Gäubahn ist bis 2010, „spätestens bis 2012“, weitgehend durchgehend zweigleisig auszubauen, sodass sich die Reisezeit auf besagte 2 Stunden 15 Minuten reduzieren würde. Zweitens, dass es vier Jahre nach der im Vertrag letztgenannten Frist noch nicht einmal einen Baubeginn für die Zweigleisigkeit gibt und dass es auf der Gesamtverbindung Stuttgart – Zürich sogar zu einer Fahrtzeitverlängerung um knapp eine Viertelstunde kam. Drittens, dass es dann, wenn Stuttgart 21 realisiert werden sollte, eine weitere Komplikation und Fahrtzeitverlängerung geben wird.

Dass also, insgesamt gesehen, die Bundesrepublik Deutschland sich dann nicht an Verträge gebunden sieht, wenn es um solche im Bereich der Schiene geht.

Gäubahn und Stuttgart 21: Mit der vorgesehenen Streckenführung der Gäubahn über den Flughafen fährt der Gäubahnzug nicht nur bei Verspätung und damit verbundenen Trassenkonflikten in einen Engpass. Der schnellere bis 2025 mit Trassenlage geplante IC mit weniger Halten und späterer Abfahrt am Stuttgarter Hauptbahnhof kommt nicht an der S2 vorbei, die nach Fahrplan nur eine Minute zuvor ab Flughafen in Richtung Hauptbahnhof fährt. Auch wenn es ohnehin sehr unwahrscheinlich ist, dass S21 mit dem Filderabschnitt bis zu diesem Zeitpunkt fertig gebaut sein

³⁰ Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 6. Februar 2016.

³¹ Die Fernverkehrszüge ICE und CIS benötigten noch im Sommerfahrplan lediglich 2 Stunden und 46 Min (ICE) bzw. 2 Std. und 43 Minuten (CIS). Im Winterfahrplan 2001/2002 gab es sogar eine Verbindung mit ICE Stuttgart – Singen und Umsteigen auf einen D-Zug Singen – Zürich, der eine Gesamtfahrtzeit von nur 2 Stunden und 45 Minuten hatte.

wird, so muss dieser Engpass doch erwähnt werden. Die Gäubahn zahlt mit einer direkten Verbindung zum Flughafen einen sehr hohen Preis, gemessen an der Betriebsqualität.³²

Südbahn

Ende 2010 erklärte die damalige Verkehrsministerin des Landes, Tanja Gönner, in ihrer Antwort auf eine Anfrage des Friedrichshafener Landtagsabgeordneten Norbert Zeller: „Die Südbahn von Ulm über Ravensburg wird bis 2015 elektrifiziert.“ Noch im Frühjahr 2014 antwortete die Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage des MdB Matthias Gastel in Sachen Südbahn: „Das Baurecht für die Gesamtstrecke könnte [...] bis zum 1. Quartal 2015 erlangt werden. [...] Nach Baubeginn kann [...] mit einer Bauzeit von rd. 36 Monaten gerechnet werden.“³³

Doch auch Anfang 2016 gibt es noch nicht einmal einen Baubeginn. Obgleich das Land Baden-Württemberg der Deutschen Bahn und dem Bund weiter entgegenkam und es im „Zwischenbericht“ heißt:

„Das Land beteiligt sich mit der Hälfte der Kosten an der Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau.“

Doch zwischenzeitlich erhöhte die Deutsche Bahn AG die zu erwartenden Kosten für dieses Projekt von 90 Millionen Euro (so die Angaben 2006) auf 225 Millionen Euro – und damit auf mehr als das Doppelte. Was im übrigen ja dem Kostensteigerungsfaktor bei Stuttgart 21 entspricht.

Ende 2015 wurde dann die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land und der DB AG unterzeichnet; anzuerkennen ist, dass das Land damit bis zu 112,5 Millionen Euro trägt – mehr als die ursprünglich genannten Gesamtkosten. Es ist zu hoffen, dass es bei dem Projekt unverzüglich zum Baubeginn kommt und dass diesbezüglich keine direkte Verbindung zur Umsetzung von Stuttgart 21 hergestellt wird.³⁴

Mit einer elektrifizierten Südbahn wäre eine durchgehende elektrifizierte Strecke von der Schweiz und Österreich über Lindau, Friedrichshafen, Ulm und bis Stuttgart geschaffen, was auch das Projekt einer Bodensee-S-Bahn beschleunigen sollte (siehe unten).

Das Projekt Südbahn-Elektrifizierung ist typisch dafür, wie die Deutsche Bahn und der Bund strategische Schienenprojekte immer wieder verschieben. Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Ulm – Friedrichshafen wird nunmehr seit sage und schreibe fast 90 Jahren angekündigt. Erstmals hieß es 1927, dass diese Strecke für die „Umstellung auf den elektrischen Betrieb“ vorgesehen sei. In den Jahren 1956 bis 1968 wurde das Projekt in jedem Landtagswahlkampf neu präsentiert. Dann gab es eine Periode, in der auch die Bundesbahn sich mit dem Diesel-Betrieb auf dieser Strecke zufrieden gab – das war nicht ganz zufällig die Zeit des billigen Öls.

³² Es sind nur zwei konfliktfreie Trassen pro Stunde und Richtung gegeben, ohne den Umweg über den Flughafen waren es vier. Die Integration von Fern- und Nahverkehr hat auch das Ziel mit den knappen Trassen sparsamer umgehen zu können. Dass der schnelle IC aber nicht in einer konfliktfreien Trasse liegt, wurde aber offensichtlich übersehen.

³³ Antwort der Bundesregierung vom 24. April 2014; Drucksache 18/1165.

³⁴ So heißt es in einer Pressemitteilung Ende 2015: „Die finanzielle Beteiligung des Landes soll sicherstellen, dass die Maßnahme zeitgleich mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der NBS Stuttgart – Ulm erfolgt und damit eine durchgehende und umstiegsfreie Verbindung zwischen der Südbahn und Stuttgart realisiert werden kann.“ Nach: *Südkurier* vom 23. Dezember 2015 (zitiert nach: *suedkurier.de*).

Seit Anfang der 1990er Jahre wird die Elektrifizierung der Südbahn wieder – seitens der Deutschen Bahn AG, der Landesregierungen und der Bundesregierungen – offiziell als Priorität ausgegeben. Die jüngste Vereinbarung zwischen Bahn, Bund und Landesregierung, das Projekt nunmehr in Bälde anzugehen, zumal die Finanzierung gesichert zu sein scheint, sollte weiter kritisch begleitet werden. Noch im Sommer letzten Jahres, als sich längst eine Übereinkunft mit der Landesregierung abzeichnete, ging die Deutsche Bahn AG davon aus, dass die Elektrifizierung der Südbahn erst 2029 abgeschlossen sein würde.³⁵

Schienenpersonennahverkehr

Minister Hermann und Staatssekretärin Gisela Splett heben in ihrer „Zwischenbilanz“ hervor, der „Ausbau des Nahverkehrs auf der Schiene“ sei „zentraler Baustein für eine nachhaltige Mobilität“. Sie verweisen darauf, dass es seit der Bahnreform 1994 ein Wachstum des Zugangebots im Land um 50 Prozent gegeben habe, was bereits unter den Vorgängerregierungen verwirklicht wurde. Weiter heißt es im „Zwischenbericht“:

„Diesen Weg will die Landesregierung fortsetzen. Das Angebot soll weiter ausgebaut, und die Zahl der Fahrgäste bis zum Jahr 2030 nochmals verdoppelt werden. [...] Der ungünstige 'Große Verkehrsvertrag' mit der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2003 bindet zu viele Mittel und hat zu einem Stau bei der Neuvergabe von Zugleistungen geführt.“

An dieser Stelle wäre es sicher angebracht, darauf zu verweisen, dass dieser „Große Verkehrsvertrag“, der unter der vorausgegangenen CDU-geführten Regierung abgeschlossen worden war, eine unübersehbare Querfinanzierung des Landes für Stuttgart 21 darstellt, und dass Stuttgart 21 auch heute noch auf diese Weise vom Land kofinanziert wird. An anderer Stelle wurde errechnet, dass sich diese Querfinanzierung auf die unglaubliche Summe von rund einer Milliarde Euro beläuft.³⁶

Der „Zwischenbericht“ geht im Folgenden auf den zukünftigen Schienenpersonennahverkehr wie folgt ein:

„Eine umfassende neue Konzeption für die wettbewerbsrechtliche Vergabe der Schienenverkehrsleistungen inklusive neuer Fahrzeugfinanzierungsmodelle wurde erarbeitet und im Haushalt abgesichert. Nach der Zustimmung des Landtags zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) kann diese zwingend notwendige Unterstützung des Wettbewerbs umgesetzt werden. In den kommenden Jahren werden die Nahverkehrsleistungen auf allen wichtigen Verkehrsnetzen neu vergeben. Das Ziel: Modernes Wagenmaterial, 10 bis 15 Prozent mehr Züge sowie die Aufstockung der Fahrgastkapazitäten. [...] Beschlossen wurden erstmals konsistente Angebotsstandards auf allen Bahnstrecken des Landes [...] Die wichtigsten Eckpunkte sind: eine Gleichbehandlung aller Regionen bei der Versorgung mit SPNV. Als Grundangebot gilt ein Stundentakt von 5 bis 24 Uhr auf allen Strecken des Landes. [...] Stündliche Expresszugverbindungen zwischen den Oberzentren [...] Eine Vernetzung des SPNV durch einen Integralen Taktfahrplan [...] Klare Bemessung der Sitzplatzkapazitäten und Begrenzung des Stehplatzanteils.“

Am 17. November 2015 fiel dann eine erste, große Vergabeentscheidung für den zukünftigen Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Sie betraf das Stuttgarter Netz 1, das in drei Lose aufgeteilt worden war. Das britische Unternehmen Go-Ahead und das niederländische Bahnunternehmen Abellio (hier die zu Abellio zählende Abellio Rail Südwest GmbH) erhielten den Zuschlag; DB Regio, der bisherige Betreiber, war vom Verkehrsministerium „wegen eines Formfehlers“ vom

³⁵ „Die Bahn geht fest davon aus, dass das Vorhaben [der Elektrifizierung der Südbahn; W.W.] erst in 14 Jahren realisiert ist“. Nach: „IC fährt erst 2029 in Friedrichshafen ein“, in: *Lindauer Zeitung* vom 8. Juni 2015.

³⁶ *Stuttgarter Zeitung* vom 12. Februar 2016.

Verfahren ausgeschlossen worden. DB Regio war laut Winfried Hermann „der günstigste Bieter“ gewesen, der Ausschluss sei jedoch „zwingend gewesen“.

Der neue, erste große Nahverkehrsvertrag im Schienenverkehr des Landes wird von Grün-Rot gefeiert. Hermann:

„Damit erreichen wir ein deutliche Senkung der Kosten je Zugkilometer gegenüber dem von der Vorgängerregierung 2003 abgeschlossenen großen Verkehrsvertrag. Dies ermöglicht uns [...] das Angebot für die Fahrgäste spürbar auszuweiten.“³⁷

Tatsächlich scheint es grundsätzlich diesen erheblichen Erfolg von Grün-Rot in Sachen Schienenpersonennahverkehr zu geben. Das sollte man neidlos anerkennen.

Allerdings kommt dieser Erfolg – wie eingangs zu diesem Abschnitt bereits erwähnt – vor allem dadurch zustande, dass es 2003 die unsägliche Kungelei zwischen der Landesregierung unter Ministerpräsident Erwin Teufel (und in der Folge unter MP Günther Oettinger) und der Deutschen Bahn AG zur Durchsetzung von Stuttgart 21 und zur Quersubventionierung dieses Projekts durch das Land und faktisch auch – gegen deren Willen – durch die Fahrgäste im Nahverkehr gab. Es ist dann eine Ironie der Geschichte, dass ein grüner Verkehrsminister davon profitiert, dass diese Kungelei mit der neuen Ausschreibung aufgebrochen wurde – er jedoch zugleich als verantwortlicher Minister den Weiterbau von Stuttgart 21 „kritisch-konstruktiv“ betreibt.

Darüber hinaus bleiben bei dieser Neuordnung des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg zwei Fragezeichen und eine grundsätzliche Überlegung.

Fragezeichen Nr. 1: Wenn DB Regio tatsächlich das finanziell günstigste Angebot abgegeben hat, dann erscheinen der Verweis auf einen bloßen Formfehler und der Ausschluss von DB Regio aus dem gesamten Verfahren zumindest fragwürdig zu sein. Zwar hat Mitte Februar 2016 die Vergabekammer beim Regierungspräsidium Karlsruhe die Entscheidung des Landes im Wettbewerb um den SPNV-Vertrag im Stuttgarter Netz 1 bestätigt. Doch DB Regio dürfte diese Entscheidung beim Oberlandesgericht Karlsruhe anfechten (Fristablauf ist in der ersten März-Woche). In vorausgegangen Fällen machten Gerichte solche Vergaben auch rückgängig. Kommt es zu einer Anfechtung, so wird weitere wertvolle Zeit verstreichen, für die das Land und die Fahrgäste bezahlen werden. Die Vermutung, mit der Entscheidung des Verkehrsministeriums wolle man billige Vergeltung üben, könnte naheliegen.

Fragezeichen 2: Mit Go-Ahead und Abellio gewannen zunächst zwei formal private ausländische Verkehrsunternehmen die Ausschreibung. Beide Unternehmen haben in jüngerer Zeit beim Betrieb ihrer Bahnen für erheblichen Unmut und Kritik gesorgt. Im Fall Abellio aufgrund Sozialdumping.³⁸ Im Fall Go-Ahead aufgrund äußerst schlechter Dienstleistung. Diese war derart gravierend negativ, dass auch der verantwortliche britische Transportminister davon sprach, der Go-Ahead-Service sei „ein Desaster für die Fahrgäste“.³⁹

Die *grundsätzliche Überlegung* schließlich setzt bei der Bildung der Landesanstalt für Fahrzeugfinanzierung an. Am 24. April 2013 beschloss der baden-württembergische Landtag einstimmig

³⁷ Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 13. Februar 2016.

³⁸ Siehe Berichte in der Freien Presse vom 12. März 2013 zum Einstieg von Abellio bei der S-Bahn Halle und einer entsprechenden Kritik der GDL und Bericht in der Volksstimme vom 16. Dezember 2015 (zum Dieselstreckennetz im Harz, u.a. Harz-Elbe-Express).

³⁹ Vgl. Pressemitteilung der britischen Transportarbeitergewerkschaft RMT zur Southeastern train company vom 11. September 2014 „RMT condemns reward for failure“.

Kapitalgarantien in Höhe von rund 3,4 Milliarden Euro für diese neue Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW). Die SFBW wird Eigentümerin und Verpächterin der SPNV-Fahrzeuge des Landes sein. Dabei, so die Darstellung des Landesverkehrsministeriums,

„erfolgt die Fahrzeugauswahl wie bisher durch das Unternehmen. Wenn dieses unter Inanspruchnahme des BW-Modells das wirtschaftlichste Angebot abgibt und somit den Zuschlag erhält, kauft die SFBW die gewünschten Fahrzeuge und verpachtet sie an das Bahnunternehmen zurück. Das Land garantiert dann für den Schuldendienst der SFBW. Wartung und Instandhaltung bleiben Aufgabe des Verkehrsunternehmens, werden aber von der SFBW kontrolliert. Da die Fahrzeuge nach Ablauf des Verkehrsvertrags in der Regel noch nicht abgeschrieben sind, werden sie bei der Zweitausschreibung dem dann erfolgreichen Bieter beigestellt [womit dieser dann keine freie Wahl der Fahrzeuge mehr hat; W.W.]. Das Land bleibt Eigentümer der Fahrzeuge.“⁴⁰

Wenn das alles so gehandhabt wird, dann stellt sich durchaus die Frage, welchen Zweck eine Ausschreibung und insbesondere die Hereinnahme privater Bahnbetreiber hat. Bei dieser Art „Wettbewerb“ sind festgeschrieben bzw. vorgegeben:

- Die konkreten Schienenpersonenverkehrsangebote
- Die Tarife und damit die Erlöse aus Fahrgasteinnahmen
- Die Zuschüsse seitens des Bundes (aus Regionalisierungsgeldern für den SPNV)
- Die Kosten für die Nutzung der Trassen und der Bahnhöfe (Entgelte, die an DB Netz und DB Station & Service zu bezahlen sind)
- Die Zahl des Begleitpersonals (diese wird zumindest in der Regel festgelegt).
- die Kosten für die Fahrzeuge (Leasingkosten für die SFBW-Fahrzeuge)
- die Bezahlung des Personals (sollte nach dem Tarifübernahmegesetz ebenfalls fest vereinbart sein)
- Wartung und Instandhaltung („... werden von der Landesanstalt kontrolliert“).

Es ist völlig undurchschaubar, welchen Vorteil ein privater Betreiber haben soll und wo hier „Wettbewerb“ herrschen mag. (Wobei Abellio dann wiederum kein privater Betreiber im eigentlichen Sinn ist, sondern die Tochtergesellschaft der niederländischen Staatsbahn).

Schon gar nicht leuchtet ein, warum es Sinn machen soll, ein Modell zu wählen, bei dem es alle acht bis zehn Jahre den Ausschreibungs-Zirkus und dann möglicherweise neue Betreibergesellschaften gibt – mit all den Unwägbarkeiten des Wechsels und der Kosten für Ausschreibungen und Wechsel. Der Staats und das Land finanzieren rund 60 bis 70 Prozent der Erlöse des „privaten“ Betreibers (via Regionalisierungsmittel und Übernahme wesentlicher Kapitalkosten für die Fahrzeuge durch die Landesanstalt). Das Risiko des „privaten“ Betreibers tendiert gegen Null. Er kostet die öffentliche Hand und die Fahrgäste auf alle Fälle Extra-Geld; unter zehn Prozent Gewinnmarge betreibt ein „Privater“ eine solche Bahn nicht. Der Staat oder eine Bahn in öffentlichem Eigentum kann mit einer schwarzen Null Verkehr betreiben.

Die Geschichte der Eisenbahnen dokumentiert lebhaft, dass es sehr gut funktionierende Eisenbahngesellschaften in öffentlichem Eigentum gab und heute noch gibt. Ein Blick in die Schweiz demonstriert dies.

Wobei dies kein Plädoyer ist für ein Zurück in die Zeit der Staatseisenbahn sein soll. Eine Lehre aus 22 Jahre Bahnreform in Deutschland und fünf Jahren Grün-Rote SPNV-Politik in Baden-

⁴⁰ Pressemitteilung des Landesverkehrsministeriums vom 12. März 2015.

Württemberg könnte darin bestehen, das Modell dieser Landesanstalt für Schienenfahrzeuge – wie es zuvor auch in anderen Bundesländern, so in Niedersachsen, praktiziert wird – auszuweiten und mit einem Modell einer landesweiten Betreibergesellschaft in öffentlichem Eigentum oder mehreren Landes-, Regional oder auch mal Kreisbahnen zu verbinden.

Die Sinnhaftigkeit, solche Überlegungen anzustellen und sie in konkretes Handeln umzusetzen, wird bei der Debatte um einen Landestarif besonders deutlich. Verkehrsminister Hermann versprach mehrmals: „Wir werden einen Landestarif einführen.“ Wer im Land unterwegs sei, solle nicht an einer Kreisgrenze ein neues Verbundticket lösen müssen und am Ziel problemlos in den Stadtverkehr umsteigen können.⁴¹

Das klingt im Prinzip plausibel. Das Land könnte als großer Mitfinanzier des Schienenpersonennahverkehrs die Fördergelder daran knüpfen, die Tarife und Tarifbestimmungen in den verschiedenen 22 Verbänden und bei den unterschiedlichen Betreibern zu vereinheitlichen. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH sollte gemeinsam mit den regionalen Verbänden solche Standards entwickeln. Sie verfügt über entsprechendes Fachwissen, um zeitnah entsprechende Vorschläge auszuarbeiten. Die Verbände sollten dann vertraglich verpflichtet werden, diese umzusetzen. Wenn eine einheitliche Architektur der Tariflandschaft aufgebaut ist, könnte neben den regionalen auch ein Landesverbundtarif Baden-Württemberg eingeführt werden. Die Verantwortung des Landes würde auf diese Weise gestärkt werden; das Land würde Einfluss zurückgewinnen.

Soweit die Theorie. In der Praxis heißt dies zweierlei: Erstens dass bei Fortbestand unterschiedlicher Betreibergesellschaften und Verbände dies dennoch vielfach zu einem Landetarif führt, der teurer ist als Einzeltickets, die durch ein „Verbundhopping“ zusammengestoppelt werden. (Im Smartphone-Zeitalter muss man an den Verbundgrenzen nicht mehr grundsätzlich aussteigen). Dies wurde gegenüber dem Landesverkehrsministerium bereits mehrfach dokumentiert. Zweitens spricht im Fall einer solchen Vereinheitlichung der Tariflandschaft noch mehr dafür, auch den Betrieb im gesamten Schienenpersonennahverkehr zu vereinheitlichen.

Wenn in diesem Zusammenhang der Hinweis auf die Europäische Union und die Verpflichtung, im Nahverkehr Ausschreibungen zu veranstalten kommt, dann sei der Hinweis gestattet: In den meisten EU-Ländern gibt es bislang solche Ausschreibungen nicht oder nur in Randbereichen. In Frankreich, Italien oder Österreich beispielsweise kann bislang darauf so gut wie ganz verzichtet werden. Es waren in der Vergangenheit vor allem deutsche Regierungen, die auf eine solche Deregulierung und Privatisierung im Schienennahverkehr abzielten, was auch problematisch Entwicklungen nach sich zog. 22 Jahre nach der Bahnreform und vor dem Hintergrund der oben skizzierten praktischen Erfahrungen, nicht zuletzt derjenigen in Baden-Württemberg, sollte hier eine kritische Bilanz gezogen und über eine „Bahnreform II“ nachgedacht werden, bei der der Schienenpersonennahverkehr durchaus dezentral und bürgernah aber vereinheitlicht und unter Kontrolle der öffentlichen Hand organisiert werden könnte.

⁴¹ Hier nach: *Badische Zeitung* vom 11.März 2015.

6. Stuttgart 21 – der grüne Verrat am Wählerwillen und der aktuelle Stand hinsichtlich eines Ausstiegs aus dem Projekt

Das Verhältnis der grün-roten Landesregierung und insbesondere die Stellung der Partei die Grünen und der prominenten grünen Landespolitiker zu Stuttgart 21 wird im Raum Stuttgart, aber auch weit darüber hinaus, die Bilanz grüner Verkehrspolitik bestimmen.

Dem Thema Stuttgart 21 ist im 35-seitigen „Zwischenbericht“ eine Seite gewidmet; man weicht dem Thema nicht komplett aus. Dennoch ist bereits die Art und Weise bezeichnend, wie der „Konflikt um das Großprojekt Stuttgart 21“, der „die Bevölkerung des Landes und auch die grün-rote Landesregierung gespalten“ habe, dargestellt wird. Dort heißt es:

„Unterschiedliche Auffassungen über die Bedeutung von Großprojekten dieser Art, deren Beherrschbarkeit und über das richtige Konzept für den Schienenverkehr der Zukunft standen sich [in diesem ‚Konflikt‘; W.W.] gegenüber.“

Das ist bereits eine in der Substanz falsche Darstellung der Auseinandersetzung. Die „Beherrschbarkeit von Großprojekten“ hatte im Kontext von S21 nie wirklich eine größere Rolle gespielt (so war dies höchstens von Ex-MP Stephan Mappus und „Schlichter“ Heiner Geißler dargestellt worden); mit einer solchen Formulierung sollen die tatsächlichen Inhalte verschleiert und alles auf die Ebene einer eher allgemeinen Debatte über „Großprojekte“ und „Bürgerbeteiligung“ usw. heruntergezogen werden. Ohne weiter auf die Substanz des Konfliktes einzugehen, heißt es dann im „Zwischenbericht“ aus dem Winfried Hermann-Ministerium:

„In der Volksabstimmung am 27. November 2011 hat sich die Bürgerschaft mit 58,9 Prozent der Stimmen [...] politisch für die Fortsetzung des Projekts [S21] ausgesprochen. Die Landesregierung unterstützt seitdem die Umsetzung von Stuttgart 21 in konstruktiv-kritischer Weise. [...] Das Land betreffende Fragen [...] werden so zügig wie möglich und so gründlich wie nötig bearbeitet. Chancen [von S21], aber auch mögliche Probleme werden offen angesprochen...“

Nur lapidar gestreift wird die Tatsache, dass die S21-Kosten sich bereits nach offiziellen Angaben massiv erhöhten und dass sie weiter steigen werden. Hierzu wird argumentiert, dass „sich das Land nicht an weiteren Kosten des Projekts über den vertraglich geregelten Kostendeckel von 4,526 Mrd. Euro hinaus beteiligen wird.“ Dass allein mit der massiven, bislang eingestandenen Kostensteigerung auf 6,526 Milliarden Euro die Grundlage für die Volksabstimmung entfallen ist, wird in der „Zwischenbilanz“ nicht erwähnt. Die in diesem Text wiederholte Behauptung, das Land werde keine Anteile von den zusätzlichen S21-Kosten übernehmen, hat, wie unten noch aufzuzeigen ist, auch keinen Bestand.

Mit keinem Wort wird der sogenannte *Stresstest* mit all seinen inzwischen im Detail insbesondere von Christoph Engelhardt (siehe www.wikireal.org) aufgedeckten Manipulationen erwähnt. Kein Wort findet sich in der Winfried-Hermann-Bilanz zur inzwischen vielfach belegten Tatsache, dass beim Großprojekt Stuttgart 21 immer mehr öffentliches Geld dafür ausgegeben wird, dass ein intakter und gut funktionierender Hauptbahnhof *geschrumpft* wird: Die vielen und während der grün-roten Legislaturperiode immer neu vorgelegten Belege dafür, dass S21 einen solchen *Kapazitätsabbau* darstellt, werden nicht einmal erwähnt.

Nicht erwähnt wird auch, dass unter diesen Bedingungen der Weiterbau von S21 einen Gesetzesverstoß gegen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) darstellt. In §11 AEG ist festgelegt, dass eine „mehr als geringfügige“ Kapazitätsverringerung beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt werden muss. Einen solchen Antrag gab es nie und erst recht natürlich keine Genehmigung. Die Landesregierung müsste also, wenn sie verantwortungsbewusst handeln, die Interessen

des Landes verteidigen und Schaden vom Land fernhalten würde, den Bau von Stuttgart 21 unter Berufung auf gesetzliche Vorgaben stoppen. Sie könnte erklären, unter den gegebenen Bedingungen sei Stuttgart 21 ein Schwarzbau. Sie könnte dabei auch darauf verweisen, dass S21 mit EU-Geldern in Höhe von 114 Millionen Euro kofinanziert wird. Und dass sich die Vorgängerregierungen unter Teufel, Oettinger und Mappus, der Bund und die Bahn diese Gelder nur mit der wahrheitswidrigen Behauptung erschlichen haben, wonach Stuttgart 21 eine „verdoppelte Leistungsfähigkeit“ des Bahnknotens zur Folge habe. Da mit S21 in Wirklichkeit eine Reduktion der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs um gut 30 Prozent erfolgt, liegt der *Tatbestand des Subventionsbetrugs* vor.

Ebenfalls nicht erwähnt wird im „Zwischenbericht“, dass mit Stuttgart 21 gegen die Soll-Vorschrift der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) verstoßen wird, die eine höchstzulässige Längsneigung der Gleise in Fernbahnhöfen von 2,5 Promille festlegt. Tatsächlich werden im S21-Untergrundbahnhof die Gleise eine Längsneigung – also ein Gefälle – von 15 Promille oder das Sechsfache der zitierten Soll-Vorschrift haben. Trotz des Vorliegens einer Sondergenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt für eine solche exorbitante Überschreitung einer grundlegenden Sicherheitsvorschrift ist es jederzeit möglich, dass der Bau von Stuttgart 21 durch eine juristische Entscheidung, die sich auf diese Regelung beruft, gestoppt wird, zumal es vergleichbare Vorgaben auch auf EU-Ebene gibt. Es ist damit sicherheitstechnisch kriminell, S21 weiter zu bauen, und gesamtheitlich verantwortungslos, angesichts des Bestehens eines solchen Risikos keinen Baustopp zu veranlassen und zu verlangen, dass der beschriebene Sachverhalt untersucht wird.

Doch im „Zwischenbericht“ ist von all dem nicht die Rede. Im Gegenteil, dort wird auch konkret dargelegt, was es heißt, wenn Grün-Rot „konstruktiv-kritisch“ die Umsetzung von S21 mit gestaltet. Dort heißt es:

„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.“

Diese „Mitwirkung“ bei der Konkretisierung von Stuttgart 21 für die Filder-Region und zur Minimierung der Problematik, die sich mit S21 in diesem Bereich und mit der Gäubahn wie oben dargelegt ergibt, hat bereits konkrete finanzielle Folgen; längst ist das Versprechen gebrochen, wonach das Land nicht zusätzliche S21-Kosten schultern würde. So heißt es in einem aktuellen Bericht der *Südwest-Presse* über die Ergebnisse einer „Lenkungskreissitzung“ zum „Verbesserungspaket Filder“ vom November 2015:

„Am Flughafen werden die Regionalzüge aus und nach Singen im bestehenden S-Bahn-Halt einfahren, der um ein drittes Gleis ergänzt wird. Eine Simulation hat den Plan getestet. [...] Neben dem dritten Gleis ermöglicht der kreuzungsfreie Umbau der Rohrer Kurve einen stabileren S-Bahn-Verkehr. Die Simulation war Grundlage für die nun geschlossene Finanzierungsvereinbarung. Für das dritte Gleis zahlt die Bahn 30 Millionen und die Region 20 Millionen Euro. Das Land beteiligt sich nur indirekt, indem es ab 2025 mehr Zugverkehr bestellt. [...] Daneben zahlt das Land jedoch zehn Millionen Euro für die Rohrer Kurve und den Ausbau des Bahnhofs Vaihingen um einen dritten Bahnsteig. Künftig sollen dort neben S-Bahnen Regional- und Fernverkehrszüge halten – gerade dann, wenn der Tiefbahnhof eröffnet und die Zufahrt über den Flughafen noch im Bau ist.“⁴²

⁴² *Südwest Presse* vom 7. November 2015 (www.swp.de/ulm/nachrichten/suedwestumschau). Im nächsten Satz heißt es dort: „Land und Bahn haben vereinbart, in die Vorentwurfsphase einzusteigen; sie soll im zweiten Halbjahr 2016 vorliegen.“ Offensichtlich werden aus dieser weiteren Planung zusätzliche Mehrkosten resultieren – mit einem erneuten Druck auf das Land, Teile davon zu übernehmen, wobei sicher darauf spekuliert wird, dass eine dann neu zusammengesetzte Landesregierung hier entgegenkommender ist, zumal zuvor Grün-Rot ja die zitierte Öffnung selbst vorgenommen haben.

Es gibt in dem Text im Übrigen auch keinerlei Kritik an der Neubaustrecke über die Schwäbische Alb. Vielmehr heißt es: „Das Land finanziert die Neubaustrecke Stuttgart – Wendlingen – Ulm in Höhe von 950 Millionen Euro mit“. Man mag davon ausgehen, dass diese Neubaustrecke nicht mehr gestoppt werden kann. Es stünde einem grünen Verkehrsminister jedoch gut zu Gesicht, darauf hinzuweisen, dass hier fast eine Milliarde Euro an Landesmittel für ein Projekt ausgegeben wird, das er vor den Landtagswahlen des Jahres 2011 selbst einmal zu Recht als unwirtschaftlich und unnötig analysiert hatte.

Nun gibt es beim Großprojekt Stuttgart 21 seit Februar 2016 zwei neue wichtige Dokumente: Das erste Dokument ist ein einigermaßen überraschendes Schreiben des Bundesrechnungshofs vom 10. Februar 2016 an Nico N. Aus diesem geht hervor: Der Bundesrechnungshof hat bereits im Dezember 2014 eine neue Stellungnahme zu den Kosten von Stuttgart 21 erarbeitet. In diesem Schreiben des BRH wird im Detail dargelegt, dass es die Deutsche Bahn AG und die Bundesregierung sind, die eine Veröffentlichung des Prüfberichts bislang verhinderten. Angekündigt wird, dass „demnächst“ [seitens des BRH] die „abschließende Prüfungsmitteilung erstellt“ wird. Ob das Dokument dann öffentlich zugänglich sein wird, wird nicht deutlich.

Ganz offensichtlich ist jedoch, dass seitens des Bundes und der Deutschen Bahn AG alles getan wird, um die mit dem BRH-Prüfbericht zu erwartenden neuen harten Hinweise auf eine weitere S21-Kostensteigerung *nicht vor der Landtagswahl am 13. März 2016 ans Licht der Öffentlichkeit dringen zu lassen.*

Schließlich gibt es seit dem 10. Februar 2016 eine neue Studie der Verkehrsberatungsgesellschaft Viereg-Rössler. Ihr Titel: „Ermittlung der Ausstiegskosten für das Projekt Stuttgart 21 zum Stand Ende 2016“. Die Verfasser errechnen in der Studie im Detail, wie viel ein Ausstieg aus S21 zum heutigen Stand kosten würde. Sie konfrontieren dies mit der Gegenrechnung, welche Kosten ein Bau der Alternative, was K21 kosten würde. Der bilanzierende entscheidende Satz der Studie lautet:

„Der Weiterbau von Stuttgart 21 ist [...] um 7,9 Milliarden Euro teurer als der Ausstieg ohne Realisierung von K21.[...] Mit der Realisierung von K21 [...] ergibt sich immer noch eine Kostenersparnis von 5,9 Milliarden Euro gegenüber dem Weiterbau von Stuttgart 21. Das heißt, ein Abbruch von Stuttgart 21 und ein Umschwenken auf K21 ist 5,9 Milliarden Euro kostengünstiger als ein Weiterbau.“⁴³

Interessant an der Studie erscheint auch der Aspekt, dass die Autoren nicht einfach von einem Rückbau der S21-Baumaßnahmen ausgehen, sondern Vorschläge machen, wie ein Teil der bislang erfolgten gigantischen Erdbewegungsarbeiten kreativ in einen modernisierten Kopfbahnhof K21 einbezogen werden könnte. In der Studie heißt es dazu:

„Optional wäre denkbar, dass die bestehende Baugrube unter den bisherigen und künftigen Kopfbahnhofsgleisen, die eine Größe von 100 mal 200 Metern aufweist, nicht einfach wieder zugeschüttet wird, sondern künftig einer anderen Nutzung zugeführt wird. Eine Möglichkeit wäre eine Dreifachnutzung:

- Die Verlegung der 6-spurigen Straße (Arnulf-Klett-Platz) vor dem Bahnhof in die Baugrube in der ersten Tiefebene, die auf der Seite des Rosensteinparks auf Geländeneiveau verläuft und im Norden eine Rampe erfordert*
- Neben der Straße auf gleicher Höhe der Bau eines Busbahnhofs für städtische und für Fernbusse*
- Unter der neuen Straße und dem Busbahnhof eine Tiefgarage als Parkgarage für Pkw.*

⁴³ Viereg-Rössler GmbH – Innovative Verkehrsberatung, „Ermittlung der Ausstiegskosten für das Projekt Stuttgart 21 zum Stand Ende 2016“, München, 10. Februar 2016, erstellt im Auftrag des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21, S. 18.

Ein solches Bauwerk würde 100 bis 150 Millionen Euro kosten. Der Arnulf-Klett-Platz könnte vollständig zur Fußgängerzone umgestaltet werden. Im geologisch und hydrologisch schwierigsten Bereich, nämlich in der Talsohle unter dem Rosensteinpark, würde dann kein Bauwerk realisiert, sondern nur weiter oberhalb im Bereich des Kopfbahnhofs, das dann auch nicht auf ganzer Länge ganz so tief verläuft wie der geplante Bahnhof von Stuttgart 21 und vollständig oberhalb des Grundwassers liegen würde.“⁴⁴

Halten wir fest: Das Großprojekt Stuttgart 21 entwickelt sich zu einer Hydra – mit immer neuen Schrecken verbreitenden Köpfen, die sich aus dem Untergrund erheben:

- Das Projekt ist technisch ein Desaster (Stichworte: Gipskeuper; Grundwasser; Mineralwasserquellen; Bonatzbahnhofsturm).
- Stuttgart 21 hat verkehrspolitisch eine zerstörerische Wirkung, da mit ihm die Kapazität eines strategischen Bahnknotens derart stark reduziert wird, dass bereits die bisherige Verkehrsleistung nicht zu bewältigen sein wird, geschweige denn die seitens der offiziellen Verkehrspolitik in Berlin und Brüssel vorgesehenen Steigerungen des Schienenverkehrs in diesem Bereich stattfinden können.
- Stuttgart 21 erlebte bereits 2012/2013 eine Kostenexplosion, mit der das gesamte Projekt nach den Aussagen der Deutschen Bahn AG unwirtschaftlich wurde. In Kürze wird mit dem Prüfbericht des Bundesrechnungshofs aller Voraussicht nach bekannt werden, dass es zu einer weiteren Kostensteigerung dann möglicherweise auf ein Niveau von rund 10 Milliarden Euro kommt.
- Die mit S21 verbundene hohe finanzielle Belastung existiert und die zu erwartende neue Kostenexplosion findet zu einem brisanten Zeitpunkt statt: Mitte März 2016 muss die Deutsche Bahn AG auf ihrer Bilanzpressekonferenz den Absturz des Bahnkonzerns in eine veritable Krise und ein hohes Defizit im vergangenen Geschäftsjahr 2015 bekanntgeben.

Winfried Kretschmann ahnte nach der letzten massiven Kostensteigerung von Stuttgart 21 bereits, zu welcher Hydra sich Stuttgart 21 entwickeln könnte. Knapp zwei Jahre nach seiner Wahl zum ersten grünen Ministerpräsidenten in Deutschland schrieb er:

„Und so stelle auch ich mir die Frage: Können wir der Bahn nach den bisherigen und diesen neuesten [die Jahre 2012/2013 betreffenden; W.W.] Ereignissen zur Finanzierbarkeit des Projekts noch glauben? Müssen wir nicht vielmehr alle zwei Jahre mit neuen Kostenexplosionen oder gar dem Schlimmsten rechnen? Können wir eine Bauruine im Herzen Stuttgarts ausschließen? Das meine ich, wenn ich davon spreche, es gibt eine schwere Vertrauenskrise.“⁴⁵

Nun gibt es seit Anfang 2016 mit dem zitierten Brief des Bundesrechnungshofs einen guten Anlass für eine Wende fünf vor zwölf und mit der zitierten Vieregg-Rössler-Studie sogar die Hilfestellung für einen noch einigermaßen galanten Ausstieg bei Stuttgart 21 oder zumindest für ein Baustopp-Plädoyer.

Dennoch erklärt Grün-Rot vor der Landtagswahl: Man wolle kritisch-konstruktiv S21 weiterbauen. Und dass es nach der Landtagswahl so weitergehen würde, gegebenenfalls bis zum Jahr 2025 – mit dieser Großbaustelle im Zentrum, mit immer neuen Milliarden Euro an Steuergeldern für das kaum mehr verhüllte Ziel des Baus eines Kellerbahnhofs, der mindestens 30 Prozent weniger Leistung aufweist als der alte und noch bestehende Kopfbahnhof.

⁴⁴ A.a.O., S. 15.

⁴⁵ Brief des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann vom 14. Januar 2013 an Walter Sittler, Egon Hopfenzitz, Volker Lösch und Sabine Leidig. Wiedergegeben in: Ch. Engelhardt / E. Hopfenzitz / S. Leidig / V. Lösch / W. Sittler / W. Wolf (Hrsg.), *Empört Euch – weiter! Neue Argumente gegen Stuttgart 21*, Köln 2013, S. 23.

All dies veranlasst zur Schlussfolgerung: Es gab mit Grün-Rot im gesamten Bereich Verkehr keinen versprochenen Neuanfang und keine Trendwende im Sinn einer ökologischen, nachhaltigen und sozialen Verkehrspolitik. Im Zentrum unserer negativen Bilanz steht das *doppelte Desaster* von Stuttgart 21:

- Das *rein handwerkliche Desaster*, das von Grün-Rot im Rathaus und in der Landesregierung mit zu verantworten ist
- und das *politische und moralische Desaster*, das, was man schlicht als „Verrat am Wählerwillen“ bezeichnen muss.

Die Bilanz von Grün-Rot bei Stuttgart 21 ist charakteristisch für die Gesamtbilanz grün-roter Verkehrspolitik.

7. Projekt bahnsinniges Baden-Württemberg

Unser Vorschlag lautet, Baden-Württemberg tatsächlich, wie von Grün-Rot bei Antritt zu ihrer ersten Legislaturperiode 2011 propagiert, zu einer Pionierregion in Sachen nachhaltigen Verkehr zu gestalten. Das bedeutet: Es muss eine *reale Verkehrswende* geben.

Am 7. Juli 2013 hielt der Verkehrswissenschaftler Prof. Udo J. Becker vom Lehrstuhl für Verkehrsökologie an der TU Dresden im Stuttgarter Landtag einen Vortrag vor der Grünen Landtagsfraktion. Das Thema lautete: „Externe Kosten der Autonutzung“. Danach gibt es in Deutschland pro Jahr 88 Milliarden Euro an „ungedeckten externen Pkw-Kosten“. In Baden-Württemberg sind es gut 12 Milliarden Euro. Pro registrierten Pkw sind es jährlich mehr als 2000 Euro – oder rund 200 Euro monatliche reale Kosten, die nicht vom Pkw-Besitzer bezahlt werden. Becker forderte eine grundsätzliche Entscheidung zur Internalisierung dieser Kosten, was „im Interesse der Bevölkerung (Schadensvermeidung!) und im langfristigen Interesse der Hersteller“ sei. Es gelte: „Mobilität (zu) sichern – heute und für künftige Generationen“; Und: „Wer ‘weiter so!’ ruft, der schickt alle in die Sackgasse!“.

Der Vortrag dürfte bei der Grünen Landtagsfraktion auf breite Zustimmung gestoßen sein. Leider kam es bislang nicht dazu, daraus die Konsequenzen zu ziehen. So wie es grundsätzlich eine Tragödie ist, dass inzwischen – und nach der Klimakonferenz Ende 2015 in Paris – alle Welt weiß, wie drängend die Probleme von Umweltbelastung, Gesundheitsgefährdung und insbesondere Klimaveränderung geworden sind, gleichzeitig jedoch ausgerechnet im Verkehrssektor das „Weiter so!“ vorherrscht. Auch unter Grün-Rot in Baden-Württemberg.

Eine zukünftige Fraktion der Partei DIE LINKE im Stuttgarter Landtag engagiert sich für eine konsequente Politik der Verkehrswende. In deren Mittelpunkt stehen:

- eine Unterstützung für alle Versuche, eine beschriebene schrittweise Internalisierung der Kosten des Straßen- und des Luftverkehrs zu erreichen
- für einen Stopp beim Ausbau und Weiterbau von Straßen einzutreten
- eine Reduktion der Landesmittel im Straßenbereich zumindest auf das Niveau der letzten CDU-geführten Regierung (inflation angepasst) zu fordern
- für eine Beendigung jeglicher öffentlicher Gelder für den Flugverkehr und für einen Ausstieg des Landes bei den Verluste generierenden regionalen Airports in Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen einzutreten.
- für die Umleitung der im Straßenbau und beim Flugverkehr freiwerdenden Mittel in die Bereiche der nicht motorisierten Verkehrsarten, also zur umfassenden Förderung des Fußgängerverkehrs und des Fahrradverkehrs, einzutreten (und hierbei die enge Zusammenarbeit mit den in diesen Bereichen engagierten Initiativen und Verbänden zu suchen)
- sich aktiv und mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für einen Ausstieg bei Stuttgart 21 wie im 2016er Gutachten von Vieregg-Rössler entwickelt einzutreten
- den Einsatz der auf diese Weise freiwerdenden Mittel für eine umfassende Entwicklung des Schienenverkehrs im Land, was wir als „Bahnsinniges Baden-Württemberg“ bezeichnet haben, zu propagieren.

Im Folgenden eine Skizze des letztgenannten Projekts, des Ausbaus von Baden-Württemberg zu einem Vorzeige-Bundesland in Sachen Schienenverkehr. Wir gehen an dieser Stelle grundsätzlich dabei davon aus, dass in Zeiten knapper Kassen und wachsender Krisentendenzen *keine zusätzlichen Mittel im Verkehrsbereich* zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig nehmen wir für unsere Skizze als Ausgangspunkt die Kosten, die bei Stand Januar 2016 der Weiterbau von Stuttgart 21 realistischer Weise (und auf Basis der zitierten, aktuellen Studie von Vieregg-Rössler) kosten würde. Das sind 7,9 Milliarden Euro.⁴⁶

Während die Fortsetzung von S21 einem Abbau von Schienenkapazität gleichkommt und für Hunderttausende Fahrgäste Schaden und Komfortabbau mit sich bringt, ist ein Projekt Bahnsinniges Baden-Württemberg mit dem Ausstieg bei S21 und der Optimierung des Kopfbahnhofs für Millionen Menschen im Südweststaat mit erheblichen Vorteilen verbunden. Es handelt sich um ein Schlüsselprojekt für eine Politik der Verkehrswende und für die Verlagerung von größeren Anteilen des Straßen- und Luftverkehrs auf die Schiene. Zugleich handelt es sich um ein *Investitionsprogramm*, das in Zeiten von Klimaveränderung und wachsenden Krisenerscheinungen viele Tausende sinnvolle Arbeitsplätze schafft und – bestehende Arbeitsplätze erhält (siehe die aktuell angekündigten Massenentlassungen bei Bombardier Transportation, unter anderem in Mannheim).

Das Vorhaben hat fünf Bestandteile.

- Erstens – wie erwähnt – der Ausstieg bei S21 und der Umbau des Kopfbahnhofs.
- Zweitens der Ausbau des bestehenden Schienennetzes.
- Drittens die Elektrifizierung des Schienennetzes.
- Viertens ein Programm zur Reaktivierung von Bahnhöfen.
- Fünftens die Unterstützung bei regionalen Einzelprojekten im Bereich Schiene.

7.1 Stuttgart Kopfbahnhof 21

An oberster Stelle stehen der Stopp des Weiterbaus von Stuttgart 21 und die Optimierung des bisherigen Kopfbahnhofs in der Landeshauptstadt, einschließlich der Sanierung des Bonatz-Baus (mit dem Wiederaufbau der Seitenflügel und mit dem Bau eines weitgespannten Glashallendachs über den Bahngleisen. Für den Wiederaufbau von Nord- und Südflügel und das bereits von Bonatz vorgesehene Glasdach sollte es einen Architektenwettbewerb geben).

Der Grundgedanke bei Vieregg-Rössler (2016) zur „Verlegung der 6-spurigen Straße (Arnulf-Klett-Platz) vor dem Bahnhof in die Baugrube in der ersten Tiefebene“ und zugleich der „Bau eines Busbahnhofs für städtische und für Fernbusse“ in einem angrenzenden Bereich der jetzigen Baugrube hat enormen Charme und muss im Detail geprüft werden. Das Standardargument gegen einen Stopp von S21, wonach man „doch zu diesem Zeitpunkt nicht aussteigen kann, weil man dann diese riesige Bauruine“ habe, wird damit erheblich relativiert.

Dieser Teil des Projekts bahnsinniges Baden-Württemberg wurde im Februar 2016 unterstützt durch Anträge auf den Ebenen Bundestag und Gemeinderat Stuttgart. Am 17. Februar 2016 reichte die Fraktion DIE LINKE den Antrag „Ausstieg aus Stuttgart 21 – Die Deutsche Bahn AG vor einem finanziellen Desaster bewahren“ ein. Am Tag darauf, am 18. Februar 2016, stellte die Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-Plus im Stuttgarter Gemeinderat den Antrag, die Themen Ausstieg bei S21 und Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs auf Basis des neuen Vieregg-Rössler-Gutachtens auf die Tagesordnung des Gemeinderats am 2. März 2016 zu setzen.⁴⁷

⁴⁶ Studie Vieregg-Rössler 2016, a.a.O., S. 18.

⁴⁷ Der Bundestagsantrag hat die Drucksachen-Nummer 18/7566; der Gemeinderatsantrag trägt die Kennzeichnung 47/2016.

Kosten:

Ausstieg = 1,5 Mrd Euro

Umbau = 2 Mrd. Euro

Gesamt 3,5 Mrd. Euro. Basis der Berechnungen: Vieregg-Rössler 2016.

7.2. Erweiterung und Ausbau des Schienennetzes

Notwendig ist eine deutliche Vergrößerung des Schienennetzes und der zweigleisige Ausbau einzelner bislang eingleisiger Strecken. Siehe hierzu die Liste, die der VCD im Oktober 2012 zusammengestellt hat (*Anhang*).

Verlängerung des Netzes: Würde man das Schienennetz im Land wieder auf den Stand bringen, den es in Baden und Württemberg Mitte der 1920er und nach dem Zweiten Weltkrieg einmal gab, dann müsste das bestehende Schienennetz um rund 1200 Kilometer erweitert werden. Vorgeschlagen wird in diesem Rahmen als Zielgröße die Erweiterung um 500 Kilometer. In der Regel geht es dabei um Lückenschluss. Meist heißt das, dass aufgelassene Strecken, bei denen oft die Trassen noch vorhanden sind, reaktiviert werden müssen. Oft handelt es sich um Strecken, für deren Wiederinbetriebnahme sich Umwelt- und Bahnverbände und lokale Initiativen engagieren. Einige dieser Verbindungen sollten als „Schienenstrecken im vordringlichen Bedarf“ in Angriff genommen werden.⁴⁸ Dabei spricht oft einiges dafür, dass man sich bei der Reaktivierung von Strecken und insbesondere bei der Einrichtung der Bahnhöfe und Haltepunkte nicht in Gänze am früheren Streckenverlauf orientiert und Anpassungen an veränderte Siedlungsstrukturen vornimmt.

Kosten: Für den Wiederaufbau von rund 500 km des Schienennetzes sind 1.950 Millionen Euro zu veranschlagen. Dabei wird ein Betrag von 3,5 Millionen Euro je km unterstellt.

Ausbau eingleisiger Strecken zu zweigleisigen Strecken: Gut 200 km im bestehenden Schienennetz Baden-Württembergs sollten kurzfristig auf zweigleisigen Standard ausgebaut werden. Dafür vorgeschlagen werden die folgenden Verbindungen: (a) Radolfzell - Friedrichshafen – Lindau (81 km) // (b) Horb – Hattingen (Gäubahn; 90 km) // (c) Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental (Murrbahn; 42 km).

Kosten: 500 Millionen Euro (213 km bei 2,5 Mio je km)

7.3 Elektrifizierung

Nur rund 70 Prozent des Schienennetzes in Baden-Württemberg sind elektrifiziert. Die nicht elektrifizierten Strecken werden mit Dieseltraktion (Diesel-Loks; Dieseltriebfahrzeuge) betrieben. Damit sind in Baden-Württemberg zwar überdurchschnittlich viele Strecken elektrifiziert. Dennoch ist auch die Existenz von knapp einem Drittel nicht elektrifizierte Strecken negativ zu werten. Der niedrige Elektrifizierungsgrad ist im übrigen auch eine Folge des Kalten Krieges.⁴⁹ In der Schweiz sind mehr als 95 Prozent des Netzes elektrifiziert – dies, obgleich dort die topographi-

⁴⁸ Es könnte sich dabei unter handeln um: Mengen – Stockach (Ablachtalbahn; 40 km) // Neubau Erbach – Ehingen (für Fernverkehr Ulm – Basel; 15 km) // Calw – Weil der Stadt (23 km) // Ludwigsburg – Markgröningen (8,5 km).

⁴⁹ Bis in die 1980er Jahre hinein forderte die Bundeswehr, dass nicht mehr als 50 Prozent des (westdeutschen) Schienennetzes elektrifiziert bzw. dass 50 Prozent des Netzes und des Lokbestands auf Dieseltraktion zu beruhen habe. Die Militärs hingen dabei dem alten Denken an, wonach in einem klassischen Krieg der (rote) Gegner die Elektrizitätsversorgung schnell ausschalten könne, wohingegen Eisenbahnen mit Dieseltraktion wesentlich flexibler und weniger verwundbar sein würden.

schen Bedingungen und das Klimas die Realisierung eines elektrifizierten Betriebs deutlich schwieriger gestalten als hierzulande. Die umfassende Elektrifizierung bei der SBB trug – zusammen mit dem Integrierten Taktfahrplan (ITF) – dazu bei, dass in der Schweiz das Schienennetz weit gleichmäßiger ausgelastet ist als hierzulande. Erst eine elektrifizierte betriebene Eisenbahn kann die Vorteile der Schiene gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Flugverkehr voll ausspielen.⁵⁰

Der baden-württembergische Landesverband des VCD hat 2012 eine Liste mit zu elektrifizierenden Strecken veröffentlicht und „die Landesregierung und die Deutsche Bahn aufgefordert, endlich eine Elektrifizierungsoffensive für das Schienennetz in Baden-Württemberg anzugehen.“ So würden beispielsweise die Dieselzüge von Sigmaringen nach Stuttgart ab Tübingen auf einem bereits elektrifizierten Abschnitt verkehren, also unter ‚Fahrdraht‘ fahren, weil auf der Strecke von Tübingen nach Sigmaringen immer noch keine Oberleitung installiert sei, beklagt der VCD.⁵¹ Die Liste umfasst 18 Strecken bzw. Abschnitt mit einer Länge von insgesamt 892 Kilometern (die Liste findet sich im *Anhang* zu diesem Papier). Berücksichtigt man, dass die Finanzierung der Südbahn gewährleistet ist, dann verbleiben rund 770 km zu elektrifizierende Strecken. Die Landesregierung wurde – die Südbahn ausgenommen – in Sachen Elektrifizierung nur insoweit aktiv, als sie einen Teil dieser zur Elektrifizierung vorgeschlagenen Strecken zum Bundesverkehrswegeplan 2015 anmeldete. Was jedoch in der Regel ohne praktische Folgen ist.⁵²

Kosten: Für die Elektrifizierung von 770 km Schienennetz sind rund 950 Millionen Euro erforderlich. Dabei werden 1,25 Millionen Euro je zu elektrifizierenden Schienenkilometer unterstellt.

7.4 Programm zur Bahnhofssanierung in Baden-Württemberg

Bahnhöfe sind integraler Bestandteil des Systems Schiene. Sie bilden Zugangs- und Ausgangsstellen im System Schiene. So beschrieb es vor einigen Jahren noch der damalige Vorsitzende des Vorstands von DB Station & Service, Wolf-Dieter Siebert: „Bahnhöfe sind die Visitenkarte von Städten und Gemeinden. Oft im Stadtkern gelegen, sind sie Treffpunkt und Zentrum für Bürger. Sie sind aber auch das Eingangstor zum System Bahn. Damit sind die Bahnhöfe ein wichtiger, Image bildender Faktor für den internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister Deutsche Bahn AG.“⁵³ Wir werden auf die Kluft zwischen solchen Worten und der Bahnhofsrealität zu sprechen kommen.

⁵⁰ Dies gilt ganz besonders in den Zeiten des Klimawandels. Eine elektrifizierte Bahn benötigt deutlich weniger Energie als eine Bahn mit Diesel-Traktion; verursacht deutlich weniger Schadstoffemissionen; bietet erhebliche Synergieeffekte, da das Vorhalten und Instandhalten/Warten von Fahrzeugen für die unterschiedlicher Traktionsarten weitgehend entfällt und bietet die Möglichkeit, binnen relativ kurzer Zeit auf regenerative Energien (vor allem auf Strom aus Wind- und Solarenergie) umzustellen.

⁵¹ Pressemitteilung des VCD Landesverband Baden-Württemberg vom 10. August 2012. Wenn die in der VCD-Liste aufgeführten Strecken alle elektrifiziert werden, sind rund 90 Prozent des baden-württembergischen Schienennetzes elektrifiziert.

⁵² Auf eine entsprechende Anfrage von Stefan Buhl, dem Vorsitzenden des Landesverbands von Pro Bahn Baden-Württemberg, vom 26. Februar 2015 antwortete das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) am 13. März 2015 in diesem Sinn. Darin heißt es: „Was die Verbindung Freudenstadt – Hausach anbetrifft, wäre zwar auch hier eine Elektrifizierung durchaus denkbar und sinnvoll; diese Strecke verbindet aber nicht unmittelbar Oberzentren des Landes, was ein wesentliches Kriterium unserer Priorisierung und Anmeldung gewesen ist.“

⁵³ Wolf-Dieter Siebert, Vorwort zum Geschäftsbericht DB Station & Service 2005, S. 2.

Funktionierende Bahnhöfe bieten Schutz bei Witterung und vor Belästigungen; sie stellen Service- und oft Kommunikationszentren dar mit Fahrkartenverkauf, Information und Beratung, Kiosken und Gastronomie. Sie beleben Orte bzw. sind Teil von urbanen Strukturen. Erfolgreiche Nahverkehrsunternehmen wie die Usedomer Bäderbahn (UBB) oder die Salzburger Verkehrsbetriebe sehen den Einsatz von Fahrkartenautomaten kritisch und setzen vor allem auf eine Bedienung der Fahrgäste durch Personal (an Schaltern und in den Zügen). In der Schweiz ist die Bahnhofsichte – die Zahl der Bahnhöfe je 1000 Schienenkilometer – mehr als drei Mal so hoch wie in Deutschland. Im Nachbarland haben bislang noch die meisten Bahnhöfe geöffnete Schalter mit fahrgastfreundlichen Besetzungszeiten.

In Deutschland findet seit Jahrzehnten eine Zerstörung dieser Bahnstruktur und Bahnkultur statt. Damit wird das System Schiene an den entscheidenden Stellen ausgehöhlt und geschwächt. Diese Zerstörung wurde mit Beginn der Bahnreform im Jahr 1994 beschleunigt, was mit der formellen Trennung zunächst von Eisenbahnbetrieb (DB Fernverkehr, DB Regio, DB Railion bzw. DB Schenker Rail) und Infrastruktur und später mit der zusätzlichen Aufspaltung der Infrastruktur in DB Netz und DB Station & Service (ergänzt um einen getrennten Bereich DB Energie) nochmals verstärkt bzw. institutionalisiert wurde. Diese Aufspaltung ist nicht nur mit einem erheblichen Verlust an Synergie verbunden. Sie mündet auch aus Sicht des Gesamtsystems und des Fahrgastes völlig kontraproduktives Agieren der einzelnen Unternehmen im Schienenverkehr.⁵⁴

Dazu zählt die krude Sprachregelung, wonach das, was man in der Bevölkerung weiterhin unter „Bahnhof“ versteht, inzwischen im DB AG-Deutsch als „Empfangsgebäude“ bezeichnet wird (wobei argumentiert wird, dass diese „Empfangsgebäude“ für den modernen Schienenverkehr nicht mehr erforderlich seien), während als Bahnhof oft nur noch ein Bahnsteig mit dem dazugehörigen Bahngleis und einem Wartehäuschen gesehen wird.

Den Verantwortlichen für diesen zerstörerischen Prozess ist durchaus bewusst, dass auf diese Weise das System des Schienenverkehrs als Ganzes massiv geschädigt wird. Daher gibt es seit mehr als zwei Jahrzehnten immer wieder neue Programme zur „Bahnhofsneugestaltung“ und Revitalisierung von Bahnhöfen“. „Stuttgart 21“ wurde Mitte der 1990er Jahre schließlich einmal präsentiert als Teil eines Programms zur Neugestaltung von einem Dutzend Großbahnhöfen. Es gab in den vergangenen zwei Jahrzehnten immer wieder neue Publikationen, in denen die Bedeutung der Bahnhöfe in fast lyrischen Formulierungen hervorgehoben wird – was die Diskrepanz zur Realität des fortgesetzten Abbaus der Bahnstruktur nur noch deutlicher macht. So schrieb beim Auftakt der Bahnreform der damalige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG Heinz Dürr: „Wir wollen eine Bahnkultur wiederherstellen, die auf Reisende und Besucher einladend wirkt. Erinnern Sie sich an die große Blüte der Bahnhöfe in der Gründerzeit der Eisenbahn im vorigen Jahrhundert? [...] Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG wurde erstmals ein ei-

⁵⁴ Ein banales Beispiel betrifft Verspätungen im Zugverkehr. In früheren Zeiten galt die Regel, dass im Fall von Verspätungen von Fernzügen, insoweit sich diese in einem gewissen Rahmen hielten, Nahverkehrszüge warteten, um Umsteigeverbindungen zu gewährleisten. Dies findet heute in der Regel nicht mehr statt. Zwei Beispiele für ein „kontraproduktives Agieren auf höherer Ebene“: (1) Je mehr Nahverkehrsleistungen DB Regio verliert, desto größer wird der Anreiz, dass DB Netz und DB Station & Service ihre Trassengebühren bzw. Stationsentgelte anheben, um auf diese Weise für „Ausgleich“ zu sorgen und die Gewinne des Gesamtkonzerns DB AG zu steigern. (2) Wenn DB Fernverkehr argumentiert, Nachtzüge seien generell unrentabel und diese Ende 2016 komplett einstellen will, dann erfolgt dies auch deshalb, weil die Trassengebühren für die Nachtzüge absurd hoch sind. Gleichzeitig wird nicht bedacht, dass der Wegfall der Nachtzüge bei DB Fernverkehr die Bilanz aufbessern mag, dass es damit aber gleichzeitig zu einem erheblichen Einnahmeverlust bei DB Netz und teilweise auch bei DB Station & Service kommt.

gener Geschäftsbereich Personenbahnhöfe eingerichtet, dessen vordringlichste Aufgabe es ist, die gravierenden Fehlentwicklungen der Vergangenheit zu korrigieren.“⁵⁵

Wir wissen: Das Gegenteil des Gesagten wurde gemacht. Die Ausgliederung des Bereichs Personenbahnhöfe mündete in die Bildung einer eigenen Aktiengesellschaft, der DB Station & Service, deren wesentliche Zielvorgabe es ist, mit Stationsentgelten, Erlösen aus Verpachtungen und vor allem mit dem *Verkauf von Bahnhofsgebäuden* Gewinne zu generieren, die an die Mutter Deutsche Bahn AG abgeführt werden. Wir wissen auch aus hundertfachem Anschauungsmaterial vor Ort, wie abstoßend die Bahnhöfe im System Schiene oft sind: mit hunderten verfallenen Bahnhofsgebäuden, vernagelten Eingänge, verdreckten und kaum begehbaren Durchgängen, gefährlichen und unzureichend gesicherten Gleisübergängen usw.⁵⁶

Vor diesem Hintergrund ist es lobenswert, wenn das Bündnis „Allianz pro Schiene“ Jahr für Jahr „Bahnhöfe des Jahres“ prämiert. Allerdings wird auch hier oft vergessen, welche elementaren Funktionen Bahnhöfe auch haben müssen – dass Bahnhöfe beispielsweise nur dann Sinn machen, wenn es auch besetzte Schalter mit Schalterzeiten in den wesentlichen Schienenverkehrszeiten gibt.⁵⁷

In Baden-Württemberg gab es in den 1950er Jahren noch rund 750 Bahnhöfe.⁵⁸ Das waren allerdings in so gut wie allen Fällen Bahnhöfe mit Personal. Die für die Bahnhöfe zuständige Tochter der Deutschen Bahn, Station & Service, gibt 2016 an, in Baden-Württemberg noch 684 Bahnhöfe zu haben. Damit meint sie nach heutigem Sprachgebrauch jedoch zunächst einmal Haltestellen mit einem minimalen Infrastrukturangebot. Sodann heißt es, man habe noch „148 Empfangsgebäude“ im Bestand. Nach dieser Publikation gibt es im gesamten Bundesland nur noch „7 DB Informationen“ an Bahnhöfen, was wohl meint, Bahnhöfe mit Auskunft. An 23 Bahnhöfen gibt es nach DB AG-Angaben eine „Mobilitätshilfe“. Schließlich besteht das gesamte Personal an allen Bahnhöfen des Landes aus 551 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Wobei hier zu berücksichtigen ist, dass Station & Service eine eigene Verwaltungsstruktur hat und dass sich von den verbleibenden gut 500 Beschäftigten rund die Hälfte auf ein knappes Dutzend großer und größerer Bahnhöfe im

⁵⁵ Heinz Dürr, in: Helmut Frei, *Bahnhofsguide Deutschland 1995/96*, S. 6.

⁵⁶ Der Bahnhof am Heimatort des Verfassers dieses Textes, Wilhelmshorst in Brandenburg, ist seit rund 20 Jahren ohne Personal und befindet sich in einem beklagenswerten Zustand. Vor einem Jahrzehnt wurde die Unterführung aufwendig komplett neu gebaut. Dennoch gibt es keinen Aufzug, keine Rampe; Rollstuhlfahrer sind chancenlos. Die zwei Dutzend Stufen sind selbst für Menschen mit Kinderwagen und Gepäck nur mühsam zu begehen (zuvor waren es deutlich weniger Stufen). Die Regenwasserentsorgung wurde so schlampig ausgeführt, dass bei starkem Regen das Wasser in der Unterführung knöchelhoch steht. Die Fahrgäste – insbesondere Schulkinder – überqueren an solchen Tagen die Gleisanlage (zwei Gleise; teilweise durchfahrende Güterzüge mit Tempo 100) auf direktem Weg, da der nächste Bahnübergang einen Umweg von einem Kilometer mit sich bringen würde.

⁵⁷ 2015 wurde von diesem Bündnis der Bahnhof in Marburg an der Lahn als „Bahnhof des Jahres“ gekürt. Auf diesem sind die Öffnungszeiten der Bahnschalter auf 7 bis 17 Uhr beschränkt – und dies dann nur an Werktagen. An Samstagen und Sonntagen ist keinerlei Bahnhofspersonal im Einsatz. Eine aufwendig gebauter Übergang (Ortenbergsteg) hat zwar Wendeltreppen zu den darunter liegenden Bahngleisen, verfügt hier jedoch über keine Aufzüge, sodass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen lange Umwege gehen müssen, um auf die Bahnseige zu gelangen. Wenn die Allianz pro Schiene davon spricht, in diesem Fall sei „die Barrierefreiheit [...] mustergültig gelöst“, so ist dies höchst fragwürdig. Siehe: M. Jäger-Gogoll / S. Leidig / J. Schlauske / W. Wolf, *Stadt – Lahn – Autowahn. Marburg und die B3a. Verfehlte Verkehrspolitik und Alternativen*, Michendorf 2016, S. 14f.

⁵⁸ Bis Mitte der 1990er Jahre wurde die Zahl der Bahnhöfe in der Bundesrepublik Deutschland und – für Westdeutschland – nach Bundesländern geordnet einigermaßen übersichtlich im Statistischen Jahrbuch dokumentiert. So nennt das Statistische Jahrbuch 1995 (S. 316) für Baden-Württemberg und für das Jahr 1993 noch 641 Bahnhöfe, davon 486 im Bestand der Deutschen Bundesbahn. Die aktuellen Ausgaben der Statistischen Jahrbücher haben zwar einige hundert Seiten mehr Umfang, sie enthalten jedoch keine Angaben mehr zu den Bahnhöfen.

Land konzentriert und die übrigen gut 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf den Rest des Landes verteilt sind. Damit entfallen – mit Ausnahme größerer Bahnhöfe – rund drei Bahnhöfe auf einen Mitarbeiter.

Aus diesen nackten Zahlen geht hervor, wie armselig die Personalausstattung der Bahnhöfe in Baden-Württemberg ist. Offiziell heißt es im übrigen, dass „76 Prozent aller Bahnhöfe“ im Land „stufenfrei“ seien. Allerdings haben Verkehrsinitiativen und Behindertenverbände immer wieder nachgewiesen, wie dehnbar oder auch unzureichend der Begriff „stufenfrei“ oder „barrierefrei“ bei der Deutschen Bahn AG ist und dass faktisch weit mehr als die Hälfte aller Bahnhöfe für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eben nicht ohne fremde Hilfe oder auch überhaupt nicht nutzbar sind.⁵⁹

Bei rund 98 Prozent aller Bahnhöfe existiert inzwischen keine Bahnsteigsaufsicht bei ein- und ausfahrenden und bei durchfahrenden Zügen mehr, was mit dazu beitrug, dass es in Deutschland allein im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2010 nach offiziellen Angaben 56 Unfälle aufgrund der Sogwirkung durchfahrender Züge auf Bahnhöfen gab, bei denen 18 Personen getötet und 24 schwer verletzt wurden.⁶⁰

Die Bahn bzw. deren Tochter Station & Service haben im Verbund mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg in jüngerer Zeit Bahnhofsmo­dernisierungsprogramme – einmal für 66 Bahnhöfe, dann für „21 Knotenbahnhöfe“ - vereinbart.⁶¹

Wir schlagen *ein umfassendes und zusammenfassendes Programm zur Revitalisierung von Bahnhöfen in Baden-Württemberg* vor. Rund 280 Bahnhöfe mit Personal in einem (dann ausgebauten) Netz mit 4300 Schienenkilometern – also ein Bahnhof auf rund 15 Kilometer Schienennetz - scheint eine Mindestanforderung zu sein. Dabei müssen Bahnhöfe grundsätzlich barrierefrei gestaltet sein. Unter Berücksichtigung bereits laufender Maßnahmen zur Bahnhofsanierung geht es bundeslandweit um zusätzliche rund 200 Bahnhöfe, die zu reaktivieren sind.

Sinnvoll erscheint eine neue *Rahmenvereinbarung* mit den drei Beteiligten Deutsche Bahn AG (und deren Infrastrukturtöchter DB Netz und DB Station & Service), Land Baden-Württemberg und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Sinnvoll wäre eine Ergänzung oder Erweiterung der Vertragspartner in Richtung Privatbahnen (ggfs. auch private Netzbetreiber) und Kommunen, letzteres möglicherweise am besten vertreten durch den Gemeindetag Baden-Württemberg. Schließlich geht es um die Revitalisierung kommunaler Kommunikationsorte.

Ein erster zu vereinbarenden Grundsatz müsste darin bestehen, dass es im Land *keine weiteren Verkäufe von Bahnhöfen mehr geben darf*. Bislang proklamiert die Deutsche Bahn AG, noch in großem Maßstab Bahnhöfe verkaufen zu wollen.⁶²

⁵⁹ Angaben nach: *Bahnhöfe in Baden-Württemberg 2015*; Publikation von Station & Service 2015.

⁶⁰ Siehe Bernhard Knierim/Winfried Wolf, *Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform*, Stuttgart 2014, S. 59; Information auf Basis einer Antwort der Bundesregierung vom 14. Juli 2011.

⁶¹ Als Knotenbahnhöfe, die „modernisiert und stufenfrei ausgebaut“ werden sollen, wurden im Juli 2015 genannt: „1. Ulm Hbf; 2. Tübingen Hbf; 3. Pforzheim Hbf; 4. Karlsruhe Hbf; 5. Heilbronn Hbf; 6. Aalen; 7. Bietigheim-Bissingen; 8. Friedrichshafen Stadt; 9. Radolfzell; 10. Rastatt; 11. Plochingen; 12. Konstanz; 13. Mühlacker; 14. Esslingen (Neckar); 15. Schwäbisch Gmünd; 16. Backnang; 17. Donaueschingen; 18. Villingen; 19. Geislingen (Steige); 20. Heidenheim; 21. Emmendingen.

⁶² „Von den deutschlandweit rund 5400 Bahnhöfen der DB Station & Service verfügen noch ungefähr 1000 über ein Empfangsgebäude. Etwa 600 sollen im Bestand der DB bleiben. Die anderen stehen zum Verkauf.“ *Bahnhöfe in Baden-Württemberg 2015*; Publikation von Station & Service 2015. Vor fünf Jahren hieß es bei Station & Service noch, die DB AG wolle 700 Empfangsgebäude im Bestand behalten.

Desweiteren geht es darum, Konzepte für eine *multifunktionale Bahnhofsnutzung* zu entwickeln. Inzwischen gibt es in Deutschland einige Bahnhofsreaktivierungen, teilweise in Kombination mit Umgestaltungen von Bahnhöfen zu Kommunikationsorten, zu kulturellen Zentren, zu touristischen Informationsstellen, zu Fahrradverleihstationen oder auch „Mobilitätszentralen“ usw. All diese Erfahrungen sollten in ein Programm zur Bahnhofsreaktivierung und –revitalisierung einfließen. Dabei sollte die oftmals zu beobachtende Trennung von Bahnbetrieb und „revitalisierter Bahnhof als Kommunikations- und Kulturzentrum“ möglichst vermieden werden. Es sollten Möglichkeiten entwickelt werden, wie klassische Bahnhofsfunktionen wie Auskunft zum Schienenverkehr, Fahrkartenverkauf und möglicherweise auch Sicherheit auf dem Bahnsteig mit den anderen genannten Formen der Nutzung von Bahnhofsgebäuden verbunden werden können.

Kosten: Für die Reaktivierung von rund 200 Bahnhöfen ist ein Betrag von 500 Millionen Euro vorzusehen. Real dürfte sich dieser Fördertopf dann auf rund 1000 Millionen oder eine Milliarde Euro gut verdoppeln, wenn es gelingt, die Kommunen wie oben skizziert – und wie bisher in vergleichbaren Fällen von Bahnhofsreaktivierungen auch meist der Fall – einzubeziehen. Unterstellt werden rund 5 Millionen Euro je Bahnhof.

7.5 Finanztopf für Einzelprojekte

Schließlich und endlich sollte es einen Finanztopf – aktuell in Höhe von einer halben Milliarde Euro – geben, der ergänzend der *Förderung von unterschiedlichen Schienenverkehrsprojekten* im Bundesland gewidmet ist. Vorstellbar sind Förderungen für einzelne *Stadtbahnprojekte*.

Bundesweit und international fand der Erfolg der Karlsruher Stadtbahn große Beachtung.⁶³ Aktuell gibt es neben Erweiterungsplänen für die Karlsruher Stadtbahn – mal mehr, mal weniger entwickelte – Pläne für Stadt- und Regionalbahnen im Raum Mannheim (S-Bahn Rhein-Neckar), mit der „Bahn Breisgau“ (Freiburg), mit der „Stadtbahn Neckar-Alb“ (Tübingen / Reutlingen / Balingen), einer „Regio-S-Bahn Donau-Iller (Ulm / Neu-Ulm)“ und der „Regio S-Bahn Basel“ (deutsche Strecken; unter Einbeziehung der Kandertalbahn).

Besonders förderungswürdig erscheint in diesem Zusammenhang das Projekt der *Bodensee-S-Bahn* (Bodensee-Gürtelbahn einschließlich des Erhalts des Inselbahnhofs Lindau).

Bei dieser geplanten durchgehende Eisenbahnverbindung um den Bodensee, bei dem die Länder Deutschland (mit den Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern), Österreich und Schweiz und die entsprechenden Bahnen beteiligt sein würden, handelt es sich um ein Projekt, mit dem in idealer Weise *sanfter Tourismus* realisiert werden könnte: eine Region, in der man mit dem Fahrrad, auf Schiffen und per Bahn verkehren kann. Die enormen Erfolge von vergleichbaren Projekten (wie dem Radwanderweg Passau – Wien) unterstreichen das erhebliche Potential eines solchen Vorhabens.

⁶³ Hier wurden hohe Fahrgastzahl-Steigerungen einer Bahn, die ursprünglich nur als Straßenbahn innerhalb der städtischen Grenzen verkehrte, erreicht durch deren Ausbau vor allem in der Region. Grundlage für den Erfolg bildeten zwei Innovationen: der Einsatz von Zweistrom-System-Antrieben (Gleichstrom und Wechselstrom) und das Befahren von klassischen Eisenbahnstrecken durch Straßenbahnen beziehungsweise Stadtbahnen. Letzteres wurde durch die identische Spurweite von 1435 mm der ursprünglichen Karlsruher Straßenbahn und der Standardspurweite der Bahn ermöglicht. Inzwischen existiert eine Vernetzung der Karlsruher Stadtbahn mit den Bahnen in Heilbronn, Pforzheim und Baden-Baden. Damit wurde ein regionaler Raum mit mehr als einer Million Einwohner für einen optimalen Schienennah- und Regionalverkehr erschlossen.

Wir beschrieben bereits weiter oben, wie unverantwortlich die DB AG die auch für eine Bodensee-S-Bahn erforderliche Elektrifizierung der Südbahn immer neu verzögert hat. Die Deutsche Bahn AG hat auch mehr als 15 Jahre lang versucht, die für ein solches Projekt elementare Schienenstruktur in Lindau auf der Insel komplett zurückzubauen und den wunderbaren Jugendstilbahnhof auf der Insel und direkt am Hafen aufzugeben und zum Verkauf zu bringen. Nur durch ein leidenschaftliches Engagement von Menschen, einer Initiative und der Bunten Liste vor Ort in Lindau gelang es, dieses zerstörerische Vorhaben abzuwenden.⁶⁴

Die Initiative für eine Bodensee-S-Bahn sieht in dem grünen Licht zur Elektrifizierung der Südbahn, das Ende 2015 die baden-württembergische Landesregierung zusammen mit Bund und Bahn gab (siehe oben) einen großen Schritt hin zur Verwirklichung dieses ehrgeizigen und zukunftsweisenden Projekts. In einer Erklärung vom 10. Februar 2016 verweist sie darauf, dass die Schieneninfrastruktur am Nordufer des Bodensees (auf den Verbindungen Basel – Friedrichshafen – Ulm und Ulm – Friedrichshafen – Lindau) einerseits bislang ein „hässliches Entlein“ geblieben sei (während sich andere Strecken zu „stolzen Schwänen“ entwickelt hätten), dass sich jedoch dennoch auf diesen Verbindungen das Fahrgastaufkommen im Zeitraum 2002 bis 2014 rund verdoppelt habe. Dies zeige das enorme Potential dieser Strecken auf. Die Initiative plädiert dafür, im Zusammenhang mit der Südbahn-Elektrifizierung das Projekt Bodensee-S-Bahn neu voranzutreiben. Kurzfristig gelte es zu verhindern, dass bestehende Schwachstellen auf den schlecht ausgebauten Strecken beseitigt und die bestehenden Angebote mit Schienenverbindungen erhalten bleiben.⁶⁵

Angebracht erscheint auch eine Initiative zur *Neubelebung des Kleber-Express* (München - Freiburg): einer täglich durchgehenden Verbindung eines Zugpaares München - Freiburg und Freiburg – München nach dem Vorbild des Glacier-Express. Ähnlich wie mit der Bodensee-S-Bahn, jedoch mit recht bescheidenen Mitteln, könnte das Land Baden-Württemberg hier dem Anspruch „Pionierregion“ in Sachen nachhaltiger Mobilität gerecht werden und ein exemplarisches Projekt für sanften Tourismus (in den Regionen Südschwarzwald, Donautal, Oberschwaben/Allgäu) verwirklichen.

⁶⁴ Siehe Winfried Wolf / Klaus Gietinger / Karl Schweizer / Wolfgang Hesse (Hrsg.), *Inselkrimi Bahnhof Lindau*, 2005, Verlag Winfried Wolf und die Publikation „Lindauer Bahnbote“.

⁶⁵ In der aktuellen Pressemitteilung heißt es: „Dass größte Ärgernis im westlichen Abschnitt [der Bodensee-Gürtelbahn; W.W.] dieser zum größten Teil nicht elektrifizierten und teilweise einspurigen Bahnlinie sind die Verspätungen, Anschlussbrüche und Zugausfälle des IRE Basel-Ulm. Deshalb ist es jetzt am wichtigsten, die Ursachen durch den Betrieb, die Fahrzeuge und die Infrastruktur in einer Studie durch unabhängige Experten aufzudecken. Daraus sind Vorschläge zu entwickeln, mit welchen Maßnahmen sich die schlimmsten Schwachstellen innert nützlicher Frist und mit finanzierbaren Kosten entschärfen lassen. Wegen dieser Mängel hat der gute Ruf dieses IRE bei den Fahrgästen in den letzten Jahren stark gelitten und die drei Landkreise am Hochrhein und am Bodensee konnten sich bisher nicht auf eine gemeinsame Strategie einigen. Statt den durchgehenden IRE Basel-Ulm aufzugeben, sind Verbesserungen durchzusetzen, um dieses trotz der Mängel sehr gut nachgefragte Angebot zu erhalten und auszubauen [...] Eine leistungsfähige Bahnachse Basel-Ulm ist für Baden-Württemberg und die Schweiz nützlich und wichtig. Der IRE braucht für die 283 km lange Strecke heute weniger Zeit als das Auto. Die Bahnlinie ist nur noch zu einem Viertel einspurig und lässt sich einfacher, schneller und billiger auf durchgehende, elektrifizierte Doppelspur ausbauen als die Neubauten für vierspurige Straßen. Ein moderner und pünktlicher IRE Basel-Ulm oder ein „Hochrhein-Donau-Express“, der diesen Namen verdient, wäre deshalb ähnlich attraktiv wie der geplante Euro-City Stuttgart-Zürich. Ohne diesen Inter-Regio-Express und nur für die Regionalbahn sind Investitionen für die Doppelspur und die Elektrifizierung politisch und wirtschaftlich schwieriger zu rechtfertigen. Voraussetzung dazu sind wirksame, kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. [...] Der durchgehende IRE Basel-Ulm darf auch nicht vorübergehend aufgegeben werden, weil es später viel schwieriger ist, verlorene Fahrgäste zurück zu gewinnen.“

Infos zur Bodensee-S-Bahn: E-Mail info@bodensee-s-bahn.org // www.bodensee-s-bahn.org

Kosten des gesamten „Fördertopfs Einzelne Schienenverkehrsprojekte“: 500 Millionen Euro

Die Kosten für alle aufgeführten Projekte für ein „Bahnsinniges Baden-Württemberg“ belaufen sich damit auf 7.900.000.000 Euro oder 7,9 Milliarden Euro.

Die in der 2016er Studie von Vieregge-Rössler ermittelten Einsparungen, die aus einem Ausstieg bei Stuttgart 21 resultieren, belaufen sich ebenfalls auf 7.900.000.000 Euro oder 7,9 Milliarden Euro.

Aufgezeigt werden soll damit nicht allein, wie teuer der Weiterbau von Stuttgart 21 kommt. Sondern vor allem konstruktiv, was mit diesen verschleuderten Steuergeldern an sinnvollen Bahnprojekten realisiert werden kann.

Andreas Kleber

SCHIENENNITZ BADEN-WÜRTTEMBERG

PRIVATBAHNEN	Länge km	Besitz	sonstiges	Entwicklung
Bühl (Baden) - Oberbühlertal	6	Deutsche Eisenbahngesellschaft	1000 m Spurw	+ 1956 Personenverkehr + 1958 Güterverkehr
Achern - Ottenhöfen	10,7	SWEG	Regelverkehr und Museumsbahn	
Biberach (Baden) - Oberhammersbach	10,6	SWEG		
Hüfingen - Furtwangen	30,2	Mittelbadische Eisenbahn AG		+ 1972; reakt. bis Bräunlingen 2003
Zell (Wiesental) - Todtnau	18,2	Mittelbadische Eisenbahn AG		Schmalspurbahn; + 1966
Eyach - Haigerloch - Hechingen - Gammertingen - Sigmaringen	78	HZL		Eyach - Hechingen nur gelegentlicher SO-Verkehr ab Salzbergwerk Stetten Güterverkehr
Kleinengstingen - Gammertingen	20	HZL		1969/72 auf Busverkehr umgestellt; 2000 wieder für Sommer-Ausflugsverkehr und Schülerverkehr reaktiviert
Hanfertal - Bingen Sigmaringendorf	10	HZL		bis 1991 Schülerverkehr; Ausbau Sigdorf um Gz nach Ulm das Kopfmachen zu ersparen
Reutlingen Hbf - Gönningen	16,5	Württ. Nebenbahn AG		+ 1976 Personenverkehr
Ebingen (Württ)* - Onstmettinigen	8,2	Württ. Eisenbahnbahn gesellsch		+ 1998
Wiesloch-Walldorf - Wiesloch Stadt	3,1	SWEG		+ 1990; elektrischer Betrieb; 1955 aufgegeben
Wiesloch Stadt - Schatthausen	13,5	SWEG		+ 1957
Wiesloch Stadt - Waldangelloch	13,2	SWEG		+ 1980
Bruchsal - Hilsbach	26,5	SWEG / AVG		Odenheim-Hilsbach +1960; bsi Odenheim AVG elctr
Bruchsal - Menzingen	19,6	AVG		
Pforzheim - Ittersbach	16	Kleinbahn Pforzheim		+1964; elektrische Strassenbahn
Neckarbischofsheim - Hüffenhardt	17	SWEG/AVG		
Bad Friedrichshall-Jagstfeld - Orhnberg	22,6	Württ Eisenbahngesellschaft		+ 1990
Gaildorf - Untergröningen	18,4	Württ. Eisenbahngesellschaft		+ 2005
Aalen - Neresheim - Dillingen (D)	55,5	Württ. Nebenbahn AG		+ 1972, Teilstück als Museumsbahn reaktiviert

Neue Straße 32, 73614 Schorndorf,
 Tel. 07181 - 99 12 40, Mobil: 0151 524 26 447
 Email: andreas_kleber@t-online.de

Pressemitteilung

Nr. 24/12

Stuttgart, 17. Oktober 2012

Bundes-GVFG 2012-16

VCD: Stuttgart 21 blockiert Ausbau des ÖPNV

Finanzierungslücke bei Vorhaben im Land von rund 1,2 Milliarden Euro nach 2019

Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll nach der Grün-Roten Landesregierung ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik sein – doch eine aktuelle Untersuchung des ökologischen Verkehrsclub Deutschland (VCD) zeigt, dass hierfür überhaupt kein Geld zur Verfügung steht: Der Bund möchte die Förderung im Jahr 2019 einstellen, bis dahin wird das Geld vollständig für die begonnenen Projekte benötigt.

„In Baden-Württemberg gibt es eine Vielzahl von geplanten Vorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, doch die Baukosten sind doppelt so hoch wie die für alle zehn westdeutschen Bundesländer zusammen zur Verfügung stehenden Bundesmittel“, erklärt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Anträgen in Höhe von 1,57 Milliarden Euro aus Baden-Württemberg stünden bundesweit Finanzmitteln von 0,756 Milliarden Euro für die Zeit nach 2016 gegenüber, so der VCD. Doch auch andere Bundesländer wollten den Nahverkehr ausbauen, so dass bundesweit nur jede sechste Maßnahme überhaupt Geld erwarten könne, erläutert der VCD-Landesvorsitzende.

Durch die aktuellen Großprojekte in Baden-Württemberg sei hier eine besondere Situation. Matthias Lieb: „Nach Abzug der Mittel für die Fertigstellung der begonnenen Projekte in anderen Bundesländern sowie Stuttgart 21, dem Karlsruher Stadtbahntunnel und der Stadtbahn Heilbronn Nord stehen bis zum Ende des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundes-GVFG) im Jahr 2019 deutschlandweit nur noch 56 Millionen Euro oder sieben Prozent der gesamten Mittel für neue Projekte zur Verfügung.“ Dies zeige die Auswertung des GVFG-Bundesprogramms 2012-2016 durch den VCD.

„Es ist völlig unrealistisch, dass die anderen Bundesländer zugunsten von Karlsruhe und Stuttgart auf ihre Projekte verzichten“, erklärt Matthias Lieb. Viel wahrscheinlicher sei, dass der Bund die Auszahlung der Mittel für die Vorhaben in Baden-Württemberg weiter verzögere, vermutet der VCD. „Schon jetzt ist die Auszahlung der Bundeszuschüsse für Stuttgart 21 um 122 Millionen Euro im Vergleich zur Finanzierungsvereinbarung im Verzug, außerdem sind trotz Baubeginn die Bedingungen für die Aufnahme von Stuttgart 21 ins GVFG-Programm noch nicht erfüllt“, stellt Matthias Lieb fest und fragt, was dies für Auswirkungen auf den Zeitplan des Projektes und auf die Kostenbeteiligung von Land, Stadt und Region habe. Laut Finanzierungsvereinbarung hätten die Projektträger der Deutschen Bahn (DB) die fehlenden GVFG-Mittel zu ersetzen, erklärt der VCD.

Der VCD fordert zur Herstellung von Planungssicherheit für die weiteren ÖPNV-Vorhaben im Land wie die Breisgau S-Bahn, die Strecke Calw – Weil der Stadt, die Regionalstadtbahn Neckar-Alb, die weiteren Stadtbahnausbauten in Ulm, Mannheim, Heidelberg, Freiburg, Karlsruhe und Stuttgart eine Finanzierungsperspektive über 2019 hinaus. „Angesichts der vielen Projekte werden für Baden-Württemberg pro Jahr mindestens 100 Millionen Euro aus dem GVFG-Bundesprogramm benötigt“, erläutert Matthias Lieb den nötigen Finanzierungsumfang. Anderenfalls hätten die genannten ÖV-Projekte keine Chance auf Realisierung, so der VCD abschließend.

Ca. **3.240** Zeichen mit Leerzeichen

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

Birgit Maier • Geschäftsführerin • VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Telefon (0711) 6 07 02 17 • Telefax (0711) 6 07 02 18 • eMail info@vcd-bw.de

Hintergrundinformationen:

Ende September hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) das GVFG-Bundesprogramm (Bereich ÖV) für die Jahre 2012 bis 2016 veröffentlicht; Das Bundesprogramm des GVFG läuft Ende 2019 aus. Eine Nachfolgeregelung gibt es bislang nicht. Für die Mittelinanspruchnahme bis 2019 wird derzeit gefordert, dass die Schlussabrechnung bis 2019 vorliegen muss. Diese Unsicherheit behindert derzeit die Fortsetzung von Planungen für Projekte der Kategorie C.

Mit dem Programm unterstützt der Bund die Länder bei großen Vorhaben zum Ausbau der Schieneninfrastruktur des ÖPNV in den Kommunen. Dazu gehören U-Bahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnen sowie S-Bahnen und Regionalzüge. Bis 2016 stehen dafür insgesamt 1,7 Milliarden Euro bereit. Davon gehen rund 1,3 Milliarden Euro in die alten und 400 Millionen Euro in die neuen Länder. Insgesamt stellt der Bund den Ländern für den ÖV im Jahr 2012 rund 8,5 Milliarden Euro zur Verfügung.

Bis 2019 sind gemäß § 10 GVFG für die alten Bundesländer jährlich 252,08 Millionen Euro für Schienenverkehrsprojekte im ÖPNV vorgesehen. Voraussetzung ist, dass diese ein Volumen von 50 Millionen Euro überschreiten und in Verdichtungsräumen oder zugehörigen Randgebieten liegen.

Für die Zeit nach 2016 (bis 2019) haben die Länder bereits einen Bedarf an Bundeszuschüssen in Höhe von 4.543 Millionen Euro angemeldet. Den alten Bundesländern stehen aus dem Bundesprogramm noch 756 Millionen Euro zur Verfügung, somit könnten bis 2019 noch knapp 17 Prozent der gewünschten Projekte realisiert werden.

Quelle: Bundesprogramm 2012-2016 für die Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Projekte in Baden-Württemberg:

Kategorie A (nach 2012 noch >10 Millionen Euro; in Mio. €):

Karlsruhe: Stadtbahntunnel Innenstadt	134,55
Stuttgart: Stadtbahn U12:	50,24
DB: Stadtbahn Heilbronn Nord:	22,50
DB: S60 Böblingen-Renningen:	21,50

Kategorie B [in Mio. €]:

Karlsruhe: Stadtbahntunnel Innenstadt	79,99
---------------------------------------	-------

Kategorie C [in Mio. €]: u. a.

Stuttgart 21: DB	173,30
Karlsruhe: Stadtbahntunnel	78,72
Breisgau S-Bahn (DB+SWEG)	175,15
Freiburg Stadtbahn	69,01
Heidelberg 2020	69,00
Mannheim Stadtbahn Nord	38,23
S-Bahn Rhein/Neckar	102,36
Calw – Weil der Stadt	42,00
Regionalstadtbahn Neckar-Alb	332,46
Ulm Straßenbahn Neu-Ulm	120,80
Stadtbahn Stuttgart	134,83
Stadtbahn Spöck-Bruchsal-Wagh.	135,00

Im Zeitraum 2012 bis 2016 sind für Baden-Württemberg 400 Millionen Euro aus dem Bundesprogramm (davon 123 Millionen Euro aus nicht abgerufenen Restmitteln aus anderen Bundesländern) vorgesehen.

Finanzvolumen GVFG-Bundesprogramm 2017-2019 für die alten Bundesländer: 756 Mio. €

- abzgl. Restbetrag für Fertigstellung begonnener Projekte anderer Bundesländer: 300 Mio. €

- abzgl. begonnene Projekte in BaWü:

S21 (DB und Stadtbahn)	192,42 €
Stadtbahn Heilbronn Nord	48,70 €
Karlsruhe Stadtbahntunnel	158,71 €
Gesamt:	399,83 €

Restbetrag für weitere Projekte alte Bundesländer: 56 Mio. €

Der weitere Finanzbedarf nach 2019 beträgt 1,173 Milliarden Euro. für angemeldete Projekte in Baden-Württemberg.

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

Pressemitteilung

Nr. 19/12

Stuttgart, 10. August 2012

VCD fordert Elektrifizierungsoffensive für Bahnstrecken im Südwesten

Fahrgäste würden von mehr Direktverbindungen profitieren/ Umwelt würde geschont

Angesichts der gestern von Allianz pro Schiene veröffentlichten Studienergebnisse zur bundes- und landesweiten Elektrifizierung von Bahnstrecken, fordert der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) die Landesregierung und die Deutsche Bahn (DB) AG auf, endlich eine „Elektrifizierungsoffensive“ für das Schienennetz in Baden-Württemberg anzugehen. So würden beispielsweise die Dieselmotorenzüge von Sigmaringen nach Stuttgart ab Tübingen auf einem bereits elektrifizierten Abschnitt verkehren, also unter ‚Fahrdrabt‘ fahren, weil auf der Strecke von Tübingen nach Sigmaringen immer noch keine Oberleitung installiert sei, beklagt der VCD.

„Dieselfahrzeuge sind aber nicht nur ökologisch schädlicher und zumeist lauter, sie weisen auch höhere Betriebskosten im Vergleich zu elektrisch betriebenen Zügen auf“, erläutert der VCD-Landesvorsitzende Matthias Lieb die Vorteile des elektrischen Betriebs.

Matthias Lieb: „Würden die Elektrifizierungslücken in Baden-Württemberg endlich geschlossen, könnten die Regionalisierungsmittel für die Zugbestellungen auch effektiver eingesetzt werden.“ Der VCD hält rund 900 Kilometer Bahnstrecken in Baden-Württemberg für elektrifizierungswürdig. Dafür müssten Land und Bahn zu Beginn zwar bis zu 1,1 Milliarden Euro investieren, um die bereits im Generalverkehrsplan der alten Landesregierung angekündigte landesweite Elektrifizierung zügig in die Tat umzusetzen, so der VCD. Dafür könnten auf diesen Strecken zukünftig Direktverbindungen und damit ein deutlich höherer Fahrkomfort für die Fahrgäste angeboten werden – es wären dann zum Beispiel auch Direktverbindungen von Freiburg über Rottweil nach Tübingen möglich.

Zur Finanzierung der Investitionskosten könnten Einsparungen bei den Betriebskosten verwendet werden, hierbei seien allerdings praktikable Lösungen zwischen Finanz- und Verkehrsministerium zu finden, gibt Matthias Lieb der Landespolitik als Aufgabe weiter.

Hintergrund:

Die aktuelle Studie von Allianz pro Schiene ergab, dass Deutschland bei der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken europaweit nur Mittelmaß sei. Lediglich 58,8 Prozent aller Bahnstrecken seien elektrifiziert. Mit einem Anteil von immerhin 70 Prozent elektrifizierter Bahnstrecken schneide Baden-Württemberg deutlich besser im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt ab, erklärt der VCD-Landesvorsitzende, ein Grund zum Ausruhen sei dies aber dennoch nicht.

Übersicht über aus VCD-Sicht notwendige Streckenelektrifizierungen in Baden-Württemberg, ca. 900 km (für manche Strecken gibt es schon konkrete Elektrifizierungsprojekte)

- Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau, ca. 130 km
- Hochrheinbahn Basel Bad. Bf – Schaffhausen, ca. 94 km
- Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen, ca. 60 km
- Obere Höllentalbahn Neustadt/Schw. – Donaueschingen, 40 km

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

- S-Bahn-Netz Freiburg, ca. 80 km
- S-Bahn-Netz Ortenau inkl. Kinzigtalbahn Hausach – Freudenstadt, ca. 80 km
- Rottweil – Villingen, ca. 27 km
- Immendingen – Tuttlingen, ca. 6 km
- Horb – Tübingen, ca. 32 km
- Tübingen – Sigmaringen, ca. 87 km
- Nagoldtalbahn Pforzheim – Hochdorf, ca. 56 km
- Brenzbahn Aalen – Ulm, ca. 73 km
- Ulm – Ehingen, ca. 34 km
- Öhringen – Schwäbisch Hall, ca. 34 km
- Tübingen – Herrenberg, ca. 22 km
- Böblingen – Dettenhausen, ca. 17 km
- Metzingen – Bad Urach, ca. 10 km
- Seehäsele Radolfzell – Stockach, ca. 10 km

Ca. **3.460** Zeichen mit Leerzeichen

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

Birgit Maier • Geschäftsführerin • VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Telefon (0711) 6 07 02 17 • Telefax (0711) 6 07 02 18 • eMail info@vcd-bw.de